



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

Zentrale E-Mail-Adresse:
LRA@LRA-ES.de

Unsere Zeichen

Bitte bei Antwort angeben

413-364.36:000105

Sachbearbeitung

Herr Durst

Telefon 0711 3902-2472

Telefax 0711 39632-2472

Durst.Eberhard@LRA-ES.de

Datum

09.10.2015

Bahnprojekt Stuttgart - Ulm, Planänderung im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3a „Neubaustrecke (NBS) mit Station NBS einschließlich L 1192 / L 1204, 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. §§ 73 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG)

Schreiben vom 26.08.2015, Az.: 24-3824.1/DB-PFA1.3a

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Netz AG, vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH (Vorhabenträgerin) hat beantragt, das Verfahren für den Abschnitt PFA 1.3 in die Abschnitte 1.3a und 1.3b aufzuteilen. Im Rahmen der Anhörung Träger öffentlicher Belange hat das Landratsamt Esslingen zum PFA 1.3 bereits umfassend Stellung genommen (s. Schreiben vom 12.12. und 19.12.2013). Das aktuell vorliegende Verfahren bezieht sich auf den Teilabschnitt 1.3a. Dieser umfasst die Neubaustrecke zwischen den bereits planfestgestellten Abschnitten 1.2 und 1.4 sowie den Flughafentunnel mit der Station NBS und ein kleines Stück Flughafenkurve. Weiterer Bestandteil dieses Teilabschnitts ist die geplante Straßenbaumaßnahme „Südümgehung Plieningen“.

Die Vorhabenträgerin hat gleichzeitig auch die Antragsunterlagen für den Teilabschnitt 1.3a überarbeitet, u.a. aufgrund der im bisherigen Verfahren erhobenen Forderungen und Einwendungen der Träger öffentlicher Belange und der privaten Einwender.

Die Planänderungen umfassen im Wesentlichen:

1. die bauliche Neugestaltung des zentralen Zugangsbauwerks der Station NBS und deren Verschiebung entlang der Gleisachsen um ca. 16 m nach Westen einschließlich geänderter Erschließung;

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

Kreissparkasse Esslingen-Nürtingen

BLZ: 611 500 20 Girokonto: 900 021

IBAN: DE26 6115 0020 0000 9000 21

BIC/SWIFT: ESSLDE66XXX

Gläubiger-ID: DE12ZZZ00000093649

Steuer-Nr.: 59316/00230

UST.-ID: DE 145 340 165

S-Bahn S 1

Haltestelle Esslingen Bahnhof

Bus 104 und 113

Haltestelle Schillerplatz

2. die Änderung des Entrauchungskonzepts einschließlich des neuen Entrauchungsbauwerks Mitte;
3. die vergrößerte Ausgestaltung des Zugangsbauwerks Ost und
4. die Landschaftspflegerische Begleitplanung.

Der übrige Teil des ursprünglichen Abschnitts 1.3 soll im neuen Teilabschnitt 1.3b aufgehen. Diesen Antragsteil, der im Wesentlichen die Anbindung der Gäubahn an die Neubaustrecke über die Rohrer Kurve und die Flughafenkurve mit der Station Terminal vorsieht, beabsichtigt die Vorhabenträgerin zurückzunehmen.

Das Landratsamt Esslingen nimmt zu den geänderten Planunterlagen des Planfeststellungsabschnitts 1.3a wie folgt Stellung:

I. Belange des Wasser- und Bodenschutzes

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

1. Zusammenfassende Stellungnahme

- 1.1** Der Planfeststellungsabschnitt tangiert die Zuständigkeiten der Landeshauptstadt Stuttgart und des Kreises Esslingen. Für die jetzige Anhörung wurden die Antragsunterlagen des Jahres 2013 im Wesentlichen nur dahingehend angepasst, dass Teile, welche jetzt nicht mehr Gegenstand des Verfahrens sind, gestrichen wurden und andere Teile geringfügig angepasst wurden. Soweit erkennbar beinhalten die Anhörungsunterlagen keine neuen Nachweise, z.B. bezüglich der bereits 2013 als unzureichend beurteilten Unterlagen bezüglich der Bemessungswasserstände und der Entwässerungsplanung. Daher ergibt sich aus Sicht der Wasserwirtschaft und des Bodenschutzes keine wesentlich zu korrigierende Beurteilung der Planung.

Die Landeshauptstadt ist in deutlich größerem Umfang und in größerer fachlicher Breite betroffen, als der Landkreis Esslingen.

Im Zuge der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum PFA 1.3 im Jahr 2013 erfolgte ein Vorschlag für einen allgemeinen Nebenbestimmungskatalog durch die Stadt Stuttgart. Dieser ist auch dem jetzt reduzierten und geringfügig geänderten Planfeststellungsbereich zu Grunde zu legen. Eine abschließende Prüfung, in welcher Weise dieser umfangreiche Nebenbestimmungskatalog der geänderten Planfeststellung anzupassen ist, kann im Rahmen der Anhörungsfrist nicht geleistet werden. 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.

Eingriffe in das Schutzgut Boden im Zuge natur- und artenschutzrechtlich vorgeschlagener Maßnahmen werden bisher offensichtlich nicht berücksichtigt. (Anl. 15.1, S. 92).

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 m². Die örtlich zuständigen Behörden sind zu beteiligen.

Der Bau der beiden Zulaufstrecken Ost des Flughafentunnels in offener Bauweise im Bereich der A 8 wird in erheblichem Umfang verkehrliche Belastungen und Risiken für Mensch und Umwelt mit sich bringen. Es ist anzustreben, die Zulaufstrecken unter der A 8 in bergmännischer Bauweise aufzufahren.

- 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 geringer Wahrscheinlichkeit, d.h. bei 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 m³ zu erstellen und in geeigneter Weise zu betreiben. Diese Forderung ist, soweit ersichtlich, bisher nicht hinreichend berücksichtigt. Daher kann die Planung nicht ohne entsprechende Nachbesserung zugelassen werden.
- 1.3 Eine abschließende Beurteilung der vorgesehenen Maßnahmen im Grundwasser ist auf Grund der nicht fortgeschriebenen Beurteilungsgrundlagen nach wie vor nicht möglich. Zur Ermittlung der Bemessungswasserstände wurden lediglich Datenreihen bis 2004 verwendet. Örtlich ergeben sich auf Grund beobachteter Pegelraten Zweifel an den ermittelten Bemessungswasserständen.
- 1.4 Aus der Schnellbahn und der zu verlegenden L 1205 soll über das bestehende Entwässerungssystem der Autobahn Niederschlagswasser in den Waagenbach eingeleitet werden. Das Entwässerungssystem der Autobahn ist im derzeitigen Zustand dringend sanierungsbedürftig. Hierzu werden derzeit Planungen erarbeitet. Eine verbindliche Zusage, wann und wie die unzureichende Situation verbessert wird, steht immer noch aus. Für das vergrößerte Einzugsgebiet ist eine neue Einleitungserlaubnis erforderlich, die bisher nicht beantragt ist. 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 davon auszugehen, 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 Leinfeldenechterdingen (A 5) ersichtlich. Keine der Maßnahmen ist bisher mit der Wasserbehörde abgestimmt. Keine der Maßnahmen hat die für ein Wasserrechtsverfah-

ren erforderliche Tiefe der Antragsunterlagen.

Die als Ausgleichsmaßnahme auszubauenden Gewässer sind nicht in der Liste der Wasserrechtstatbestände enthalten.

Für den Waagenbach, in welchen zusätzlich eingeleitet werden soll, liegen aktuelle Gewässergüteuntersuchungen vor. Während bezüglich saprobieller Belastungen hinreichende Zustände gegeben sind, ist der gewässerökologische Zustand auf Grund von vorhandenen Belastungen unzureichend. Eine der wesentlichen Belastungsfaktoren ist die Einleitung von Abwasser der A 8 und der an das System angeschlossenen weiteren Flächen. Daher besteht hier dringender Sanierungsbedarf. Zusätzliche Abflüsse können im derzeitigen Zustand nicht in das vorhandene, unzureichende System eingeleitet werden.

