

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Erläuterungsbericht

0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	01.09.2023
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand
Vorhabenträgerin: DB Netz AG  Technik Portfolio Stuttgart/Ulm Bauherrenvertretung Stuttgart – Ulm (I.NI-SW-B) Presselstraße 17 70191 Stuttgart		
Datum	Unterschrift	
Verfasser: DB Engineering & Consulting GmbH  Region Deutschland Südwest Planung Karlsruhe Hinterm Hauptbahnhof 5 76137 Karlsruhe		
01.09.2023		
Datum	Unterschrift	
Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt		

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Inhaltsverzeichnis

1	Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)	5
1.1	Beschreibung der Gesamtmaßnahme.....	5
1.2	Lage des Planfeststellungsabschnitts	7
2	Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens).....	8
2.1	Allgemeine Einordnung.....	8
2.2	Wirtschaftliche Aspekte.....	9
2.3	Planrechtfertigung aus eisenbahntechnischer Sicht	9
2.4	Planrechtfertigung aus städtebaulicher Sicht	11
3	Varianten und Variantenvergleich.....	13
3.1	Abschnittsbildung.....	13
3.2	Rückbau und Bauverfahren	15
3.3	Umsiedlung der Mauereidechsen.....	15
4	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	17
4.1	Verkehrsanlagen.....	17
4.1.1	Allgemeines.....	17
4.1.2	Oberbau und Dienstwege	17
4.2	Ingenieurbauwerke (Brücken, Stützwände, Tunnel)	18
4.3	Hochbauten	19
4.4	Oberleitung/Bahnstrom	19
4.5	Elektrische Energieanlagen	19
4.6	Leit- und Sicherungstechnik.....	19
4.7	Umweltfachliche Maßnahmenflächen.....	20
4.7.1	Stuttgart-Münster.....	20
4.7.2	Stuttgart-Zuffenhausen.....	20
5	Beschreibung des geplanten Zustandes.....	21
5.1	Allgemeine Übersicht des Rückbaumfangs.....	21
5.2	Gleisbereich.....	21
5.2.1	Oberbau und Dienstwege	21
5.2.2	Kabelkanäle.....	22

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

5.2.3	Leitungen	22
5.2.4	Befestigte Flächen.....	22
5.3	Hochbauten	22
5.4	Konstruktiver Ingenieurbau	22
5.5	Oberleitung / Bahnstrom	23
5.6	Elektrische Energieanlagen	23
5.7	Leit- und Sicherungstechnik.....	23
5.8	Telekommunikationsanlagen	23
5.9	Umweltfachliche Maßnahmenflächen.....	23
6	Tangierende Planungen	25
7	Temporär zu errichtende Anlagen	26
8	Baudurchführung.....	27
8.1	Bauverfahren - nur zur Information -	27
8.2	Baustelleneinrichtung und -erschließung	27
8.3	Bauzeit.....	28
9	Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes	29
9.1	Betroffenes Fachrecht.....	29
9.2	Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung	29
9.2.1	Allgemein	29
9.2.2	V1: Bauzeitenbeschränkung für die Baufeldfreimachung (Mauereidechsen) und Eingriffe in potenzielle Lebensstätten (Vögel, Fledermäuse)	31
9.2.3	V2: Abfang und Umsiedlung der betroffenen Mauereidechsen	31
9.2.4	V3: Absichern der freigelegenen Fläche vor Neubesiedlung durch Stellen von Zäunen.....	31
9.2.5	V4: Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ).....	31
9.2.6	V5: Gehölzschutz	31
9.3	Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen.....	32
9.3.1	F 1: Anlage von Ersatzhabitaten für die Mauereidechse	32
9.4	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange	32

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

9.4.1	Schutzgut "Mensch"	32
9.4.2	Schutzgut "Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt"	34
9.4.3	Schutzgut „Fläche“	36
9.4.4	Schutzgut „Boden“	37
9.4.5	Schutzgut „Wasser“	38
9.4.6	Schutzgut „Klima, Luft“	38
9.4.7	Schutzgut „Landschaft“	39
9.4.8	Schutzgut „kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“	40
9.4.9	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	41
9.5	Rechtliche Bewertung	44
10	Weitere Rechte und Belange.....	47
10.1	Grunderwerb.....	47
10.2	Kabel und Leitungen	47
10.3	Straßen und Wege.....	48
10.4	Kampfmittel.....	48
10.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial	49
10.6	Gewässer	49
10.7	Land- und Forstwirtschaft.....	49
10.8	Brand- und Katastrophenschutz.....	50
10.9	Denkmalschutz	50
10.10	Schall und Erschütterung	50
10.11	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	51
11	Abkürzungen	52

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)

1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahme

Der Antrag auf Rückbau des Gleisvorfelds Stuttgart Hbf resultiert aus der Entbehrlichkeit der Eisenbahnbetriebsanlagen des Gleisvorfeldes nach Inbetriebnahme des Projekts „Stuttgart 21“ sowie aus dem öffentlichen Interesse der Landeshauptstadt Stuttgart, diese freiwerdenden Flächen städtebaulich zu entwickeln. Dieses städtebauliche Interesse ist Teil der Planrechtfertigung des Projekts Stuttgart 21 (vgl. Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 28.01.2005 zum Planfeststellungsabschnitt 1.1 des Projekts Stuttgart 21 „Talquerung mit neuem Hauptbahnhof“, Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1(Talquerung), dort unter B.III.1.1, S. 140; VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 06.04.2006 - 5 S 596/05 -, Urteilsumdruck S. 28 ff. unter Ziff. 2.2). Seine Verwirklichung setzt den Rückbau des Gleisvorfeldes zwingend voraus.

Das Gleisvorfeld befindet sich seit dem Verkauf durch die DB AG im Eigentum der Landeshauptstadt Stuttgart. Der Grundstückskaufvertrag (GKV) zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) und der Deutschen Bahn AG (DB AG) datiert vom 21.12.2001. Nicht mitverkauft wurden seinerzeit die Bahnbetriebsanlagen und betriebstechnischen Einrichtungen wie Hochbauten, Brücken, Stützwände, Gleise, Schotter, Schwellen und eisenbahntechnische Ausrüstung.

Fortschreibungen des GKV, insbesondere der 5. Änderungsvertrag vom 03.05.2022 (5. ÄV), haben zwischenzeitlich geregelt, dass die Landeshauptstadt Stuttgart einen Großteil dieser Bahnbetriebsanlagen und betriebstechnischen Einrichtungen ebenfalls übernimmt und in eigener Verantwortung zurückbauen wird. Dadurch wird eine enge Verzahnung des Rückbaus mit dem nachfolgenden Städtebauprojekt möglich. Die im 5. Änderungsvertrag geregelten, verbleibenden Rückbauverpflichtungen der DB AG sind Grundlage der antragsgegenständlichen Unterlagen.

Das Gleisvorfeld ist gemäß GKV in Teilgebiete (TG) unterteilt:

- Teilgebiet A2: Bahnhofskopf
- Teilgebiet A3: südlicher Bahnsteigbereich des Bahnhofskopfes
- Teilgebiet B: Abstellung und Betriebsgleise Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt („Betriebsbogen“)
- Teilgebiet C: Logistikfläche und Betriebsgleise in Stuttgart Nord (Innerer und Äußerer Nordbahnhof; mit Unterteilung in Teilgebiet C1 südlich der Gäubahnbrücke und Teilgebiet C2 nördlich der Gäubahnbrücke)
- Teilgebiet D: Gäubahn

Der Rückbau der Eisenbahnbetriebsanlagen im Teilgebiet A3 wurde bereits im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 28.01.2005 zum Planfeststellungsabschnitt 1.1 des Projekts Stuttgart 21 „Talquerung mit neuem Hauptbahnhof“, Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 (Talquerung) genehmigt.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Außerdem ist auch der Rückbau von Gleisflächen im Teilgebiet B (im Bereich der Parkkante) im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 28.01.2005 zum Planfeststellungsabschnitt 1.1 des Projekts Stuttgart 21 „Talquerung mit neuem Hauptbahnhof“, Az.: 59160 Pap-PS 21-PFA 1.1 (Talquerung) genehmigt worden, weil dort die sog. Ausgleichsmaßnahme A 1 hergestellt werden soll.

Für die Planfeststellung des Rückbaus ist die Gesamtfläche in **Planfeststellungsabschnitte (PFA)** unterteilt worden:

- PFA Logistikfläche (Teilbereich von TG C): Antrag wurde am 08.10.2019 gestellt und am 23.06.2022 wurde der 1. Änderungsantrag im Verfahren eingereicht
- PFA Rückbau Abstellung (Teilbereich von TG B): Antrag wurde am 03.12.2020 gestellt und am 24.06.2022 zurückgezogen, da die Rückbauleistungen auf die Landeshauptstadt Stuttgart übergegangen ist
- PFA Rückbau Betriebsgleise (Teilbereiche von TG B und C): wird noch in einem gesonderten Verfahren beantragt
- PFA Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung (EÜ) Wolframstraße mit Teilen des Teilgebietes B: hier vorliegender Antrag

Ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG ist im Hinblick auf die antragsgegenständliche Eisenbahninfrastruktur nicht erforderlich (BVerwG, Urt. v. 05.07.2018 - 3 C 21.16 -, NVwZ 2019, 69).

Umfang des antragsgegenständlichen Planfeststellungsabschnitts Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung (EÜ) Wolframstraße:

Der Bereich der hiermit beantragten Planfeststellung umfasst das gesamte Teilgebiet A2 und erstreckt sich vom Bahnhofskopf bis zur Eisenbahnüberführung Wolframstraße. Zum Rückbau des nördlichen Widerlagers der EÜ Wolframstraße werden in geringem Umfang Gleisanlagen im Teilgebiet B zurückgebaut und Flächen bauzeitlich beansprucht.

Der Rückbau der unmittelbar nördlich der EÜ Wolframstraße anschließenden Betriebsgleise in Richtung Bad Cannstatt und in Richtung Nordbahnhof wird in einem gesonderten Verfahren beantragt.

Der Antrag umfasst auf der antragsgegenständlichen Fläche den vollständigen Rückbau aller Gleisanlagen, Hochbauten, Stützwände sowie sonstigen baulichen und ausrüstungstechnischen Anlagen. Hierzu zählen u.a. auch die Bahnsteiganlagen, Bahnsteigüberdachungen, das Stellwerk Stuttgart Hauptbahnhof, das Werkstattgebäude und die Zugvorheizanlagen. Darüber hinaus ist der Rückbau der EÜ Wolframstraße Gegenstand der Maßnahmen.

Die Kilometrierungsangaben der rückzubauenden Gleise und baulichen Anlagen werden überwiegend auf die Strecke 4800 bezogen.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Für die Schaffung umweltfachlicher Maßnahmenflächen für Mauereidechsen werden auf Teilflächen im Eigentum der LHS in Stuttgart-Münster und -Zuffenhausen Ersatzhabitate angelegt. Aus diesem Grund werden diese Flächen ebenfalls in diesem Antrag berücksichtigt.

Die Flächengrößen betragen (vgl. Unterlagen 6, 12 und 14):

- | | |
|-------------|--|
| ca. 12,5 ha | Rückbaufläche der A2-Fläche und der EÜ Wolframstraße |
| ca. 1,1 ha | auszugleichende Habitatfläche der Mauereidechse |
| ca. 1,1 ha | geplante Maßnahmenflächen in Stuttgart-Münster und -Zuffenhausen, die für Mauereidechsen aufzuwerten sind. |

1.2 Lage des Planfeststellungsabschnitts

Allgemein

Der Planfeststellungsabschnitt Rückbau Teilgebiet A2 liegt in zentraler Lage der Stuttgarter Innenstadt zwischen dem zukünftigen Durchgangsbahnhof Stuttgart Hbf und erstreckt sich durch den Rückbau der EÜ Wolframstraße geringfügig nördlich der Wolframstraße.

Die Fläche ist von Parkanlagen, Gleisanlagen der S-Bahn sowie Wohn-, Industrie- und Kulturbebauungen umgeben.

Eisenbahnbetrieb

Nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 werden die hier antragsgegenständlichen Anlagen nicht mehr benötigt und können zurückgebaut werden.

Auf den benachbarten S-Bahngleisen der Strecke 4801 (von und zur Station Mitternachtstraße) wird weiterhin Eisenbahnbetrieb stattfinden.

Nutzung umweltfachlicher Maßnahmenflächen

Als umweltfachliche Maßnahmenflächen werden Flächen der LHS in Stuttgart-Münster und -Zuffenhausen mit einer Gesamtgröße von ca. 1,1 ha genutzt. Im Sinne des Städtebaus ist vorgesehen den südlichen Teil der antragsgegenständlichen Fläche bis einschließlich der EÜ Wolframstraße dauerhaft von Eidechsen freizuhalten, d.h. nach Rückbau dieser Fläche keine Eidechsen aus anderen Bereichen hierher umzusiedeln. Die Flächen in Stuttgart-Münster und -Zuffenhausen werden daher als dauerhafte Ersatzhabitate angelegt.

Insgesamt ist unter Durchführung der zuvor beschriebenen Maßnahmen eine Bewältigung des Artenschutzkonflikts für die Mauereidechse möglich.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

2.1 Allgemeine Einordnung

Die zur Planfeststellung beantragten Rückbaumaßnahmen werden von einer Planrechtfertigung getragen. Insbesondere dienen diese Rückbaumaßnahmen den fachplanungsrechtlichen Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (§ 1 Abs. 1 AEG). Hierzu gehört insbesondere die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene. Dies kommt auch in Art. 87e Abs. 4 GG zum Ausdruck, wonach der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, u. a. beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahn des Bundes Rechnung getragen wird.

