

Landratsamt Esslingen - 73726 Esslingen a. N.

Regierungspräsidium Stuttgart  
Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur  
Herr Janouschek  
Postfach 80 07 09  
70507 Stuttgart

Dienstgebäude:  
Pulverwiesen 11  
73726 Esslingen am Neckar

Telefon: 0711 3902-0  
Telefax: 0711 3902-1030

Internet:  
[www.landkreis-esslingen.de](http://www.landkreis-esslingen.de)

Zentrale E-Mail-Adresse:  
[Ira@Ira-es.de](mailto:Ira@Ira-es.de)

Unsere Zeichen

Bitte bei Antwort angeben

787.87:000141

Sachbearbeitung

Herr Maihöfer

Telefon 0711 3902-2730

Telefax 0711 39632-2730

[Maihoefer.Edgar@Ira-es.de](mailto:Maihoefer.Edgar@Ira-es.de)

Datum

28.11.2013

**Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg, Abschnitt Stuttgart - Ulm  
im Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenbindung, Planfeststellungs-  
abschnitt (PFA) 1.3 "Filderbereich mit Flughafenbindung"  
Anhörung nach §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. §§ 73 ff.  
Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Erlass vom 09.10.2013 wurde das Landratsamt Esslingen als Träger öffentlicher Belange (I), insbesondere als untere Wasserbehörde (II), sowie als Betroffener in eigenen Rechten (III) zu der o.g. Planung gehört.

Als Betroffener in eigenen Rechten (III) nimmt das Landratsamt im Einzelnen wie folgt Stellung:

Der Planfeststellungsabschnitt 1.3 umfasst den Filderbereich mit Flughafenbindung. Der Abschnitt beginnt ab dem Portal des Fildertunnels nördlich der Bundesautobahn A 8, verläuft parallel zur Autobahn und endet östlich von Stuttgart-Plieningen im Bereich der Gemarkungsgrenze der Stadt Stuttgart. Weiter enthalten ist die Ausschleifung der Strecke in Richtung Landesmesse, die dort neu zu erstellende Station NBS (Filderbahnhof) sowie auch der Umbau der Gleistrassen der Rohrer Kurve und die Wiedereinschleifung in die Neubaustrecke.

Allgemeine Sprechzeiten:

Montag - Freitag 8:00 - 12:00 Uhr

Montag - Mittwoch 13:30 - 15:00 Uhr

Donnerstag 13:30 - 18:00 Uhr

Kfz-Zulassung zusätzlich

Montag - Mittwoch 7:30 - 15:00 Uhr

Donnerstag 7:30 - 18:00 Uhr

Freitag 7:30 - 12:00 Uhr

Girokonto 900 021

Kreissparkasse Esslingen-Nürtingen

BLZ 611 500 20

IBAN: DE26 6115 0020 0000 9000 21

BIC / SWIFT-Code: ESSLDE66

S-Bahn S 1

Haltestelle Esslingen Bahnhof

Bus 104 und 113

Haltestelle Schillerplatz

- **Amt 46/Kommunalamt, Belange des öffentlichen Personennahverkehrs**  
Ansprechpartner: Herr Wolfart, Tel.: 0711/3902 - 2731

Durch das Vorhaben sind die Linienwege der S-Bahn (S 2 und S 3), der künftigen Stadtbahn U 6 sowie der Buslinien 79, 122, 806, 828 und X 3 betroffen, die Haltestellen im Bereich Flughafen / Messe haben. Im Bereich der Rohrer Kurve sind die Buslinien 82 und 86 tangiert. Während der Bauzeit ist darauf zu achten, dass betriebliche Behinderungen des Bahn- und Buslinienverkehrs möglichst vermieden werden. Gegebenenfalls ist mit den Betroffenen Kontakt aufzunehmen und nach gemeinsamen Lösungen zu suchen.

- **Straßenbauliche Belange**  
Ansprechpartner: Herr Lohberger, Tel.: 0711/3902 - 1155

Vom Amt 51 – Straßenbauamt werden gegen die Planung für den Bau der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg im Abschnitt Stuttgart – Ulm, Bereich Stuttgart – Wendlingen zwischen dem Portal des Fildertunnels und der Markungsgrenze der Stadt Stuttgart/ Landkreis Esslingen östlich von Stuttgart – Plieningen sowie der Anbindung des Flughafens Stuttgart im Rahmen des nunmehr von der DB Projekt Bau GmbH eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens keine grundsätzlichen Einwendungen oder Bedenken erhoben.

Folgendes ist jedoch anzumerken.

### **Kreisstraßen**

Von der geplanten Aus- und Neubaustrecke ist im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3 neben einigen anderen klassifizierten Straßen u. a. auch die K 1272 – Flughafen-entlastungsstraße - in der Straßenbaulast des Landkreises Esslingen betroffen.

Die Flughafenentlastungsstraße verläuft im Bereich der Messe Stuttgart unter der Halle 2 in einem Trogbauwerk in Nord-Ost - Süd-West-Richtung (Anlage 2.5 Blatt 1).

Im Bereich von Bau - km 1,4+68 bis 1,4+78 soll die nördliche und im Bereich von Bau - km 1,4+66 bis 1,4+76 die südliche Tunnelröhre des Flughafentunnels die Kreisstraße kreuzen (Lageplan Anlage 7.2.4 Blatt 1).

Der Flughafentunnel liegt gemäß dem Längsschnitt, Anlage 7.2.4, Blatt 1 dabei in einer Tiefe von ca. 8 bis 9 m unterhalb des Trogbauwerks der Flughafenentlastungsstraße. Auf der Grundlage der zur Verfügung gestellten Planfeststellungsunterlagen ist nach derzeitigem Kenntnisstand im Kreuzungsbereich der beiden Bauwerke bautechnisch nicht von einer potentiellen Gefährdung der Flughafenentlastungsstraße durch die beiden Tunnelröhren bzw. den in unmittelbarer Nähe geplanten Tiefbahnhof auszugehen.

Während der Dauer der gesamten Tunnelbaumaßnahme ist jedoch darauf zu achten, dass keine Auflockerungen eintreten, die Setzungen an den darüber lie-

genden Gebäuden der Messe Stuttgart und damit auch der Kreisstraße K 1272 zur Folge haben könnten

Ebenso ist darauf zu achten, dass im Zuge der Bauarbeiten durch ggf. erforderliche Grundwasserabsenkungen bzw. Ausspülungen keine zusätzlichen Setzungen an den darüber liegenden Gebäuden und Bauwerken entstehen.

Vor Beginn der Bauarbeiten ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

### **Landes- und Bundesstraßen**

Wie eingangs angemerkt, werden durch den Bau der Neubaustrecke nördlich der BAB A 8 sowie der Flughafenanbindung auch einige Bundes- bzw. Landesstraßen tangiert.

In diesem Zusammenhang bitten wir zu prüfen, ob entlang der klassifizierten Straßen im Bereich der bahneigenen Rückhaltebecken im Falle eines geplanten Dauerstaus ggf. geeignete passive Schutzeinrichtungen vorzusehen sind.

Dies gilt auch für die Frage, warum auf dem Streckenabschnitt zwischen der Neubaustrecke und der Landesstraße L 1192 aus Gründen der Verkehrssicherheit bislang keine Schutzplanken entsprechend der RPS vorgesehen sind.

Weiter möchten wir darauf hinweisen, dass die Schleppkurven für Schwerlastverkehr, insbesondere im Bereich der AS Plieningen (Anlage 4.1 Bl. 6), zu eng dimensioniert sind. Diese sind gemäß dem Arbeitsblatt DWA-A 904 (Richtlinien für den ländlichen Wegebau) sowie der RAL (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen) auszubilden. Gleiches gilt selbstverständlich auch für die übrigen im PFA 1.3 zu verlegenden Wirtschaftswege und für deren Anbindung an das klassifizierte Straßen- bzw. übrige gemeindliche Wegenetz.

### **Sonstige Straßen und Wege Seitenweg zwischen Neubaustrecke und BAB A 8**

Im Zuge der Neubaumaßnahme wird zwischen NBS und BAB A 8 ein Seitenweg zu Inspektions- und Wartungszwecken an der NBS bzw. zur Unterhaltung von Grünflächen zwischen NBS und BAB A 8 neu gebaut. Gemäß Anlage 1, Kapitel 2.4.1 ist dieser Weg nicht öffentlich zugänglich und besitzt keine Erschließungsfunktion. Es wird davon ausgegangen, dass dieser Weg in der Unterhaltungslast der Bahn verbleibt (Anlage 3, BW Nr. 3.3122).

### **Leitungsarbeiten**

Im Zusammenhang mit der Neubaumaßnahme werden umfangreiche Leitungsarbeiten erforderlich. Sofern hierfür der öffentliche Grund und Boden von Bundes-, Landes- oder Kreisstraße in Anspruch genommen wird, muss vor Beginn der Bauarbeiten ein Nutzungsvertrag mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger werden, um die Details der Leitungsverlegung zu regeln. Die Anträge werden vom Landratsamt Esslingen, Amt 51 – Straßenbauamt bearbeitet.

Die Leitungen sind grundsätzlich in geschlossener Bauweise und mit einer Scheitelüberdeckung von größer/ gleich 1,20 m zu verlegen.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass jeweils pro Leitungsträger und Streckenzug ein solcher Nutzungsvertrag erforderlich ist.

## **Allgemein**

Die Planfeststellunterlagen weisen zum Teil eine für eine abschließende Beurteilung der Baumaßnahme nicht ausreichende Schärfe auf.

Von daher bitten wir darum, dem Landratsamt Esslingen, Straßenbauamt vor Ausschreibung der Bauarbeiten die Ausführungsplanung für den Bau des Flughafentunnels sowie der im Zusammenhang mit dem Bau der Neubaustrecke zu verlegenden bzw. neu herzustellenden klassifizierten Straßen nochmals im Detail zur Abstimmung vorzulegen, insbesondere wenn betriebliche Belange sowie der Verkehrssicherheit bzw. die Änderung oder Neuerstellung von Lichtsignalanlagen betroffen sind.

Dies gilt auch für die im Laufe der weiteren Planung evtl. vorzunehmenden Änderungen an den bisherigen Planfeststellungsunterlagen.

Damit Verschmutzungen des öffentlichen Straßennetzes im näheren Umkreis der Baustellen durch den Abtransport des Abraums der Tunnel etc. vermieden werden, sind im Bereich der Baustraßen geeignete Maßnahmen zur Reinigung der Bau- und Transportfahrzeuge (z. Bsp.: Reifenwaschanlagen, asphaltierte Abrollstrecken) vorzusehen. Dennoch auftretende Verunreinigungen der Fahrbahnen etc. sind vom Vorhabensträger bzw. den Bau ausführenden Firmen während der Baumaßnahme selbständig zu beseitigen.

## **„Umstufungskonzept Nordfildern“**

### **Umstufung von Teilabschnitten der Landesstraße L 1192 bzw. der Kreisstraßen K 1217 und K 1269 in Ostfildern-Scharnhausen**

Neben den geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der Neubaustrecke sowie des Flughafentunnels durch die Deutsche Bahn AG enthält das Verfahren gemäß § 78 LVwVfG auch ein vom Land Baden-Württemberg - Straßenbauverwaltung - ausgearbeitetes Konzept für eine Neugliederung des klassifizierten Streckennetzes im Bereich von Stuttgart-Plieningen und Ostfildern-Scharnhausen.

Danach soll die bisherige Kreisstraße K 1269 „Westumfahrung Scharnhausen“ zwischen der Landesstraße L 1204 im Süden und dem Knotenpunkt L 1192/ K 1269 zu einer Landesstraße aufgestuft werden.

Im Gegenzug soll der Streckenzug der L 1192 (alt) zwischen der Einmündung der Kreisstraße K 1217 und dem Knoten L 1192/ K 1269 in die Straßenbaulast des Landkreises Esslingen übergehen.

Der Streckenabschnitt der L 1192 zwischen Plieningen und der Einmündung der Kreisstraße K 1217 soll zu einer Gemeindestraße abgestuft und als Gemeindeverbindungsstraße festgestellt werden.

Im Umstufungskonzept des Regierungspräsidiums Stuttgart war zunächst vorgesehen, den gesamten Streckenzug der L 1192 von der L 1200 in Ostfildern-Nellingen bis zur K 1269 „Westumfahrung Scharnhausen“ aufgrund der entlastenden Wirkung der Ost-West-Verbindung der neuen L 1204 von der Anschlussstelle der BAB A 8 Esslingen/ Denkendorf bis zur Anschlussstelle Plieningen ebenfalls zu einer Kreisstraße abzustufen.

Dieser Regelung hat der Landkreis in dieser Form nicht zugestimmt, da die L 1192 zwischen Nellingen und Scharnhausen aus der Sicht des Landkreises durch das hohe Verkehrsaufkommen zwischen dem Raum Esslingen bzw. Ostfildern und der BAB A 8 bzw. B 27 wie auch durch die geplante weitere Aufsidlung im „Scharnhauser Park“ trotz der Entlastung durch die neue L 1204 keine Kreisstraße im Sinne des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG) ist, sondern weiterhin die Bedeutung einer Landesstraße hat und auch künftig haben sollte.

In der vorgelegten Unterlage Anlage 1, Kapitel 1.13.1 wurde diesem Einwand Rechnung getragen. Die Verbindung von Ostfildern-Scharnhausen in Richtung Ostfildern-Nellingen ist darin als Landesstraße dargestellt.

Das Teilstück der Landesstraße L 1192 zwischen der K 1217 und der K 1269 „Westumfahrung Scharnhausen“ das zu einer Kreisstraße abgestuft werden soll, ist in einem verkehrssicheren Zustand an den Landkreis zu übergeben.

Über die näheren Details der Umstufung ist außerhalb des laufenden Planfeststellungsverfahrens zwischen sämtlichen Beteiligten eine gesonderte Vereinbarung mit den näheren Umstufungsmodalitäten und deren zeitlicher Umsetzung abzuschließen.

### **Lärmschutzwände**

Abschließend möchten wir noch anmerken, dass die Schallschutzwände zwischen der Neubaustrecke und der BAB A 8 in vielen Fällen (z. B. Schnitt 6.4 Blatt 4) nicht in Richtung der angrenzender Bebauung (Plieningen) angeordnet wurden. Das ist nicht nachvollziehbar, da Schallschutzmaßnahmen im Allgemeinen zum Schutz der Bevölkerung angeordnet werden. Aus unserer Sicht sollten die Schallschutzwände jeweils in Richtung der Bebauung ausgerichtet werden.

- **Abfallwirtschaftliche Belange**

Ansprechpartner: Herr Hartmann, Tel.: 0711/9312 – 558

Der Abfallwirtschaftsbetrieb ist in eigenen Planungen nicht betroffen.

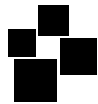
Im Planfeststellungsabschnitt 1.3 „Filderbereich mit Flughafenbindung“ fallen ca. 1,75 Mio. m<sup>3</sup> Aushub- und Ausbruchmassen an, wovon ca. 0,25 Mio. m<sup>3</sup> wieder eingebaut werden sollen. Die Anlage 21.1 „Verwertung und Ablagerung von

Erdmassen“ ist nur zur Information den Planfeststellungsunterlagen beigelegt. Die Aussagen zur Verwertung und Entsorgung sind nicht konkret. Es wird wie in allen anderen Planfeststellungsabschnitten auf das PFA-übergreifende Verwertungs- und Ablagerungskonzept verwiesen, das aber bisher nicht vorgelegt wurde.

Die allgemeinen Absichtsbekundungen, entsprechend den Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes alle Überschussmassen verwerten zu wollen, wird begrüßt. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass der Abfallwirtschaftsbetrieb nur über Deponien der Klasse 0 verfügt und aufgrund der in den vergangenen Jahren angelieferten Erd- und Bauschuttmengen, die weit über den Planmengen des Abfallwirtschaftskonzepts lagen, keine Entsorgungskapazitäten zur Verfügung stellen kann.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Berg  
Erster Landesbeamter



Landratsamt Esslingen - 73726 Esslingen a. N.