2.2 Maßnahmen im Einzelnen

2.2.1 Renaturierung des Bubenbachs (E 3.2)

Vorgesehen ist nach der textlichen Darstellung die Umwandlung von Acker und Gärten in Extensivgrünland und eine Gewässerrenaturierung am Bubenbach (im Bereich von Köngen), die Anlage einer flachen Mulde mit Retentionsraumfunktion zur Entwicklung eines naturnahen, strukturreichen Gewässerlaufs auf einer Fläche von 16.321 m². 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 ist davon auszugehen, dass die Maßnahme im Rahmen der Eingriffe in das Schutzgut Boden nicht sachgerecht berücksichtigt worden ist.

2.2.2 Renaturierung Lachengraben 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. Die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz ist damit nicht aktuell.

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 entdolt werden. Anschließend sollte die Straße mittels eines für Gewässerlebewesen durchwanderbaren Durchlasses

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 A 8 am Waagenbach in Neuhausen

Als Ausgleichsmaßnahme für die Planung wird von der Wasserbehörde ergänzend die Umgestaltung des Rückhaltebeckens der Autobahnverwaltung am Waagenbach vorgeschlagen. An dem Dauerstaubecken ist die ökologische Durchgängigkeit herzustellen.

Im Zuge des 6-spurigen Ausbaus der 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 Rückhaltes für die zusätzliche Versiegelung und unabhängig von einer den Vorgaben der Regeln der Technik entsprechenden Vorbehandlung der Niederschlagswässer von 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 wäre erforderlich (bisher nicht beantragt).

2.2.5 Eingriffe in Überschwemmungsgebiete und Kompensationen

Im Landkreis Esslingen sind bisher keine Eingriffe in Überschwemmungsgebiete ersichtlich.

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. 133 und 134 dargestellten Systemskizzen sind für eine sachgerechte Beurteilung nicht ausreichend. Weitere prüfbare Unterlagen sind nicht ersichtlich.

Auch zur Entwässerung der neu anzulegenden oder zu verändernden Straßen wurden, soweit erkennbar, keine prüffähigen Unterlagen vorgelegt. Es fehlen Einzugsgebietspläne, Abflussberechnungen, Retentionsraumbemessungen. Die Bedenken richten sich insbesondere gegen eine unzureichende Abwasserreinigung und eine nicht hinnehmbare Abflussbeschleunigung in Folge der Planung.

Im Einzugsgebiet der Körsch ist bei Neuversiegelung von Flächen grundsätzlich mindestens ein Rückhaltevolumen von 500 m³/ha versiegelter Fläche sachgerecht herzustellen und zu betreiben. Nach Auswertung der Antragsunterlagen (Erläuterungsbericht III) sind insgesamt zusätzliche Rückhalteeinrichtungen mit einem Volumen von 3540 m³ geplant. Nach den Darstellungen des LBP S. 132 ff. werden von den geplanten Maßnahmen ca. 12,5 ha Flächen zusätzlich versiegelt, weitere ca. 16,2 ha werden wesentlich überprägt. Unter Heranziehung eines Werts von

500 m³/ha wären damit zusätzliche Rückhaltevolumen von ca. 5 000 bis 8 000 m³ erforderlich, also etwa das Doppelte des geplanten Volumens.

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. Entsprechende Beurteilungsgrundlagen sind nicht ersichtlich. Da die eingeleiteten Frachten auch bei Drosselung der Abflussspitzen gegenüber dem Bestand deutlich erhöht werden, müssen die Anforderungen an Neuanlagen umgesetzt werden. Vorläufig müssen deshalb erhebliche Bedenken vorgebracht werden. Es wird vorgeschlagen, dass das Konzept der Entwässerung den betroffenen Wasserbehörden in einem gemeinsamen Termin erläutert wird. Die erarbeiteten Nachweise werden vom Vorhabenträger erläutert. Darauf aufbauend können ggf. erforderliche Nachbesserungen abgestimmt und die Planung ggf. erneut zur Beurteilung vorgelegt werden.

Durch die Parallelführung zur Autobahn kann es in einigen Bereichen, in denen die Autobahn bisher über die Böschung entwässert, 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. Entsprechende Aussagen sind den Unterlagen bisher nicht enthalten.

Alle Entwässerungseinrichtungen sind nach den Regeln der Technik zu erstellen. Insbesondere ist deren Dichtheit durchgängig nachzuweisen.

Die Darstellungen des Erläuterungsberichts (T. III) sind teilweise nicht plausibel:

Die auf S. 132 dargestellte Einleitungserlaubnis in den Waagenbach mit 250 l/s (ohne Bezug zu einer Bemessungsgrundlage) wird in der Praxis vermutlich deutlich überschritten. Hier ist ggf. eine Klärung und vermutlich Anpassung erforderlich.

Auf S. 127 ist dargestellt, dass zur Bemessung der Rückhaltebecken eine Regendauer von 15 Minuten berücksichtigt wurde. Bei den örtlichen Gegebenheiten wird für die Ermittlung der erforderlichen Rückhaltevolumen vermutlich ein deutlich längeres Niederschlagsereignis mit größeren Volumina maßgeblich.

Eine Versickerung von Straßenoberflächenwasser ist auf Grund der örtlichen hydrogeologischen Gegebenheiten nicht anzunehmen. Für alle Baumaßnahmen sind Entwässerungseinrichtungen nach den Regeln der Technik zu vorzusehen, zu bemessen und zuzulassen. Auch bei Baustelleneinrichtungsflächen ist das Niederschlagswasser 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 vorzusehen, das anfallende Wasser, z.B. bei Reinigungsarbeiten und Havarien in die Löschwasserrückhalteeinrichtungen einzuleiten.

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 sind 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.

Daher bestehen nach wie vor erhebliche Bedenken gegen die Planung.

3.2 Einzelne Entwässerungsmaßnahmen

3.2.1 Einleitung in den Waagenbach über die Entwässerungseinrichtung der 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 erforderliche 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 Rückhalteeinrichtungen bisher unzureichend. Eine Zulassung ist nachzeitigem Planungsstand soweit erkennbar nicht möglich.

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 de facto der Waagenbach. Die Angaben sind inhaltlich nicht überprüfbar. Die Auswirkungen auf die bereits im Bestand unzureichende Reinigungswirkung der Autobahnanlagen sind nicht untersucht. Eine Zulassung kann auf Basis der Antragsunterlagen nicht erteilt werden.

3.2.2 Entwässerungsleitungen der B 312

Das Niederschlagswasser der Verbindungsrampe zur L 1016 wird in der Entwässerungsmulde auf der Kurveninnenseite gefasst und – wie heute – in die Entwässerungsleitungen 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 bestehen vorläufig Bedenken.

3.2.3 Aussagen des LBP zur Entwässerung von Baustelleneinrichtungsflächen

Auf S. 110 der Anlage 18.1 wird postuliert, dass im Baustellenbereich anfallendes Niederschlagswasser im Bereich des Baufeldes versickern wird. Dies ist auf Grund der gegebenen Boden- und Untergrundverhältnisse nicht anzunehmen und wäre auf Grund der anzunehmenden 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. Zur Lagerung und zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen fehlen bisher jegliche Aussagen. Einstweilen bestehen Bedenken bezüglich der Baustellenentwässerung.

3.2.4 Bauzeitliche und Anlagenbedingte 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 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 eingehalten werden.

3.2.5 Veraltete Gewässergütedaten

Die in Anlage 18.1 dargestellten Daten zur Gewässergütezustand und zur Gewässerökologie wurden an neuere Ergebnisse angepasst. Der Eingriff in die Fließgewässer ist demnach höher zu bewerten als dargestellt.