Ein abschließender Katalog der als Planrechtfertigung dienenden Ziele lässt sich daraus freilich nicht ableiten. Dass ein konkretes Vorhaben mit den gesetzlichen Zielsetzungen vereinbar ist, kann vielmehr unter unterschiedlichen Aspekten anzunehmen sein (VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 07.07.2019 -, 5 S 967/08 -, juris Rn. 41). Durch die im Allgemeinen Eisenbahngesetz verankerte Zielvorgabe der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene soll die Rolle des Schienenverkehrs bei der Bewältigung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse und der Entlastung der anderen Verkehrsträger gesichert werden. Insoweit ist zu beachten, dass es sich bei der Schiene auch um ein klimafreundliches Verkehrsmittel handelt.

Um ein hochwertiges Personen- und Güterverkehrsangebot nicht nur zur Verfügung stellen zu können, sondern auch in betriebssicherem Zustand zu unterhalten, sind erhebliche Finanzmittel erforderlich. Vor diesem Hintergrund ergibt sich für die zur Genehmigung beantragten Rückbaumaßnahmen die Planrechtfertigung aus den Gesichtspunkten der wirtschaftlichen Mittelverwendung, der Einsparung unnötiger Kosten und der Verwertung nicht mehr benötigter Infrastruktureinrichtungen. Solche wirtschaftlichen Erwägungen vermögen die Planrechtfertigung von Rückbauvorhaben umso mehr zu tragen, als es sich bei der Vorhabenträgerin kraft Verfassungsrechts um ein in Privatrechtsform geführtes Wirtschaftsunternehmen handelt (Art. 87e Abs. 3, S. 1 GG), dem die Unterhaltung der Schienenwege des Bundes obliegt.

Durch die Rückbaumaßnahmen werden Mittel frei bzw. generiert, um an anderer Stelle die Eisenbahninfrastruktur zu erhalten und das Verkehrsangebot auf der Schiene zu verbessern. Dies wird nachfolgend unter 2.2 näher dargelegt.

Die Planrechtfertigung ist nach diesen Gesichtspunkten begründet, weil die Eisenbahnbetriebsanlagen, deren Rückbau beantragt wird, künftig insgesamt nicht mehr für Eisenbahnbetriebszwecke benötigt werden. Dies wird nachfolgend unter Ziff. 2.3 näher dargelegt.

Schließlich ergibt sich eine Planrechtfertigung auch konzeptionell daraus, dass der beantragte Rückbau der Eisenbahnbetriebsanlagen die städtebaulichen Entwicklungspotenziale der Landeshauptstadt Stuttgart als Flächeneigentümerin unterstützt. Dies wird nachfolgend unter Ziff. 2.4 näher dargelegt.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

2.2 Wirtschaftliche Aspekte

Bei den Materialien, aus denen die zum Rückbau beantragten Eisenbahnbetriebsanlagen bestehen (insbesondere die Schienen, der Gleisschotter und Einrichtungen der eisenbahntechnischen Ausrüstung), handelt es sich um verwertbare Wirtschaftsgüter, welche die Vorhabenträgerin veräußern oder an anderer Stelle unter Einsparung höherer Gestehungskosten wiederverwenden kann. Bereits hierdurch wird ein Beitrag dazu geleistet, dass die Vorhabenträgerin ihre Aufgaben im Rahmen der gesetzlichen Ziele des Allgemeinen Eisenbahngesetzes besser erfüllen kann.

Außerdem müsste die Vorhabenträgerin, wenn die Eisenbahnbetriebsanlagen nicht zurückgebaut würden, diese weiterhin unterhalten und die Verkehrssicherung gewährleisten. Dabei würde es sich um eine unnötige und nach dem vorstehend Gesagten zu vermeidende Aufwendung öffentlicher Mittel handeln.

Schließlich ist die Besonderheit des Bahnprojekts Stuttgart 21 zu berücksichtigen. Dieses ist dadurch gekennzeichnet, dass die Landeshauptstadt Stuttgart frühzeitig durch den Erwerb der Flächen des Gleisvorfelds und angrenzender Bahn-Areale einen Finanzierungsbeitrag zum Projekt Stuttgart 21 geleistet hat. Gegenstand der seinerzeitigen kaufvertraglichen Einigung mit der Landeshauptstadt Stuttgart war auch die Verpflichtung der Vorhabenträgerin, die Eisenbahnbetriebsanlagen in einem bestimmten Umfang zurückzubauen. Diese Verpflichtung hat sich kaufpreiserhöhend ausgewirkt. Unter dem Gesichtspunkt der Planrechtfertigung spielt es aber keine Rolle, ob ein durch den Rückbau zu erzielender Finanzierungsbeitrag erst im Zeitpunkt des Rückbaus (und gleichsam mit diesem) generiert wird oder ob er – wie im vorliegenden Fall – bereits zu einem früheren Zeitpunkt im Hinblick auf die kommenden Rückbaumaßnahmen generiert wurde. In beiden Fällen ist der Rückbau planerisch gerechtfertigt, weil er die Finanzierung der neuen Eisenbahninfrastruktur – deren Errichtung ihrerseits gemäß § 1 Abs. 1 AEG planerisch gerechtfertigt ist – unterstützt. Der VGH Baden-Württemberg hat dies in seinem Urteil vom 21.04.2015 – 1 S 1949/13 gewürdigt.

Insoweit sind das Bahnprojekt Stuttgart 21 und das Städtebauprojekt der Landeshauptstadt Stuttgart zwar rechtlich getrennt, stehen aber nicht beziehungslos nebeneinander, weil die Landeshauptstadt Stuttgart im Hinblick auf ihr Städtebauprojekt einen Finanzierungsbeitrag geleistet hat, der den Rückbau der Eisenbahnbetriebsanlagen des Gleisvorfelds und angrenzender Bahnflächen voraussetzt.

2.3 Planrechtfertigung aus eisenbahntechnischer Sicht

Die zum Rückbau beantragten Eisenbahnbetriebsanlagen werden insgesamt dauerhaft für Eisenbahnbetriebszwecke nicht mehr benötigt. Dieser Gesichtspunkt spielt an sich zwar erst bei der Frage der Freistellung nach § 23 AEG eine Rolle. Allein durch den Rückbau der dort befindlichen Infrastruktureinrichtungen verliert eine Fläche nicht den Status als Betriebsanlage der Eisenbahn. Gleichwohl soll hierauf nachfolgend eingegangen werden:

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Dabei ist zunächst festzuhalten, dass das Gleisvorfeld des heutigen Stuttgarter Kopfbahnhofs bereits deswegen für Eisenbahnbetriebszwecke nicht mehr nutzbar sein wird, weil dessen Rückbau an entscheidenden Stellen bereits bestandskräftig planfestgestellt ist.

So ist der Rückbau der Bahnsteiggleise des heutigen Kopfbahnhofs bereits im Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1.1 bestandskräftig planfestgestellt worden. Der heutige Querbahnsteig stellt ein bauzeitliches Provisorium dar, das nach Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofs wieder zu entfernen ist.

Ebenfalls im PFA 1.1 ist der Rückbau der heutigen Gleise Richtung Bad Cannstatt planfestgestellt. An ihrer Stelle wird die Ausgleichsmaßnahme A1 zur Kompensation der mit dem Bahnprojekt Stuttgart 21 verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft umgesetzt. Aufgrund der bestandskräftig planfestgestellten Verortung der Ausgleichsmaßnahme A1 ist im Übrigen auch der heutige Bereich der Abstellung (Werk Rosenstein) nicht mehr anfahrbar, weil der Rückbau der Gleise im Bereich der Zuführung ebenfalls Gegenstand der Planfeststellung im PFA 1.1 ist. Schließlich ist im PFA 1.5 die Unterbrechung der Einführung der Gäubahn in das Gleisvorfeld des heutigen Kopfbahnhofs im Bereich der Rampe zum Gäubahnviadukt bestandskräftig planfestgestellt.

Der von der Vorhabenträgerin in mehreren Planfeststellungsabschnitten beantragte Rückbau des Gleisvorfelds und der angrenzenden Bahnflächen (C-Fläche) betrifft daher in Wahrheit nur noch einen Torso der heutigen Bahnbetriebsanlagen, der selbständig nicht nutzbar ist. Für eine Nutzung besteht auch kein Bedürfnis, da alle Bahnstrecken, die heute in den Stuttgarter Kopfbahnhof führen, künftig an den neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof angebunden sein werden (BVerwG, Urt. v. 05.07.2018 - 3 C 21.16 -, juris Rn. 32).

Diese Zuläufe weisen keine geringere Kapazität auf als der heutige Zulauf, der in seiner Leistungsfähigkeit durch den „Flaschenhals“ des heutigen Gleisvorfelds begrenzt ist. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass der heutige Kopfbahnhof letztlich nur über drei Zuläufe verfügt (aus Richtung Cannstatt und Feuerbach und über die Gäubahn), während der neue unterirdische Durchgangsbahnhof aus Richtung Cannstatt und Feuerbach, über den Fildertunnel und aus Richtung Ober- und Untertürkheim angefahren werden kann. Der bestehende Kopfbahnhof wird dadurch gleichwertig ersetzt. Die Abstellkapazitäten des Abstellbereichs im „Rosenstein“ werden durch den Abstellbahnhof in Untertürkheim (PFA 1.6b) des Projekts Stuttgart 21 ersetzt (BVerwG, Urt. v. 05.07.2018 - 3 C 21.16 -, juris Rn. 37 f.). Es entsteht daher kein verkehrlich-betriebliches oder kapazitives Defizit, das den Weiterbetrieb auch nur eines Teils der zur Planfeststellung beantragten Eisenbahnbetriebsanlagen angezeigt erscheinen lassen könnte. In diesem Zusammenhang ist auch darauf zu verweisen, dass das Land Baden-Württemberg eine Zeit lang den Plan verfolgt hat, im Bereich des heutigen Kopfbahnhofs eine sogenannte „Ergänzungsstation“ einzurichten, um künftigen kapazitiven Anforderungen an den Bahnknoten Stuttgart besser gerecht werden zu können. Aber abgesehen davon, dass der heutige Anlagenbestand auch zur Errichtung dieser

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

„Ergänzungsstation“ hätte beseitigt werden müssen, weil diese mit Rücksicht auf die städtebaulichen Belange der Landeshauptstadt Stuttgart als in offener Bauweise zu errichtende unterirdische Anlage auf der Ebene -1 geplant war, hat das Land Baden-Württemberg selbst diese Planungen inzwischen aufgegeben, weil es – fachgutachterlich beraten – zu dem zutreffenden Ergebnis gekommen ist, dass infrastrukturelle Verbesserungen insbesondere im Bereich des Nordzulaufs möglich sind (P-Option, T-Spange, Nordkreuz), die einen deutlich besseren verkehrlich-betrieblichen Effekt haben als dies bei der „Ergänzungsstation“ der Fall gewesen wäre. Diese Infrastrukturer-gänzungen betreffen nicht die Betriebsanlagen der Eisenbahn, deren Rückbau beantragt wird. Fasst man dies zusammen, besteht keinerlei Bedarf, die Eisenbahnbetriebsanlagen, deren Rückbau beantragt ist, ganz oder teilweise für Eisenbahnbetriebszwecke vorzuhalten. Auch unter diesem Gesichtspunkt kann die Planrechtfertigung daher nicht verneint werden.

2.4 Planrechtfertigung aus städtebaulicher Sicht

Für die Planrechtfertigung streitet auch der Gesichtspunkt der Förderung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Landeshauptstadt Stuttgart, insbesondere im Hinblick auf den dringend benötigten Wohnungsbau. Durch den beantragten Rückbau der Eisenbahnbetriebsanlagen, entsteht ein erheblicher Zeitvorteil für die städtebauliche Entwicklung, weil die Landeshauptstadt Stuttgart die zum Rückbau von Eisenbahnbetriebsanlagen erforderlichen Einzelgenehmigungen nach der Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG – die nach Lage der Dinge erst nach Inbetriebnahme des neuen unterirdischen Durchgangsbahnhofs in Betracht kommt – nicht einzuholen braucht, sondern sogleich mit ihren Umsetzungsmaßnahmen beginnen kann.

Auch unter diesem Gesichtspunkt ist der Rückbau der Eisenbahnbetriebsanlagen im beantragten Umfang vernünftigerweise geboten. Bei der Landeshauptstadt Stuttgart handelt es sich um ein Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt gemäß § 201a BauGB (vgl. Verordnung der Landesregierung zur Bestimmung der Gebiete mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a des Baugesetzbuchs vom 19.07.2022, GBl. Nr. 25 vom 22.07.2022, S. 376). Damit handelt es bei der Landeshauptstadt Stuttgart um eine Kommune, in der die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Wohnungen zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist. In der Begründung zu der zitierten Verordnung verweist die Landesregierung Baden-Württemberg auf die Datengrundlage dieser Einschätzung (GBl. Nr. 25 vom 22.07.2022, S. 377 ff.).