Regierungspräsidium Stuttgart  
Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur  
Herr Janouschek  
Postfach 80 07 09  
70507 Stuttgart

Dienstgebäude:  
Pulverwiesen 11  
73726 Esslingen am Neckar

Telefon: 0711 3902-0  
Telefax: 0711 3902-1030

Internet:  
[www.landkreis-esslingen.de](http://www.landkreis-esslingen.de)

Zentrale E-Mail-Adresse:  
[Ira@Ira-es.de](mailto:Ira@Ira-es.de)

Unsere Zeichen

Bitte bei Antwort angeben

413-364.36:000093

Sachbearbeitung

Herr Durst

Telefon 0711 3902-2472

Telefax 0711 39632-2472

[Durst.Eberhard@Ira-es.de](mailto:Durst.Eberhard@Ira-es.de)

Datum

02.12.2013

**Planfeststellungsverfahren für die Aus- und Neubaustrecke (NBS)  
Stuttgart–Augsburg, Abschnitt Stuttgart–Ulm, Bereich Stuttgart–Wendlingen,  
Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3 „Filderbereich mit Flughafenanbindung“**  
Erlass des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 09.10.2013,  
Az.: 24-3824.1 / DB-PFA 1.3

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) hat das Landratsamt Esslingen mit o.g. Schreiben im Anhörungsverfahren zur Planfeststellung des o.g. Planungsabschnitts beteiligt und um Stellungnahme zu den vom Landratsamt zu vertretenden öffentlichen Belangen bis 19.12.2013 gebeten.

Der PFA 1.3 umfasst den überwiegend oberirdischen zweigleisigen Verlauf der Neubaustrecke auf den Fildern bis zur Gemarkungsgrenze zu der Landeshauptstadt Stuttgart. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind neben der Errichtung der Neubaustrecke auch die unmittelbaren Folge- und Begleitmaßnahmen wie bspw. die Verlegung von bestehenden Infrastruktureinrichtungen und der Um- und Neubau von Straßen und Wegen.

Das vorliegende Verfahren umfasst gem. § 78 LVwVfG auch die mit beantragte Planung der Straßenbauverwaltung über die Verlegung der L 1204 parallel zur BAB A 8 und die Anbindung an die L 1192 neu im Bereich der Querung über die B 312.

Die Feststellung der Flächen für den naturschutzrechtlichen Ausgleich ist ebenfalls Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Diese sind im Einzelnen im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt, der Bestandteil der Antragsunterlagen ist.

Allgemeine Sprechzeiten:

Montag - Freitag 8:00 - 12:00 Uhr

Montag - Mittwoch 13:30 - 15:00 Uhr

Donnerstag 13:30 - 18:00 Uhr

Kfz-Zulassung zusätzlich

Montag - Mittwoch 7:30 - 15:00 Uhr

Donnerstag 7:30 - 18:00 Uhr

Freitag 7:30 - 12:00 Uhr

Girokonto 900 021

Kreissparkasse Esslingen-Nürtingen

BLZ 611 500 20

IBAN: DE26 6115 0020 0000 9000 21

BIC / SWIFT-Code: ESSLDE66

S-Bahn S 1

Haltestelle Esslingen Bahnhof

Bus 104 und 113

Haltestelle Schillerplatz

Zu der beantragten Planfeststellung für den o.g. Planungsabschnitt nimmt das Landratsamt Esslingen als Fachbehörde (I.), insbesondere als untere Wasserbehörde (II.) wie folgt Stellung:

**I. Beteiligung als Träger öffentlicher Belange**

**A. Belange des Wasser- und Bodenschutzes**

Herr Dr. Fischer, Tel.: 0711/ 3902-2480

**1. Allgemeines Wasser und Boden**

1.1 Der Planfeststellungsabschnitt tangiert die Zuständigkeiten der Landeshauptstadt Stuttgart, des Kreises Böblingen und des Kreises Esslingen. Auf Grund der minimalen Betroffenheit des Kreises Böblingen im Bereich der „Rohrer Kurve“ werden die dortigen wasserwirtschaftlichen Belange von den Behörden der Landeshauptstadt Stuttgart und des Kreises Esslingen abgedeckt.

Die Landeshauptstadt ist in deutlich größerem Umfang und in größerer fachlicher Breite betroffen, als der Landkreis Esslingen. Daher erfolgt ein Vorschlag für einen allgemeinen Nebenbestimmungskatalog durch die Stadt Stuttgart. Die Wasserbehörde der Kreises Esslingen beschränkt sich auf ergänzende, spezifisch auf Grund besonderer Betroffenheit des Kreises erforderliche Nebenbestimmungen.

Belange des Bodenschutzes werden federführend durch das Referat 52 des Regierungspräsidiums Stuttgart (RPS) eingebracht und nachfolgend nur summarisch behandelt.

Teilweise beinhaltet das Vorhaben auch Maßnahmen außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der beteiligten Behörden, z.B. die Maßnahme E6 Kurzbezeichnung: Entwicklung von Nass- und Magerwiesen, Gemarkung: Bodelshausen; Flst. 7723/0, 7.272 m<sup>2</sup>. Die örtlich zuständigen Behörden sind zu beteiligen.

1.2 Das Plangebiet entwässert nahezu vollständig in das Einzugsgebiet der Körsch. Im Einzugsgebiet der Körsch ist im Rahmen der Satzung des Zweckverbands Hochwasserschutz Körsch und im Zuwendungsbescheid des RPS für dessen Maßnahmenprogramm verankert, dass neu versiegelte Flächen so zu entwässern sind, dass auch bei Niederschlagsereignissen geringerer Wahrscheinlichkeit, d.h. bis zu HQ 100, durch neue bauliche Anlagen keine Verschärfung der Hochwasserabflüsse zu besorgen ist. In der Regel sind dafür pro Hektar versiegelter Fläche Rückhaltevolumen von 500 m<sup>3</sup> zu erstellen und in geeigneter Weise zu betreiben. Diese Forderung ist, soweit ersichtlich, bisher nicht berücksichtigt worden. Daher kann die Planung nicht ohne entsprechende Nachbesserung zugelassen werden.

1.3 Zur Beurteilung der vorgesehenen Maßnahmen im Grundwasser fehlen wesentliche Beurteilungsgrundlagen. Eine Prüfung der den Planungen zu Grunde liegenden Gutachten (die nicht Bestandteil der Antragsunterlagen sind) ist auf Basis der Antragsunterlagen nicht möglich. Eine Zulassung der erforderlichen Eingriffe in das Grundwasser ist nur möglich, nachdem eine ausreichende Prüfung der Bemessungsgrundlagen deren Plausibilität bestätigt hat. Entsprechende Unterlagen wurden angefordert. Die Prüfung erfolgt federführend durch den Landesgutachter Wasser.



- 1.4 Oberflächenwasser aus der Schnellbahn und der zu verlegenden L 1205 soll über das für die Autobahn bestehende Entwässerungssystem in den Waagenbach eingeleitet werden. Das Entwässerungssystem der Autobahn ist im derzeitigen Zustand dringend sanierungsbedürftig. Hierzu werden derzeit Planungen erarbeitet. Für das vergrößerte Einzugsgebiet ist eine neue Einleitungserlaubnis erforderlich, die bisher nicht beantragt wurde. Soweit den Antragsunterlagen zu entnehmen ist, ist die Bemessung der Rückhalteanlagen bisher unzureichend. Eine Zulassung ist nachzeitigem Planungsstand, soweit erkennbar, nicht möglich.
- 1.5 Die vorgesehenen naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen bedürfen der Überarbeitung. So ist bereits abzusehen, dass für einen erheblichen Teil der vorgesehenen Maßnahmen die benötigten Flächen nicht zur Verfügung stehen.

## **2. Oberflächengewässer**

### **2.1 Wesentliche Sachverhalte**

Bauliche Eingriffe in Oberflächengewässer sind auf dem Gebiet des Kreises Esslingen nur in Folge von Ausgleichsmaßnahmen, z.B. für die „Renaturierung des Bubenbachs“ in Köngen und für die „Renaturierung des Lachengrabens Leinfelden-Echterdingen“ (A 5) ersichtlich. Keine der Maßnahmen ist bisher zwischen dem Vorhabenträger und der Wasserbehörde abgestimmt.

### **2.2 Maßnahmen im Einzelnen**

#### **2.2.1 Renaturierung des Bubenbachs (E 3.2)**

Vorgesehen ist die Umwandlung von Acker und Gärten in Extensivgrünland und die Gewässerrenaturierung am Bubenbach (im Bereich von Köngen), Anlage einer flachen Mulde mit Retentionsraumfunktion zur Entwicklung eines naturnahen, strukturreichen Gewässerlaufs auf einer Fläche von: 16.321 m<sup>2</sup>. Die Maßnahme bedarf der wasserrechtlichen Zulassung, die auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen allein nicht erteilt werden kann.

Unterlagen, welche eine wasserrechtliche Zulassung ermöglichen könnten, sind in den Planunterlagen nicht enthalten. Nach hiesigem Wissen entspricht die Aufnahme der Maßnahme nicht den Vorstellungen der Gemeinde. Es wäre ergänzend zu prüfen, ob die Maßnahme im Rahmen der Eingriffe in das Schutzgut Boden sachgerecht berücksichtigt worden ist.

#### **2.2.2 Renaturierung des Lachengrabens Leinfelden-Echterdingen (A 2 und A 5)**

Die Stadt Leinfelden-Echterdingen hat die Renaturierung des Lachengrabens als eigene Ausgleichsmaßnahme vorgesehen. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass ein Teil der Ausgleichsmaßnahme durch die Planung der Stadtbahnlinie U 6 überplant wird. Die Maßnahme steht damit als Ausgleichsmaßnahme nicht zur Verfügung.

Gleiches gilt für (A 5): Anlage von Gewässerrandstreifen mit Gewässerbegleitgehölz am Lachengraben. Zur Verbesserung der Lebensraumfunktion am Lachengraben sollen an beiden Seiten des Lachengrabens, im ackerbaulich intensiv genutzten Bereich, Pufferstreifen als ungenutzte Gewässerrandstreifen von 10 m Breite angelegt werden.

### 2.2.3 Herstellung der Durchgängigkeit und Teilöffnung des Fleinsbachs in Filderstadt – Bernhausen

Nachfolgende Maßnahme wird als Ausgleichsmaßnahme vorgeschlagen: Der Fleinsbach ist in Filderstadt-Bernhausen auf einer Länge von 110 m verdolt (Flusskilometer 9+310 bis 9+420). Über der Verdolung liegen ein etwa 30 bis 40 m breiter Grünbereich und anschließend eine Straße in Dammlage. Der Fleinsbach könnte auf einer Länge von etwa 60 bis 70 m geöffnet werden. Anschließend sollte die Straße mittels eines für Gewässerlebewesen durchwanderbaren Durchlasses, z.B. Maulprofil gequert werden. Derzeit fließt der Fleinsbach in einem 110 m langen Rohr ohne Sohlsubstrat. Die Maßnahme könnte eine wesentliche Verbesserung der gewässerökologischen Situation und der Gewässererlebbarkeit bewirken und wäre damit ein wirkungsgleicher Ausgleich zu den maßnahmenbedingten Gewässerüberbauungen.

### 2.2.4 Umgestaltung des Rückhaltebeckens der BAB A 8 am Waagenbach in Neuhausen

Als Ausgleichsmaßnahme für die Planung wird von der Wasserbehörde die Umgestaltung des Rückhaltebeckens der Autobahnverwaltung am Waagenbach vorgeschlagen. An dem Dauerstaubecken ist die ökologische Durchgängigkeit herzustellen. Im Zuge des 6-spurigen Ausbaus der BAB A 8 wurde von der Straßenbauverwaltung ein Rückhaltebecken am Waagenbach angelegt. Dieses staut den Waagenbach im Dauerstau auf. Eine gewässerökologische Durchgängigkeit ist nicht gegeben.

Unabhängig von der Sicherstellung eines Rückhalts für die zusätzliche Versiegelung und unabhängig von einer den Vorgaben der Regeln der Technik entsprechenden Vorbehandlung des Niederschlagswassers von BAB A 8, L 1205 und Schnellbahnstrecke sollte als Kompensationsmaßnahme am Rückhaltebecken eine ökologische Durchgängigkeit hergestellt werden. Vorüberlegungen hierzu liegen im Amt vor. Bei der erforderlichen Umgestaltung der Anlage sind Aspekte des Hochwasserschutzes für Neuhausen sachgerecht zu berücksichtigen. Die Umgestaltung ist wasserwirtschaftlich und landschaftsplanerisch fundiert zu planen. Eine wasserrechtliche Zulassung ist erforderlich (bisher nicht beantragt).

### 2.2.5 Anlage von Kleingewässern im Rohrer Wald

Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, wo die Kleingewässer vorgesehen sind. Es ist auch nicht ersichtlich, ob diese Kleingewässer einer wasserrechtlichen Zulassung bedürfen, weil Sie mit einem Fließgewässer verbunden sind. Die Unterlagen sind diesbezüglich nicht beurteilungsfähig. ( Z.B. 13.6 Ausgleichsmaßnahme Maßnahmen-Nr.: A1 Kurzbezeichnung: Anlage von Kleinstgewässern im Wald der „Rohrer Kurve“ südlich der BAB A 8 Teilfläche: „Rohrer Kurve“ Gemarkung: Sindelfingen Flurstück: 8889: 29 m<sup>2</sup> Entwicklungsziel Tümpel oder Hüle (13.20) als Laichgewässer, Anlage von mehreren Kleinstgewässern - etwa 30 cm tiefe radspurenähnliche Strukturen von etwa 2-3 m<sup>2</sup>, Die Gewässer müssen nicht dauerhaft wasserführend sein und dürfen nicht im Bereich von Wegen angelegt werden. (Planung der NBS)

### 2.2.6 FCS4 - Schaffung von Laichgewässern und Umsiedlung des Kleinen Wasserfrosches

In Anlage 18.1, S. 163 ist dargestellt: Die geplanten Laichgewässer werden über eine ausreichende Besonnung verfügen und permanent wasserführend sein. Bei permanenter Wasserführung ist von einem zulassungsbedürftigen Gewässerausbau auszugehen, der nicht in den wasserrechtlichen Tatbeständen dargestellt ist.

Es wird jedoch davon ausgegangen, dass diese Maßnahme auf Gemarkung Stuttgart liegt.

### 2.2.7 Eingriffe in Überschwemmungsgebiete und Kompensationen

Im Landkreis Esslingen sind bisher keine Eingriffe in Überschwemmungsgebiete erkennbar.

## 3. **Entwässerung, Abwasserableitung, Abwasserbehandlung**

### 3.1 **Allgemeines**

Die Antragsunterlagen enthalten keine hinreichenden Unterlagen zur Prüfung der Entwässerung. Die in Anlage 1 Teil III auf S. 122 und 123 dargestellten Systemskizzen sind für eine sachgerechte Beurteilung nicht hinreichend. Weitere prüfbare Unterlagen sind nicht auffindbar.

Auch zur Entwässerung der neu anzulegenden oder zu verändernden Straßen wurden, soweit erkennbar, keine prüffähigen Unterlagen vorgelegt. Es fehlen Einzugsgebietspläne, Abflussberechnungen, Retentionsraumbemessungen. Daher bestehen bisher erhebliche Bedenken gegen die Planung. Die Bedenken richten sich insbesondere gegen eine unzureichende Abwasserreinigung und eine nicht hinnehmbare Abflussbeschleunigung in Folge der Planung. Die „VwV Straßenoberflächenwasser“ ist in qualitativer Sicht mindestens einzuhalten. Auf Grund der leistungsschwachen und bereits erheblich belasteten Vorfluter sind hohe Anforderungen an die Abwasserbehandlung und die Rückhaltung von Niederschlagswasser zu stellen, um die rechtlichen Vorgaben an den Zustand der Fließgewässer einhalten zu können. Im Einzugsgebiet der Körsch ist bei Neuversiegelung von Flächen grundsätzlich mindestens ein Rückhaltevolumen von 500 m<sup>3</sup>/ha versiegelter Fläche sachgerecht herzustellen und zu betreiben.

Es wird vorgeschlagen, dass das Konzept der Entwässerung mit den durchgeführten Berechnungen den betroffenen Wasserbehörden in einem gemeinsamen Termin erläutert wird. Darauf aufbauend kann die Planung beurteilt und ggf. erforderlichen Nachbesserungen erarbeitet werden.

Durch die Parallelführung zur Autobahn kann es in einigen Bereichen, in denen die Autobahn bisher über die Böschung entwässert hat, erforderlich werden, das Wasser zu fassen und in Gräben und Leitungen dem nächsten Vorfluter zuzuleiten. Es ist zu besorgen, dass die so zusätzlich ankommenden Abflüsse bei der Bemessung der einzelnen Rückhaltebecken nicht berücksichtigt wurden. Gleiches gilt, wenn in engem zeitlichem und räumlichem Zusammenhang mit der Bahnplanung Straßen oder Lärmschutzeinrichtungen neu angelegt werden.