4. Wasserversorgung und Grundwasserschutz

4.1 Allgemeines

Eine abschließende Beurteilung der vorgesehenen Maßnahmen im Grundwasser ist auf Grund der vorliegenden Beurteilungsgrundlagen nicht möglich. Zur Ermittlung der Bemessungswasserstände wurde lediglich eine Datenreihe bis 2004 verwendet. Örtlich ergeben sich auf Grund beobachteter Pegeldata Zweifel an den ermittelten Bemessungswasserständen. Die Bemessungswasserstände sind an Hand einer Datenreihe bis 2013, aktuellen Stichtagsmessungen und Zeitreihen signifikanter Pegel in Abstimmung mit den Wasserbehörden zu plausibilisieren und fortzuschreiben. Eine Zulassung der erforderlichen Eingriffe in das Grundwasser ist nur möglich, nachdem eine ausreichende Prüfung der Bemessungsgrundlagen deren Plausibilität bestätigte. Auf den von der Landeshauptstadt vorzulegenden Katalog erforderlicher Nebenbestimmungen wird verwiesen.

4.2 Bauzeitliche Grundwasserabsenkungen

Bauzeitliche Grundwasserabsenkungen sind nach Zeit und abgeleiteter Menge zu minimieren. Insbesondere bei Grundwasserabsenkungen im Bereich der Wechselagerungen aus Kalk- / Sandstein und Tonschluffsteinen des Lias alpha sind bauzeitlich wirksame Maßnahmen zur Verminderung des Wasserandrangs und weitreichender Grundwasserabsenkungen vorzunehmen. Dies betrifft im Zuständigkeitsbereich des Landratsamts Esslingen vor allem die vertikalen Zugangsbauwerke zum Flughafentunnel und gleichermaßen die vorgesehenen Tunnelbereiche. Erhebliche bauzeitliche Grundwasserableitungen sind insbesondere im Bereich des Flughafentunnels, Zulaufstrecke Ost, mit einem Erstrandang von bis zu ca. 10 l/s auf 100 m Tunnellänge je Tunnelröhre zu erwarten. Dies könnte zu einer erheblichen Störung des Wasserhaushalts und ggf. zu kritischen Setzungen führen. Im LBP sind entsprechende Auswirkungen nicht thematisiert.

Der Erläuterungsbericht Anl. 20.1 und der Anhang zu Anl. 20.1 sind bezüglich der anzusetzenden Grundwasserabsenkungen widersprüchlich. Anlage 20.1 geht von maximal ca. 1 l/s Erstrandang im Bereich der Flughafenkurve aus, der Anhang und die wasserrechtlichen Tatbestände (Anlage 1.1.2, Blatt 5 und 6) von bis zu 20 l/s. Den Antragsunterlagen ist nicht zu entnehmen, dass die zu erwartende Absenkung ohne signifikante Auswirkung auf die Umwelt bleiben wird. (Anlage 20.1: Erläuterungsbericht Hydrogeologie und Wasserwirtschaft, S. 37).

Es ist nach bautechnischen Möglichkeiten zu suchen, den Grundwasserandrang und die Grundwasserabsenkung zu vermindern, z.B. durch kurzfristigen wasserdichten Ausbau in den Bereichen mit höherer Gebirgsdurchlässigkeit. Im Umfeld des Tunnels Zulaufstrecke Ost ist ein Beweissicherungskonzept auf die zu besorgenden Grundwasserabsenkungen aufzustellen und baubegleitend umzusetzen. Im Vorfeld der Baumaßnahmen sind Minderungsmaßnahmen mit der zuständigen Behörde aufzustellen, abzustimmen und bei Bedarf umzusetzen. (NB)

4.3 Umläufigkeitseinrichtungen und Grundwassersperrern

Grundsätzlich sind die Bauwerke im Grundwasser wasserdicht herzustellen. Die Umläufigkeit ist sicherzustellen. Eine Längsläufigkeit ist durch geeignete Maßnahmen zu verhindern. Lage, Art und Ausbildung der entsprechenden Maßnahmen sind mit den zuständigen Wasserbehörden rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen. Die in Anlage 11.1 S. 5 dargestellte konstruktive Lösung, nur alle 50 m einen 2 m breiten Kiesriegel als Durchlässigkeitseinrichtung herzustellen, verbunden mit ggf. nur ebenso breiten seitlichen Drainschichten, ist aus hiesiger Sicht nicht hinnehmbar.

4.4 Risiken bei der Herstellung der Zulaufstrecken zum Flughafentunnel in offener Bauweise

Die Tunnel sollen im Kreuzungsbereich mit der Autobahn in offener Bauweise hergestellt werden. In den Antragsunterlagen finden sich bisher keine Unterlagen, welche auf die damit verbundenen Risiken einer zeitweisen Verlegung der A 8 hinweisen und Maßnahmen zur Risikominimierung z.B. auch für das Schutzgut Grundwasser darstellen. Bauzeitlich und dauerhaft ist sicherzustellen, dass kein belastetes Niederschlagswasser und keine wassergefährdenden Stoffe in die Baugruben eindringen können. Der Übergangsbereich zwischen A 8 und Bahntunneln ist entsprechend dicht auszubilden.

4.5 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 Gesichtspunkte des Bodenschutzes wird auf die Stellungnahme des Referates 52 beim RPS 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 Ansprechpartner für die Überwachungsbehörde und ist dieser gegenüber jederzeit auskunftspflichtig. Er ist – mit den Nachweisen seines wasserwirtschaftlichen Sachverständnisses (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 hat. 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 (weitergehende Forderungen der Landeshauptstadt sollten für das Gebiet des Kreises übernommen werden):

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 Wasserbuches 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 (siehe Stellungnahme der Landeshauptstadt vom Dez. 2013, ggf. aktuell überarbeitete Stellungnahme).

Die beantragten Wassermengen für die Grundwasserentnahmen (s.o., Teil C Nr. 4a) sind an die geänderte Planung anzupassen.

Die Tabelle unter Nr. C 7.1 Einleitungskriterien / Abreinigung nach dem Stand der Technik sollte bezüglich des Parameters ungelöste Stoffe so korrigiert werden, dass bei Trockenheit oder Niederschlägen von weniger als 10 mm/d 100 mg/ unterschritten werden müssen (4 von 5-Regelung). Ggf. ist auch das Kriterium Durchsichtigkeit an einen Niederschlag von weniger als 10 mm/d zu binden. Bei größeren Niederschlägen als 10 mm/d sind die vorhandenen Reinigungs- und Rückhalteinrichtungen bestmöglich zu betreiben, ein konkreter Grenzwert ist jedoch nicht einzuhalten.

II. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes

Herr Durst, Tel.: 0711/ 3902- 2472

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

Die untere Naturschutzbehörde stimmt nach Anhörung des Naturschutzbeauftragten dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) zu.

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

III. Belange der Landwirtschaft

Frau Bäuerle, Tel.: 0711/ 3902- 1472

Landwirtschaftliche Belange sind im Teilabschnitt 1.3a in erster Linie durch naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen betroffen. Zu diesen wurden bereits in der ursprünglichen Stellungnahme zum PFA 1.3 erhebliche Bedenken geäußert.

Zu den naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen des jetzt vorliegenden PFA 1.3a folgendes:

Der ursprüngliche Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) PFA 1.3 wurde von der Vorhabenträgerin in Abstimmung mit den Kreisbauernverbänden Esslingen und Stuttgart und den zuständigen Behörden überarbeitet (siehe hierzu auch LBP S. 176). Das Ergebnis ist als sehr positiv zu bewerten. Im Gesamten konnte der Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen von rund 18,5 ha auf rund 9 ha reduziert werden. Bei den verbliebenen 9 ha Fläche handelt es sich größtenteils um Ackerfläche der Vorrangflächen I (sehr gute bis gute Böden) und der Vorrangflächen II (mittlere Böden). Gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG sollte die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen vermieden werden. Die landwirtschaftlichen Betriebe im Bereich Filder sind durch die Umsetzung mehrerer Großprojekte und reger kommunaler Bauaktivitäten 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. Aus diesem Grund werden die bereits zum PFA 1.3 geäußerten erheblichen Bedenken hinsichtlich des Verlustes an landwirtschaftlicher Fläche durch naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen weiterhin aufrechterhalten.