Mehrere aktuelle Analysen und Studien zur Wohnungssituation in Stuttgart belegen zudem die Wohnungsnot in Stuttgart als ein zentrales Problem der städtischen Entwicklung. Das vorhandene Angebot liegt weit hinter der aktuellen und künftig erwarteten Nachfrage zurück. Das Statistische Amt der Landeshauptstadt Stuttgart hat in einer Studie aus dem Jahr 2022 den Bedarf an Wohnungen bis 2030 statistisch ermittelt („Wohnungsbedarfsanalyse Stuttgart 2023“). Diese ist auf der Website der Landeshauptstadt Stuttgart abrufbar. Vertiefende Erkenntnisse ergeben sich außerdem aus

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

der aktuellen Studie „Wohnungsmarkt Stuttgart 2023“ aus dem Jahr 2023. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat sich in einem Grundsatzbeschluss zur Bodenpolitik (GRDrs. 146/2021) verpflichtet, städtische Areale mit einem Förderanteil von mindestens 70 % zu entwickeln. Weitere 15 % sollen preisgedämpft vermietet werden, so dass der ungebundene Wohnraum auf maximal 15 % beschränkt ist. Diese Auflage gilt auch für die Entwicklung des Rosensteinviertels auf den antragsgegenständlichen Flächen. Die zitierten Datengrundlagen belegen, dass die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum auch in besonderer Weise dringlich ist und dass die rasche Entwicklung des Rosensteinviertels zur Deckung dieses Bedarfs beiträgt. Damit trägt auch die Beschleunigung der städtebaulichen Entwicklung zur Planrechtfertigung des beantragten Rückbauvorhabens bei.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

3 Varianten und Variantenvergleich

3.1 Abschnittsbildung

Die Unterteilung eines Eisenbahnvorhabens in verschiedene Abschnitte zur Durchführung der Planfeststellungsverfahren ist allgemein als zulässig anerkannt. Die Bildung von Planfeststellungsabschnitten dient dazu, die praktische Bewältigung umfangreicher Vorhaben zu ermöglichen (ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) (vgl. u.a. BVerwG, Urt. v. 21.11.2013 - 7 A 28.12; Urt. v. 27.11.2018 - 9 A 8.17 -, juris Rn. 17; Urt. v. 02.07.2020 - 9 A 19.19 -, juris Rn. 64)). Aufgrund der vielfältigen technischen Probleme des Rückbaus, des großen Umfangs an Betroffenheiten und der Vielzahl der unterschiedlichen betroffenen Belange ist von der Abschnittsbildung Gebrauch gemacht worden. Eine Gesamtplanung in einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren wäre kaum überschaubar. Die Abschnittsbildung unterliegt dabei den Anforderungen des Abwägungsgebots. Dabei kann auch die geplante zeitliche Staffelung der Vorhabenrealisierung berücksichtigt werden (*Kment/Pleiner*, DVBl. 2015, 542 ff.).

Die vorliegende Abschnittsbildung ist abwägungsgerecht:

Die Bildung der Planfeststellungsabschnitte für den Rückbau des Gleisvorfelds ergibt sich aus den oben genannten verfahrenstechnischen (praktischen) Gründen, aus bahnbetrieblichen Aspekten und aus Randbedingungen des Projekts Stuttgart 21 und der daraus folgenden städtebaulichen Entwicklung. Zudem soll jeder Rückbauabschnitt baubetrieblich und umweltfachlich unabhängig von den anderen Rückbauabschnitten umsetzbar sein. Darüber hinaus wurden die ggf. voneinander unterschiedlichen Freimachungszeitpunkte und vorgesehenen Nutzungen hinsichtlich der städtebaulichen Planungen, soweit im Rahmen der Planfeststellung möglich, berücksichtigt.

Der Rückbau, der ausschließlich für die Baustellenlogistik des Projekts Stuttgart 21 genutzten Baulogistikflächen im Bereich Stuttgart Nord wurde, aufgrund des speziellen Nutzungscharakters und der ggf. schon vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21 möglichen Nutzungsaufgabe, von den eigentlichen Betriebsgleisen des Stuttgarter Hauptbahnhofs und seiner Zuführungsstrecken separat im Planfeststellungsabschnitt Logistikfläche beantragt. Für diesen Bereich bestehen auch konkrete städtebauliche Planungen, die möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen.

Der Rückbau des für die Abstellung genutzten Teils des Stuttgarter Hauptbahnhofs wurde in einem zweiten Planfeststellungsverfahren beantragt. Die Abstellung bildet eine eigene betriebliche Einheit, die über wenige Gleise ausschließlich aus dem Kopfbahnhof heraus mit Schienenfahrzeugen erreichbar ist. Der Rückbau dieser Verbindungsgleise und eines Teils des heutigen Abstellbahnhofs ist bereits im Zuge des PFA 1.1 des Projekts Stuttgart 21 genehmigt worden. Mit dem Rückbau dieser Gleise verliert der heutige Bereich der Abstellung seine Anbindung an das Schienennetz und kann zurückgebaut werden. Der PFA Rückbau Abstellung wurde gemäß dem oben genannten 5. Änderungsvertrag zurückgezogen, siehe Kapitel 1.1.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Der vorliegende, ursprünglich dritte - nunmehr zweite - Rückbau-Planfeststellungsabschnitt Rückbau Teilgebiet A2 umfasst den oberirdischen Stuttgarter Hauptbahnhof sowie die Eisenbahnüberführung Wolframstraße, deren Rückbau nicht im ersten Rückbau-Planfeststellungsabschnitt beantragt, noch im Zuge des Projekts Stuttgart 21 bereits genehmigt oder mit dem 5. Änderungsvertrag auf die Landeshauptstadt Stuttgart übertragen worden ist. Für die verbleibenden Betriebsgleise in den Teilgebieten B und C wird in einem gesonderten Verfahren der Rückbau beantragt.

Durch die gewählte Abschnittsbildung werden keine Konflikte separiert, die nur einheitlich bewältigt werden könnten. Vielmehr entspricht die Abschnittsbildung sachgerechten Erwägungen. Sie ist auch nicht mit der Gefahr verbunden, dass aufgrund der Abschnittsbildung und der vorgezogenen Umsetzung von Rückbaumaßnahmen im Vergleich zu einer einheitlichen Behandlung des Gesamtprojekts höhere Kosten entstehen oder Maßnahmen durchgeführt werden, die sich später als überflüssig erweisen (vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 27.11.2018 - 9 A 8.17 -, juris, Rn. 17; Urt. v. 02.07.2020 - 9 A 19.19 -, juris, Rn. 64).

Für den Vergleich zu dem hier vorliegenden Antrag auf Rückbau sind folgende Varianten zu betrachten:

- a. Verzicht auf den Rückbau des Gleisvorfeldes
- b. Teilrückbau der Anlagen im Gleisvorfeld

Voraussetzung für beide Varianten wäre, dass es ein Bedarf am Verbleib, ganz oder teilweise, der Anlagen des bestehenden Stuttgart Hauptbahnhofes und dessen Gleisvorfeldes gäbe.

Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof übernimmt nach dessen Fertigstellung die Aufgaben des bestehenden Stuttgarter Kopfbahnhofes vollständig. Daher ist nach dem heutigen Stand kein Bedarf für den Erhalt des Kopfbahnhofes und des zugehörigen Gleisvorfeldes gegeben.

Wenn es zu einem späteren Zeitpunkt ein Bedarf für den Verbleib, ganz oder teilweise, der bestehenden Anlagen des Stuttgarter Hauptbahnhofes und dessen Gleisvorfeldes gäbe, wären, ebenfalls für beide Varianten, folgende Voraussetzungen im Grenzbereich zum Teilgebiet A3 zu beachten. Im Planfeststellungsabschnitt 1.1 zu Stuttgart 21 wurde für das Teilgebiet A3, das unmittelbar an das Teilgebiet A2 anschließt, der Rückbau der dort befindlichen Anlagen beantragt und bewilligt. Dies bedeutet der bestehende Interimsquerbahnsteig und ca. 80 m Bahnsteige der Gleise 1 bis 16 und die überdeckende Bedachung werden zurückgebaut. Gleiches gilt für die Infrastruktur bei der auf einer Länge von ca. 80 m je Bahnsteig Gleise, Anlagen der Oberleitung, Sicherungstechnik etc. zurückgebaut werden.

Wenn das Teilgebiet A2 als Verbindung zwischen A3 und Betriebsgleisen nicht wie vorgesehen zurückgebaut werden, müssten für beide Varianten für die technischen Anlagen Zwischenlösungen gefunden werden, die garantieren, dass von den Anlagenteilen keine Gefahren ausgeht.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Dieser Zustand müsste so lange aufrecht und unterhalten werden, bis ein weitergehender Bedarf geklärt, beantragt und beschlossen worden ist.

In jedem Fall kann der Weiterbetrieb aber nicht von den heutigen Verhältnissen ausgehen, da der Bereich A3 nicht mehr zur Verfügung steht. Aus diesem Grunde muss es auch im Falle einer weitergehenden (Teil-) Nutzung auch zum Rück-, und Neubau der Anlagen auf das Teilgebiet A2 und die daran anschließenden Betriebsgleise kommen. Daher ist auch für die betrachteten Varianten ein vollständiger Rückbau zu beantragen.

3.2 Rückbau und Bauverfahren

Die Vorhabenträgerin hat untersucht, ob es Alternativen zum beantragten Rückbau der Eisenbahnbetriebsanlagen gibt, insbesondere hinsichtlich des Umfangs.

Wie vorstehend zur Planrechtfertigung bereits ausgeführt (Ziff. 2.3) scheidet die „Null-Variante“ allerdings aus, da mit dieser keines der mit den Rückbaumaßnahmen verfolgten Ziele erreicht werden kann. Da die Eisenbahnbetriebsanlagen, deren Rückbau beantragt wird, unter keinem denkbaren Gesichtspunkt weiterhin für Eisenbahnbetriebszwecke benötigt werden, muss sich die Vorhabenträgerin auf diese „Null-Variante“ nicht verweisen lassen.

Auch ein nur teilweiser Rückbau der Eisenbahnbetriebsanlagen kann der Vorhabenträgerin nicht angesonnen werden. Denn für einen Teilerhalt der Eisenbahnbetriebsanlagen müssten auch die Einrichtungen der eisenbahntechnischen Ausrüstung, insbesondere der Leit- und Sicherungstechnik kostenaufwändig aufrechterhalten werden. Im Übrigen ist aufgrund der bereits bestandskräftig planfestgestellten Rückbaumaßnahmen ohnehin das Gleisvorfeld planungsrechtlich vorbelastet und letztlich nur noch ein Torso. Daher ist nicht ersichtlich, weshalb Teile der Eisenbahnbetriebsanlagen weiterhin kostenaufwändig vorgehalten werden sollen, zumal dies auch die städtebauliche Entwicklung maßgeblich behindern würde (dazu unter Ziff. 2.4).

Ein Belassen der Anlagen ohne weitere betriebliche Funktion ist unwirtschaftlich und unverhältnismäßig, da der laufenden Instandhaltung kein Ertrag gegenüberstünde. Ernsthaft in Betracht kommende bautechnische Varianten, mit denen die Ziele der Rückbaumaßnahmen erreicht werden könnten und die mit geringeren Eingriffen verbunden wären, stehen nicht zur Verfügung. Zum Rückbau selbst werden möglichst schonende Bauverfahren gewählt.

3.3 Umsiedlung der Mauereidechsen

Die Alternativlosigkeit zur geplanten Umsiedlung der Mauereidechsen begründet sich wie folgt:

Verminderung der Betroffenheit durch Anpassung des Bauablaufes

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Eine Optimierung des Bauablaufes bildet keine Möglichkeit zur Vermeidung oder Verminderung artenschutzrechtlicher Konflikte bzw. der Verwirklichung von Verbotsvletzungen.

Wesentliche Gründe hierfür sind, dass mit den Baumaßnahmen der Rückbau des Teilgebiets A2 und der EÜ Wolframstraße inklusive Ausbau des vorhandenen Gleisotchers (Schiene, Schwellen, Schotter, Randwege) verbunden ist, so dass eine in-situ Konfliktvermeidung nicht möglich ist.

Festzuhalten bleibt, dass eine Vermeidung oder Verminderung der Eingriffe bzw. artenschutzrechtlicher Konflikte für die Mauereidechse durch eine Anpassung der Bauabläufe nicht möglich ist.

Vergrämung der Mauereidechsen in angrenzende Flächen

Die Prüfung von Möglichkeiten, die Tiere vom Vorhabenbereich aus in umgebende unbesiedelte Habitatflächen zu vergrämen, hat ergeben, dass auch diese Option der Konfliktbewältigung für die Mauereidechsen nicht gegeben ist.

Neben der Tatsache, dass angrenzend an das Teilgebiet A2 und die EÜ Wolframstraße ausschließlich intensiv genutzte Park-, Siedlungs-, Gewerbe- und Industrieflächen sowie Bahnanlagen vorkommen und diese in den geeigneten Bereichen bereits, teilweise in hohen Dichten, durch Mauereidechsen besiedelt sind, ist die Wirksamkeit von Vergrämungsmaßnahmen fachlich umstritten (HARTMANN & SCHULTE 2017).

Aufgrund der unzureichenden Prognosesicherheit hinsichtlich der Wirksamkeit von Vergrämungen und der fehlenden Ausweichflächen wird in einer Vergrämung keine Option gesehen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu vermeiden.

Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass der PFA RB Teilgebiet A2 + EÜ Wolframstraße unmittelbar an den das weitere Gleisvorfeld angrenzt und eine Vergrämung der Mauereidechsen in diese Bereiche, sofern dies gelingen würde, die Konflikte nur verlagern würde.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

4.1 Verkehrsanlagen

4.1.1 Allgemeines

Folgende Anlagen befinden sich innerhalb der Planfeststellungsgrenze, siehe Unterlage 3 (Lageplan) und Unterlage 4 (Bauwerksverzeichnis):

- Bahnsteige inkl. Bahnsteigdächer
- Schienen, Schwellen, Schotter
- Weichen
- Oberleitungsanlage inkl. Maste
- Elektrische Energieanlagen
- Leit- und Sicherungstechnik
- Telekommunikationsanlagen
- Konstruktive Bauwerke wie Brücken, Stützbauwerke, etc.
- Zentralstellwerk und Werkstattgebäude
- Prellböcke
- Randwege
- Kabelkanäle
- Leitungen
- verschiedene befestigte Flächen
- Sonstige Anlagen wie z.B. Zugvorheizanlagen, Weichenheizungsanlagen und Funkmaste

4.1.2 Oberbau und Dienstwege

Im planfestzustellenden Teilgebiet A2 befinden sich die Bahnsteiggleise 1 bis 16 sowie weitere Gleise, beispielsweise das Stumpfgleis 49 zur Abstellung von Lokomotiven.

Die Betriebsgleise bestehen aus den Streckengleisen in Richtung Stuttgart-Feuerbach, Stuttgart-Vaihingen über Stuttgart West und in Richtung Bad Cannstatt. Voraussetzung für den Rückbau der EÜ Wolframstraße ist ein Rückbau der unmittelbar nördlich an die EÜ angrenzenden ersten Abschnitte der Betriebsgleise.

Die Schienen sind nahezu ausschließlich auf Holz und Betonschwellen im Schotterbett verlegt. Die Randwege sowie die Bereiche zwischen den Gleisen sind mit einem verdichteten Schotteroberbau ausgeführt.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Im Bereich der Bahnsteige sind einige wenige Dienstwege für das Betriebspersonal angelegt.

4.2 Ingenieurbauwerke (Brücken, Stützwände, Tunnel)

Im Planfeststellungsabschnitt sind Ingenieurbauwerke vorhanden, welche in der Unterlage 3 (Lageplan) ersichtlich sind.

Zu den wesentlichen Ingenieurbauwerken im Teilgebiet A2 gehören die ehemalige Expressgutabfertigungshalle (BW-Nr. 3.188) mit den genieteten Stahlkonstruktionen der Gleisbrücken für die Gleise 16 und 17. Daran anschließend befindet sich der Expressguttunnel (BW-Nr. 3.177) mit ehemaligen Zugängen zu den Gepäckbahnsteigen. Weiterhin befindet sich im Teilgebiet A2 die Befehlsstelle (BW-Nr. 3.189) mit unterirdischen Büro- und Versorgungsräumen (BW-Nr. 3.192) und ein begehbare Kabelkanal (BW-Nr. 3.176), der am Stellwerk Stuttgart Hbf beginnend das Gleisvorfeld unterirdisch kreuzt. Den nördlichen Abschluss des Teilgebiets A2 bilden die Eisenbahnüberführungen der Wolframstraße (BW-Nr. 3.133) als massive Bogenbrücken.

Bei der EÜ Wolframstraße (BW-Nr. 3.133) handelt es sich um acht Eisenbahnüberführungen mit Bauwerksbreiten zwischen 4,20 m und 22,70 m. Die Gesamtbreite des Bauwerks beträgt ca. 115 m. Die Bauwerke sind als Bogenbrücken aus Stahlbeton ausgebildet. Die Spannweite variiert zwischen 19,10 m und 27,50 m. Der Bogenstich variiert aufgrund des Fahrbahngefälles der Straße zwischen 4,80 m und 6,30 m. Die Wolframstraße stellt eine wichtige Querverbindung für LKW, PKW, Fußgänger und Radfahrer dar.

Im Teilgebiet B befinden sich mehrere Stützbauwerke welche in ihrer Längsentwicklung unterschiedliche Höhenlagen der Gleise ermöglichen. Für den Rückbau der EÜ Wolframstraße muss der jeweils niedrige Beginn dieser Bauwerke im Baugrubenbereich der EÜ Wolframstraße auf wenigen Metern rückgebaut werden.

Im gesamten Planfeststellungsabschnitt befinden sich darüber hinaus mit der Stützwand an der Straße Am Schlossgarten (ehemals Cannstatter Straße) (BW-Nr. 3.101) sowie gegenüber der Athener Straße zwei größere Stützbauwerke (BW-Nr. 3.190 und 3.191) zur Sicherung von Geländesprüngen zwischen Gleisen und Umgebungsgelände. Die Bauwerke 3.101 und 3.190 sind als Schwergewichtswände ausgeführt, das Bauwerk 3.190 wurde als Trogbauwerk im Bereich der S-Bahn Rampe ausgebildet, die nördliche Trogwand wurde bereits zurückgebaut. Anhand von Betonabplatzungen und dem ungefähren Baujahr in der Frühzeit des Stahlbetons kann davon ausgegangen werden, dass die Schwergewichtswände schwach bewehrt oder unbewehrt ausgeführt wurden. Zu Einbindetiefen und Bauteildicken der Schwergewichtswände liegen i.d.R. keine Angaben vor.

Die beigefügten Pläne der Ingenieurbauwerke sind Anlage 7.2 zu entnehmen.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

4.3 Hochbauten

Im Planfeststellungsabschnitt sind Hochbauten vorhanden, welche in Unterlage 3 (Lageplan) ersichtlich sind.

Wesentliche Gebäude und Gebäudeteile sind die Bahnsteigdächer (BW-Nr. 3.201), Bahnsteigdachverlängerungen (BW-Nr. 3.202), ein Werkstattgebäude (BW-Nr. 3.203) sowie das Zentralstellwerk (BW-Nr. 3.204), die sich bis auf die ursprünglichen Bahnsteigdächer ausnahmslos im Teilgebiet A2 befinden. Ein kleiner Teil der Bahnsteigdächer befindet sich im angrenzenden Teilgebiet A3 und der dortige Rückbau ist bereits genehmigt, vgl. auch Kapitel 1.1.

4.4 Oberleitung/Bahnstrom

Die Gleise sind elektrisch überspannt. Der ursprüngliche Zustand der Oberleitungsanlagen wurde im Zuge des Projekts Stuttgart 21 verändert.

Die Oberleitungsanlage ist mit Ebs-Kettenwerks oberleitungen bzw. deren Vorgängervarianten ausgerüstet. Überwiegend kommen Einzelausleger zum Einsatz.

Die Bestands oberleitung entspricht den Regelbauarten Re100 mit großer Systemhöhe bis 1,80 m sowie der Re160 auf den Streckenzuläufen. Die Oberleitungsmaste sind als Flach-, Winkel- oder Stahlprofilmaste ausgeführt und auf Ortbetonfundamenten gegründet.

4.5 Elektrische Energieanlagen

Im Planfeststellungsabschnitt sind einzelne Gleisfeldbeleuchtungen zwischen den Gleisen angeordnet.

Die Beleuchtungsanlage besteht aus Masten, Schaltgeräten, Kabeln und Leuchten.

Im Planungsbereich sind elektrische Weichenheizungsanlagen und elektrische Zugvorheizungen im Einsatz.

Die Energieversorgung 50 Hz erfolgt über 50 Hz-Trafostationen, Schaltanlagen, Energiekabel und Verteiler.

4.6 Leit- und Sicherungstechnik

Der Bahnhof Stuttgart Hauptbahnhof wird durch ein Relaisstellwerk der Bauform SpDr L60 gesteuert.

Der Zugverkehr im Bahnhof Stuttgart Hauptbahnhof wird durch H/V-Signale signalisiert, die mit dem Zugsicherungssystem PZB ausgerüstet sind.

Als Gleisfreimeldung kommt weitgehend Achszähltechnik zum Einsatz.

4.7 Umweltfachliche Maßnahmenflächen

4.7.1 Stuttgart-Münster

Die Gesamtgröße der Flurstücke am Altenberg in Stuttgart-Münster beträgt ca. 8.500 m².

Bei den Maßnahmenflächen handelt es sich um einen südexponierten, voll besonnten Rebhang. Auf der östlichen Flächenhälfte (Flst. 939-940) ist aktuell noch in Direktzugbewirtschaftung und mit Reben bestockt. Das flächenmäßig etwas größere Flurstück 941 ist analog zu den Flächen im Dachsrain seit 2019 beräumt und aktuell als offene Wiesenfläche anzusprechen. Die bestehende Rebnutzung ist mit einer Nutzung als Ersatzhabitatfläche nur bedingt kombinierbar und wird entsprechend aufgegeben.

Bezüglich einer Vorbesiedlung und der Anrechenbarkeit gelten hier ebenfalls die bei der Fläche im Dachsrain getätigten Aussagen. Die Flächen sind vollumfänglich als Maßnahmenfläche geeignet und anrechenbar.

4.7.2 Stuttgart-Zuffenhausen

Die Gesamtgröße der Flurstücke im Dachsrain in Stuttgart-Zuffenhausen beträgt ca. 2.100 m².

Bei den westexponierten Hangflächen handelt es sich um aus der Nutzung genommene und bereinigte Rebflächen. Bei Flst. 380 handelt es sich um eine aus Betonelementen bestehende Treppe/Wasserstaffel. Die nördlich und südlich an die Flächen angrenzenden Rebflächen sind intensive Direktzugflächen. Die Auswertung älterer Luftbilder auf dem Kartendienst der Landeshauptstadt Stuttgart zeigt bis zum Jahr 2019 eine vergleichbare Nutzung auf den hier gegenständlichen Flurstücken.

Aktuell handelt es sich um struktur- und deckungslose Wiesenflächen, die für Reptilien aufgrund der Strukturarmut nur sehr eingeschränkte Attraktivität aufweisen. Eine Besiedlung geeigneter Flächen in der Umgebung (z.B. Gärten und Gehölzsäume) ist wahrscheinlich, so dass einzelne vagabundierende Mauereidechsen auch auf der Fläche vorkommen können. Gleichwohl ist diese nicht als habitatmindernd einzuschätzen, so dass die Fläche im vollen Umfang und ohne Abschläge als Maßnahmenfläche angerechnet wird.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

5 Beschreibung des geplanten Zustandes

5.1 Allgemeine Übersicht des Rückbaumfangs

Teilgebiet A2 einschließlich EÜ Wolframstraße:

- Bahnsteige inkl. Bahnsteigdächer
- Schienen, Schwellen, Schotter
- Weichen
- Oberleitungsanlage inkl. Maste und Fundamente
- Elektrische Energieanlagen
- Leit- und Sicherungstechnik
- Telekommunikationsanlagen, sofern nicht dinglich zu sichern
- Konstruktive Bauwerke wie EÜ Wolframstraße, Stützbauwerke, et.
- Prellböcke
- Randwege
- Kabelkanäle
- Leitungen
- verschiedene befestigte Flächen
- Sonstige Anlagen wie z.B. Zugvorheizanlagen, Weichenheizungsanlagen und Funkanlagen

Anteiliges Teilgebiet B nördlich der EÜ Wolframstraße:

- Schienen samt Schwellen und unterliegenden Schotter
- Oberleitungsanlage inkl. Maste und Fundamente
- Maste der elektrischen Energieanlagen und Fundamente
- Signalmaste der Leit- und Sicherungstechnik und Fundamente

5.2 Gleisbereich

5.2.1 Oberbau und Dienstwege

Teilgebiete A2 und anteilig im Teilgebiet B nördlich EÜ Wolframstraße: Der künftige Zustand sieht im Gleisbereich eine freigeräumte Fläche in Höhe der Oberkante Frostschuttschicht (OK FSS) vor. Es werden alle Gleisanlagen rückgebaut. Der Rückbau umfasst die Schienen, Weichen, die zugehörigen Schwellen, die zu den Gleisen gehörenden Prellböcke sowie den Schotter. Zusammen mit dem Rückbau des Schotters

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

werden auch die Rand- und Dienstwege sowie Kabelkanäle zwischen den Gleisen entfernt.

Die Dienstwege und Gleisüberwege werden beim Rückbau des Oberbaus vollständig rückgebaut.

5.2.2 Kabelkanäle

Die Kabelkanäle im Planungsbereich werden im Zuge des Gleisrückbaus sukzessive rückgebaut, sofern keine betriebsnotwendigen Kabelanlagen in ihnen verbleiben müssen. Diese Kabelkanäle werden nicht zurückgebaut.

5.2.3 Leitungen

Bahneigene Leitungen in Teilgebieten A2 und anteilig B nördlich der EÜ Wolframstraße:

Die oberflächennahen DB-eigenen Leitungen werden stromlos gestellt und rückgebaut, sofern es sich nicht um betriebsnotwendige, erdverlegte Leitungen handelt, die erhalten bleiben müssen. Letztere werden nicht rückgebaut.

Tiefer liegende DB-eigene Leitungen sowie Kanäle werden abgeklemmt und verschlossen bzw. verfüllt und verpresst.

Leitungen Dritter in Teilgebieten A2 und anteilig B nördlich der EÜ Wolframstraße:

Die querende Leitungen Dritter (siehe Kapitel 10.2) werden bauzeitlich – soweit erforderlich – gesichert. Um- oder Rückbauten sind nicht vorgesehen.