Alle Entwässerungseinrichtungen sind nach den Regeln der Technik zu erstellen. Insbesondere ist deren Dichtheit durchgängig nachzuweisen. Auch die geplanten Rückhaltebecken sind dicht herzustellen, wobei an Anlagen im Einzugsgebiet besondere Anforderungen zu stellen sind.

Eine Versickerung von Straßenoberflächenwasser ist auf Grund der örtlichen hydrogeologischen Gegebenheiten nicht anzunehmen. Für alle Baumaßnahmen sind Entwässerungseinrichtungen nach den Regeln der Technik vorzusehen, zu bemessen und zuzulassen. Auch bei Baustelleneinrichtungsflächen ist das Nieder-

schlagswasser zu fassen und über Reinigungs- und Rückhalteflächen gedrosselt in die Gewässer einzuleiten.

### **Qualität des anfallenden Oberflächenwassers**

Zur Qualität des anfallenden Oberflächenwassers liegen keine belastbaren Unterlagen vor. Es ist jedoch auf Nachweis eventuell möglich, dass die Einleitung des im Bereich der Bahntrasse anfallenden Niederschlagswassers in Gewässer ohne Vorbehandlung möglich ist. Für Havariefälle sind alle Rückhaltebecken und auch Einleitungsstellen ohne Becken mit Absperrmöglichkeiten, z.B. Absperrschiebern auszurüsten. Für Tunnelstrecken ist eine Möglichkeit vorzusehen, das anfallende Wasser, z.B. bei Reinigungsarbeiten und Havarien an die Schmutzwasserkanalisation anzuschließen.

Straßenoberflächenwasser ist bei den anzunehmenden Verkehrsmengen grundsätzlich behandlungsbedürftig. Eine hinreichende Behandlung ist vor dem Erörterungstermin nachzuweisen.

### **Bauzeitliche Entwässerungen**

Für bauzeitliche Entwässerungsanlagen (Baustelleneinrichtungsflächen) sind keine Einleitungen beantragt. Bauzeitliche Einleitungsmengen dürfen daher maximal die Menge der dauerhaft beantragten Zulassungen erreichen. Sofern keine dauerhaften Einleitungsmengen beantragt sind, sind solche ergänzend zu beantragen (z. B. für die Baustelleneinrichtung „Rohrer Kurve“).

### **Wasserrechtsanträge**

Die Darstellungen in Anlage 20.1, Tabelle 1.3.1 Blatt 2, Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer ist falsch, das Gewässer, in das eingeleitet wird, ist unzureichend. Weder die Gemarkung noch die vorgesehene Einleitungsstelle ist ersichtlich. Vorbehandlungsmaßnahmen sind nicht dargestellt. Für die Einleitungsmengenermittlung und Ermittlung der erforderlichen Rückhaltungen ist nicht das jährliche Ereignis heranzuziehen, sondern das 100-jährliche.

## **3.2 Einzelne Entwässerungsmaßnahmen**

### **3.2.1 Einleitung in den Waagenbach über die Entwässerungseinrichtung der BAB A 8**

Aus der Schnellbahn und der zu verlegenden L 1205 soll über das bestehende Entwässerungssystem der Autobahn in den Waagenbach eingeleitet werden. Das Entwässerungssystem der Autobahn ist im derzeitigen Zustand dringend sanierungsbedürftig. Hierzu werden derzeit Planungen erarbeitet. Für die geänderten Einzugsgebiete sind umfassende neue Planungskonzepte zu erstellen und vor der Erörterungsverhandlung mit dem Amt abzustimmen. Es wird darauf hingewiesen, dass die erforderlichen Flächen für Rückhalte- und Reinigungsmaßnahmen kaum zur Verfügung stehen. Für das vergrößerte Einzugsgebiet ist eine neue Einleitungserlaubnis erforderlich, die bisher nicht sachgerecht beantragt ist. Soweit den Antragsunterlagen zu entnehmen ist, ist die Bemessung der Rückhaltanlagen bisher unzureichend. Eine Zulassung ist, soweit erkennbar nachzeitigem Planungsstand nicht möglich.

Die Darstellungen in Anlage 20.1, Tabelle 1.3.1 Blatt 2, Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer sind falsch, das Gewässer, in das eingeleitet wird, ist de facto der Waagenbach. Die Angaben sind inhaltlich nicht überprüfbar. Die Auswir-

kungen auf die bereits im Bestand unzureichende Reinigungswirkung der Autobahnanlagen sind nicht untersucht. Eine Zulassung kann nicht erteilt werden.

### 3.2.2 Einleitungen in den Schmellbach Leinfeld-Echterdingen, Bereich „Rohrer Kurve“

Im Einzugsgebiet des Schmellbaches sind Baustelleneinrichtungsflächen und verschiedene Baumaßnahmen dargestellt. Das Niederschlagswasser ist zu sammeln und nach einer Vorreinigung in den Schmellbach einzuleiten.

Der Schmellbach und das angrenzende Gelände sind rechtskräftig als Naturdenkmal ausgewiesen. An die Bemessung der Rückhalte- und Reinigungsanlagen und die Gestaltung der Anlagen und der Einleitungsstellen sind daher erhöhte Anforderungen zu stellen. Aussagen zu entsprechenden Anlagen sind nicht ersichtlich. Daher kann die Einleitung vorläufig nicht zugelassen werden.

### 3.2.3 Entwässerungsleitungen in der B 312

Das Niederschlagswasser der Verbindungsrampe zur L 1016 wird in der Entwässerungsmulde auf der Kurveninnenseite gefasst und – wie heute – an die Entwässerungsleitungen in der B 312 eingeleitet. (Anlage 20.1, S. 75). Die Entwässerung der B 312 im Bereich des Flughafentunnels bereitet bereits derzeit erhebliche Probleme. Verschlechterungen sind nicht hinnehmbar. Für Vergrößerungen der entwässerten Flächen sind ausreichende Kompensationen erforderlich. Nachweise sind nicht dargestellt. Es werden vorläufig Bedenken geäußert.

### 3.2.4 Aussagen des LBP zur Entwässerung von Baustelleneinrichtungsflächen

Auf S. 110 der Anlage 18.1 wird postuliert, dass im Baustellenbereich anfallendes Niederschlagswasser im Bereich des Baufelds versickern wird. Dies ist auf Grund der gegebenen Boden- und Untergrundverhältnisse nicht anzunehmen und wäre auf Grund der zu erwartenden stofflichen Belastung auch nicht möglich. Entsprechende Versickerungen sind wasserrechtlich nicht beantragt. Das verunreinigte Niederschlagswasser muss gesammelt, zurückgehalten und gereinigt dem nächsten Vorfluter zugeleitet werden. Eine Prüfung, ob alle Einleitungsstellen in den Antragsunterlagen enthalten sind, kann im Rahmen der zeitlichen Vorgaben nicht geleistet werden. Einstweilen bestehen Bedenken bezüglich der Baustellenentwässerung.

### 3.2.5 Bauzeitliche und anlagebedingte Beeinträchtigungen infolge Bodenverbesserung / Kalkung

Es ist davon auszugehen, dass sowohl im Zuge des Baus der Schnellbahn als auch des Baus von Straßen in erheblichem Umfang Bodenaustausch und Bodenverbesserungen durch Kalkung erforderlich sein werden. Dies bedingt eine anhaltende Veränderung des pH-Wertes von anfallendem Sicker- und Niederschlagswasser. An allen relevanten Einleitungsstellen sind Reinigungsanlagen so lange vorzuhalten, zu überwachen und zu betreiben, bis die zulässigen Einleitungsgrenzwerte dauerhaft und zuverlässig unterschritten werden.

### 3.2.6 Erhaltung der hydraulischen Leistungsfähigkeit der betroffenen Oberflächengewässer

Die Eingriffe in Oberflächengewässer erfolgen auf Gemarkung Stuttgart. Die erforderlichen Gewässerausbaumaßnahmen sind so zu gestalten, dass eine Verschlechterung des Abflussverhaltens mit Rückwirkungen auf den Kreis Esslingen nicht zu besorgen ist. Die jeweiligen Gewässerquerschnitte dürfen nicht schmaler

und niedriger sein, als die bisher vorhandenen Querschnitte. Entsprechende Nachweise sind den Antragsunterlagen nicht zu entnehmen und daher vor der Erörterungsverhandlung vorzulegen.

### 3.2.7 Veraltete Gewässergütedaten

Die in Anlage 18.1 dargestellten Daten zum Gewässergütezustand und zur Gewässerökologie sind veraltet. Neuere Untersuchungen liegen z.B. aus der Beweissicherung der Landesmesse und auf Grund von Untersuchungen der FSG vor. Auf die Veröffentlichung der Stadt Stuttgart wird verwiesen: „Gewässergütebericht 2010; Gütekarte der Fließgewässer in Stuttgart 2010“. Der Eingriff in die Fließgewässer ist demnach höher zu bewerten als dargestellt.

## 4. **Wasserversorgung und Grundwasserschutz**

### 4.1 **Allgemeines**

Zur Beurteilung der vorgesehenen Maßnahmen im Grundwasser fehlen wesentliche Beurteilungsgrundlagen. Eine Prüfung der den Planungen zu Grunde liegenden Gutachten (die nicht Bestandteil der Antragsunterlagen sind) ist auf Basis der Antragsunterlagen nicht möglich. Eine Zulassung der erforderlichen Eingriffe in das Grundwasser ist nur möglich, nachdem eine ausreichende Prüfung der Bemessungsgrundlagen deren Plausibilität bestätigt hat. Entsprechende Unterlagen wurden angefordert. Die Prüfung erfolgt federführend durch den Landesgutachter Wasser. Auf den von der Landeshauptstadt vorzulegenden Katalog von erforderlichen Nebenbestimmungen wird verwiesen.

### 4.2 **Bauzeitliche Grundwasserabsenkungen**

Bauzeitliche Grundwasserabsenkungen sind nach Zeit und abgeleiteter Menge zu minimieren. Die in den Antragsunterlagen dargestellten bauzeitlichen Grundwasserabsenkungen wären hinnehmbar. Gleiches gilt für die abzuleitenden Wassermengen. Entsprechende Zulassungen sind erforderlich.

### 4.3 **Ehemalige Wasserversorgungsanlage Echterdingen**

Im Anschlussbereich zum PFA 1.2 wurde eine Grundleitung der ehemaligen Wasserversorgung Echterdingen entdeckt und freigelegt. Die Leitung ist so umzuverlegen, dass der ungestörte Wasserabfluss aus den Quelfassungen sichergestellt wird. Entsprechende Planungen sind vorab mit dem Eigentümer der Leitung und der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

## 5. **Bodenschutz**

Hinsichtlich der Belange des Bodenschutzes wird auf die umfangreiche Stellungnahme des Referats 52 des Regierungspräsidiums verwiesen.

## 6. **Überwachung, Beweissicherung und Dokumentation**

Die Einhaltung der wasserwirtschaftlichen Vorgaben ist kontinuierlich von einem Sachverständigen für Wasserwirtschaft mit vertieften Kenntnissen der regionalen Geologie und Hydrogeologie zu überwachen. Dieser ist vom Vorhabenträger zu bestellen und mit der entsprechenden Weisungsbefugnis gegenüber den bauausführenden Auftragnehmern auszustatten. Der Sachverständige ist fachlicher An-

sprechpartner für die Überwachungsbehörde und ist dieser jederzeit auskunftspflichtig. Er ist – mit den Nachweisen seines wasserwirtschaftlichen Sachverstands (wasserwirtschaftliche Fachausbildung und Erfahrungen in wasserwirtschaftlicher Baubegleitung) – im Benehmen mit dem Landratsamt Esslingen dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten zu benennen.

Es ist ein Beweissicherungsprogramm aufzustellen, das insbesondere die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf den Grundwasseraushalt und die Fließgewässer in stofflicher und biologischer Hinsicht zu berücksichtigen. Dabei sind im Landkreis Esslingen die Gewässer Waagenbach und Schmellbach sowie die von Ausgleichsmaßnahmen betroffenen Gewässer zu berücksichtigen.

Spätestens ein Jahr vor Baubeginn sind dem Landratsamt Esslingen fortlaufend Berichte in folgenden Zeitabständen vorzulegen:

Phase	Berichtsintervall	Berichtsabgabe
Phase 1	1 x	vor Baubeginn
Phase 2	1 x pro Halbjahr	Eingang bei der Wasserbehörde 3 Monate nach Ablauf des Halbjahres, bei Störungen, signifikanten Grenzwertüberschreitungen und anderen Unregelmäßigkeiten unverzügliche Information der Wasserbehörde
Phase 3	1 x pro Jahr	Jährlicher Bericht, vorzulegen bis April des Folgejahres zur Abstimmung des weiteren Vorgehens

Das Beweissicherungsprogramm ist spätestens drei Monate vor Beginn der ersten Untersuchung und damit 15 Monate vor dem Eingriff in das Grund-/ Oberflächenwasser mit dem Landratsamt Esslingen abzustimmen. Unabhängig von diesem Programm sind die baubezogenen Eingriffe zu überwachen und zu dokumentieren. Dies betrifft insbesondere den Umfang der Grundwasserableitungen nach Fördermenge und -dauer sowie die Qualität des geförderten und abgeleiteten Wassers. Die Beweissicherungsmaßnahmen sind im Rahmen der Bauausführungsplanung zu konkretisieren.

## 7. Wasserbuch und Überwachungsgrundlagen

Den unteren Wasserbehörden ist nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur Führung des Wasserbuchs und als Grundlage für weitere Abstimmungen ein Planfeststellungsbeschluss einschließlich aller Zusagen und Nebenbestimmungen mit einer abschließend angepassten Anlage „wasserrechtliche Tatbestände“ zu überlassen (ggf. auch als Datenträger). Ebenso ist eine konsolidierte Fassung der Planfeststellungsunterlagen unter Berücksichtigung aller Änderungen (als Datenträger) zu übergeben.

Den Beauftragten der Wasserbehörde und dem Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau ist jederzeit der Zutritt zum Baugelände zu gestatten.

## **8. Erforderliche Nebenbestimmungen**

Es wird davon ausgegangen, dass die Anhörungsbehörde auf der Grundlage eines Vorschlags der Landeshauptstadt Stuttgart erforderliche Nebenbestimmungen erarbeitet.

## **B. Belange des vorbeugenden Brandschutzes und des Feuerlöschwesens**

Herr Dittrich, Tel.: 0711/ 3902-2125

### **Vorläufige Stellungnahme**

**Die endgültige Fassung kann nach dem letzten Abstimmungsgespräch mit den Feuerwehren bis zum 09.12.2013 noch geringfügig verändert werden.**

Beurteilt wurde der Plansatz „Brandschutz“ zu Anlage 1: Erläuterungsbericht, III, das ganzheitliche Brandschutzkonzept BPK-G060E/2009 und das ganzheitliche Brandschutzkonzept Station Terminal

Erläuterungsbericht III

### **1.3.3 Bahnbegleitender Seitenweg (S. 6 von 179):**

Der bahnbegleitende Seitenweg ist nach der VwV Feuerwehrlflächen herzustellen, damit die Feuerwehren und die Rettungsdienste im Einsatzfall die oberirdische Gleislage der Neubaustrecke jederzeit erreichen können.

Es ist sicherzustellen, dass durch Bauteile (wie z.B. Leitplanken) die Entnahme von Feuergeräten aus Feuerwehrfahrzeugen bzw. der Ausstieg auf Feuerwehrfahrzeugen nicht beeinträchtigt wird.

### **1.11.1 S-Bahn-Station Flughafen (zukünftig Station Terminal (S. 11 von 179):**

Zu der in Absatz 5 beschriebenen Hochdruckwassernebelanlage wird unter Punkt 8.2.3 näher darauf eingegangen.

### **1.12 Bauleistik (S. 12 von 179):**

1. Die Erreichbarkeit aller Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen im Planfeststellungsabschnitt 1.3 für die Feuerwehren und Rettungsdienst ist sicherzustellen. Die VwV Feuerwehrlflächen ist zu beachten.
2. Bis zu 50 m Entfernung können Feuerwehrzugänge von den Bewegungsflächen akzeptiert werden.
3. Zu- und Durchgänge, Zu- und Durchfahrten, Aufstellflächen und Bewegungsflächen müssen nach § 2 Abs. 4, LBOAVO ausreichend befestigt und tragfähig sein; sie sind als solche zu kennzeichnen und ständig frei zu halten; die Kennzeichnung von Zufahrten muss von der öffentlichen Verkehrsfläche aus sichtbar sein. Fahrzeuge dürfen auf den Flächen nach Satz 1 nicht abgestellt werden.
4. Zur Brandbekämpfung muss nach § 2, Abs. 5 LBOAVO eine ausreichende Wassermenge zur Verfügung stehen.