Zu den einzelnen Maßnahmen des **Landschaftspflegerischen Begleitplans PFA 1.3a** wird wie folgt detailliert Stellung genommen:

Maßnahmen CEF1 und CEF3: Anlage von gestuften Hecken mit vorgelagerten Säumen 0,73 ha bzw. gestuften Hecken m. 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.

Innerhalb der Maßnahme CEF 1 konnte ein Teil der Maßnahme aus dem Bereich der Sonderkulturflächen nach Plattenhardt, Vorrangfläche II, verlegt werden. Ein Teil der Flächen konnte in Randbereiche verlegt werden.

Maßnahmen ~~FCS1~~ und FCS 2: Entwicklung von Buntbrachen bzw. Brachestreifen, ~~1,77 ha~~ und ~~2,11 ha~~, die Maßnahme konnte auf rund 1 ha reduziert werden, Gemarkung Scharnhausen

Der Verlust von Ackerfläche im Raum wurde bereits zu Beginn der Stellung-

<p>nahme thematisiert. Zusätzlich werden hier vorhandene Schläge unwirtschaftlich unterteilt bzw. werden hier Flächen aus der weiteren agrarstrukturellen Entwicklung ausgeschlossen. Insbesondere innerhalb der Sonderkulturflächen werden die Brachestreifen aufgrund des Unkraut- und des Schädlingsdrucks, der sich aus den Brachflächen entwickelt, als sehr problematisch bewertet.</p>
<p>Maßnahme A5: Gewässerrandstreifen Leinfeld, 1,06 ha</p>
<p>Maßnahme E1: Umwandlung von Acker in Streuobstwiese, 5,19 ha, die Maßnahme konnte auf rund 4 ha reduziert werden Stadt Ostfildern, Gemarkungen Scharnhäuser, Neuhausen, Nellingen Eine Umwandlung von sehr guten Ackerböden der Vorrangflur I in Streuobstwiese ist aus fachlicher Sicht abzulehnen. Diese Nutzung ist keinesfalls standortangepasst. 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.</p>
<p>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.</p>
<p>Maßnahme E3: Anlage eines Feldgehölzes 0,36 ha, Gemarkung Köngen Die Anlage von Feldgehölzen auf Ackerboden der Vorrangflur I ist abzulehnen.</p>
<p>Maßnahme E4: Anlage eines Feldgehölzes 0,48 ha, Gemarkung Köngen Die Anlage von Feldgehölzen auf Ackerboden der Vorrangflur I ist abzulehnen.</p>
<p>Maßnahme E5: Begründung naturnaher Laubwaldbestände auf Intensivgrünland im Körschtal, 4,05 ha, Gemarkung Nellingen</p>
<p>Neu: Maßnahme E7: Umwandlung von Acker zu Magerwiese, rd. 0,24 ha, Gemarkung Nellingen Die Umwandlung von Ackerflächen der Vorrangflur II in Magerwiese ist abzulehnen, die Nutzung ist nicht standortangepasst.</p>

IV. Belange des vorbeugenden Brandschutzes

Herr Linn, Tel.: 0711/ 3902- 2124

A. **Brand- und Katastrophenschutzkonzept „Flughafentunnel und Station NBS“ Erläuterungsbericht, Anlage 10.1.1, Stand 29.05.2015**

1. zu 1

Damit der jeweils vom Brandereignis nicht betroffene Bahnsteig als „sicherer Bereich“ angesehen werden kann, ist nachzuweisen, dass während der Selbst- und Fremdrettungsphase nicht mit einer Verrauchung - auch nicht durch z. B. in den

Verbindungsstüren verkeiltes Gepäckstück etc. - bis zur 30. Minute zu rechnen ist. Eine Verhinderung der Verrauchung kann beispielsweise durch die Errichtung von Schleusen zwischen den Bahnsteigen erreicht werden.

2. zu 2.1.3

Aus brandschutztechnischer Sicht ist für die Türen der Verbindungsbauwerke, ggf. auch Schleusen, und der Notausgänge eine deutlich höhere Feuerwiderstandsdauer als 30 Minuten vorzusehen. Die tatsächliche Feuerwiderstandsdauer ist nachzuweisen. In den Abstimmungsgesprächen wurde hierüber geäußert, dass die Türen über eine höhere Feuerwiderstandsdauer verfügen werden.

3. zu 2.1.6

Die „Rettungsplätze“ und die Zufahrten sind für ein zulässiges Gesamtgewicht von 26.000 kg auszulegen, da im Bereich des PFA 1.3a Wechselladerfahrzeuge (WLF) mit Abrollbehältern (AB) zum Einsatz kommen (WLF mit AB-MANV (Massenanfall von Verletzten) bzw. AB-Medizingeräte).

Zufahrten zu den „Rettungsplätzen“ sind zusätzlich nach den Schleppkurven für zweiachsige Linienbusse zu gestalten, da im Bereich des PFA 1.3a der Großraumrettungswagen (GRTW) der Branddirektion Stuttgart zum Einsatz kommen wird. Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen sowie die „Rettungsplätze“ sind mindestens entsprechend der Straßen-Bauklasse VI (Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen – RStO 01) zu befestigen. Schotterrasen kann aus brandschutztechnischer Sicht nicht akzeptiert werden, da das Einsinken von Einsatzfahrzeugen bedingt durch eine langjährige Humusbildung nicht ausgeschlossen werden kann.

Im Übrigen sind für die Zufahrten und Aufstell- und Bewegungsflächen sowie die „Rettungsplätze“ die Anforderungen der VwV Feuerwehrflächen einzuhalten.

4. zu 2.1.7

Für die Station NBS ist ebenfalls eine Einrichtung zur Oberleitungsspannungsprüfung / Tunnelerdungsautomatik (OLSP) erforderlich, um in Verbindung mit den angrenzenden Tunnelanlagen ein durchgängiges Schutzkonzept zu erreichen.

5. zu 2.1.9

Die Löschwasserbehälter sind nach den Vorgaben der DIN 14230 und den dort aufgeführten Normen ausführen. In unmittelbarer Nähe der Entnahmestellen müssen Bewegungsflächen für die Feuerwehr angeordnet sein. Bewegungsflächen für die Feuerwehr müssen den Vorgaben der VwV Feuerwehrflächen und DIN 14090 entsprechen und sind ständig freizuhalten. Auf die Bewegungsflächen ist dauerhaft und deutlich sichtbar durch Hinweisschilder nach DIN 4066 hinzuweisen. Um eine einheitliche einsatztaktische Vorgehensweise im Bereich der Tunnelanlagen zu Stuttgart 21 und NBS Wendlingen – Ulm zu gewährleisten, muss aus brandschutztechnischer Sicht die in den Tunnelanlagen vorhandene Löschwasserleitung „trocken“ ständig mit Frostschutzmittel versehenem Wasser befüllt sein. Die Löschwasserleitung „trocken“ muss beidseitig der Tunnelröhren über Einspeisestellen mit Löschmittel nachgespeist werden können. Zum wirkungsvollen Einsatz von Hohlstrahlrohren in den Tunneln ist ein Fließdruck am Mundstück von 6 bar bei einer Löschwasserentnahmemenge von mindestens 800 l/min erforderlich.

Die Entnahmeeinrichtungen in den Tunneln sind nach dem Merkblatt „Feuerlösch-

Schlauchanschlusseinrichtungen ‚Stuttgart‘ für Tunnelanlagen“ herzustellen. Die Entfernung der Entnahmeeinrichtungen in den Tunnelröhren untereinander sollte 80 m nicht überschreiten.