5.2.4 Befestigte Flächen

Bahneigene befestigte Flächen aus Asphalt und Beton werden zurückgebaut.

5.3 Hochbauten

Alle Gebäude und baulichen Anlagen werden rückgebaut. Je nach örtlicher Situation erfolgt der Rückbau vollständig oder bis zu 2 m unter Geländeoberkante. Kellerräume werden je nach Tiefe rückgebaut oder nach Rückbau der Decken verfüllt.

5.4 Konstruktiver Ingenieurbau

Beantragt wird der Rückbau aller Ingenieurbauwerke. Die Baugruben der abgebrochenen Kellerräume und Gründungen werden bis zur ursprünglichen Geländeoberkante wieder aufgefüllt, bei Stützbauwerken ist eine ca. 45°-Böschung (ohne Berme) zwischen dem unteren und dem oberen Geländeniveau vorgesehen. Unterirdische Bauwerke werden je nach Tiefenlage rückgebaut oder verfüllt oder verpresst.

Bei der EÜ Wolframstraße kann der Aushub im Hinterfüllbereich der Teil-Bauwerke unabhängig vom Verkehr der Wolframstraße erfolgen. Für den Rückbau der Bogenbrücken muss die Straße komplett gesperrt werden. Der Rückbau erfolgt mit

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Hydraulikbaggern mit Hydraulikhammer oder Abbruchzangen. Der Rückbau der Kämpfer gemäß GKV kann parallel zum Verkehr der Wolframstraße erfolgen.

5.5 Oberleitung / Bahnstrom

Die Oberleitungsanlage (OLA) wird inkl. der Anlagen zur Ortssteuerung, der Mastfundamente und der erdverlegten, oberflächennahen Kabel komplett zurückgebaut.

An der außerhalb des Planfeststellungsabschnitts liegenden Oberleitungsanlage finden minimal notwendige Anpassungen statt.

5.6 Elektrische Energieanlagen

Die Energieversorgungsanlagen (EEA), die Gleisfeldbeleuchtungsanlage, die elektrischen Weichenheizungsanlagen (EWHA) und die elektrischen Zugvorheizanlagen (EZVA) werden zurückgebaut.

Die Kabelanlagen der elektrischen Energieanlagen - bestehend aus Kabeltrögen, Schächten und Rohren - werden ebenfalls zurückgebaut. Die erdverlegten Zuleitungskabel werden an der Planfeststellungsgrenze geschnitten und verkappt.

5.7 Leit- und Sicherungstechnik

Die Innen- und Außenanlagen der Leit- und Sicherungstechnik (LST) werden vollständig rückgebaut. Bei den betroffenen Nachbarstellwerken finden - soweit erforderlich - technische Anpassungsmaßnahmen statt.

Die Kabelanlagen - bestehend aus Kabeltrögen, Schächten und Rohren - werden rückgebaut. Die darin vorhandenen Signalkabel sowie die erdverlegten Stickleitungen werden am nächsten Kabelschrank der Außenanlage abgeklemmt und an der Planfeststellungsgrenze geschnitten und verkappt.

5.8 Telekommunikationsanlagen

Im Gleisvorfeld befinden sich eisenbahnbetriebsnotwendige Telekommunikationsanlagen (TK), die auch über die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 hinaus betriebsnotwendig sind. Diese Kabel und Anlagen werden bauzeitlich gesichert und verbleiben nach erfolgtem Rückbau im Bereich des heutigen Gleisvorfeldes.

Im Teilgebiet A2 werden nicht mehr benötigte, oberflächennahe bahneigene TK-Kabel rückgebaut.

5.9 Umweltfachliche Maßnahmenflächen

Im Kapitel 9.3 werden die Auswirkungen des Vorhabens schutzgutbezogen dargestellt.

Für das Vorhaben wurden ein UVP-Bericht (Unterlage 11), ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlage 12) und ein Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 14) angefertigt.

Vorhaben:

Unterlage 1

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Der geplante Zustand der umweltfachlichen Maßnahmenflächen in Stuttgart-Münster und Stuttgart-Zuffenhausen ist in Unterlage 12 und Unterlage 14 beschrieben.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

6 Tangierende Planungen

Das Rückbauprojekt ist ein Nachfolgeprojekt des Projekts Stuttgart 21. Die nicht mehr erforderlichen Anlagen im Gleisvorfeld des heutigen, oberirdischen Stuttgarter Hauptbahnhofs sind nach Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofs entbehrlich und sollen zurückgebaut werden.

Der Rückbau auf den benachbarten, an die im gegenständlichen Verfahren des PFA Rückbau Teilgebiet A2 und EÜ Wolframstraße angrenzenden Flächen ist teilweise bereits in PFA 1.1 und PFA 1.5 genehmigt

Wechselwirkungen mit den Baumaßnahmen des Projekts Stuttgart 21 sind nur vereinzelt zu erwarten, da der Rückbau der Gleisanlagen des Stuttgarter Hauptbahnhofs im Wesentlichen nach Inbetriebnahme (IBN) des neuen Durchgangsbahnhofs stattfinden kann. Zu diesem Zeitpunkt sind die wesentlichen Erstellungsmaßnahmen des Projekts Stuttgart 21 abgeschlossen. Eine umfangreichere Wechselwirkung kann in Teilgebiet A2 auftreten, wenn nach IBN S21 ein eingleisiger S-Bahntunnel mit Rettungsbauwerk östlich des neuen, zweigleisigen S-Bahntunnels auf Höhe des Karoline-Kaulla-Wegs gebaut werden sollte. Bisher liegt nur eine Machbarkeitsstudie aus dem Projekt S21 ohne belastbaren Realisierungszeitraum vor, doch ist für den Fall der Realisierung mit einer ca. 240 m langen Baugrube, BE-Flächen und Baustraßen zu rechnen.

Im Hinblick auf die in Kap. 3.1 beschriebene Abschnittsbildung wurden die Rückbauflächen so gewählt, dass die Rückbau-PFA unabhängig voneinander realisiert werden können. Auf diese Weise werden Wechselwirkungen reduziert. Eine Wechselwirkung kann sich mit dem benachbarten Planfeststellungsabschnitt *Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf* Betriebsgleise ergeben, ist jedoch lediglich bei den Baustraßen und BE-Flächen denkbar. Die Baustraßen zum Rückbau des nördlichen Widerlagers der EÜ Wolframstraße könnten ggf. auch für einen Teilrückbau der Betriebsgleise genutzt werden.

Die für das Projekt Stuttgart 21 angelegte Verlängerung der Baustraße entlang der Athener Straße wird zum Rückbau des Teilgebietes A2 genutzt.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

7 Temporär zu errichtende Anlagen

Für Baustraßen und Baustelleneinrichtungen inkl. Baucontainern sowie für die Zwischenlagerung von Rückbaumaterialien in Haufwerken und in Abfallcontainern sind temporäre Flächen vorgesehen.

Mehrere Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) im Planfeststellungsabschnitt ermöglichen die Ver- und Entsorgung der Baustelle, siehe Unterlage 9.

Südlich der Wolframstraße (Teilgebiet A2) befindet sich eine geplante BE-Fläche am Südende der Straße Am Schlossgarten (ehemals Cannstatter Straße) (BW-Nr. 3.015). Die Fläche ist bereits befestigt und wird im Projekt Stuttgart 21 als BE-Flächen genutzt. Darüber hinaus wird auf Höhe der Osloer Straße 5 an der Athener Straße eine kleinere BE-Fläche (BW-Nr. 3.018) mit ca. 250 m² zur kurzfristigen Zwischenlagerung und zum Umschlag sehr geringer Mengen genutzt.

Nördlich der EÜ Wolframstraße wird in der Fahrtrichtung Ost-West bauzeitlich bei der in der Verkehrsführung angepassten Wolframstraße eine Baustraße angeschlossen. Für die Herstellung des S-Bahn-Tunnels westlich der EÜ Wolframstraße wurden Umfahrungsschleifen angelegt. Vom Hochpunkt der nördlichen Umfahrungsschleife wird eine einstreifige, temporäre Baustraße mit ca. 10 % Steigung mit einer hydraulisch gebundenen Tragschicht angelegt. Diese teilt sich nach dem Erreichen der Höhenlage des Gleisvorfeldes in zwei Fahrstreifen auf, sodass ein Fahrstreifen der Zuführung und der andere Fahrstreifen der Abfuhr von Fahrzeugen und Material dient. Für den einstreifigen Abschnitt wird Regelung der Fahrtenfolge mittels einer temporär zur errichtenden Lichtsignalanlage geregelt. Die Zufahrt zur Baustraße und der Anschluss an das öffentliche Straßennetz wird mittels einer Schranke reguliert.

Alle Baustraßen und BE-Flächen sind der Unterlage 9 zu entnehmen.

8 Baudurchführung

8.1 Bauverfahren – nur zur Information –

Das Bauverfahren ist hier nur nachrichtlich dargestellt. Die finalen Abstimmungen und Festlegungen erfolgen im Zuge der Ausführungsplanung.

Zunächst werden die umweltfachlichen Maßnahmenflächen außerhalb des Baufeldes aufgewertet. Nach Erreichen der Habitatreife werden die Mauereidechsen in die Maßnahmenflächen in Stuttgart-Zuffenhausen und -Münster umgesiedelt, bevor mit dem Rückbau begonnen werden kann. Nähere Ausführungen sind Kapitel 9 zu entnehmen.

Die Rückbauarbeiten sind in folgender Reihenfolge geplant:

- Rückbau der oberirdischen eisenbahntechnischen Ausrüstungen (Oberleitung, Signale, Funkmaste, Beleuchtungsmaste, jeweils ohne Fundamente. Diese Maßnahmen sind unabhängig vom Stand der Umsiedlung der Mauer- und Zau-neidechsen und erfolgen mittels Zweibegebaggern,
- Rückbau der Schienen und Schwellen, des Schotters und der Randwege
- Rückbau der Gebäude und baulichen Anlagen in Teilgebiet A2.
- Rückbau der Fundamente und der DB-eigenen Leitungen je nach tatsächlicher Tiefenlage; unterhalb der geplanten Rückbautiefe Verfüllen von Kellern und Verpressen oder Abklemmen von Leitungen

Die Hochbauten und Ingenieurbauwerke werden im konventionellen Abbruch mittels Hydraulikbagger mit Abbruchzange sowie durch Schneiden, Trennen und Stemmen zurückgebaut.

Die Gründungen und Flächenbefestigungen werden mittels Hydraulikbagger mit Meißelauflaufsatz entfernt.

Als Bauverfahren zum Rückbau der Gleise kommen konventionelle Verfahren zur Anwendung: Die Schienenprofile werden mit einem Schweißbrenner geschnitten. Anschließend werden die Schienen mit Zweibegebaggern zurückgebaut und seitlich oder rückwärtig auf Bahnwagen oder Lkw verladen. Die Schienen und Schwellen werden vorzugsweise jochweise ausgebaut und abtransportiert.

Der Abtransport aller Rückbaumassen erfolgt mit Lkw über die angrenzenden, öffentlichen Straßen sowie je nach Verfügbarkeit von Gleisen und Gleisanschlüssen mit Bahnwagen über die Schiene.

8.2 Baustelleneinrichtung und -erschließung

Die Erschließung der Baustelle für Straßenfahrzeuge erfolgt über die Zufahrten von der Wolframstraße und Cannstatter Straße sowie über die Athener Straße. Die Lage der Zufahrten kann der Unterlage 9 entnommen werden.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Die Eingleisung der Zweiwegebagger ist über temporär zu errichtende Gleisau Bohrungen möglich.

Aufgrund der unzureichenden Schienenanbindung nach Inbetriebnahme von S21 und geplanter, nachlaufender Erweiterungen werden Abtransporte überwiegend auf der Straße durchgeführt und - sofern möglich und wirtschaftlich - Teilmengen auch auf der Schiene abtransportiert.

Zur Vermeidung von Straßenverschmutzungen sind nachhaltige und geeignete Maßnahmen (z. B. Reifenwaschanlagen auf den BE-Flächen bzw. an den Baustraßen, inkl. ausreichender Ausrollflächen) vorgesehen.

8.3 Bauzeit

Die Bauzeit des Rückbaus dieses Planfeststellungsabschnitts hängt maßgebend von der Umsiedlung der Eidechsen und der Verfügbarkeit, Herrichtung und Habitatreife von geeigneten Flächen für die Umsiedlung ab. Deshalb kann eine Gesamtbauzeit derzeit nicht angegeben werden. Sie beträgt nach jetzigem Kenntnisstand einige Jahre.

Nähere Ausführungen zur Umsiedlung der Eidechsen sind Kapitel 9 zu entnehmen.

Beschränkung der täglichen Arbeitszeit:

Entsprechend den Maßnahmenvorschlägen der Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung in Unterlage 15 ist in Arbeitsbereichen mit unmittelbar angrenzenden Wohn- und Bürogebäuden eine Bauzeitenbeschränkung notwendig. Hier wird die Arbeitszeit für den Rückbau tagsüber auf maximal 8 Stunden beschränkt. Dies betrifft den nordwestlichen Bereich sowie die an die Neubauten des Europaviertels angrenzenden Teile des Bahnsteigbereichs und Weichenvorfelds im Teilgebiet A2.