Zur Bemessung der erforderlichen Löschwassermengen ist bei Gebäuden das DVGW Arbeitsblatt W 405 heranzuziehen.

#### **2.2.2.5 Tunnel Bereich Station NBS (S. 24 von 179):**

Aus brandschutztechnischer Sicht sind die sechs Verbindungsbauwerke als Schleuse (jeweils zwei T30-RS Türen an beiden Seiten) herzustellen, damit der im Brandfall nicht betroffene Bahnsteig als „sicherer Bereich“ bezeichnet werden kann (vergleiche zweiröhrlige Tunnel).

#### **2.2.10 Schwallbauwerke (S. 28 von 179):**

Die Tore in den Schwallbauwerken müssen einen Rauch- und Brandübertrag in die benachbarte Bahnsteigröhre (Rauch- und Brandabschnittsbildung) verhindern. Sie sind deshalb in einer ausreichenden Feuerwiderstandsdauer herzustellen.

#### Brandschutzkonzept, Flughafenanbindung, Station NBS (Band 7)

#### **3.5.2 Evakuierung (S. 11) und Simulationsbereich Index A:**

In der Festlegung der Parameter (Index A S. 8-9) wurden weder mobilitätseingeschränkte Personen und noch Großgepäck von Reisenden auf dem Bahnsteig berücksichtigt.

Aus brandschutztechnischer Sicht müssen diese beiden Parameter in der Simulation zusätzlich Berücksichtigung finden.

#### **4.1.2 Erschließung/Zugänglichkeit, Feuerwehrzufahrt und – umfahrt, Flächen für die Feuerwehr (S. 13):**

Das Feuerwehrintormationszentrum (FIZ), und das Feuerwehrwerkanzeigetabellau (FAT) ist im Zugangsbereich der beiden Feuerwehraufzüge in der Ebene Erdgeschoss anzuordnen.

Die Brandmeldezentrale (BMZ) sollte ebenfalls in diesem Bereich angeordnet werden.

Da für diesen unterirdischen Bahnhof eine Freiwillige Feuerwehr zuständig ist, die gemäß den Hinweisen zur Leistungsfähigkeit der Feuerwehr 10 Minuten nach der Alarmierung in einer Stärke von 9 Feuerwehrangehörigen an dem Gebäude eintreffen wird, müssen zur Verkürzung der Erkundungsphase im Feuerwehrintormationszentrum über Bildschirme die Bildsignale der Videoüberwachung, Einschätzung der Lage auf den beide Bahnsteige, dem zentralen Bereich der acht Aufzüge und der Bereich vor den Aufzügen im Treppenhaus Ost auf der Bahnsteigebene möglich sein.

#### **4.1.2 Feuerwehrlbewegungsflächen (S. 14):**

Die Zufahrt des ersten Löschfahrzeuges zur Feuerwehrlbewegungsfläche Messepi-azza (Ebene Erdgeschoss) muss so erfolgen können, dass es nicht zu einem Kreuzungsverkehr mit den Personen kommt, die beim Eintreffen noch aus dem Bahnhofsgebäude flüchten. (Anfahrt aus Richtung des Verwaltungsgebäudes der Messe

Stuttgart).

In unmittelbarer Nähe (Abstand maximal 20 m) zu den beiden Feuerwehrebewegungsflächen an zentralen Zugang ist jeweils ein Überflurhydrant anzuordnen.

Da die Bewegungsflächen für die Feuerwehr (mindestens drei Fahrzeuge) am Zugang Ost auf der öffentlichen Verkehrsfläche (Flughafenstraße) geplant sind müssen sie entsprechen gekennzeichnet werden. Auch hier ist ein Abstand von maximal 20 m ein Überflurhydrant zu installieren.

#### **4.1.3 Rettungswege auf dem Grundstück (S. 14)**

Die geplante Rettungswegführung auf dem Bahnsteig über sechs Querverbindungen (Breite jeweils 4,0 m), die mit zwei nebeneinander angeordneten T30-RS-Türen geplant sind stellen in Analogie zu den Querschlägen in Tunnelröhren mit jeweils zwei T30-RS-Türen noch keinen sicheren Bereich dar.

Aus brandschutztechnischer Sicht ist erst durch die Ausbildung von Schleusen (auf beiden Seiten der Querverbindung jeweils T-30-RS-Türen) die nicht betroffene Bahnsteigröhre als „sicherer Bereich“ zu betrachten.

Die geplante Ausführung des dynamischen optischen Hinweis- und Lenksystem ist zwingend notwendig um die im Simulationsbericht dargestellten Entfluchtungszeiten zu erreichen und ist näher zu beschreiben (z.B. zu nutzende Notausgangstüren mit grün beleuchteter Umrandung, Leuchtzeichen auch im Boden eingelassen, beleuchtete Hinweiszeichen unterhalb von 2,0 m Höhe mit der Anzeige des nächstgelegenen Rettungswegs). Das System muss mit einem akustischen mehrsprachigen automatischen Ansagesystem gekoppelt werden.

Da die Detektionszeit und die Anlaufzeit der Entrauchungsventilatoren (siehe BPK-G 131.B/2009, Seite 17) noch mit Unsicherheiten behaftet ist und diese Zeit erst mit der Ausführungsplanung festgelegt wird.

Falls die Gesamtzeit (Detektionszeit und Anlaufzeit) von 4 Minuten überschritten wird ist eine erneute Simulation mit der höheren Gesamtzeit erforderlich.

Die Detektionstechnik zur Ansteuerung der Entrauchungsventilatoren ist so zu wählen, dass auch bei einer natürlichen Luftströmung von 2 m/s bzw. bei höheren Luftströmungen erfolgt und die Reisenden gewarnt werden.

#### **4.2 Objektdaten (S.15)**

Um Täuschungsalarme bei Wartungsarbeiten (z.B. Schleifarbeiten an Gleisen, Einsatz von Diesellokomotiven) mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausschließen sind die entsprechenden Schleifen der Brandmeldeanlage bei diesen Arbeiten abzuschalten.

Durch organisatorische Maßnahmen muss eine unverzügliche Alarmierung der Feuerwehr sichergestellt werden. Die manuelle Auslösung der Entrauchungsanlage muss abschnittsweise auch von der Bahnsteigebene gewährleistet sein.

#### **4.3 Objektbeschreibung (S. 16 und 36)**

Zur feuerbeständigen Trennung der beiden Bahnsteigröhren sind aus brandschutztechnischer Sicht Schleusen (jeweils T-30-RS-Türen auf beiden Seiten) erforderlich.

Die Formulierungen auf S. 36 (Überschrift Austauschseite) .....“ist davon auszugehen, dass die Türen nicht nach 30 Minuten an ihre Versagungsgrenze kommen“ ..... sowie .....“lassen jedoch keine Probleme erwarten“ ..... ist aus brandschutztechnischer Sicht nicht ausreichend, zumal die Freiwillige Feuerwehr Leinfelden-Echterdingen erst nach ca. 10 Minuten nach Abschluss der Alarmierung durch die Feuerwehrleitstelle zunächst nur mit einer Gruppe (Stärke 1/8/9) am Bahnhof eintrifft müssen realistisch für den Beginn einer umfassenden und wirksamen Brandbekämpfung auf den Bahnsteig mindestens 25 Minuten bis maximal 30 Minuten nach der Brandentstehung angesetzt werden.

Da die beiden Bahnsteigröhren nach Nr. 4.3 feuerbeständig gegeneinander abzutrennen sind muss die Forderung der Feuerbeständigkeit aus brandschutztechnischer Sicht auch auf die Tore in den Schwallbauwerken angewandt werden (Brand- und Rauchabschnitt).

#### **Nr. 4.4.2 Nutzung der Räume (S. 18)**

Da die beiden begehbaren Medienkanäle unterhalb des Bahnsteigs nur mit Einstiegluken in der Qualität feuerhemmend (ohne Rauschutzqualität) zu den Bahnsteigen abgetrennt werden sollen und keinerlei Abtrennung zwischen den beiden Medienkanälen erfolgen soll bestehen aus brandschutztechnischer Sicht Bedenken, weil die feuerbeständige Abtrennung der beiden Bahnsteigröhren nicht konsequent eingehalten wird.

Zusätzliche Maßnahmen (baulich oder anlagentechnisch z.B. eine Hochdruckwassernebellöschanlage) sind erforderlich.

Aufgrund der Leckrate von T30-Abschlüssen zum Bahnsteig muss eine automatische Alarmierung der Reisenden bei einem Brandfall im Installationskanal erfolgen.

#### **Nr. 5.2 Schutzziele (S. 20)**

Falls sich im Rahmen der Ausführungsplanung die Gesamtzeit aus Detektion und Anlaufzeit der Entrauchungsanlage erhöht, muss auch für diese Zeit der Nachweis einer raucharmen Schicht durch eine Simulation nachgewiesen werden.

#### **Nr. 5.4 Brandszenarien (S. 21)**

Durch das geplante Brandmeldesystem (optisch-thermisch) muss sichergestellt werden, dass unverzüglich eine positionsgenaue Erkennung eines Brandes (Unterflur und Überflur – Rauchausstritt aus Türen oder auch aus berstenden Scheiben) bei natürlichen Strömungen erfolgt.

Der Beginn einer wirksamen Brandbekämpfung ist mit 25 bis 30 Minuten nach der Brandentstehung anzusetzen, da nach der Brandentstehung eine Fahrzeit des Zuges von bis zu 2 Minuten angegeben wird, ausschließlich die Erkundung auf dem Bahnhof durch Mitarbeiter bzw. die Alarmierung der Feuerwehrleitstelle durch die Detektion über die Brandmeldeanlage und erst daran anschließend erst die Alarmierung der Freiwilligen Feuerwehr Leinfelden-Echterdingen erfolgt. Nach Abschluss der Alarmierung muss mit einer Eintreffzeit von 10 Minuten gerechnet werden.

Für die mit durchschnittlich  $t = 12$  Minuten angegebene Selbstrettungsphase ist kein Sicherheitszuschlag vorgesehen worden. Falls der Brand nicht in Bahnsteigmitte, sondern z.B. im Bereich des Verbindungsbauwerkes 4, kann es neben der bereits im Simulationsbericht beschriebenen ungünstigen Rückstausituation (Dauer bis zu 9 Minuten bis die letzte Person die temporär sichere Bahnsteigröhre erreicht) zu einer deutlichen zeitlichen Verlängerung des Rückstaus kommen.

Die auf Seite 22 im ersten Anstrich beschriebene Sicherstellung einer raucharmen Schicht von mind. 1,50 m Höhe am Ende der Selbstrettungsphase für die anschließende Dauer der Fremdrettungsphase (i.d.R. 15 Minuten) muss bei dem Neubau des unterirdischen Bahnhofes eingehalten werden um der Feuerwehr das schnelle Auffinden von zurückgebliebenen verletzte oder mobilitätseingeschränkte Personen in der brandbeaufschlagten Bahnsteigröhre zu ermöglichen.

## **Nr. 6 Einsatzwert**

Grundsätzlich ist nach dem Feuerwehrgesetz die Freiwillige Feuerwehr Leinfelden-Echterdingen (S. 23) für den unterirdischen Bahnhof zuständig.

Von der Freiwilligen Feuerwehr Filderstadt wurde signalisiert, dass von ihr Aufgaben im Brandfall am Notausgang Ost übernommen werden könnten.

Zeitlich und personell begrenzt könnten die Werkfeuerwehren Messe und Flughafen in eine gemeinsame Alarm- und Ausrückeordnung ohne rechtliche Verpflichtung eingebunden werden.

## **Nr. 7 Brand- und Bekämpfungsabschnitte (S. 24)**

Die Abtrennung zur Sicherstellung der Brandbekämpfungsabschnitte und Rauchabschnitte hat im Bereich der Verbindungsbauwerken mit Schleusen zu erfolgen (siehe auch zu Nr. 4.1.3, S. 4).

### **Nr. 7.3.1 Tragende, aussteifende Wände, Pfeiler, Stützen (S. 25)**

Die Feuerwiderstandsdauer im unterirdischen Bahnhof nach der Bemessungsbrandkurve des Eisenbahnbundesamtes zu erfolgen. Die Einheitstemperaturzeitkurve (ETK nach der DIN 4102) ist für die beschriebene Feuerwiderstandsklasse F90-A nicht ausreichend.

### **Nr. 7.3.6 Dächer (S. 26) und natürliche Entrauchung (S. 50)**

In diesem Sonderbau müssen die Zuluftöffnungen bei Branddetektion im oberirdischen Bereich des Bahnhofs bei Auslösung der natürlichen Rauch- und Wärmeabzüge im Dach (2 % bezogen auf die Grundfläche in Anlehnung an die DIN 18232) aus brandschutztechnischer Sicht automatisch öffnen.

Das Verhältnis zwischen Rauch- und Wärmeabzugsfläche und der Zuluftfläche muss mindestens 1:1 betragen.

### **Nr. 7.4.1 Brandschutztüren (S. 27)**

Aufgrund der „Durchladefunktion“ einer der beiden Feuerwehraufzüge im Zugangsbereich Ost auf der Bahnsteigebene ist der Zugangsbereich zum Treppenraum ebenfalls als brandgeschützter Vorräum herzustellen.

Die Türen der Vorräume müssen mindestens in der Qualität feuerhemmend und rauchdichtselbstschließend hergestellt werden (T30-RS).  
Aus allen drei Vorräumen muss auf beide Bahnsteigröhren eine jeweils Sichtverbindung sichergestellt werden.

Sollte es aufgrund des geringen Abstands der Türen oder Tore zur Brandquelle in zentralen Bereiche bzw. im Bereich Ausgang Ost zur Brandquelle zu einem vorzeitigen Versagen (< 30 Minuten) kommen, ist für diese Türen eine höhere Feuerwiderstandsdauer zu wählen.

Der Nachweis ist durch eine Simulation zu erbringen.

Der Aufzug für den zweiten Zugang ist nach Nr. 5.2.3 der DIN EN 81-72 herzustellen.

In der Ausführungsplanung sind die Belange der Brandschutzdienststelle zu berücksichtigen.

#### **Nr. 8.2.3 Nachweis der Rauchfreihaltung (S. 35 und 36 Austauschseiten)**

Die Sicherstellung der raucharmen Schicht in Höhe von 1,5 m ist für den gesamten Zeitraum (Dauer 15 Minuten) der Fremdrettungsphase sicherzustellen.

Die Technikfläche im Untergeschoss muss natürlich unmittelbar ins Freie entrauchet werden können (Schacht).  
Alternativ ist eine maschinelle Entrauchung möglich.

#### **Nr. 8.3.4 Kennzeichnung der Rettungswege (S. 39)**

Bezüglich der Kennzeichnung der Rettungswege wird zu Nr. 4, S. 4 in der Stellungnahme verwiesen.

Die weiteren Details sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Brandschutzdienststelle und dem Brandschutzkonzeptersteller abzustimmen.

#### **Nr. 9.1 Personenaufzüge (S. 40)**

Bei Branddetektion überhalb der Bahnsteigebene dürfen auf der Bahnsteigebene stehende Aufzugsfahrkörbe nicht mehr in die Bahnhofshalle (Ebene EG) fahren bzw. nach unten fahrende Aufzüge müssen nach dem Erreichen der Bahnsteigebene dort stehenbleiben.

Nur nach oben fahrende Aufzüge dürfen ihre Fahrt fortsetzen.

Bei Branddetektion auf der Bahnsteigebene müssen alle Aufzüge in Bahnhofshalle (Ebene EG) fahren.

Die Brandfallmatrix für die Aufzugsteuerung ist in der mit der Brandschutzdienststelle und dem Brandschutzkonzeptersteller abzustimmen.

### **Nr. 9.2 Feuerwehraufzüge (S. 41)**

Die Aufzugsvorräume und die Aufzugsschächte sind mit einer Druckbelüftungsanlage auszustatten.

### **Nr. 12.1 Notruffeinrichtungen (S. 46 und 48)**

Aus brandschutztechnischer Sicht müssen Handfeuermelder (Druckknopfmelder, Farbe RAL 3000, Beschriftung „Feuerwehr“) auf der Bahnsteigebene, im Technikgeschoss, im Erdgeschoss und im Obergeschoss angeordnet und auf die Brandmeldeanlage aufgeschaltet werden.