Weitere Einzelheiten, wie z.B. die Lage der Einspeisestellen etc., sind in der Ausführungsplanung rechtzeitig mit den zuständigen Genehmigungsbehörden und örtlich zuständigen Feuerwehren abzustimmen.

6. zu 2.1.11

Die Notruffersprecher sind auch an den jeweiligen beiden Enden der Station der NBS im Übergangsbereich zu den Tunneln anzuordnen.

Die endgültige Lage der Notruffersprecher ist in der Ausführungsplanung rechtzeitig mit den zuständigen Genehmigungsbehörden und den örtlich zuständigen Feuerwehren abzustimmen.

7. zu 2.1.12

Für die bauliche Anlage (Tunnelanlagen und Station NBS) muss eine ausreichende Funkversorgung für tragbare BOS-Funkgeräte (Trageweise am Körper, mit Wendelantenne) im 2 m-Wellenbereich (165 bis 175 MHz) bei 1 Watt Sendeleistung möglich sein. Der Funkverkehr muss innerhalb der gesamten baulichen Anlage und von außen nach innen sowie umgekehrt zu Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen, „Rettungsplätzen“ gewährleistet sein.

Die Gebäudefunkanlage ist entsprechend den örtlichen Richtlinien (z. B. der unteren Baurechtsbehörde der Stadt Leinfelden-Echterdingen bzw. Branddirektion Stuttgart) zu errichten. Die Feuerwehr-Gebäudefunkanlage ist so auszulegen, dass ein gleichzeitiger Funkverkehr auf zwei Funkkanälen möglich ist.

Eine Umrüsfähigkeit auf den zukünftigen Digitalfunk der BOS ist zu berücksichtigen.

8. zu 3.3.2

Aus brandschutztechnischer Sicht ist das Schutzziel der Verhinderung des Eindringens von Feuer und Rauch, analog zu Sicherheitstreppe nräumen, für die Treppenträume West und Ost für einen Zeitraum von mindestens 30 Minuten nachzuweisen.

9. zu 3.4.5

Die Technikflächen müssen über natürliche Rauchableitungsöffnungen (z. B. über Schächte) oder die bereits geplante maschinelle Rauch- und Wärmeabzugsanlage (MRWA) entraucht werden können.

Aus brandschutztechnischer Sicht ist für die unterirdischen Personenverkehrsanlagen (uPva) der Nachweis einer raucharmen Schicht von 1,5 m während der Fremdrettungsphase bis zu 30 Minuten sicherzustellen, da ausschließlich eine Freiwillige Feuerwehr zum Einsatz kommen wird und die Einsatzkräfte zeitlich verzögert sowie abgestuft mit Einsatzmitteln das geplante Objekt erreichen werden.

10. zu 3.5.4

Bei einem Brand eines Fahrzeugs in der Nähe der Brandschutzrolltore besteht die Gefahr des Versagens. Aus brandschutztechnischer Sicht sind hier feuerbeständige Feuerschutzrolltore anzuordnen. Zusätzlich ist ein Rauchschutz nach DIN 18095 erforderlich.

11. zu 3.6.7

Die oberirdischen Ebenen des Empfangsgebäudes sowie des Zugangs Ost müssen entraucht werden können. Die neben einer automatischen Ansteuerung erforderlichen Handsteuereinrichtungen sind in unmittelbarer Nähe von Zugangstüren, Ausgängen ins Freie oder an Treppenanlagen anzuordnen. Gehäuse von elektrischen Handsteuereinrichtungen sind in der Farbe Tieforange (RAL 2011) mit der Aufschrift „Rauchabzug“ unter der Angabe des dazugehörigen Raumes auszuführen. Die endgültige Ausführung und Anordnung ist rechtzeitig mit den zuständigen Genehmigungsbehörden abzustimmen.

Hinweis

Die Angaben des Erläuterungsberichts stimmen teilweise nicht mit den Aussagen im Brandschutzkonzept sowie in den Simulationsberichten überein.

Das Brand- und Katastrophenschutzkonzept ist anzupassen.

B. Brand- und Katastrophenschutzkonzept „Teilabschnitt Tunnel Flughafenkurve (Neubau), Erläuterungsbericht, Anlage 10.1.2, Stand 29.05.2015

1. zu 2.2.3.1

Türen von Notausgängen müssen leicht und ohne Hilfsmittel zu öffnen sein.

2. zu 2.2.6

Der Rettungsplatz und die Zufahrten sind für ein zulässiges Gesamtgewicht von 26.000 kg auszulegen, da im Bereich des PFA 1.3a Wechselladerfahrzeuge (WLF) mit Abrollbehältern (AB) zum Einsatz kommen (WLF mit AB-MANV (Massenanfall von Verletzten) bzw. AB-Medizingeräte).

Zufahrten zum Rettungsplatz sind zusätzlich nach den Schleppkurven für zweiachsige Linienbusse zu gestalten, da im Bereich des PFA 1.3a der Großraumrettungswagen (GRTW) der Branddirektion Stuttgart zum Einsatz kommen wird. Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen sowie der Rettungsplatz sind mindestens entsprechend der Straßen-Bauklasse VI (Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen – RStO 01) zu befestigen. Schotterrasen kann aus brandschutztechnischer Sicht nicht akzeptiert werden, da das Einsinken von Einsatzfahrzeugen bedingt durch eine langjährige Humusbildung nicht ausgeschlossen werden kann.

Im Übrigen sind die Anforderungen der VwV Feuerwehrflächen und DIN 14090 einzuhalten.

3. zu 2.2.9

Der Löschwasserteich ist nach den Vorgaben der DIN 14210 und den dort aufgeführten Normen zu errichten. In unmittelbarer Nähe der Ansaugstellen müssen Bewegungsflächen für die Feuerwehr angeordnet sein. Bewegungsflächen für die Feuerwehr müssen den Vorgaben der VwV Feuerwehrflächen und DIN 14090 entsprechen und sind ständig freizuhalten. Auf die Bewegungsflächen ist dauerhaft und deutlich sichtbar durch Hinweisschilder nach DIN 4066 hinzuweisen.

Um eine einheitliche einsatztaktische Vorgehensweise im Bereich der Tunnelanlagen zu Stuttgart 21 und NBS Wendlingen – Ulm zu gewährleisten, muss aus brandschutztechnischer Sicht die in der Tunnelanlage geplante Löschwasserleitung „trocken“ ständig mit Frostschutzmittel versehenem Wasser befüllt sein.

Zum wirkungsvollen Einsatz von Hohlstrahlrohren im Tunnel ist ein Fließdruck am Mundstück von 6 bar bei einer Löschwasserentnahmemenge von mindestens 800 l/min erforderlich.

Die Entnahmeeinrichtungen im Tunnel sind nach dem Merkblatt „Feuerlösch-Schlauchanschlusseinrichtungen ‚Stuttgart‘ für Tunnelanlagen“ herzustellen. Die Entfernung der Entnahmeeinrichtungen untereinander sollte 80 m nicht überschreiten.

Weitere Einzelheiten, wie z.B. die Lage der Einspeisestellen an den Tunnelportalen etc., sind in der Ausführungsplanung rechtzeitig mit den zuständigen Genehmigungsbehörden und örtlich zuständigen Feuerwehren abzustimmen.

4. zu 2.2.12

Für die bauliche Anlage muss eine ausreichende Funkversorgung für tragbare BOS-Funkgeräte (Trageweise am Körper, mit Wendelantenne) im 2 m-Wellenbereich (165 bis 175 MHz) bei 1 Watt Sendeleistung möglich sein. Der Funkverkehr muss innerhalb der gesamten baulichen Anlage und von außen nach innen sowie umgekehrt zu Zufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen, Rettungsplatz gewährleistet sein.