Für alle anderen Arbeiten sind keine Beschränkungen erforderlich, sofern diese tagsüber stattfinden.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes

9.1 Betroffenes Fachrecht

Bei einem Vorhaben können bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren entstehen. An baubedingten Wirkungen können vor allem Immissionen wie Lärm, Erschütterungen, Abgase und Staub aus Bautätigkeiten auftreten. Diese baubedingten Wirkungen sind vorübergehend. Daneben gehört die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen zur Baustelleneinrichtung bzw. für Baustraßen dazu. An anlagebedingten Wirkungen sind beispielsweise dauerhafte Flächeninanspruchnahmen und Versiegelungen zu nennen. Die maßgeblichen betriebsbedingten Wirkungen sind die Wirkungen aus der zukünftigen Nutzung des Vorhabensbereichs. Da es sich bei dem Vorhaben PFA RB A2 und EÜ Wolframstraße ausschließlich um ein Rückbauprojekt handelt, treten keine betriebsbedingten Wirkungen auf.

In Kapitel 9.2 werden die Auswirkungen des Vorhabens schutzgutbezogen dargestellt. Für das Vorhaben wurden ein UVP-Bericht, ein Landschaftspflegerischer Begleitplan und ein Fachbeitrag Artenschutz angefertigt.

9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung

Zum Schutz der unterschiedlichen Schutzgüter sind verschiedene Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vorgesehen, die im Folgenden beschrieben werden. Ausführliche Maßnahmenbeschreibungen zum Schutzgut Tiere, Pflanzen und Biotope sind der Unterlage 12.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan zu entnehmen. Allgemeine Maßnahmenbeschreibungen zu den Schutzgütern Boden, Wasser sowie Klima, Luft sind ebenfalls in Unterlage 12.1 ersichtlich.

9.2.1 Allgemein

Schutzgut Mensch:

Schallschutz:

- Beschränkung der durchschnittlichen Betriebsdauer der Baumaschinen in den Phasen 2 und 4 auf maximal 8 Stunden am Tag
- Verwendung von geräuscharmen Baumaschinen und Bauverfahren
- Baustellen sind zur vollständigen Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots zu planen, einzurichten und zu betreiben
- Von dem bauausführenden Bauunternehmen ist eine Abstimmung zur Größe und Funktion der jeweiligen Geräte auf die zu leistenden Arbeiten in den Antragsunterlagen darzulegen
- Umfassende Information der Anwohner über Art und Umfang der Bautätigkeiten
- Benennung einer Ansprechstelle, an die sich die Anwohner / Mitarbeiter von gewerblich genutzten Anwesen mit Überschreitungen wenden können

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

- Nachweis der tatsächlich aufgetretenen Schallimmissionen durch Messungen sowie deren Beurteilung, verbindlicher Weise im Beschwerdefall

Erschütterung:

- Umfassende Informationsweitergabe über Baumaßnahme, Dauer, etc. an Anwohner/Mitarbeiter gewerblicher Einheiten
- Aufklärung über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen infolge der Baumaßnahme
- Benennung einer Ansprechstelle, an die sich die Anwohner/Mitarbeiter wenden können
- Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen (Pausen, Einhaltung der Ruhezeiten, etc.)
- Informationen über die Erschütterungswirkung auf das Gebäude
- Nachweis der tatsächlich auftretenden Erschütterungen durch Messungen sowie deren Beurteilung, verbindlicher Weise im Beschwerdefall

Licht:

Vermeidung von Lichtimmissionen in Richtung der umliegenden Nutzungen während der Bauphase durch entsprechend angeordnete Beleuchtung

Menschliche Gesundheit:

- Durch positive Analyse auf Asbest bei Erstbekundung diverser Gebäude, Anlagen und Materialien müssen Spezialfirmen für deren Rückbau beauftragt werden, und es dürfen nur zugelassene Verfahren für den Rückbau asbesthaltiger Materialien eingesetzt werden.

Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter:

Die Arbeiten im Umfeld der nach § 2 DSchG geschützten Denkmale müssen in enger Abstimmung mit der zuständigen Behörde (Landesamt für Denkmalpflege Stuttgart) durchgeführt werden. Hierzu gehört besondere Sorgfalt bei Erdarbeiten aufgrund des historisch geprägten Raumes, um vor allem hinsichtlich der Bodendenkmale frühzeitig Objekte zu erkennen und zu bewahren. Des Weiteren sind insbesondere starke Erschütterungen und Grundwasserabsenkungen zu vermeiden. Die Baustelleneinrichtungsflächen sollten möglichst kleinflächig gehalten werden, um eine potenzielle Belastung zu verringern. Beim Auffinden von Bodendenkmalen müssen die baulichen Tätigkeiten eingestellt und das weitere Vorgehen mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde abgestimmt werden. Im Kapitel 10.9 werden die Belange des Denkmalschutzes beschrieben.

Schutzgut Boden/ Wasser:

siehe Unterlage 12.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 5.1

Schutzgut Klima/ Luft:

siehe Unterlage 12.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 5.1

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

9.2.2 V1: Bauzeitenbeschränkung für die Baufeldfreimachung (Mauereidechsen) und Eingriffe in potenzielle Lebensstätten (Vögel, Fledermäuse)

Im Rahmen der Baufeldfreimachung des Vorhabenbereichs kommt es zu Eingriffen in Lebensstätten von Mauereidechsen und im Zuge von Gehölz- und Bauwerksentnahmen zu Eingriffen in (potenzielle) Lebensstätten von Vögeln und Fledermäusen. Um eine Tötung von Individuen bzw. eine Schädigung von Entwicklungsformen der betroffenen Arten zu vermeiden, wird die Baufeldfreimachung bzw. im Falle der Vögel und Fledermäuse Eingriffe in Gehölze und Bauwerke zeitlich beschränkt (weitere Ausführungen zur Vermeidungsmaßnahme V1: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 5.1.1).

9.2.3 V2: Abfang und Umsiedlung der betroffenen Mauereidechsen

Zur Vermeidung von Tötungen bzw. Schädigungen sind die vom Vorhaben betroffenen Mauereidechsen vor Baubeginn aus dem Vorhabenbereich abzufangen und umzusiedeln. Der Fang und die Umsiedlung der Mauereidechsen kann nur während der Aktivitätsphase der Tiere durchgeführt werden. Die Umsiedlung beinhaltet das Abfangen der Tiere aus dem Vorhabenbereich und das Verbringen dieser in das Ersatzhabitat (weitere Ausführungen zur Vermeidungsmaßnahme V2: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap 5.1.2).

9.2.4 V3: Absichern der freigelegenen Fläche vor Neubesiedlung durch Stellen von Zäunen

Um ein Einwandern von weiteren Eidechsen aus den weiterhin besiedelten angrenzenden Kontaktlebensräumen auf den freigelegenen und im Rückbau befindlichen Vorhabenbereich zu unterbinden, ist dieser durch geeignete Maßnahmen vor einer Neubesiedlung zu schützen (weitere Ausführungen zur Vermeidungsmaßnahme V3: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 5.1.3).

9.2.5 V4: Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ)

Die umweltfachliche Bauüberwachung begleitet die Baumaßnahmen und stellt sicher, dass die notwendigen Schutzmaßnahmen korrekt durchgeführt bzw. umgesetzt werden und keine Beeinträchtigungen oder Schädigungen der betroffenen Arten eintreten. Die UBÜ ist durch ein qualifiziertes Fachbüro und bei Bedarf in Kooperation mit speziellen Artspezialisten zu erbringen. Eine Zertifizierung zur umweltfachlichen Bauüberwachung mit Schwerpunkt Naturschutz ist nachzuweisen (weitere Ausführungen zur Vermeidungsmaßnahme V4: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 5.1.4).

9.2.6 V5: Gehölzschutz

Um Beschädigungen an Bäumen und Gehölzbeständen zu vermeiden, die an den Rückbaubereich angrenzen, sind Schutzmaßnahmen nach RAS-LP 4 und DIN 18920

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

durchzuführen (weitere Ausführungen zur Vermeidungsmaßnahme V5: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 5.1.5).

9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen

9.3.1 F 1: Anlage von Ersatzhabitaten für die Mauereidechse

Die Ersatzhabitate, in welche die Mauereidechsen vor dem Rückbau verbracht werden, müssen eine ausreichende Habitatreife aufweisen, bevor die Tiere eingesetzt werden können. Zur Erfüllung der ökologischen Funktion sind die Flächen vorab entsprechend als Mauereidechsenlebensraum aufzuwerten (weitere Ausführungen zur FCS-Maßnahme F 1: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 5.1.6).

9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange

9.4.1 Schutzgut "Mensch"

Tabelle 1 Übersicht des Bestandes, der Auswirkungen und der Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung sowie zur Kompensation im Schutzgut Menschen

Bestandsbeschreibung und -bewertung
<p>Technisch und anthropogen überprägter Vorhabenbereich; im Umfeld weitere Gleis- und Bahnbetriebsanlagen, Misch- und Gewerbeflächen, Wohngebiete mit diversen Wohnumfeldfunktionen, sowie für die Erholungs- und Freizeitfunktion relevante Grünflächen.</p> <p>Vorbelastung durch Gewerbe-, Schienen- und Straßenverkehrsgeräusche.</p> <p>Aufgrund der Vorbelastungen wird dem Untersuchungsraum eine geringe bis mittlere Wertigkeit zugesprochen.</p>
Auswirkungen
<p>Für das Schutzgut Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit sind baubedingt temporäre Auswirkungen zu erwarten. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen werden nicht hervorgerufen.</p> <p>Im Hinblick auf die menschliche Gesundheit wurde bei einer Erstbekundung diverser rückzubauender Gebäude und Anlagen Asbestvorkommen gefunden. Dies muss bei der Rückbauplanung berücksichtigt werden.</p> <p>Lärm:</p> <p>Die Untersuchungen zum Baulärm kommen zu dem Ergebnis, dass bereichsweise für die Tageszeit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm auftreten können.</p>

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Berücksichtigt man die Lärmvorbelastung, ist im vorliegenden Fall neben dem Straßenverkehr insbesondere durch den Schienenverkehr bereits eine Lärmvorbelastung gegeben, die oberhalb der maßgebenden Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm liegt und somit von der schutzbedürftigen Nachbarschaft hinzunehmen ist.

Tatsächliche Überschreitungen durch die Baumaßnahme, die Notwendigkeit und der Umfang von Schutzmaßnahmen werden insbesondere auch vom tatsächlichen Bauablauf und den zur Ausführung kommenden Baugeräten abhängen (siehe Kap.9.2.1).

Es wurden mögliche Maßnahmen zur Minderung des Baulärms aufgezeigt. In diesen steckt somit umfangreiches Potenzial zur Minderung der baubedingten Schallimmissionen, sodass bei deren Berücksichtigung nicht mehr zumutbare Belästigungen auf ein Mindestmaß reduziert werden können.

Erschütterung:

Bei den Rückbauarbeiten handelt es sich um eine Baumaßnahme mit einem hohen Anteil an erschütterungsintensiven Baugeräten im punktuellen Einsatz. Im Hinblick auf die Einhaltung der zulässigen Anhaltswerte für Erschütterungsmissionen im Tagzeitraum werden die Abbrucharbeiten als mäßig kritisch betrachtet.

Auf Basis der voraussichtlichen Bauverfahren können durch die baubedingten Erschütterungen Überschreitungen der Anhaltswerte für Einwirkungen auf Menschen und Gebäude (nach Teil 2 der DIN 4150) bei Gebäuden mit Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen mit geringem Abstand als 20 m zur Baumaßnahme nicht ausgeschlossen werden.

Daher wird ein Schutzmaßnahmenkonzept erforderlich, um erhebliche Belästigungen für Anwohner und Mitarbeiter durch die Baumaßnahme am Tag zu minimieren (siehe Kap. 9.2.1). Diese Maßnahmen lehnen sich an die Empfehlungen zum Schutz vor Baulärmmissionen und gelten für Anwesen, in denen sich tatsächlich Räume befinden, die zum dauerhaften Aufenthalt geeignet sind.