### **Nr. 12.2 Gefahrenmeldeanlage (S. 46)**

Die Brandmeldeanlage ist zur Feuerwehrleitstelle Esslingen aufzuschalten.

Im Zugangsbereich zu den Feuerwehraufzügen am zentralen Zugang ist das Feuerwehrbedienfeld, das Feuerwehranzeigetableau anzuordnen. Am Ausgang Ost ist eine Parallelanzeige erforderlich.

Die Feuerwehreinsprechstellen für die Feuerwehraufzüge und die Bahnsteigebene, die Feuerwehrlaufkarten, die Feuerwehrpläne sind an beiden Zugängen zu den Feuerwehraufzügen vorzuhalten.

Die Brandmeldeanlage ist so anzulegen, dass ein Brand im Gleisbereich (stehender Zug) innerhalb einer Minute der Brand detektiert wird (Kenngröße Rauch und Wärme).

Die Einzelheiten zur Brandmeldeanlage sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Brandschutzdienststelle und dem Konzeptersteller und einem Fachplaner für Brandmeldetechnik festzulegen.

Die Entrauchungsanlage muss unabhängig von der Brandmeldeanlage zurückgesetzt werden können. Auf der Bahnsteigebene bei Wartungsarbeiten und für die Feuerwehr muss an den Zugangsstellen eine abschnittsweise manuelle Auslösung der Entrauchung möglich sein.

#### **12.2.11 Steuermatrix**

Die Steuermatrix ist mit dem Brandschutzkonzeptersteller, der Brandschutzdienststelle und der zuständigen Feuerwehr im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.

#### **12.3.2 Sprachalarmanlage (SAA), Elektronisches Notfallwarnsystem (ENS)**

Einzelheiten sind mit dem Brandschutzkonzeptersteller, der Brandschutzdienststelle, der zuständigen Feuerwehr und dem Fachplaner für diese Anlagen im Rahmen

der Ausführungsplanung festzulegen.

### **12.5.2 Maschinelle Entrauchung (S. 51)**

Die Entrauchungsanlage ist so auszulegen, dass über den gesamten Zeitraum der Fremdrettungsphase eine raucharme Schicht von 1,5 m eingehalten wird.

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind mit dem Fachplaner, dem Brandschutzkonzeptersteller, der Brandschutzdienststelle und der zuständigen Feuerwehr die Einzelheiten festzulegen.

### **12.6 Differenzdruckanlage (S. 51)**

Auch die drei Feuerwehraufzugsschächte sowie deren Vorräume sind mit Differenzdruckanlagen auszustatten.

### **13.2.1 Wandhydranten an trockenen/nassen Steigleitungen (S. 53)**

Bei Branddetektion müssen die Steigleitungen automatisch innerhalb von 3 Minuten mit Wasser befüllt sein (Ansteuerung über die Brandmeldeanlage). Zusätzlich muss auch eine manuelle Aktivierung möglich sein.

Der Druck am Strahlrohr muss mindestens 6 bar betragen. (5 bar Betriebsdruck + ca. 3 bar hydrostatischer Druck).

Die gleichzeitige Versorgung von 3 Wandhydranten mit jeweils 600 l/min, also insgesamt 1800 l/min ist sicherzustellen.

### **13.2.2 Feuerwehr-Schlüssel-Depot (S. 53)**

An beiden Zugängen zu den Feuerwehraufzügen sind Feuerwehrschlüsseldepots vorzusehen.

### **13.2.3 Löschwasserversorgung (S. 53)**

Nach Aussage der Freiwilligen Feuerwehr Leinfelden-Echterdingen (Stand BSK 2009) kann die Schläuche und Strahlrohre in den Wandhydranten verzichtet werden, ersatzweise sollen die erforderlichen Materialien zur Brandbekämpfung im Bereich der Zugänge zu den Feuerwehraufzügen vorgehalten werden.

Die ersatzweise Vorhaltung und die Wartung der Geräte hat durch den Betreiber zu erfolgen.

2014 wird der Arbeitskreis Tunnelbrände beim Innenministerium Baden-Württemberg ein Arbeitspapier zur Einsatztaktik und der erforderlichen Ausrüstung erstellen.

Die dort beschriebenen Maßnahmen sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

### **14.3 Feuerwehrpläne (S. 55)**

Die Vorgaben des Landratsamtes Esslingen und der Stadt Leinfelden-Echterdingen sind zusätzlich bei der Erstellung der Feuerwehrpläne zu beachten.

#### **15.1 Abweichungen (S. 58)**

Gegen die beantragte Abweichung, dass die Feuerwehraufzüge nur die Ebenen EG und Bahnsteigebene anfahren bestehen nach Rücksprache mit der Feuerwehr (22.04.2009) keine Bedenken.

Eine abschließende Abstimmung der Stellungnahme mit den Feuerwehren erfolgt bis zum 09.12.2013.

### Ganzheitliches Brandschutzkonzept Station Terminal

#### **4.1.2 Einschließlich/Zugänglichkeit, Feuerwehrezufahrt, Flächen für die Feuerwehr (S. 21)**

An den Zugangsbereichen zur Station Terminal sind aus brandschutztechnischer Sicht jeweils zwei Aufstellflächen für die Feuerwehr ständig freizuhalten.

#### **4.3 Rettungswege auf dem Grundstück (S. 22)**

Die Brandfallmatrix zur Steuerung der Fahrtreppen, die auch als Rettungswege dienen sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Brandschutzkonzeptsteller, der Brandschutzdienststelle und der zuständigen Freiwilligen Feuerwehr festzulegen.

#### **4.3 Objektbeschreibung (S. 25)**

Das Rondell bzw. beide Ebenen + 1,5 (auch im Bestand) sind gegenüber den Terminals feuerbeständig (F90) mit feuerbeständigen und rauchdichtschießenden Türen (T90-RS) abzutrennen.

Bei Branddetektion auf den Ebenen + 1,5 und in den Terminals müssen die o.g. Türen selbsttätig schließen.

#### **5.2 Schutzziele (S. 31)**

Die von der Bahnsteigebene auf die Ebenen + 1,5 führenden Rettungswege sind bis zum Abschluss der Selbstrettungsphase und der Fremdrettungsphase rauchfrei zu halten und dürfen durch einen 52 MW-Brand in der Nähe der Rettungswege nicht ausfallen.

Deshalb sind die Wangen der Fahrtreppen bis zu den Ebenen + 1,5 feuerbeständig herzustellen.

Vor den Treppen und Fahrtreppen sind Stauflächen (mind. 25 m<sup>2</sup>) zur Schaffung temporär sicherer Bereiche zu schaffen in die z.B. Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer selbsttätig fliehen können. Dieser Personenkreis sowie Reisende mit schwerem Gepäck sind in der Entfluchtungssimulation zu berücksichtigen.



Die Türen in diesem Bereich sind feuerhemmend und selbstschließend herzustellen (T30-RS), die Wandscheibe im Bereich dieser Türen ist mindestens feuerhemmend (F30) herzustellen und sollte bei 2,10 m über der Bahnsteigoberkannte liegen (Wirkung als Rauchschutzvorhang).

## **5.5 Abschaltung/Erdung der Fahrstromanlagen**

Um ein durchgehendes Schutzkonzept zu erreichen ist die OLSP auch für die an die Station Terminal angrenzenden Tunnel zu erweitern.

## **6. Einsatzwert der zuständigen Feuerwehr (S. 34)**

Grundsätzlich ist nach dem Feuerwehrgesetz die Freiwillige Feuerwehr Leinfelden-Echterdingen (S. 23) für den unterirdischen Bahnhof zuständig.

Von der Freiwilligen Feuerwehr Filderstadt wurde signalisiert, dass von ihr Aufgaben im Brandfall am Notausgang Ost übernommen werden könnten.

Zeitlich und personell begrenzt könnten die Werkfeuerwehr Flughafen in eine gemeinsame Alarm- und Ausrückeordnung ohne rechtliche Verpflichtung eingebunden werden.

## **7.2 Rauchabschnitte (S. 39)**

Aufgrund der baulichen Abtrennung der Fahrtreppen und der Vorräume (siehe Stellungnahme zu 5.5) können die beschriebenen Rauchschürzen entfallen.

### **7.3.2 Rauchabschließende Bauteile/Trennwände (S. 40)**

Da Nutzungseinheiten (Station und Terminal) grundsätzlich feuerbeständig zu trennen sind muss die Brand- und Rauchausbreitung über die vorhandenen Aufzugschächte durch die feuerbeständige Bauweise mit entsprechenden Aufzugstüren unterbunden werden, wenn unterschiedliche Bran- und Rauchabschnitte verbunden sind.

#### **7.3.4 Decken (S. 42)**

Die Deckenöffnungen für notwendige Treppen und Fahrtreppen sind wie vorher beschrieben (zu 5.5) auszuführen.

### **7.4.3 Brandaufsichtlich zugelassene Feststelleinrichtungen (S. 46)**

Eine Ansteuerung hat mindestens bei den Türen zwischen den Terminals und den Ebenen + 1,5 mit einer Ansteuerung über die Brandmeldeanlage zu erfolgen. Einzelheiten sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit den Konzeptersteller, der Brandschutzdienststelle, der Freiwilligen Feuerwehr Leinfelden-Echterdingen und der Werkfeuerwehr Flughafen festzulegen.

Die neu geplanten Abschlüsse und die Abschlüsse im Bestand sind in feuerbeständiger Bauweise rauchdicht und selbstschließend herzustellen (T90-RS).

#### **7.4.6 Bekleidungen für Wände und Decken (S.47)**

Wandbekleidungen im Bereich der Bahnsteige und Zwischenebenen (Bestand der Rettungswege) sind aus brandschutztechnischer Sicht nichtbrennbar (A) herzustellen.

#### **7.4.7 Dämmschichten (S. 47)**

Dämmschichten an den Wänden des Bahnsteiges sind aus brandschutztechnischer Sicht nichtbrennbar (A) herzustellen.

#### **8.1 Rettungswegführung (S. 50)**

Die in der Tabelle 18 aufgeführten Fahrtreppen (Anzahl und anrechenbare Breite) ist für die Zeile Zwischenebene näher zu erläutern (Breite 1,20m). In der Fußnote wird beschrieben, dass die Fahrtreppenbreite mit 0,6 m berücksichtigt wird.

#### **8.2.3 Nachweis einer raucharmen Schicht bzw. der Rauchfreihaltung (S. 52)**

Da die raucharme Schicht in Höhe von 1,5 m bis zum Abschluss der Fremdreitungsphase nicht gewährleistet werden kann muss die gleiche Sicherheit für die Reisenden durch alternative Maßnahmen erreicht werden.

Die angeführte Hochdruckwassernebelanlage soll erst nach Abschluss der Selbstrettungsphase durch die Feuerwehr ausgelöst werden (frühestens nach mehr als 16 Minuten).

Da es bei einem 52 MW-Brand in einem Zug nach ca. 7 Minuten zum Besten von Scheiben kommt und nach ca. 13. Minuten alle Scheiben eines Wagens geborsten erfolgt die geplante Auslösung durch die Feuerwehr deutlich als zu spät.

Eine gezielte automatische (abschnittsweise) Auslösung der Anlage im Bereich der offenstehenden Türen des brennenden Wagens zu einem früheren Zeitpunkt, kann durch das Nachströmen des Wassernebels in den Wagen (Inertisierungseffekt) zu einer Verringerung der Brandausbreitung beitragen.

Die unter 12.4 Lösch-/Inertisierungsanlagen beschriebene Steuerung über eine Detektion über ausschließlich ein optisches lineares Wärmemeldekabel im Bahnsteig bzw. Gleisbereich alleine ist nicht ausreichend.

Aus brandschutztechnischer Sicht sind zusätzliche Detektionsmittel erforderlich. Die Inbetriebnahme darf nicht alleine durch die Feuerwehr erfolgen, da der Zugang der Feuerwehr nicht zeitnah nach dem Eintreffen aufgrund der flüchtenden Personen erfolgen kann (letzte Person verlässt nach 16 Minuten den Bahnsteig – siehe 8.2.2).

Die Wasserbevorratung und die Betriebszeit erscheint mit 30 Minuten zu kurz. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind unter Beteiligung des Konzepterstellers, dem Fachplaner für die Anlage, der Brandschutzdienststelle und der Freiwilligen Feuerwehr Leinfelden-Echterdingen detaillierte Festlegungen zu treffen.

Da es bisher keine Erfahrung beim Einsatz dieser Technik auf unterirdischen

Bahnhöfen zur Verlängerung der Fremdrettungsphase gibt ist nach den o.g. Festlegungen die Wirksamkeit der Anlage durch eine Simulation des Konzepterstellers nachzuweisen, dass die gleiche Sicherheit wie bei einer raucharmen Schicht von 1,5 m Höhe über den Fremdrettungszeitraum von 15 Minuten mit der geplanten Anlage erzielt wird.

Im Rahmen der Simulation ist zusätzlich der Nachweis für einen brennenden S-Bahnzug mit der Fahrzeit vom S-Bahnhof Bernhausen mit der Fahrtrichtung Flughafen zur Station Terminal zu untersuchen.

### **8.3 Anforderungen an Rettungswege (S. 54)**

Die Rettungswege sind grundsätzlich brandlastfrei zu halten. Eine Begrenzung der Brandlasten ist nicht ausreichend. Die in der Tabelle 21 dargestellten Baustoffklassen für Einbauten, Wand- und Deckenverkleidungen und die Fußbodenbeläge sind auf den Bahnsteigen und den Verkehrswege in den Zwischenebenen grundsätzlich nichtbrennbar (A) herzustellen.

### **8.4 Kennzeichnung der Rettungswege/Rettungswegleitsystem (S. 56)**

Die geplante Kennzeichnung der Rettungswege hat zusätzlich auf der Bahnsteigebene auf dem Boden oder bodennah zu erfolgen um in der Fremdrettungsphase für die Feuerwehr oder für Reisende weiterhin das Auffinden der Rettungswege zu gewährleisten.

### **9.1 Personenaufzüge (S. 57)**

Die Brandfallsteuerung der Aufzüge muss dynamisch zusätzlich auch über die Brandmeldeanlage (Branddetektion in den Terminals) der Terminals erfolgen.

### **9.4 Fahrtreppen/Fahrsteige (S. 59)**

Die Steuermatrix für die Fahrtreppen ist vor der Ausführungsplanung mit dem Brandschutzkonzeptersteller, der Brandschutzdienststelle und der zuständigen Feuerwehr zu erstellen.

Es ist zu untersuchen ob rauchfreie Fahrtreppen in der Aufwärtsfahrt bis zum Erreichen der Wandscheibe in Höhe von 2,10 m zu einer Verbesserung der Räumungszeit führen.

Abwärtsfahrende Fahrtreppen sind nach Branddetektion anzuhalten.

### **10.2.1 Strom-/Ersatzstromversorgung (S. 62)**

Die Zusicherung nach DIN VDE 0100-560 dass ein gleichzeitiger Ausfall beider Einspeisungen unwahrscheinlich ist, ist vorzulegen.  
Alternativ sind Ersatzmaßnahmen erforderlich.

### **10.3 Telekommunikation- und informationstechnische Anlagen (S. 65)**

Da die Feuerwehr den Bahnsteig erst nach dem Verlassen der Reisenden erreichen kann muss im Bereich der Brandmeldezentrale die Videosignale der Bahnsteigebenen auf Monitoren dargestellt werden (Verkürzung der Erkundungsphase).

Deshalb sind für diese Technik erhöhte Anforderungen zu stellen.

## **11. HLS Heizung/Lüftung/Sanitär (S. 67)**

Die im letzten Absatz beschrieben rauchmeldegesteuerten Brandschutzklappen können zurzeit nach toleriert werden.

Beim nächsten notwendigen Austausch sind diese durch Geräte mit der erforderlichen Feuerwiderstandsdauer zu ersetzen.

## **12.5.2 Maschinelle Entrauchung (S. 76)**

Für Wartungsarbeiten (z.B. Schleifarbeiten mit Dieselloks) muss durch organisatorische Maßnahmen (ständig anwesendes Personal auf der Bahnsteigebene) bei Außerbetriebnahme der Brandmeldeanlage in den betreffenden Bereichen sichergestellt werden, dass eine unverzügliche manuelle Einschaltung der maschinellen Entrauchungsanlage erfolgt.

## **12.6 Gebäudefunkanlagen (BOS-Funk)**

Die Gebäudefunkanlage ist so vorzurüsten, dass auch der digitale BOS-Funk zukünftig auch genutzt werden kann.

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind zusätzliche Festlegungen zu treffen.