Die Gebädefunkanlage ist entsprechend den örtlichen Richtlinien (z. B. der Unteren Bauchrechtsbehörde der Stadt Leinfelden-Echterdingen) zu errichten. Die Feuerwehr-Gebädefunkanlage ist so auszulegen, dass ein gleichzeitiger Funkverkehr auf zwei Funkkanälen möglich ist.

Eine Umrüstkfähigkeit auf den zukünftigen Digitalfunk der BOS ist zu berücksichtigen.

Allgemeines

- a.) Während der Bau- und Ausbauphase ist durch den Errichter eine Rettungswehr aufzustellen. Sie muss bezüglich den Anforderungen und der Ausbildung dem aktuellen Papier des Regierungspräsidiums Stuttgart „Rettungswehren für Tunnelbaustellen des Projekts Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm“ entsprechen.
- b.) Die öffentlichen Feuerwehren können bis zu einer Eindringtiefe bzw. Vortriebstiefe von maximal 200 m bei Brandeinsätzen unterstützend tätig werden, wenn sie mit einer ausreichenden Anzahl von Pressluftatmern (PA)-lang (300 bar x 6,8 l (Composite) x 2 (Twin-Pack) bereits während der Bauphase durch den Errichter ausgestattet werden.

Auch während der Betriebsphase müssen den Feuerwehren die zusätzlich erforderlichen Geräte durch den Betreiber unentgeltlich zur Verfügung gestellt und durch ihn gewartet werden.

Die Einzelheiten sind rechtzeitig mit der Brandschutzdienststelle und den Feuerwehren festzulegen. Das Papier des Arbeitskreises „Tunnel“ des Innenministeriums, das in Kürze veröffentlicht werden soll, ist in Bezug auf die Ausrüstung und Ausbildung zu beachten.

Erforderliche Zusatzausbildungen der Feuerwehr für die Tunnelbrandbekämpfung bzw. die Brandbekämpfung in unterirdischen Verkehrslagen (Stationen) sind durch den Errichter bzw. den Betreiber zu finanzieren.

- c.) Die Fluchttreppenträume in der Station NBS sind entsprechend dem Baufortschritt so auszuführen, damit sie durch die Arbeiter als sichere Fluchtwege (notwendige Treppenträume) und für die Feuerwehr im Brandfall als sichere Angriffswege genutzt werden können.
- d.) Die Löschwasserversorgung ist während der Bauzeit auch auf der Bahnsteigebene der Station NBS und in den Tunneln sicherzustellen.

Einzelheiten sind vor Baubeginn mit den zuständigen Brandschutzdienststellen und den Feuerwehren festzulegen.

C. Simulationsbericht BPK-FSC G2015043B (Personenstromanalyse) vom 27.07.2015

1. zu 3.1

Für die ermittelten Gesamtentfluchtungsdauern sind Sicherheitszuschläge für mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. Rollstuhlbenutzer) und für Personen, die beim Aufsteigen der Treppenanlagen die Ruhe- und Wartezonen verwenden, zu berücksichtigen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass sich beim Aufsteigen der Treppen, die Gehgeschwindigkeit verringert. Darüber hinaus muss die Wahl der bei der Gesamtentfluchtungsdauer berücksichtigten Reaktionszeit von 60 s durch Quellen belegt und begründet werden.

- 2. Die Zugänge zu den Vorräumen der Feuerwehraufzüge dürfen nicht als Notausgänge gekennzeichnet sein.

3. zu 4.4

Der spezifische Personenfluss an den Türen darf einen Wert von 1,39 Pers./ms nicht überschreiten. Andernfalls ist der spezifische Personenfluss in Simulationsbericht anzugeben.

4. zu 5.1

Die Gesamtentfluchtungsdauer des brandbeauftragten Bahnsteiges muss vor dem Zeitpunkt der Unterschreitung der raucharmen Schicht von 2,5 m abgeschlossen sein.

C. Simulationsbericht BPK-FSC G20150060 (Entrauchungssimulation) vom 27.07.2015

1. zu 2

Der Nachweis der raucharmen Schicht von 2,5 m für die Selbstrettungsphase und 1,5 m für die Fremdrettungsphase ist bis zur 30. Minute zu führen. Dies ist auch der Endzeitpunkt der maximalen Wärmefreisetzungsrates.

2. zu 8.2

Der Nachweis der raucharmen Schicht von 1,5 m (Fremdrettungsphase) ist bis zur 30. Minute nachzuweisen.

D. Brandschutzkonzept BPK-FSC G2015057, Stand Vorabzug vom 27.07.2015

1. zu 4.1.2

In der Ebene EG sind im Bereich des zentralen Zuganges sowie des Zuganges Ost jeweils drei Bewegungsflächen für die Feuerwehr herzustellen.

Zu- und Durchfahrten für die Feuerwehr sowie Bewegungsflächen müssen den Vorgaben der VwV Feuerwehrflächen und DIN 14090 entsprechen. Sie sind dauerhaft und leicht erkennbar mit Hinweisschildern zu kennzeichnen.

Zu- und Durchfahrten sowie Flächen für die Feuerwehr sind ständig freizuhalten. Hierauf ist dauerhaft und leicht erkennbar durch Hinweisschilder hinzuweisen.

Die Zufahrt des ersten Löschfahrzeuges zur Feuerwehrbewegungsfläche Messepiazza (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 der Bewegungsflächen müssen Überflurhydranten nach DIN 3222 angeordnet werden.

2. zu 4.1.2

Die Zugänge des westlichen notwendigen Treppenraumes sind mit einem Rauchschutzvorhang zu versehen.

3. zu 4.1.3

Es ist nachzuweisen, dass der vom Brandereignis nicht betroffene Bahnsteig nicht durch eine offenstehende Tür (z. B. durch ein Gepäckstück verkeilt) während der Entfuchungsdauer verraucht.

Die geplante Ausführung des dynamischen optischen Hinweis- und Lenksystems ist in der Ausführungsplanung näher zu beschreiben (z.B. zu nutzende Notausgangstüren mit grün beleuchteter Umrandung, Leuchtzeichen auch im Boden eingelassen, beleuchtete Hinweiszeichen unterhalb von 1,5 m Höhe mit der Anzeige des nächstgelegenen Rettungswegs).

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

4. zu 4.2

Eine unverzügliche Alarmierung der Feuerwehr bei abgeschalteter Brandmeldeanlage während Wartungs- und Gleisarbeiten ist sicherzustellen.

5. zu 6

Die Station NBS befindet sich ausschließlich im Zuständigkeitsbereich der Freiwilligen Feuerwehr Leinfelden-Echterdingen. Die Werkfeuerwehren können nicht eingebunden werden.

Die Angaben in der Abbildung 2 (Zeitstrahl) stimmen nicht mit den ermittelten Simulationswerten der Personenstromanalyse überein. Des Weiteren ist der Zeitpunkt des Beginns des Löschangriffs der Feuerwehr in der Abbildung darzustellen. Die Abbildung ist anzupassen.

Die Entfluchtungsdauer bis zum Erreichen des vom Brandereignis nicht betroffenen Bahnsteiges ist gemäß Simulationsbericht mit 5 Minuten anzusetzen. Das Brandschutzkonzept ist anzupassen.

6. zu 7.4.3

Feststellanlagen müssen auch von Hand geschlossen werden können.

7. zu 7.4.4

Lichtkuppeln und Lichtbänder in Rettungswegen, welche aus brennbaren Baustoffen bestehen, müssen mindestens schwerentflammbar sein und dürfen im Brandfall nicht brennend abtropfen.

8. zu 8.1

Die Warte- und Ausruhfleichen auf den Treppenpodesten sind als solche, dauerhaft, eindeutig und gut verständlich durch Hinweisschilder zu kennzeichnen.

9. zu 8.2.3

Die maschinellen Rauch- und Wärmeabzugsanlagen (MRWA) für die Technikflächen im Untergeschoss müssen auch von Hand angesteuert werden können.