Licht:

Um erhebliche Beeinträchtigungen durch potenzielle Baustellenbeleuchtungen zu vermeiden, ist eine entsprechende Anordnung vorzunehmen

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zur Kompensation

Maßnahmenbeschreibung: siehe Erläuterungsbericht; Kap. 9.2.1 - Schutzgut Mensch

Erhebliche Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte

Mittels der vorgenannten Maßnahmen können die Beeinträchtigungen auf ein zumutbares Maß reduziert werden, sodass keine erheblichen Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte verbleiben.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

9.4.2 Schutzgut "Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt"

Tabelle 2 Übersicht des Bestandes, der Auswirkungen und der Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung sowie zur Kompensation im Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Bestandsbeschreibung und -bewertung
<p>Bestand Tiere und Pflanzen: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 3.1</p> <p>Bestand biologische Vielfalt:</p> <p>Insgesamt weist der Untersuchungsraum eine geringe Vielfalt an Ökosystemen mit 12 überwiegend für den Siedlungsbereich typischen Biotoptypen auf.</p> <p>Davon haben sechs Biotoptypen aufgrund ihrer verinselten Lage neben intensiv genutzten und gepflegten Gleisanlagen sowie aufgrund von struktur- und blütenarmen Beständen und ihrer Kleinflächigkeit nur eine geringe Bedeutung für die biologische Vielfalt. Hierzu gehören die Gleiszwischenflächen mit schmalen Säumen ausdauernder trockenwarmer Ruderalvegetation, Ruderalvegetation mit Arten der Sandrasen sowie strukturarme Feldgehölze, Feldhecken, Brombeergestrüppe und Baumreihen.</p> <p>Zwei Biotoptypen, Parkwald und Parkanlagen, befinden sich außerhalb des Vorhabenbereichs in den angrenzenden Parkflächen des Mittleren und Unteren Schlossgartens und haben aufgrund des Strukturreichtums und blütenreicher Bestände eine mittlere bis hohe Bedeutung für die biologische Vielfalt. Diese bieten verschiedenen Artengruppen wie Vögeln, Fledermäusen, Reptilien, Insekten, Feldhasen und Schnecken geeignete Lebensräume als Nahrungshabitate sowie als Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Hierbei kommen sowohl euryöke sowie stenöke Arten vor. Die höhlenreichen Gehölzbestände bieten einer Vielzahl verschiedener Artengruppen, wie Vögeln, Säugetieren (z.B. Fledermäuse, Bilche, Marder) und Insekten (z.B. Käfern, Bienen, Wespen, Ameisen) sowie auch Pilzen (z.B. Baumpilze) einen geeigneten Lebensraum. Hierbei dienen Baumhöhlen als Lebensstätte für allgemein häufige und weitverbreitete Arten sowie für wertgebende, seltene und stenöke Arten. Als stenöke Art ist beispielsweise der Eremit zu erwähnen, der für seine Entwicklung großvolumige Mulm-höhlen als Lebensstätte benötigt. Die strukturreichen Gehölzbestände des Mittleren und Unteren Schlossgartens haben daher insgesamt eine hohe Bedeutung für die biologische Vielfalt. Gleiches trifft auf die blütenreichen Wiesen der Parkanlage zu, die für die biologische Vielfalt wichtige Nahrungshabitate der genannten Artengruppen darstellen.</p> <p>Dem Bestand der Tiere, Pflanzen und der biologischen Vielfalt kommt für den Vorhabenbereich insgesamt eine geringe Bewertung zu.</p>

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Die angrenzenden und nicht vom Vorhaben betroffenen Bereiche des Schlossgartens haben hingegen eine mittlere bis hohe Bedeutung.

Auswirkungen

Bau- und anlagebedingt kommt es neben dem allgemeinen Funktionsverlust von Habitaten zum Verlust von Lebensräumen von Tieren (Vögel, Reptilien, Insekten, Schnecken) und Pflanzen im Bereich des Rückbaus des PFA RB TG A2 + EÜ Wolframstraße. Durch das Abfangen und Umsiedeln der Mauereidechsen vor Rückbaubeginn auf zuvor aufgewertete, eidechsengeeignete Flächen in Stuttgart-Münster und Stuttgart-Zuffenhausen werden erhöhte Individuenverluste für die im Vorhabenbereich betroffenen Mauereidechsen vermieden und der Erhaltungszustand der lokalen Mauereidechsenpopulation durch einen ortsgebundenen Wechsel gesichert.

Bei den betroffenen Vogelarten handelt es sich um allgemein häufige und ungefährdete sowie weit verbreitete Arten. Grundsätzlich sind Gehölzrodungen außerhalb der Brutzeiten durchzuführen, um Tötungen und Beeinträchtigungen von besetzten Fortpflanzungsstätten brütender Vögel auszuschließen. Zudem befinden sich im unmittelbaren Umfeld der zu rodenden Bereiche umfangreiche Gehölzbestände (z.B. im Schlossgarten, Rosensteinpark, Grünflächen im Siedlungsraum sowie der nahegelegene Pragfriedhof), in welche die betroffenen Arten ausweichen können und die als Nistplätze genutzt werden können. Daher bleibt die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt.

Eine erhebliche Betroffenheit von wirbellosen Artengruppen ist auszuschließen, da im Eingriffsbereich nur wenige geeignete Habitatstrukturen für überwiegend allgemein häufige und weit verbreitete Arten als Lebensraum in Frage kommen und der Hauptlebensraum sich in den angrenzenden Parks mit ausgedehnten und strukturreichen Vegetationsbeständen befindet und diese vom Vorhaben nicht betroffen sind sowie im Umfeld weiterhin zur Verfügung stehen. Der geringwertige Verlust an Lebensräumen durch den geplanten Rückbau führt somit nicht zu einer Verschlechterung der lokalen Populationen. Die einzige wertgebende wirbellose Art im Eingriffsbereich, die besonders geschützte Blauflügelige Sandschrecke, wurde auf den wenigen schmalen und spärlich bewachsenen Ruderalsäumen der Gleiszwischenflächen und im Gleisschotterbereich nachgewiesen. Sie wurde im gesamten Stuttgarter Gleisvorfeld in sehr großer Anzahl und Individuendichten entlang der Gleisanlagen und auf schütterer Vegetationsdecke nachgewiesen. Es handelt sich hierbei um eine große zusammenhängende und individuenreiche Population entlang des gesamten Stuttgarter-Gleisvorfelds. Da die Art sowohl ungenutzte Gleisbereiche mit Ruderalvegetation als auch reine Gleisschotterbereiche besiedelt, sehr mobil ist und als Pionierart schnell neue Lebensräume besiedeln kann, findet sie in angrenzenden Bereichen noch genügend geeignete Lebensräume. Der durch das Vorhaben bedingte geringfügige Verlust schmaler Ruderalsäume führt daher nicht zu einer Verschlechterung der lokalen Population. Um Tötungen der Blauflügeligen

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Sandschrecke zu minimieren, erfolgt zudem der Rückbau des Gleisschotters nur zur Aktivitätszeit der adulten Tiere, sodass keine Verschlechterung der lokalen Population zu erwarten ist. Eine erhebliche Betroffenheit ist daher auszuschließen. Bei den weiteren Abschnitten (PFA RB Betriebsgleise sowie PFA RB Logistikfläche) werden zudem vor dem Rückbau im unmittelbaren Nahbereich des Vorhabenbereichs Mauereidechsen-Ersatzhabitate hergestellt, welche gleichzeitig geeignete Habitate für die Blauflügelige Sandschrecke darstellen, und zudem einen stützenden Effekt auf die lokale Population haben. Daher ist auch eine erhebliche Betroffenheit durch kumulierende Effekte nicht zu erwarten.

Durch den Rückbau sind im Wesentlichen Biotoptypen mit keiner bis sehr geringer naturschutzfachlicher Bedeutung wie Gleisbereiche und versiegelte Flächen betroffen. In geringem Maße werden auch Biotoptypen mit mittlerer (Ruderalflur, Gestrüpp) und hoher naturschutzfachlicher Bedeutung (Feldhecken, Feldgehölze) überplant. Durch die Entwicklung strukturierter Ruderal- bzw. falls möglich Magerasen(wiesen)flächen in Stuttgart-Münster und Stuttgart-Zuffenhausen kann der Eingriff kompensiert werden.

Betriebsbedingt kommt es zu keiner Beeinträchtigung für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, da es sich bei dem Projekt ausschließlich um den Rückbau von Bahnbetriebsanlagen und Bauwerke handelt.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zur Kompensation

Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation: siehe Erläuterungsbericht Kap. 9.2.1- 9.2.6, bzw. Unterlage 12.1 – Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 5.1.

Erhebliche Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte

Unter Beachtung aller Maßnahmen verbleiben keine erheblichen Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte

9.4.3 Schutzgut „Fläche“

Tabelle 3 Übersicht des Bestandes, der Auswirkungen und der Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung sowie zur Kompensation im Schutzgut Fläche

Bestandsbeschreibung und -bewertung

Technisch und anthropogen überprägter Bereich mit Gleisanlagen und einem hohen Versiegelungsgrad. Unzerschnittene, verkehrsarme Räume sind im direkten Vorhabenbereich nicht vorhanden. Dem Schutzgut Fläche kommt keine hohe Bestandsbewertung zu.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Auswirkungen
Durch die Baumaßnahmen kommt es zu keiner zusätzlichen Flächeninanspruchnahme. Die vorhandenen Anlagen werden zurückgebaut und die Flächen für neue Entwicklungspotenziale freigegeben
Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zur Kompensation
Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation sind nicht erforderlich.
Erhebliche Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte
Erhebliche Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte sind nicht zu erwarten.

9.4.4 Schutzgut „Boden“

Tabelle 4 Übersicht des Bestandes, der Auswirkungen und der Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung sowie zur Kompensation im Schutzgut Boden

Bestandsbeschreibung und -bewertung
Bestandsbeschreibung und -bewertung: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 3.2.2.
Auswirkungen
Bei den Aushubböden handelt es sich um anthropogen überprägte Böden, die Schadstoffe enthalten können. Nach den vorliegenden Ergebnissen wurden keine Schadstoffkonzentrationen festgestellt, die als gefährlicher Abfall einzustufen sind. Bezüglich des Umgangs und der Entsorgung anfallender Abfälle und anfallenden Bodens wurde ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) erstellt (siehe Unterlage 16). Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Entsiegelung Schadstoffe durch eindringende Niederschläge mobilisiert werden. Daher sind in den Bereichen, in denen Kontaminationen des Bodens im Zuge der Entsiegelung von Flächen zum Vorschein kommen u.U. Sanierungsmaßnahmen erforderlich.
Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zur Kompensation
Maßnahmenbeschreibung: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 5.2.
Erhebliche Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte
Erhebliche Auswirkungen oder Konfliktschwerpunkte ergeben sich unter Beachtung der Maßnahme Vorgaben nicht.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

9.4.5 Schutzgut „Wasser“

Tabelle 5 Übersicht des Bestandes, der Auswirkungen und der Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung sowie zur Kompensation im Schutzgut Wasser

Bestandsbeschreibung und -bewertung
Bestandsbeschreibung und -bewertung: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 3.3.2.
Auswirkungen
<p>Durch die Rückbauarbeiten werden keinerlei Oberflächengewässer beeinträchtigt, da keine vorhanden sind. Bauzeitliche oder baubedingte Auswirkungen auf Oberflächengewässer sind daher nicht zu erwarten.</p> <p>Die Rückbauarbeiten greifen maximal 2 m tief in den Untergrund ein, auf dem weit größten Teil der Fläche wird in Tiefen von bis zu 0,8 m eingegriffen. Bauzeitliche und dauerhafte Grundwasserabsenkungen sind für die geplanten Rückbaumaßnahmen nicht erforderlich.</p> <p>Es kommt nicht zu relevanten baubedingten Auswirkungen auf das Grundwasser. Der weit überwiegende Teil der rückzubauenden Fläche ist mit Gleisschotter bedeckt. Der Rückbau hat hier keinen erheblichen Einfluss auf die Entwässerungssituation der Fläche.</p> <p>Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Entsiegelung Schadstoffe durch eindringende Niederschläge mobilisiert werden. Insgesamt ist gleichwohl davon auszugehen, dass das beantragte Vorhaben den Vorgaben der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL, Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot) nicht entgegensteht.</p>
Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zur Kompensation
Maßnahmenbeschreibung: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 5.2
Erhebliche Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte
Insgesamt sind unter Beachtung der Vorgaben im Schutzgut Wasser keine erheblichen Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte zu erwarten. Daher ist davon auszugehen, dass das beantragte Vorhaben den Vorgaben der Europäischen WRRL (Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot) nicht entgegensteht.

9.4.6 Schutzgut „Klima, Luft“

Tabelle 6 Übersicht des Bestandes, der Auswirkungen und der Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung sowie zur Kompensation im Schutzgut Klima und Luft

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Bestandsbeschreibung und -bewertung
Bestandsbeschreibung und -bewertung: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 3.4.2
Auswirkungen
<p>In Bezug auf das Stadtklima sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten. Baubedingte Beeinträchtigungen der klimatischen Situation sind nicht zu erwarten. Aufgrund der zeitlichen und lokalen Begrenzung und der guten Durchlüftung des Vorhabenbereichs ist die Belastung als gering einzustufen. Auch durch den Baustellenverkehr im öffentlichen Straßenraum wird aufgrund der nur temporären Belastung und der bereits vorliegenden Vorbelastung keine wesentliche Änderung der Immissionsbelastung hervorgerufen. Die Beeinträchtigung der lufthygienischen Situation während der Bauzeit wird somit insgesamt als nicht erheblich eingestuft. Erhöhte Staubentwicklungen sind nicht zu erwarten, da in erster Linie Schotter entfernt wird. Sollte es z.B. bei langanhaltender trockener Witterung dennoch zu erhöhter Staubentwicklung kommen, kann eine Befeuchtung der Baustraßen und des Materials vorgenommen werden.</p> <p>Anlagebedingt ergeben sich keine Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft. In Bezug auf den Klimawandel sind keine Wechselwirkungen zu erwarten.</p>
Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zur Kompensation
Maßnahmenbeschreibung: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 5.2
Erhebliche Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte
Unter Beachtung der Maßnahmen verbleibt keine erhebliche Beeinträchtigung.

9.4.7 Schutzgut „Landschaft“

Tabelle 7 Übersicht des Bestandes, der Auswirkungen und der Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung sowie zur Kompensation im Schutzgut Landschaft

Bestandsbeschreibung und -bewertung
Bestandsbeschreibung und -bewertung: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 3.5.2
Auswirkungen
Baubedingt entstehen lediglich Beeinträchtigungen in einem bereits stark vorbelasteten Gebiet. Die Bautätigkeiten stellen aufgrund des Rückbaus jedoch keine Verstärkung der technischen Überprägung des Landschaftsbildes dar. Durch die zeitliche Begrenzung der Bautätigkeiten ist zudem nur von einer vorübergehenden

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Beeinträchtigung der Erholungseignung durch bauzeitlichen Lärm auszugehen. Davon sind insbesondere die angrenzenden Park- und Grünflächen betroffen. Negative Auswirkungen auf Rad-, Wanderwege sowie auf die angrenzenden Grünflächen können wegen der räumlichen Distanz zum Untersuchungsraum weitestgehend ausgeschlossen werden.