## **13.1.2 Wandhydranten an trockenen/nassen Steigleitungen (S. 79)**

Für die Optimierung der Brandbekämpfung sind auf der Bahnsteigebene Wandhydranten und zusätzliche Entnahmestellen für die Löschwasseranlagen – trocken erforderlich.

Die Einzelheiten sind in der Genehmigungsplanung mit allen Beteiligten festzulegen.

## **13.2.3 Löschwasserversorgung (S. 79)**

Die erforderliche Löschwassermenge von 192 m<sup>3</sup>/h ist über einen Zeitraum von 2 Stunden nachzuweisen.

## **14.3 Feuerwehrplan nach DIN 14095 (S. 80)**

Die Feuerwehrpläne sind unverzüglich zu erstellen und entsprechend dem Baufortschritt ständig anzupassen. Die Vorgaben des Landratsamtes Esslingen und der Stadt Leinfelden-Echterdingen sind zu beachten.

## **14.5 Festlegung von Anforderungen und besonderen Maßnahmen**

Zur Sicherstellung der Selbst- und Fremdreterung ist durch eine Enfluchtungssimulation nachzuweisen, dass die Sicherheit während der Umbaumaßnahmen uneingeschränkt gewährleistet ist.

Die zusätzlichen brandschutztechnischen Maßnahmen sind mit dem Konzeptsteller, der Brandschutzdienststelle und der Feuerwehr abzustimmen.

## **15.1 Auflistung der Abweichungen von den allgemein anerkannten Regeln der Technik (S. 84)**

Bezüglich Nr. 2 ist die Wirksamkeit der Hochdrucksprühnebelanlage noch detaillierter darzustellen.

### **C. Belange des Immissionsschutzes und der Gewerbeaufsicht**

Herr Jungreitmeier, Tel.: 0711/ 3902-1411

#### **1. Allgemeines**

Durch den Bau und den Betrieb der NBS werden sowohl immissionsschutzrechtliche als auch arbeitsschutzrechtliche Belange tangiert. Abweichend von dem Grundsatz, wonach die Überwachungszuständigkeit für diese Belange im Landkreis Esslingen bei dem Gewerbeaufsichtsamt (Amt 45) liegt, beschränkt sich deren originäre Zuständigkeit im vorliegenden Verfahren primär auf den Arbeitsschutz, der bei den Tunnelarbeiten in Kooperation mit dem Regierungspräsidium Freiburg - Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGBR) wahrgenommen wird. So zeichnet für die bergmännische Herstellung der Tunnelbauwerke (Abschnitte mit Tunnelbau bis zur Fertigstellung der Innenschale) das LGBR verantwortlich. Bei den immissionsschutzrechtlichen Themen ist eine nachrichtliche Beteiligung des Amts 45 vorgesehen, welche auf der Grundlage eines noch ausstehenden bundesweiten Überwachungskonzepts, das dann auch bei Stuttgart 21 Anwendung finden soll, zu erfolgen hat. Hiervon unbeschadet ist für den Vollzug der von ihm erlassenen Planfeststellungsbeschlüsse generell das Eisenbahn-Bundesamt zuständig und damit auch für die gesamte Bauüberwachung.

Zu den Lärm- und Erschütterungsimmissionen wird in den Antragsunterlagen in der Anlage 16.1 „Schalltechnische Untersuchung – Betriebsphase“, Anlage 16.2 „Schalltechnische Untersuchung – Baulärm“, Anlage 16.3 „Schalltechnische Untersuchung – Straßenbaumaßnahmen (Umbau AS Plieningen, Verlegung L 1204)“, Anlage 16.4 „Schalltechnische Untersuchung – Gesamtlärmbetrachtung“, Anlage 16.5 „Schalltechnische Untersuchung – Baubetrieb Bestandsstrecke Leinfelden-Echterdingen“ und Anlage 17.1 „Erschütterungstechnische Untersuchung – Betriebsphase“ Stellung genommen. Die Anlage 22.1 enthält eine Aussage über „Elektrische und magnetische Felder“.

Die Richtigkeit der gutachterlichen Berechnungen (EDV-gestützte Modellbildung mit zugehörigen Rechenprogrammen) zu den prognostizierten Schall- und Erschütterungsimmissionen sowie den elektromagnetischen Feldern wird von hieraus zunächst unterstellt. Eine Nachrechnung kann im Landratsamt Esslingen nicht erfolgen.

Bezüglich der Beschäftigung von Arbeitnehmern an Sonn- und Feiertagen ist darauf hinzuweisen, dass diese in der Regel einer Bewilligung nach dem Arbeitszeitgesetz (ArbZG) bedarf, die jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist.

Der Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3 betrifft sowohl die Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart als auch den Landkreis Esslingen. Zuständigkeitshalber wird im Folgenden die Auswirkung der Planung auf den Landkreis Esslingen im Lichte der o. g. Ausführungen dargestellt.

## 2. Schalltechnische Untersuchung zu den Einwirkungen aus dem zukünftigen Bahnbetrieb

### Neubaustrecke (NBS)

Die Vorgehensweise zur Beurteilung der betriebsbedingten Lärmimmissionen ist in der einschlägigen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegt, in der wiederum auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03, Ausgabe 1990) verwiesen wird. Im Bereich der Stadt Leinfelden-Echterdingen, der Stadt Filderstadt, dem Stadtteil Bernhausen und dem Flughafenbereich werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch den Betrieb der Neubaustrecke sicher eingehalten.

Bei der im Einwirkungsbereich der Umbaumaßnahme „Rohrer-Kurve“ gelegenen Wohnbebauung in Oberaichen werden durch den Neubau der Verbindungskurve ebenfalls die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV unterschritten. Ferner zeigen die Ergebnisse, dass eine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV nicht vorliegt, da das Kriterium einer Pegelerhöhung von mindestens 3 dB(A) nicht zutrifft.

Zur Begrenzung der Luftgeschwindigkeit bei ein- bzw. ausfahrenden Zügen im Bahnsteigbereich der unterirdischen Station NBS sind zwei Schwallbauwerke (BW Nr. 3.2205, BW Nr. 3.2209) erforderlich, die am West- bzw. Ostkopf des Bahnhofs angeordnet sind. Ferner ist der Neubau eines Entrauchungsbauwerks (BW Nr. 3.2206) westlich des zentralen Zugangs für die Station NBS vorgesehen, das zugleich ein wesentlicher Bestandteil des Entrauchungskonzepts im Brandfall ist. Anhand der Planunterlagen (Anlage 16.1) ist nicht ersichtlich, ob und inwieweit der Anlagenlärm der Lüftungstechnischen Anlagen und der beiden Schwallbauwerke bei der Berechnung der betriebsbedingten Lärmimmissionen berücksichtigt wurde. Insofern besteht diesbezüglich noch Klärungsbedarf.

### Bestandsstrecke

Die künftige Mitnutzung der Bestandsstrecke „Filderbahn“ (Strecke 4861) durch Fern- und Regionalverkehr der Relation Stuttgart – Horb – Singen führt im Stadtteil Leinfelden zu einer zusätzlichen Lärm- und Erschütterungsbelastung. Die Zusatzbelastung von 45 Zügen am Tag und 7 Zügen in der Nacht für beide Richtungen entspricht einer Steigerung um ca. 35% am Tag und ca. 37% in der Nacht. Unter Beibehaltung der zulässigen Geschwindigkeiten und dem Ausschluss von Güterzügen kommt es durch die Einschleifung der Gäubahn auf die „Filderbahn“ zu einer partiellen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Bereich von Leinfelden. Hieraus lässt sich allerdings kein Anspruch auf etwaige Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV ableiten, da die baulichen Anpassungen (oberirdische Aufweitung der Gleise -beginnt bei km 20,7 in Leinfelden, Bereich Bahnhofstraße / Geranienstraße und endet bei km 23,9 Tunnelportal Flughafen) an der Strecke zwischen dem Haltepunkt Leinfelden und dem Bahnhof Flughafen weder die Leistungsfähigkeit noch das äußere Erscheinungsbild des Verkehrswegs verändert. Ferner kommt die schalltechnische Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die Immissionsbeeinträchtigung durch die Mitbenutzung der bisherigen S-Bahnstrecke durch Fern- und Regionalzüge gegenüber der Ist-Situation nicht so wesentlich ist, dass gesetzliche Ansprüche auf zusätzlichen Immissionsschutz bestehen. Insofern handelt es sich um keine wesentliche Änderung i. S. von § 1 der 16. BImSchV, was die Anwendung der Immissionsgrenzwerte für Neubauvorhaben ausschließt. Hiervon unbeschadet ha-

ben sich laut Drucksache 15 / 3043 des Landtags von Baden-Württemberg die Projektpartner im Anschluss an den Filderdialog dahingehend geäußert, dass „Voraussetzung für über die gesetzlich vorgesehenen Schutzmaßnahmen hinausgehende Maßnahmen aus ihrer Sicht eine maßgebliche Finanzierungsbeteiligung der Stadt Leinfelden-Echterdingen ist“. Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht wird die Realisierung von weitergehenden Schallschutzmaßnahmen uneingeschränkt befürwortet.

### **3. Schalltechnische Untersuchung zu den Einwirkungen aus den Straßenbaumaßnahmen (Umbau AS Plieningen, Verlegung L 1204)**

Die notwendigen Umbaumaßnahmen an der AS Plieningen der BAB A 8 und die Verlegung der L 1204 (Südumgehung Plieningen) sind aus immissionsschutzrechtlicher Sicht für den Landkreis Esslingen unerheblich. Es besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

### **4. Erschütterungstechnische Untersuchung zu den Einwirkungen aus dem zukünftigen Bahnbetrieb**

Die Anlage 17.1 beinhaltet die Ermittlung und Beurteilung der schienenverkehrsinduzierten Immissionen aus Erschütterungen und sekundären Luftschall. Als schädliche Umwelteinwirkungen fallen Erschütterungsmissionen in den Anwendungsbereich des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). Da allerdings in der Verordnungsermächtigung des § 43 Abs.1 BImSchG, welche die Grundlage für die 16. BImSchV darstellt, Erschütterungsmissionen nicht angesprochen werden, fehlt im Verkehrsbereich die Rechtsgrundlage für die Festlegung von Erschütterungsgrenzwerten. Ebenso existieren derzeit noch keine verbindlichen Kriterien für die Feststellung, wann ein erheblicher baulicher Eingriff zu einer „wesentlichen Erhöhung“ der Erschütterungsmissionen führt, woraus eine Anspruchsberechtigung auf Vorsorgemaßnahmen abgeleitet werden könnte. Vor diesem Hintergrund kann in Analogie zur 16. BImSchV eine Erhöhung der Schwingstärke (des KB-Wertes) um mehr als 25% gegenüber der Bestandssituation als „wesentliche Erhöhung“ gewertet werden. Als Beurteilungsmaßstab für die Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden kommen die entsprechenden Anhaltswerte der DIN 4150-2 zur Anwendung.

Die Beurteilung des durch Körperschallübertragung entstehenden sekundären Luftschalls ist ebenfalls nicht verbindlich geregelt. Ein Anhaltspunkt für die Beurteilung sekundärer Luftschallimmissionen ergibt sich aus der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV), die – wenn auch indirekt – Vorgaben für zulässige Innenraumpegel aus Verkehrslärmimmissionen in Abhängigkeit von der Raumnutzung angibt. Für den beantragten Planfall zeigt die Berechnung, dass durch die Immissionen des sekundären Luftschalls die Richtwerte der 24. BImSchV eingehalten werden.

#### **Neubaustrecke (NBS)**

Die Anlage 17.1 prognostiziert für die Gebäude im Bereich des Flughafentunnels (Hotel Mövenpick, FSG-Verwaltungsgebäude, Kongresszentrum, Messehallen 3 und 4) einen Immissionskonflikt, da dort die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 im Hinblick auf die Erschütterungsmissionen nicht erfüllt werden. In Folge dessen sind daher im Bereich des Flughafentunnels erschütterungstechnische Maßnahmen

in Form eines „Leichte-Masse-Feder-Systems“ vorgesehen, mit denen die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 erfüllt werden. Die Schutzmaßnahme steht unter den Vorbehalt eines gleichwertigen technischen Konzepts, dessen Eignung dem Ergebnis einer schall- und erschütterungstechnischen Analyse des abgeschlossenen Tunnelrohbaus vorbehalten bleibt.

### **Bestandsstrecke**

Die Anlage 17.1 enthält keine Aussage über mögliche Erschütterungsimmissionen, welche durch die künftige Mitnutzung der Bestandsstrecke „Filderbahn“ (Strecke 4861) durch Fern- und Regionalverkehr der Relation Stuttgart – Horb – Singen hervorgerufen werden. Ein möglicher Anspruch auf Erschütterungsschutz kann auf Grundlage der vorhandenen Daten nicht abschließend beurteilt werden. Insofern besteht diesbezüglich noch Klärungsbedarf.

### **„Rohrer-Kurve“**

Für den Bereich der „Rohrer-Kurve“ konnte kein Anspruch auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen festgestellt werden.

## **5. Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung zu den Einwirkungen aus dem zukünftigen Baustellenbetrieb**

Den Antragsunterlagen sind zwei schalltechnische Untersuchungen zum Baustellenlärm (Anlage 16.2 „Schalltechnische Untersuchung – Baulärm“, Anlage 16.5 „Schalltechnische Untersuchung – Baubetrieb Bestandsstrecke Leinfelden-Echterdingen) beigelegt, die aufgrund von Annahmen eine Lärmprognose ermöglichen. Sie beruhen im Wesentlichen auf methodischen Ansätzen und stellen die zu erwartenden Schallbelastungen im Sinne einer oberen Abschätzung der zu erwartenden Immissionen dar. Die vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen sind daher als Machbarkeitsstudie zu verstehen. Da der genaue Bauablauf, insbesondere Zahl, Art und Verteilung der eingesetzten Baumaschinen, Änderungen von Bauverfahren aufgrund aktueller Erkenntnisse zur Untergrundbeschaffenheit, u.a. zum jetzigen Zeitpunkt nur sehr allgemein und unpräzise vorausgesagt werden können, die baubedingten Immissionen (Lärm, Erschütterungen, Licht, Staub) aber nicht unerheblich sein werden, sind dieser Stellungnahme entsprechende Nebenbestimmungen beigelegt. Ferner hat es sich im Hinblick auf die lange Bauzeit (6,5 Jahre) als vorteilhaft erwiesen, die betroffenen Anwohner im Vorfeld über den geplanten Ablauf der Bauarbeiten, z.B. im Rahmen einer Bürgerversammlung, zu informieren. Von hier aus erscheint es jedoch für nicht geboten, den Vorhabenträger durch Nebenbestimmungen detailliert aufzugeben, wie und in welcher Weise die Information zu erfolgen hat.

### **Neubaustrecke (NBS)**

Die schalltechnische Untersuchung zum Baulärm zeigt für die Siedlungsbereiche von Echterdingen und Bernhausen keine Richtwertüberschreitung der hier maßgeblichen „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm). Dies ergibt sich aus den gegebenen Abständen von mindestens 300 m zu den jeweiligen Bauaktivitäten.

Im Bereich der Station NBS werden an den lärmexponierten Fassaden eines Büro- und Verwaltungsgebäudes der Flughafen Stuttgart GmbH sowie des Hotels Mövenpick die für ein Gewerbegebiet (GE) zulässigen Immissionsrichtwerte im Tagzeitraum um bis zu 7 dB(A) und während der Nacht um bis zu 12 dB(A) überschritten.



Allerdings relativieren sich diese Überschreitungen vor dem Hintergrund der bereits vorhandenen passiven Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden, die sich durch die Nähe zum Flughafen Stuttgart ergeben. Im Ergebnis wird ein ausreichender Schallschutz vor den Einwirkungen aus den unmittelbar angrenzenden Bauaktivitäten prognostiziert.