10. zu 8.3.4

Das dynamische Lenk- und Hinweissystem muss eindeutig auf die Nutzung der einzelnen Treppenläufe der notwendigen Treppenträume West (zentraler Zugang) und Zugang Ost, z.B. durch am Boden angeordnete LED, hinweisen. Einzelheiten hierzu sind rechtzeitig mit den zuständigen Genehmigungsbehörden abzustimmen.

11. zu 9.1

Die Brandfallsteuermatrix ist mit der Brandschutzdienststelle und dem Brandschutzkonzeptersteller abzustimmen.

12. zu 9.2

Aus brandschutztechnischer Sicht sind die Vorräume und die Fahrschächte der Feuerwehraufzüge mit einer Druckbelüftungsanlage auszustatten.

Die Feuerwehraufzüge müssen mit bauaufsichtlich zugelassenen Fahrschachttüren nach DIN EN 81-58 ausgestattet werden.

Die Wände der Vorräume und der Fahrschächte der Feuerwehraufzüge sind in der Bauart von Brandwänden herzustellen. Verglasungen müssen feuerbeständig (F-Verglasung nach DIN 4102) ausgeführt sein.

Der Aufzug mit dem zweiten Zugang (Durchlader) ist nach Nr. 5.2.3 der DIN EN 81-72 herzustellen.

In der Ausführungsplanung sind die Belange der Brandschutzdienststelle und der Feuerwehr zu berücksichtigen.

13. zu 10.2.1

Aus brandschutztechnischer Sicht müssen die Sicherheitsbeleuchtungsanlagen einen Funktionserhalt von mindestens 90 Minuten aufweisen.

14. zu 10.3

Aus brandschutztechnischer Sicht ist am Feuerwehranlaufpunkt eine Videoüberwachungsanlage anzuordnen. Einzelheiten hierzu sind rechtzeitig mit der zuständigen Genehmigungsbehörden und der Feuerwehren abzustimmen.

15. zu 12.2

Im Zugangsbereich zu den Feuerwehraufzügen am Zugang Ost sind ein Feuerwehrintormationszentrum (FIZ) und ein Feuerwehranzeigetableau (FAT) anzuordnen.

An der Feuerwehrintormationsstelle ist ein Entrauchungstableau anzuordnen, von dem aus die in der baulichen Anlage vorhandenen MRWA (für die unterirdischen Technikgeschosse und unterirdischen Personenverkehrsanlagen (uPva)) auch manuell angesteuert werden können. Am Entrauchungstableau muss der Betrieb der MRWA erkannt werden können.

Des Weiteren sind auch die manuellen Steuerungen für die Natürlichen Rauch- und Wärmeabzugsgeräte (NRWG) des Empfangsgebäudes und des Zugangs Ost (jeweils EG und Ebene 01 / Technikflächen) anzuordnen. Die Stellung der NRWG muss ebenfalls am Entrauchungstableau erkannt werden können.

Der Feuerwehranlaufpunkt ist mit einer Blitzleuchte in der Farbe Rot, welche aus der Hauptanfahrtsrichtung der Feuerwehr ungehindert erkannt werden kann, zu kennzeichnen.

Für die öffentlich zugänglichen Bereiche, insbesondere aber auch an den Zugängen zu den notwendigen Treppenträumen West und Zugang Ost, sowie an Ausgängen ins Freie sind Handfeuermelder anzuordnen.

Die automatische Brandmeldeanlage ist auf die Leitstelle der Feuerwehr des Landkreises Esslingen aufzuschalten.

An der Feuerwehrintormationsstelle ist ein Handapparat für die Gegensprechanlage der Feuerwehraufzüge vorzuhalten.

Da für die unterirdischen Personenverkehrsanlagen (uPva) 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 im Zentralen Zugang und im Zugang Ost über Bildschirme die Bildsignale der Videoüberwachung der beiden Bahnsteige, des zentralen Bereiches vor den acht Aufzügen und des Bereiches vor den Aufzügen im Treppenhaus Ost von der Bahnsteigebene übertragen werden.

Die Brandmeldeanlage ist so auszulegen, dass bei einem Brand im Gleisbereich (stehender Zug) innerhalb einer Minute der Brand detektiert wird (Kenngrößen „Rauch“ und „Wärme“).

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

Die Entrauchungsanlage muss unabhängig von der Brandmeldeanlage zurückgesetzt werden können.

16. zu 12.5.1

Lüftungsanlagen zum Zwecke der Entrauchung müssen, einschließlich deren Ab-sperreinrichtungen, eine thermische Beständigkeit aufweisen.

Die Rauchableitungsöffnungen der Technikfläche im Obergeschoss (Ebene 01) müssen automatisch über die Kenngröße „Rauch“ öffnen.

Die endgültige Lage und Ausführung der Rauchableitungsöffnungen und Hand-steuereinrichtungen ist rechtzeitig mit den zuständigen Genehmigungsbehörden abzustimmen.

17. zu 12.7

Für die bauliche Anlage ist eine Gebädefunkanlage für tragbare BOS-Funkgeräte (Trageweise am Körper mit Wendelantenne) zu planen. Der Funkverkehr muss innerhalb der gesamten baulichen Anlage, sowie von außen nach innen und umgekehrt (Anfahrtsbereich) gewährleistet sein. An der Feuerwehrinformationsstelle ist ein Feuerwehr-Gebädefunkbedienfeld nach DIN 14663 anzuordnen. Die Gebädefunkanlage ist in die Sicherheitsstromversorgung zu integrieren.

18. zu 13.2.1

An der Löschwasseranlage „nass“ sind Wandhydranten vom Typ F mit abkuppelbarem und formstabilem Schlauch vorzusehen. Die Wandhydranten müssen eine Förderleistung von mindestens 600 l/min bei einem Mindestdruck von 5 bar und einem Höchstdruck von 8 bar - bei gleichzeitiger Entnahme an drei Entnahmestellen - aufweisen.

19. zu 13.2.2

Zusätzlich ist am Zugang Ost aus brandschutztechnischer Sicht ein Feuerwehr-Schlüsseldepot (FSD) anzuordnen. An den beiden FSD ist jeweils ein Freischalt-element (FSE) vorzusehen.

20. zu 13.2.3

Zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung sind vorzugsweise Überflurhydranten nach DIN 3222 vorzusehen. Die Überflurhydranten sind in unmittelbarer Nähe der Bewegungsflächen am zentralen Zugang und Zugang Ost anzuordnen.

Die Einspeiseeinrichtungen und die Entnahmeeinrichtungen sind in Schutzschränken anzuordnen. In den Schutzschränken sind Kupplungsschlüssel BC nach DIN 14822-1 zu hinterlegen. Die Schutzschränke müssen mit Verschlüssen nach DIN 14925 versehen werden.

Die Materialvorhaltung und die Wartung der Feuerwehrgeräte obliegen dem Bauherrn

21. zu 14.3

Zur Erstellung der Feuerwehrpläne ist das beigefügte Merkblatt zu beachten (Ziffer 14.3 Brandschutzkonzept).

22. zu 14.5.2

Es ist ein Brandschutzkonzept für die Bauphase zu erstellen. Inhalte des Brandschutzkonzeptes sind rechtzeitig mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen. Die allgemeinen Hinweise unter Abschnitt B sind zu beachten.

23. zu Abweichung von § 28 Abs. 2 in Verbindung mit § 11 LBOAVO

Der Verzicht auf die Ausbildung der Schleusen kann aus brandschutztechnischer Sicht toleriert werden, wenn nachfolgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- a) Durch die Konzeptstellerin ist nachzuweisen, dass es während der Gesamtentfluchtungsdauer (= letzte Person hat das Freie erreicht) zu keinem Raucheintrag in die innenliegenden notwendigen Treppenräume kommt.
- b) Vor den Zugangstüren des innenliegenden notwendigen Treppenraumes West am zentralen Zugang sind Rauchschutzvorhänge anzuordnen, die bei Detektion eines Brandes über die Brandmeldeanlage auf der vom Brand betroffenen Bahnsteigseite automatisch schließen.