### **Bestandsstrecke**

Der Vergleich der errechneten Immissionspegel mit den jeweils einschlägigen Richtwerten der AVV-Baulärm zeigt, dass es während der gesamten Bauphase an der nächstgelegenen Bebauung zu starken Belastungen durch Schallimmissionen kommen wird. So werden in Leinfelden die Richtwerte der AVV Baulärm bei Nachtarbeit für Gebiete mit ausschließlich Wohngebäuden im Bereich der Bahnhofstraße um maximal 2,9 dB(A), im Bereich des Schützenwegs um 10,1 dB(A) und im Bereich Länderwiesenstraße um maximal 6,4 dB(A) überschritten. Der maximale Beurteilungspegel beträgt 43 dB(A) - Bahnhofstraße), 51 dB(A) – Schützenweg und 47 dB(A) – Länderwiesenstraße nachts. Gemäß den Planfeststellungsunterlagen soll dieser Überschreitung primär durch organisatorische Maßnahmen (Verlegung der lärmintensiven Tätigkeiten von der Nacht- in den Tagzeitraum, Auswahl lärmarmer Arbeitsverfahren –Hydraulikzange-) begegnet werden. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen werden unter Hinweis auf baustellenbedingte Besonderheiten (beengter Platz, wandernde Baustelle), der zeitlichen Komponente (Beeinträchtigungen nur auf wenige Arbeitstage beschränkt) und der bereits vorhandenen Vorbelastung durch Bahn- und Straßenverkehr (BAB A 8 und B 27) zurückgestellt. Vor dem Hintergrund der der z.T. hohen Richtwertüberschreitung ist diese Vorgehensweise nicht nachvollziehbar. Unter Hinweis auf den Beschluss des VG Frankfurt am Main vom 21. April 2011 (Az. 8 L 858/11.F) setzen die Immissionsrichtwerte in Punkt 3.1.1 der AVV Baulärm verbindliche Höchstgrenzen fest, die vom Betreiber einzuhalten sind und im Vollzug durchgesetzt werden müssen. Der zuständigen Behörde wird durch Punkt 4.1, Abs.1 der AVV Baulärm nur ein „freies“ Entscheidungsermessen zum Eingreifen bei geringfügigen Überschreitungen der Richtwerte um bis zu 5 dB(A) eingeräumt, bei einer höheren Überschreitung „soll“ sie eingreifen und Maßnahmen anordnen; ihr Ermessen ist dann stark eingeschränkt. Zudem ist die angenommene schutzmindernde Wirkung einer Fremdgeräusch-Vorbelastung nicht gegeben, da diese in „mehr als 95 % der Betriebszeit der Anlage in der jeweiligen Beurteilungszeit nach Nummer 6.4 höher als der Mittelungspegel LAeq der Anlage sein“ müsste (gem. Nr. 3.2.1 Absatz 5 TA Lärm), was im vorliegenden Fall unzutreffend ist. In Anbetracht dessen genügen die beschriebenen Schallschutzmaßnahmen nicht den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen, und sind daher im Lichte der Ausführungen des VG Frankfurt am Main zu überarbeiten.

## **6. Gesamtlärmbetrachtung**

Die Gesamtlärmbetrachtung weist für den Bereich von Leinfelden-Echterdingen, Bernhausen, Flughafen und der „Rohrer-Kurve“ eine z.T. hohe Vorbelastung aus, zu der allerdings das Vorhaben „Stuttgart 21“ nicht relevant beiträgt.

Eine Gesamtlärmbetrachtung zur Überprüfung, ob die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung überschritten sind, hat ebenso zu erfolgen für die langjährige Bauphase (Art.2 GG). Gerade während der Bauphase ist punktuell noch mit wesentlich höheren, durch die Vorhabenträgerin verursachten Lärmimmissionen als in der Be-

triebsphase zu rechnen. Für den Baustellenlärm ist der Mittelungspegel (energieäquivalenter Dauerschallpegel) zu ermitteln und mit dem Mittelungspegel aus dem Straßenverkehrslärm (BAB A8, B 27) energetisch zu addieren. Werden Gesamt-Mittelungspegel von 60 bis 65 dB(A) nachts und 70 bis 75 dB(A) tags erreicht oder bereits überschrittene Mittelungspegel durch den Baulärm weiter erhöht, kann eine Gesundheitsgefährdung nicht ausgeschlossen werden; diese Pegelwerte orientieren sich an der Rechtsprechung zu den Schwellenwerten zur Sicherstellung einer körperlichen Unversehrtheit für die Beurteilung des Gesamtverkehrslärms. Die zulässigen Richtwerte von 70 dB(A) tags und nachts für Industriegebiete nach AVV Baulärm geben auch von dieser Seite Obergrenzen vor.

## **7. Immissionen durch elektrische und magnetische Felder**

Die Elektrifizierung der Neubaustrecke fällt unter den Anwendungsbereich der 26. BImSchV. Die beim Betrieb der Oberleitung zu erwartenden elektrischen Felder und die zu erwartende magnetische Flussdichte bleiben unterhalb der Grenzwerte, somit entspricht das Vorhaben den Vorgaben der 26. BImSchV. Nach heutigem wissenschaftlichem Kenntnisstand sind gesundheitliche Beeinträchtigungen des Menschen durch die beim Bahnbetrieb auftretenden elektromagnetischen Felder ausgeschlossen.

## **8. Zusammenfassung**

### **Bauphase**

- Es fehlt ein Überwachungskonzept, auf dessen Grundlage die immissionsschutzrechtliche Beteiligung zu erfolgen hat.
- Die beschriebenen Schallschutzmaßnahmen bei den baubedingten Anpassungsarbeiten an der Bestandsstrecke genügen nicht den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen, und sind im Lichte der Ausführungen des VG Frankfurt am Main vom 21. April 2011 (Az. 8 L 858/11.F) zu überarbeiten.
- Eine Gesamtlärbetrachtung zur Überprüfung, ob die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung überschritten sind hat ebenso zu erfolgen für die langjährige Bauphase.

### **Betriebsphase**

- Anhand der Planunterlagen (Anlage 16.1) ist nicht ersichtlich, ob und inwieweit der Anlagenlärm der Lüftungstechnischen Anlagen (BW Nr. 3.2206) und der beiden Schwallbauwerke (BW Nr. 3.2205, BW Nr. 3.2209) bei der Berechnung der betriebsbedingten Lärmimmissionen berücksichtigt wurde.
- Die Anlage 17.1 enthält keine Aussage über mögliche Erschütterungsimmissionen, welche durch die künftige Mitnutzung der Bestandsstrecke „Filderbahn“ (Strecke 4861) durch Fern- und Regionalverkehr der Relation Stuttgart – Horb – Singen hervorgerufen werden.
- Unbeschadet der Feststellung, dass die Lärmbeeinträchtigung durch die Mitnutzung der Bestandsstrecke „Filderbahn“ (Strecke 4861) durch Fern- und Regional-

züge gegenüber der Ist-Situation nicht so wesentlich ist, dass gesetzliche Ansprüche auf zusätzlichen Immissionsschutz bestehen, sind unter Hinweis auf das Ergebnis des Filderdialogs weitergehende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, die allerdings unter einem Finanzierungvorbehalt stehen. Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht wird die Realisierung von Schallschutzmaßnahmen uneingeschränkt befürwortet.

#### **D. Belange des vorbeugenden Gesundheitsschutzes**

Herr Gertling, Tel.: 0711/ 3902-1630

Seitens des Gesundheitsamts bestehen über die Anforderungen des Immissionsschutzes und der Gewerbeaufsicht hinaus keine weitergehenden Anregungen zu den geplanten Maßnahmen des o.g. Planungsabschnitts, da durch das Vorhaben in seiner Betriebsphase - gemessen an der Vorbelastung- voraussichtlich keine relevanten Auswirkungen durch Schall, Staubemissionen oder elektromagnetische Strahlung auf das Schutzgut Mensch zu erwarten sind. Ein Konfliktpotential ergibt sich allerdings bei den betriebsbedingten Erschütterungen (Messehalle 4 und Kongresszentrum, Anlage 17.1). Deshalb sollte nach Auffassung des Gesundheitsamts den Empfehlungen der Gutachter zur Minimierung der Auswirkungen durch Erschütterungen gefolgt werden. Nach gutachterlicher Aussage ist eine deutliche Zunahme der Gesamtbelastung der auf das Schutzgut Mensch einwirkenden, anthropogen verursachten Einflüsse während der Betriebsphase nicht zu erwarten.

Zu den während der Bauphase verursachten Schallimmissionen ist die Stellungnahme des Gewerbeaufsichtsamts zu beachten.

#### **Hinweis**

Das Gesundheitsamt weist darauf hin, dass gesundheitsschädliche Lärmwirkungen selbst unterhalb der Grenzwerte gesetzlicher Regelwerke, wie z.B. der BImSchV, TA Lärm etc. und auch unterhalb der schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung des Beiblattes 1 zu DIN 18005 auftreten. Chronische Lärmbelastungen können eine Reihe von nachteiligen Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Gesundheit haben. Es ist zudem lärmmedizinisch belegt, dass Pegelunterschiede auch kleiner 3 dB(A) vom Menschen wahrgenommen werden und zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen können.

Lärminderungsmaßnahmen, die dazu dienen, bereits bestehende und / oder neu entstehende Lärmimmissionen auf die Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. auf die Grenzwerte der entsprechenden gesetzlichen Regelwerke abzusenken oder diese sogar auf Immissionswerte unterhalb der gesetzlichen Mindestanforderungen weiter zu reduzieren, sind daher aus gesundheitsvorsorglicher Sicht sinnvoll und hinsichtlich des Gesundheitsschutzes Erfolg versprechend. Deshalb sollte besonders auf Lärmreduzierung bzw. -vermeidung, auch über das gesetzlich geforderte Maß hinaus, geachtet werden.

#### **E. Belange der Landwirtschaft**

Frau Bäuerle, Tel.: 0711/ 3902-1472

##### **1. Allgemeines**

Das Landwirtschaftsamt hat erhebliche Bedenken gegen die geplanten Maßnahmen. Für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen werden trassenferne landwirtschaftliche Flächen im Bereich des Landeskreises Esslingen auf den Gemarkungen der Städte Leinfelden-Echterdingen, Ostfildern und der Gemeinde Königen in erheblichem Maße in Anspruch genommen. Hierbei kommt es zum Verlust von rund 18 ha Acker- und Grünlandflächen der Vorrangflur I. Dazu zählen Flächen mit sehr guten Böden und geringer Hangneigung, die besonders für eine landwirtschaftliche Nutzung geeignet sind.

Die landwirtschaftlichen Betriebe auf den Fildern sind durch die Umsetzung mehrerer Großprojekte bereits besonders von Flächenknappheit betroffen. Insbesondere der Verlust von Ackerflächen schränkt die Wirtschaftlichkeit und die Entwicklungsfähigkeit der einzelnen Betriebe in dieser Region mittlerweile erheblich ein. Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sind deshalb in weniger von Flächenknappheit betroffenen Gebieten umzusetzen bzw. in anderer, flächensparender Form zu realisieren. Hier bietet sich beispielsweise das umfangreiche Aufwertungspotential vorhandener Streuobstflächen an.

### **Allgemeiner Hinweis**

Auf den Plänen zum Landespflegerischen Begleitplan waren keine Flurstücksnummern angegeben. Die Angabe der Flurstücksnummern hätte die Bearbeitung wesentlich erleichtert.

## **2. Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans im Einzelnen**

Zu den einzelnen Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans nimmt das Landwirtschaftsamt detailliert wie folgt Stellung:

### **2.1 Maßnahmen CEF1 und CEF3: Anlage von gestuften Hecken mit vorgelagerten Säumen, 0,73 ha bzw. gestuften Hecken mit Überhältern 1,07 ha**

Die Umwandlung von Ackerfläche in Hecken wird abgelehnt. Die Maßnahme zerteilt zudem Ackerbauflächen bzw. Bewirtschaftungseinheiten. Es wird deshalb vorgeschlagen, die Maßnahmen auf Grünland am Rande von Bewirtschaftungseinheiten umzusetzen. Ggf. beeinträchtigt der Schattenwurf die landwirtschaftlichen Flächen.

### **2.2 Maßnahmen FCS1 und FCS 2: Entwicklung von Buntbrachen bzw. Brachestreifen, 1,77 ha und 2,11 ha, Gemarkung Scharnhausen**

Die Maßnahme soll mit 6 in unmittelbarer Nähe voneinander liegenden einzelnen Streifen realisiert werden. Der Verlust von Ackerflächen im Raum wurde bereits eingangs thematisiert. Zusätzlich werden hier vorhandene Schläge unwirtschaftlich unterteilt bzw. werden hier Flächen aus der weiteren agrarstrukturellen Entwicklung ausgeschlossen. Es wird vorgeschlagen, die Maßnahme auf einer zusammenhängenden Fläche umzusetzen.

### **2.3 Maßnahme E1: Umwandlung von Acker in Streuobstwiese, 5,19 ha Stadt Ostfildern, Gemarkungen Scharnhausen, Neuhausen, Nellingen**

Eine Umwandlung von sehr guten Ackerböden der Vorrangflur I in Streuobstwiese ist aus fachlicher Sicht abzulehnen. Diese Nutzung ist keinesfalls standortange-

passt. Es wird vorgeschlagen, auf bestehendes Grünland auszuweichen bzw. bereits vorhandene Streuobstwiesen aufzuwerten oder zu sanieren. Im Bereich der geplanten Ausgleichsflächen befinden sich größere Gebiete mit Streuobstwiesen, deren Pflegezustand sich in etlichen Fällen für eine Sanierung anbieten würde. Zum Teil zerschneiden die geplanten Flächen Ackerschläge bzw. machen diese unwirtschaftlich klein.

#### **2.4 Maßnahme E2: Umwandlung von Acker und Streuobstwiesen in Extensivgrünland und Gewässerrenaturierung am Bubenbach, 1,63 ha, Gemarkung Köngen**

Die Umwandlung von Ackerflächen der Vorrangflur I in Extensivgrünland ist abzulehnen, die Nutzung ist nicht standortangepasst.

#### **2.5 Maßnahme E4: Anlage eines Feldgehölzes 0,48 ha, Gemarkung Köngen**

Die Anlage von Feldgehölzen auf Ackerboden der Vorrangflur I ist abzulehnen.

#### **2.6 Maßnahme E5: Begründung naturnaher Laubwaldbestände auf Intensivgrünland im Körschtal, 4,05 ha, Gemarkung Nellingen**

Die Umwandlung von intensiv genutztem Grünland in Laubwald wird abgelehnt. Die betroffene Fläche auf der Gemarkung Nellingen wird von einem Bewirtschafter genutzt. Aufgrund der Größenordnung stellt diese Maßnahme für den Betrieb einen erheblichen Flächenverlust dar. Der Betrieb hält Tiere und ist deshalb auf eine ausreichende Flächenausstattung angewiesen.

### **F. Belange der Forstwirtschaft**

Herr Hegelau, Tel.: 0711/ 3902-1451

#### **1. Streckenverlauf und forstliche Betroffenheit**

Der PFA 1.3 umfasst drei Teile,

1. den Verlauf der Neubaustrecke auf Gemarkung Stuttgart ab dem Ausgangsportal des Fildertunnels östlich der Autobahnausfahrt der BAB A 8 Stuttgart-Degerloch („Echterdinger Ei“), bis zur Grenze des Landkreises Esslingen,
2. Die „Flughafenschleife“, d.h. die Anbindung der Messe Stuttgart und des Flughafens,
3. Die „Rohrer Kurve“, d.h. die Anbindung der Gäubahn Stuttgart-Horb an die S-Bahn und die Neubaustrecke.

Forstliche Belange werden durch Baumaßnahmen im Kreis Esslingen nur im Teil 3, der „Rohrer Kurve“, und hier im südwestlichen Teilbereich, auf Markung Leinfeldern berührt. Als Ersatzmaßnahme E 5 ist die „Begründung naturnaher Laubmischwaldbestände auf Intensivgrünland im Körschtal“ trassenfern auf Gemarkung Ostfildern-Nellingen vorgesehen.

#### **2. Baumaßnahmen in der „Rohrer Kurve“**

Im Bereich der „Rohrer Kurve“ ist durch den Aus- und Neubau der Bahnlinien Wald betroffen, und zwar im Norden auf den Markungen S- Rohr und S-Dürtlewang, im Stuttgarter Teil im Wesentlichen westlich der Bahnlinie auf Markung Sindelfingen und östlich der Bahnlinie daran anschließend, auch im Kreis Esslingen auf Markung Leinfelden. Es handelt sich hier um Staatswald, Distrikt 66, Schmellbach, Abt. 3, die Bestände a7, h2, k16, k7 und k13. – Der südwestlich anschließende Bestand h7 ist laut Landschaftspflegerischem Maßnahmenplan, Anlage 18.2.3, Blatt 11, nicht mehr betroffen.

### Bestandsbeschreibungen

- a7: Im Durchschnitt etwa 55- bis 70-jähriger Buchenmischwald mit je etwa 5% Esche, Birke und „sonstigen Nadelbäumen“, z.T. einzelne ältere Eichen und Kiefern,
- h2: 10-bis 30-jähriger Buntlaubbaumbestand (Es, Ah, Kir, etc.),
- k16: 140- bis 170-jähriges Kiefernaltholz mit je etwa 15% Eiche und Buche sowie unterständiger Buche und Hainbuche,
- k13: 130-jähriges Kiefernbaumholz mit ca. 20% Fichte und 10 % sonstigen Laubbäumen (Ei,Rob,Bi,Bu,Li,As) und unterständiger Buche,
- k7: 55-70-jähriges Kiefernbaumholz mit je etwa 10% Fichte, Lärche und Buche (REi,Bi,Bah,Es,RErI,Els).

### Schutzstatus

Die Bestände liegen im Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Glemswald“, außerdem sind sie nach der Waldfunktionenkartierung als Klima- und Immissionsschutzwald, sowie Erholungswald, Stufe 1 kartiert. Südwestlich dieser Bestände liegen am Schmellbach die zwei Waldbiotope 7220-3001- 91 und 7220-3002-91, die aber laut Maßnahmenplan nicht mehr von dem Bauvorhaben betroffen sind. Im Bestand k7, am Bahndurchlass km 18.110, besteht aktuell ein Gelbbauchunkenbiotop.

## **3. Grunderwerb und Waldumwandlung**

Laut Grunderwerbsverzeichnis werden die Flst. 4860 und 4839 teilweise beansprucht, und zwar 1,2463 ha vorübergehend während der Bauzeit als Bauhilfsfläche und 0,2740 ha ständig als Grunderwerb für die Neubaustrecke:

Flst.-Nr	4860	4839	Summe	
- vorübergehend	6.319	6.144	= 12.463	m <sup>2</sup>
- <u>Erwerb für NBS</u>	<u>0</u>	<u>2.740</u>	<u>= 2.740</u>	<u>m<sup>2</sup></u>
- <u>Summe</u>	<u>6.319</u>	<u>8.884</u>	<u>= 15.230</u>	<u>m<sup>2</sup></u>

Die Bauhilfsfläche beinhaltet die Wegefläche des Waldsträßchens (Bienenweg) und Bestandsflächen in Bestand k13 und k16, etwas auch a7.

Diese Flächen gehen in die im Bereich der „Rohrer Kurve“ insgesamt zu beanspruchenden Waldflächen von 60.648 m<sup>2</sup> ein, wovon 31.083 dauerhaft, und 29.565 m<sup>2</sup> befristet umgewandelt werden müssen. Der Eingriff in den Waldbestand bedarf aber der forstrechtlichen Genehmigung nach dem Landeswaldgesetz (LWaldG), § 9 und §11 für die dauerhaft, bzw. vorübergehend, baubedingt, benötigte Fläche, und muss

von der höheren Forstbehörde - in diesem Fall davon abweichend- von der planfeststellenden Behörde mit dem Planfeststellungsbeschluss erteilt werden. Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch dabei an die materiellen Vorschriften des § 9 gebunden.

Der Eingriff muss nach LWaldG auch forstrechtlich ausgeglichen werden, in erster Linie durch eine Ersatzaufforstung „in der Nähe“, erforderlichenfalls zuzüglich weiterer Schutz-, Erhaltungs- oder Gestaltungsmaßnahmen, oder einer „Walderhaltungsabgabe“. Der Kompensationsfaktor für die in Anspruch genommenen Waldflächen ist im Zuge des Gesamtverfahrens von Stuttgart 21 gemäß der Abstimmung mit der Forstbehörde bereits mit 2,0 festgelegt worden.

#### **4. Schutz-, Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen**

Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht als Ausgleichsmaßnahmen für die Waldinanspruchnahmen folgende Maßnahmen vor:

1. Die in Anlage 18.2.3, Blatt 11 (für den Krs. ES) dargestellten Maßnahmen S1 = „Entwicklung eines Waldmantels“ und G2 = „Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen“.
2. Ersatzaufforstungsfläche im Körschtal, Gemarkung Ostfildern-Nellingen.  
Mit der Ersatzmaßnahme E 5 soll dort auf den Flst. 2815/1 und 2852 auf einer anrechenbaren Gesamtfläche von 40.523 m<sup>2</sup> ein naturnaher Laubmischwald aus standortheimischen Laubbäumen, vorzugsweise Eiche, Winterlinde und Hainbuche, inklusive eines Waldmantels mit Bäumen 2. Ordnung und Sträuchern begründet werden. Außerdem sollen breite Waldinnen- und Außensäume durch Ansaat von Gräser-Krautmischungen am Waldrand und entlang der Freileitungen entwickelt werden.

#### **5. Forstfachliche Bewertung**

Für die Umsetzung des Bauvorhabens ist von einem relativ großen öffentlichen Interesse auszugehen, das in Relation zu den betroffenen Waldflächen sicher vorrangig ist, und für das es keine schonendere Alternative gibt. Im vorgeschalteten Planungsverfahren wurden „alle möglichen“ Alternativvorschläge und -möglichkeiten bereits durchgeprüft, mit dem Ergebnisvorschlag der vorliegenden Antragstrasse. Das Forstamt kann deshalb seine Bedenken zurückstellen und dem Bauvorhaben unter Beachtung der geplanten Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen zustimmen, ebenso der geplanten Erstaufforstung. Diese soll jedoch im Einvernehmen mit der unteren Forstbehörde erfolgen. Die genannten Hektar- Gesamtzahlen von Inanspruchnahme und Ausgleich sind jedoch nicht nachvollziehbar und bedürfen der genaueren Erläuterung.

## **G. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes**

Herr Durst, Tel.: 0711/ 3902-2472

### **1. Allgemeines**

Es wird davon ausgegangen, dass die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes im Planfeststellungsverfahren in erster Linie durch die Abt. 5 des Regierungspräsidiums Stuttgart (höhere Naturschutzbehörde) wahrgenommen werden.

Die untere Naturschutzbehörde nimmt nach Anhörung des Naturschutzbeauftragten zu den naturschutzfachlichen Punkten des Planvorhabens wie folgt Stellung.

### **2. Beurteilung im Einzelnen**

#### **2.1 Umweltverträglichkeitsstudie UVS (Anlage 15.1)**

Die Umweltverträglichkeitsstudie, als Anlage 15 zur Planfeststellung, beschreibt die zu erwartenden erheblichen und sonstigen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 UVPG (Menschen, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft / Klima, Landschaft / Stadtbild, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie deren Wechselwirkungen untereinander). Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie zur Kompensation von Auswirkungen werden berücksichtigt und in die Beurteilung einbezogen. Die erheblichen Auswirkungen nach § 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG entsprechen weitgehend den erheblichen Beeinträchtigungen nach § 14 BNatSchG.

Die Umweltauswirkungen sind insbesondere in der allgemein verständlichen Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitsstudie übersichtlich und nachvollziehbar dargestellt.

#### **2.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan LBP (Anlage 18.1)**

##### **- Ausgleichsmaßnahmen -**

Aufgrund der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie wurden die projektbedingten Umweltbeeinträchtigungen bewertet und Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ausgearbeitet sowie Maßnahmen zur Eingriffskompensation vorgeschlagen. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) zum Planfeststellungsantrag kommen zu dem Ergebnis, dass durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen alle unvermeidbaren Eingriffe in das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ausgeglichen bzw. ersetzt werden können, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben. Die Ausgleichsmaßnahmen umfassen u.a. die Aufforstung von Flächen, die Anlage von Hecken, Streuobstwiesen und Grünlandflächen, die Umwandlung von Acker und Streuobstwiesen in Extensiv Grünland und Gewässerrenaturierung und die Entwicklung von Buntbrachen bzw. Brachestreifen.

##### **Ausgleichsmaßnahmen**

Den im LBP dargestellten Einzelmaßnahmen kann mit der Maßgabe zugestimmt werden, dass diese in Abstimmung mit der örtlichen Landwirtschaft erfolgen, sofern landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen.



Als problematisch könnte sich bei den meisten Ausgleichsmaßnahmen deren Verfügbarkeit erweisen. Zudem zeichnen sich beim Entzug von Ackerflächen, die den Kommunen gehören, Interessenskonflikte mit der örtlichen Landwirtschaft ab.

Bei den landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen „Entwicklung von Streuobstwiesen“ ist grundsätzlich darauf zu achten, dass für diese eine nachhaltige Pflege sichergestellt wird. Es sollten jedoch keine neuen Obstbaumwiesen in größerem Umfang an landschaftlich dafür nicht geeigneten Standorten wie z.B. in offenen Ackerlandschaften angelegt werden. Dies schafft möglicherweise Konflikte mit der örtlichen Landwirtschaft, die i.d.R. für die nachhaltige Pflege dieser Maßnahmen unverzichtbar ist. Vielmehr sollte der Schwerpunkt im Bereich der Streuobstwiesen auf die Sanierung (Erstpflge) und Ergänzung bestehender Streuobstwiesen gelegt werden.

Aus fachlicher Sicht bestehen grundsätzliche Bedenken gegen die **Maßnahme E5: Begründung naturnaher Laubwaldbestände auf Intensivgrünland im Körschtal, 4,05 ha, Gemarkung Nellingen.**

Die Umwandlung von intensiv genutztem Grünland in Laubwald wird abgelehnt. Die aufgeführten Flächen auf der Gemarkung Nellingen liegen im Landschaftsschutzgebiet „Mittleres Körschtal“. Wesentlicher Schutzzweck der Verordnung ist die Erhaltung landschaftsprägender Wiesenauen und Ufergehölze an der Körsch und ihren ehemaligen Mühlkanälen. Der Aufbau naturnaher Laubwaldbestände auf einer Fläche von über 4 ha steht im fachlichen Gegensatz zu dem Ziel, diesen Bereich dauerhaft zu einer Offenlandschaft zu entwickeln. Zudem sind diese Flächen bereits teilweise von der Stadt Ostfildern als Ausgleichsmaßnahmen für andere Eingriffe vorgesehen und stehen somit nicht zur Verfügung.

### **3. Gutachterliche Begleitung (Monitoring)**

Hinsichtlich der Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Landkreis Esslingen wird angeregt, diese in Abstimmung mit der Abt. 5 des Regierungspräsidiums Stuttgart (höhere Naturschutzbehörde) bzw. mit dem Naturschutzbeauftragten vorzunehmen.

## **II. Rechtliche Tatbestände - Wasserrecht**

Die wasserrechtlichen Sachverhalte sind für den PFA 1.3 in Anlage 20.1 der Antragsunterlagen und in den Tabellen des Anhangs Wasserrechtliche Tatbestände (Anlage 1.1.1 – 1.5) dargestellt und beantragt. Ein Großteil der wasserrechtlich zulassungsbedürftigen Maßnahmen betrifft die Landeshauptstadt Stuttgart. Das wasserrechtliche Einvernehmen sollte daher nach Vorliegen der Voraussetzungen vom Regierungspräsidium erteilt werden.

Die beantragten Zulassungen bedürfen der ergänzenden fachlichen Prüfung. Für erforderliche Zulassungen für Eingriffe in das Grundwasser werden diese federführend durch den Landesgutachter Wasser geprüft. Eine abschließende Aussage ist zum jetzigen Zustand nicht möglich, weil umfangreiche erforderliche Unterlagen erst nachträglich vorgelegt wurden.

Für die Zulassung von Einleitungen in Oberflächengewässer und ggf. für Anlagen am Gewässer und für Gewässerausbaumaßnahmen wird auf die Stellungnahme

verwiesen (z. B. zu Ziffer 3.1). Die Anträge sind nicht abschließend prüfbar, teilweise - soweit erkennbar - nicht zulassungsfähig. Die Erteilung des Einvernehmens ist auf Grund der Antragsunterlagen bisher nicht möglich.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Berg  
Erster Landesbeamter

## **Nebenbestimmungen**

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

**Anhörung gem. § 73 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG)  
vom 09.10.2013, Az.: 24-3824.1 / DB-PFA 1.3**

### **I. C. Belange des Immissionsschutzes und der Gewerbeaufsicht**

#### **Bauphase**

1. Bei der Ausführung des Bauvorhabens sind die Baustellenverordnung und die allgemeinen Grundsätze (Maßnahmen des Arbeitsschutzes) nach § 4 des Arbeitsschutzgesetzes zu beachten.
2. Dem Gewerbeaufsichtsamt im Landratsamt Esslingen ist spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung nach Anhang I der Baustellenverordnung zu übersenden.
3. Bei der Ausführung des Bauvorhabens können besonders gefährliche Arbeiten nach Anhang II der Baustellenverordnung nicht ausgeschlossen werden. Vor Einrichtung der Baustelle ist daher ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen, der die für die Baustelle anzuwendenden Arbeitsschutzbestimmungen und die besonderen Maßnahmen für die besonders gefährlichen Arbeiten nach Anhang II der Baustellenverordnung enthält.
4. Werden auf der Baustelle Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig, sind ein oder mehrere geeignete Koordinatoren zu bestellen. Der Koordinator ist verantwortlich für die Planung und Organisation der Baustelle, hat ggf. den Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen und auf der Baustelle die Einhaltung aller Arbeitsschutzmaßnahmen zu überwachen.
5. Während der Bauphase sind anhand eines Lärminderungskonzepts kontinuierlich die Möglichkeiten zur Reduzierung des Baulärms zu prüfen und umzusetzen. Während der Bauausführung sind lärmarme Bautechniken und Arbeitsweisen sowie der Einsatz von geräuscharmen Baumaschinen vorzusehen. Die im Rahmen der Baumaßnahmen zum Einsatz kommenden Anlagen, Anlagenteile und Nebeneinrichtungen, wie z.B. Maschinen, Geräte, Transport- und Beschickungsanlagen sind unter Beachtung des Stands der Technik zur Lärminderung und zur Reduzierung von Erschütterungen zu errichten und zu betreiben. Insbesondere sind bei der Beschaffung und Inbetriebnahme von Maschinen und Geräten besonders lärmarme Ausführungen und Konstruktionen zu berücksichtigen.

6. Die Vorgaben der AVV Baulärm sind insofern einzuhalten, als bei einer Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm um mehr als 5 dB(A) dann in denjenigen Bauphasen, in denen nach der Schallimmissionsprognose für den Baulärm die vorgenannten Überschreitungen prognostiziert wurden, Verbauarbeiten nur noch zulässig sind, wenn in Abstimmung mit der zuständigen Überwachungsbehörde andere Maßnahmen ergriffen werden, welche die Einhaltung der Richtwerte der AVV Baulärm ermöglichen. Die Eignung solcher alternativer Maßnahmen ist messtechnisch nachzuweisen. Hierzu ist in Abstimmung mit der zuständigen Überwachungsbehörde rechtzeitig ein Konzept zu entwickeln.
7. Staubaufwirbelungen durch Erdarbeiten und Lkw-Transporte auf verschmutzten oder unbefestigten Fahrwegen sind zu reduzieren, indem befestigte Fahrwege sauber, und unbefestigte Fahrwege in Trockenperioden feucht gehalten werden.
8. Beleuchtungsanlagen sind so einzurichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare unzumutbare Beeinträchtigungen der Umgebung gem. der LAI „Licht-Leitlinie“-Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen vom 20.05.2001 ausgeschlossen sind.

### **Betriebsphase**

9. Nach Fertigstellung der Rohbauarbeiten sind die in Anlage 17.1 „Erschütterungstechnische Untersuchung – Betriebsphase“ zugrunde gelegten Übertragungsfunktionen durch eine nach § 26 BImSchG anerkannte Messstelle durch Messungen mit geeigneter Fremdanregung zu verifizieren. Dies hat zunächst an ausgewählten Prognoseaufpunkten und ggf. an sonstigen vom Bahnbetrieb beaufschlagten Konfliktpunkten zu erfolgen. Die Messergebnisse sind der zuständigen Überwachungsbehörde vorzulegen.
10. Ergeben die in Ziffer 9 genannten Messungen, dass mit höheren als in Anlage 17.1 „Erschütterungstechnische Untersuchung – Betriebsphase“ der Antragsunterlagen prognostizierten Einwirkungen durch Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu rechnen ist, sind weitere Gebäude im Einwirkungsbereich zu untersuchen, um so die erforderlichen Schutzmaßnahmen festzulegen.
11. Nach Aufnahme des Bahnbetriebs sind die Immissionen (Sekundärer Luftschall, Erschütterungen) von einer nach § 26 BImSchG anerkannten Messstelle an ausgewählten Prognoseaufpunkten und ggf. an sonstigen vom Bahnbetrieb beaufschlagten Konfliktpunkten zu messen und beurteilen zu lassen. Das Messprogramm ist mit der zuständigen Überwachungsbehörde abzustimmen.