24. Abweichung von DIN EN 81-72

Die Abweichung von DIN EN 81-72, wonach Feuerwehraufzüge Haltestellen in jedem Geschoss einer baulichen Anlage haben müssen, kann aus brandschutztechnischer Sicht in Abstimmung mit der örtlich zuständigen Feuerwehr toleriert werden.

25. Für die Technikgeschosse sind Wandhydranten vom Typ F mit formstabilem Schlauch nach DIN EN 671 Teil 1 und DIN 14461 Teil 1, an einer Löschwasserleitung „nass“ nach DIN 14462 mit erhöhter Leistungsstufe (200 l/min bei gleichzeitiger Entnahme an drei Entnahmestellen bei einem Druck von mindestens 4,5 bar und höchstens 8 bar) vorzusehen.

26. Die Tür des Raumes ELT UV“ im EG des zentralen Zuganges ist als feuerhemmender, rauchdichter und selbstschließender Feuerschutzabschluss auszuführen.

27. Die innenliegenden notwendigen Treppenräume zentraler Zugang und Zugang Ost müssen brandlastfrei sein. Der „Fahrkartenautomat“ im Zugang Ost darf nicht im notwendigen Treppenraum angeordnet werden.

28. In den Feuerschutzschiebetoren des Feuerwehraufzugsvorraumes am Zugang Ost sind Schlupftüren vorzusehen.

V. Straßenbauliche Belange

Herr König, Tel.: 0711/ 3902- 1160

Das Straßenbauamt, erhebt gegen die Planung des Planfeststellungsabschnitts 1.3a keine grundsätzlichen Einwendungen oder Bedenken.

Nachdem innerhalb des Planfeststellungsabschnitts verschiedene klassifizierte Straßen betroffen sind, möchte das Straßenbauamt folgendes anmerken:

Allgemeines

Im Zusammenhang mit der Neubaumaßnahme werden umfangreiche Leitungsarbeiten erforderlich. Sofern im Zuge dieser Arbeiten klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) tangiert werden, ist für jede Benutzung der Straßengrundstücke durch eine Längsverlegung und / oder Leitungsquerung rechtzeitig vor Baubeginn ein gesonderter Nutzungsvertrag beim Landratsamt Esslingen, Straßenbauamt zu beantragen. Um die bauzeitliche Anbindung aller Baustellen an das öffentliche Verkehrsnetz sicherzustellen, ist die Anlage einer Baustraße sowie verschiedener Baustellenzufahrten von / zu klassifizierten Straßen vorgesehen. Die bauliche Ausführung der Anschlüsse einschließlich evtl. erforderlicher Signalisierung ist rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Landratsamt Esslingen sowie dem RPS abzustimmen.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Verschmutzungen des öffentlichen Straßenraums im näheren Umkreis der Baustellen soweit als möglich durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden sind. Sollten dennoch Verunreinigungen der Fahrbahnen auftreten, sind diese von der Vorhabenträgerin bzw. von dem mit der Bauausführung betrauten Unternehmen selbstständig und zeitnah zu beseitigen.

Auch wenn mit der Bahnanlage die Vorgaben der 16. BlmschV eingehalten werden und deshalb keine Lärmschutzwand zwischen der Bahnanlage und der L 1204 erforderlich ist, sollte dennoch geprüft werden, inwieweit im Hinblick auf eine mögliche Blendwirkung zwischen der Bahnanlage und der Landesstraße ein Sichtschutz, etwa in Form einer Bepflanzung, angebracht werden muss.

Kreisstraßen

Von der geplanten Aus- und Neubaustrecke ist im Planfeststellungsabschnitt 1.3a die K 1272 - Flughafenentlastungsstraße - in der Straßenbaulast des Landkreises Esslingen betroffen. Diese verläuft im Bereich der Messe Stuttgart unter der Halle 2 in einem Trogbauwerk in Nord-Ost - Süd-West-Richtung. Während die nördliche Tunnelröhre die Kreisstraße zwischen Bau-km 1,4+68 bis 1,4+78 kreuzt, wird die südliche Tunnelröhre die K 1272 bei Bau-km 1,4+66 bis 1,4+76 queren (Lageplan Anlage 4.1 Blatt 9A).

Die Tunnelbaumaßnahme ist so auszuführen, dass keine Schäden wie bspw. Setzungen an der Kreisstraße entstehen. Im Einzelnen wird dazu auf die Stellungnahme vom 12.12.2013 verwiesen.

Bundesstraßen

Im Zuge der Baumaßnahme muss das bestehende Betriebsgebäude an der B 312 zurückgebaut und an anderer Stelle neu errichtet werden (BW 3.4304). Dazu ist ein Bauablaufplan, welcher z.B. auch die Verlegung notwendiger Ver- und Entsorgungsleitungen umfasst, zu erstellen und vollumfänglich mit dem RP Stuttgart sowie dem Landratsamt Esslingen als Untere Verwaltungsbehörde abzustimmen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Stellungnahme des RP Stuttgart, Abt. 4, zum PFA 1.3 vom 31.01.2014 verwiesen.

Das neu zu bauende Regenrückhaltebecken B 312 für die BAB A8 (BW 3.4109) geht nach Fertigstellung in das Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (BRD) - Bundesstraßenverwaltung – über. Nachdem in dieses RRB auch Oberflächenwasser der Deutschen Bahn eingeleitet wird, ist nach Fertigstellung des Beckens eine entsprechende Ablöse an die BRD zu entrichten. Die Ausführungsplanung (Pumpen, Zuwegung, etc.) ist im Detail abzustimmen.

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 der verbleibenden Grünflächen neu gebaut (BW Nr. 3.3122). Nachdem dieser Weg nicht öffentlich zugänglich ist und keine Erschließungsfunktion besitzt, verbleibt dieser in Eigentum und Unterhaltung der Bahn.

„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. Insofern entsprechen die Planfeststellungsunterlagen den Anmerkungen, die seitens des Landkreises in seiner ersten Stellungnahme gemacht wurden.

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

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

VI. Belange des öffentlichen Personennahverkehrs

Herr Neckernuß, Tel.: 0711/ 3902- 2040

Der Planfeststellungsabschnitt 1.3a umfasst den Filderbereich der Neubaustrecke mit der Station NBS. Der Abschnitt beginnt ab dem Portal des Fildertunnels nörd-

lich 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 sowie die dort neu zu erstellende Station NBS (Filderbahnhof).

Durch das Vorhaben sind die die künftige Stadtbahn U 6 sowie die Buslinien 79, 122, 806, 828 und X 3 betroffen, die Haltestellen im Bereich Flughafen / Messe haben. Während der Bauzeit ist darauf zu achten, dass betriebliche Behinderungen des Stadtbahn- und Buslinienverkehrs möglichst vermieden werden. Gegebenenfalls ist mit den Betroffenen Kontakt aufzunehmen und nach gemeinsamen Lösungen zu suchen.

VII. Abfallwirtschaftliche Belange

Herr Kopp, Tel.: 0711/ 3902- 1200

Der Abfallwirtschaftsbetrieb ist in eigenen Planungen nicht betroffen.

Im Teilabschnitt 1.3a Neubaustrecke mit NBS einschließlich L 1192 / L 1204, Südumgehung Plieningen fallen ca. 1,75 Mio. m³ Aushub- und Ausbruchmassen an, wovon ca. 0,25 Mio. m³ wieder eingebaut werden sollen. die Anlage 21 „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 allgemeine Absichtsbekundung, 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.

Die übersandten Planunterlagen werden zu unserer Entlastung zurückgegeben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Leuze-Mohr
Erste Landesbeamtin

Anlage
Planunterlagen (19 Ordner)