Anlagebedingt sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Durch den Rückbau der Gleisanlagen ist eher von einer Aufwertung des Landschaftsbildes zu sprechen, da von den Infrastrukturanlagen keine räumliche Trennung mehr ausgeht und die Flächen einer neuen Nutzung zugeführt werden können.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zur Kompensation

Maßnahmenbeschreibung: siehe Unterlage 12.1 - Landschaftspflegerischer Begleitplan; Kap. 5.2

Erhebliche Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte

Erhebliche Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte sind bei Einhaltung der Maßnahme nicht zu erwarten.

9.4.8 Schutzgut „kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“

Tabelle 8 Übersicht des Bestandes, der Auswirkungen und der Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung sowie zur Kompensation im Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Bestandsbeschreibung und -bewertung

Der Vorhabenbereich ist Bestandteil der als ausgewiesenes Kulturdenkmal historischen Eisenbahnlinie Gäubahn. Weiterhin stehen Anlagen des Gleisvorfeldes als Einzelobjekt oder als geschützte Sachgesamtheit nach § 2 DSchG unter Schutz (siehe Unterlage 17). Zudem befinden sich archäologische Fundstellen im Untersuchungsraum sowie Parkflächen, die unter Denkmalschutz stehen.

Kulturgüter mit einem besonderen Schutzstatus, die einen überregionalen oder nationalen Stellenwert einnehmen, sind nicht vorhanden. Damit kommt dem Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter insgesamt eine mittlere Bedeutung zu.

Auswirkungen

Innerhalb und im Umfeld des Vorhabenbereiches befinden sich denkmalgeschützte Objekte. Die Bereiche innerhalb des Vorhabenbereichs sind im Verfahren abzuwägen. Eine Beeinträchtigung durch Bauarbeiten außerhalb des Vorhabenbereichs kann nicht ausgeschlossen werden. Zudem können weitere Objekte zutage kommen, da die Kenntnisse über archäologische Kulturdenkmale sowie Verdachtsflächen aufgrund der historischen Eisenbahngeschichte nicht vollständig sind. Die Beeinträchtigung oder gar Zerstörung von denkmalgeschützten Objekten ist daher

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

während der Bautätigkeiten am konflikträchigsten, kann jedoch bei Einhaltung der Maßnahmen reduziert oder vermieden werden. Unter den Rückbau fallen mehrere denkmalgeschützte Bauwerke, die abgebrochen werden, womit ein Verlust von ausgewiesenen Kulturgütern einhergeht. Der Erhalt ist jedoch mit dem Planungsziel, eine vollständig zurückgebaute Fläche für neue Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen, nicht vereinbar. Eine Auswirkung auf denkmalgeschützte Parkflächen ist aufgrund der räumlichen Distanz nicht zu erwarten.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zur Kompensation

Die Arbeiten im Umfeld der nach § 2 DSchG geschützten Denkmale müssen in enger Abstimmung mit der zuständigen Behörde (Landesamt für Denkmalpflege Stuttgart) durchgeführt werden. Hierzu gehört besondere Sorgfalt bei Erdarbeiten aufgrund des historisch geprägten Raumes sowie die Vermeidung von starken Erschütterungen, um vor allem hinsichtlich der Bodendenkmale frühzeitig Objekte zu erkennen und zu bewahren. Zudem sind BE-Flächen möglichst kleinflächig zu halten.

Werden im Zuge der Baumaßnahme Objekte gefunden, ist dies gemäß § 20 DSchG unverzüglich den zuständigen Behörden anzuzeigen. Das weitere Vorgehen ist mit den entsprechenden Behörden abzustimmen

Erhebliche Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte

Erhebliche Auswirkungen und Konfliktschwerpunkte sind bei Einhaltung der Maßnahmen nicht zu erwarten.

9.4.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Nach § 2 (1) UVPG umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

„Wechselwirkungen“ sind Wirkungsbeziehungen im ökosystemaren Wirkungsgefüge der Umwelt (energetisch, stofflich, informatorisch), soweit sie aufgrund zu erwartender Projektauswirkungen von entscheidungserheblicher Bedeutung sein können. In diesem Zusammenhang ist allgemein der schutzgutübergreifende Charakter von Wechselwirkungen festzustellen und zu berücksichtigen. Daher werden die schutzgutübergreifenden Wechselwirkungen im Rahmen der relevanten Beurteilungskriterien für die Schutzgüter berücksichtigt und bei Bedarf im Einzelfall als zusätzliches Bewertungskriterium für die jeweiligen Schutzgüter eingestellt.

Die Intensität der Wechselwirkungen hängt von Wertigkeit, Empfindlichkeit und Vorbelastung der einzelnen Schutzgüter ab. Im Vorhabenbereich liegt generell eine hohe anthropogen bedingte Vorbelastung aller Schutzgüter vor. Die Wertigkeit und

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Empfindlichkeit der Schutzgüter und der Auswirkungen, die sich bei Beeinträchtigung eines Schutzgutes über Wechselwirkungen auf das andere Schutzgut ergeben, sind als relativ gering einzuschätzen.

Im Folgenden werden die vorhabenbedingt relevanten Wirkpfade beschrieben:

Wirkpfad Pflanzen - Tiere und Tiere - Pflanzen:

Mit der vorhabenbedingten Flächeninanspruchnahme sind geringe Eingriffe in die Vegetation verbunden, die ihrerseits zu einer Verdrängung von Tierarten oder dem Verschwinden von Individuen führen können. Im Umkehrschluss können sich die Verluste von Tieren wiederum negativ auf die Pflanzenwelt auswirken (z.B. Verringerung der Bestäubungsrate oder Samenverbreitung). Diese Beeinträchtigungen sind allerdings nur lokal begrenzt zu erwarten und wirken sich nicht auf die großräumige Biodiversität aus. Zudem wirken die landschaftspflegerischen und naturschutzfachlichen Maßnahmen den genannten Wirkungen entgegen. Beim Vorhaben werden im Wesentlichen Gleisbereiche mit angrenzenden ruderalen Säumen in Anspruch genommen, so dass insgesamt keine hochwertigen Lebensräume verloren gehen. Für die dort lebenden Mauereidechsen werden Ersatzlebensräume angelegt, so dass auch hier keine erheblichen Beeinträchtigungen vorliegen. Für die meisten Artengruppen sind die Beeinträchtigungen aufgrund deren jeweiligen Habitatanforderungen nur sehr gering, da aufgrund der beanspruchten Lebensräume (überwiegend intensiv genutzte und gepflegte Gleisbereiche ohne Rohhumus und vegetationslose sowie völlig versiegelten Flächen) nur geringe Betroffenheiten vorliegen.

Die Untersuchungen der Tiere und Pflanzen können als vollständig angesehen werden. Für diejenigen Bereiche in den Betriebsflächen, die aus Sicherheitsgründen nicht betreten werden konnten, erfolgten die Bewertungen aufgrund von Übertragungen aus angrenzenden repräsentativen Probeflächen. Aus dem Probeflächenansatz kann allgemein das Lebensraumpotenzial des betrachteten Raums für eine Art bestimmt werden. Darüber hinaus können bei bestimmten Arten bzw. Artengruppen z. B. habitat- bzw. regionalspezifische Siedlungsdichten (z. B. im Hinblick auf die Ermittlung des Bedarfs an Maßnahmen) ermittelt werden.

Wirkpfad Boden/Wasser - Menschen:

Die Betrachtung der Schutzgüter Boden und Wasser lässt keine Verunreinigungen von Boden und Grundwasser erwarten. Durch die Umsetzung des Vorhabens mit den einzelnen Vorhabenteilen liegt demnach unter Beachtung der entsprechenden Maßnahmen kein Gefährdungspotenzial für den Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit z.B. durch die Beeinträchtigung von Trinkwasser vor.

Wirkpfad Fläche - Menschen:

Durch das Vorhaben werden Flächen wieder nutzbar gemacht. Dementsprechend liegen keine Flächenverluste für Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

für Flächen mit besonderer Bedeutung für die Erholungs- und Freizeitfunktion oder mit Lärm- und Immissionsschutzfunktion bzw. für diesbezüglich relevante Flächenreserven vor.

Wirkpfad Landschaft – Menschen:

Das Landschaftsbild wird durch den Gleisrückbau weder bau- noch anlagebedingt beeinträchtigt. Es liegt demnach ebenfalls keine Beeinträchtigung der landschaftsgebundenen Erholungsfunktion für das Schutzgut Menschen im Untersuchungsraum vor.

Wirkpfad Klima und Luft – Menschen:

Hinsichtlich des Schutzgutes Klima sind keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Schadstoffemissionen oder die Verschlechterung des Lokalklimas zu erwarten. Damit liegt ebenfalls keine Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit durch Änderungen hinsichtlich Schadstoffbelastung oder kleinklimatischer Veränderungen vor.

Durch Baustellenverkehr und Baumaschinen ist während der Bauzeit mit Emissionen von Luftschadstoffen und Stäuben zu rechnen. Hierdurch kann es in der Bauzeit zu geringen Belastungen der Luftqualität kommen. Diese sind jedoch auf den unmittelbaren Baustellenbereich, also lokal und zeitlich begrenzt. Bei kurzzeitigen Beeinträchtigungen sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen (vgl. Kap. 9.2.1)

Wirkpfad Klima und Luft – Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt:

Sollten auf Grund eines Klimawandels Extrem-Wetter-Ereignisse (z.B. Starkniederschläge, Stürme, extreme Dürre) häufiger als bisher eintreten, so kann dies Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt haben, indem beispielsweise extreme Hitzeperioden die Vegetation austrocknet und die Nahrungsgrundlage für diverse Arten entzogen wird. Da derartige Ereignisse durch das Vorhaben nicht beeinflusst werden, ist von keinen vorhabenbedingten Auswirkungen auszugehen.

Wirkpfad Boden – Wasser:

Im Vorhabenbereich liegen mehrere Altlastenverdachtsflächen. Diese stellen Verunreinigungen des Bodens dar.

Im Zuge des Rückbaus werden Flächen entsiegelt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Entsiegelung Schadstoffe durch eindringende Niederschläge mobilisiert werden. Es sind in der Nähe MKW-Belastungen bekannt, die durch die Entsiegelung mobilisiert werden könnten.

Daher sind in den Bereichen, in denen Kontaminationen des Bodens im Zuge der Entsiegelung von Flächen zum Vorschein kommen u.U. Sanierungsmaßnahmen erforderlich. Im Zuge der Ausführungsplanung wird abgestimmt, wie die Maßnahmen genau ausgeführt werden.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

In weiteren Bereichen, in denen Kontaminationen des Bodens bekannt sind bzw. im Zuge der Entsiegelung von Flächen zum Vorschein kommen, sind u.U. Sanierungsmaßnahmen erforderlich (vgl. Unterlage 16).

Auswirkung kumulativer Wirkungen:

Der PFA Rückbau Teilgebiet A2 und EÜ Wolframstraße grenzt z.T. an die vorhandenen Planfeststellungsabschnitte (PFA) Logistikfläche (Rückbau der Logistikgleise), und 1.1 „Talquerung mit Hauptbahnhof“ sowie 1.5 „Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt“ des Projektes Stuttgart 21 an. Hieraus ergeben sich keine neuen Flächeninanspruchnahmen, da diese bereits in den planfestgestellten Unterlagen (inkl. der Planänderungen) der jeweiligen Abschnitte behandelt wurden.

Für die umzusiedelnden Eidechsen sind entsprechende Ersatzhabitate (Maßnahmenfläche Baustraße und Betriebsgleise) innerhalb der PF-Grenzen vorgesehen.

Die in den genannten PFA laufenden Bautätigkeiten, Verladearbeiten bzw. Transporttätigkeiten auf Baustraßen führen zu temporären Lärm- und Schadstoffemissionen. Aufgrund der regelmäßigen täglichen Reinigung und Befeuchtung der Baustraßen werden Staubemissionen auf ein Mindestmaß beschränkt, sodass auch in der gemeinsamen Betrachtung mit dem PFA RB A2+ EÜ Wolframstraße keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Bezüglich der Lärmemissionen ist davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen aus dem vorhandenen Schienenverkehrslärm das Vorhaben des Gleisrückbaus auch in gemeinsamer Betrachtung mit den genannten weiteren Vorhabenteilen nicht maßgeblich ist.

Es können somit im Vorgriff auf die lokale Umsetzung des Bauvorhabens keine kumulativen Wirkungen festgestellt oder definiert werden, die eine nachhaltige negative Auswirkung auf die Umwelt haben.

9.5 Rechtliche Bewertung

Im Planfeststellungsabschnitt Rückbau A2 und EÜ Wolframstraße lassen sich Eingriffe in die Schutzgüter nicht gänzlich vermeiden. Die Eingriffe sind jedoch aufgrund des geplanten Rückbaus bestehender Gleisanlagen von geringem bis mittlerem Umfang und können durch geeignete Maßnahmen vermindert bzw. kompensiert werden.

Für die Schutzgüter (Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Fläche, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter) sind unter Berücksichtigung der allgemeinen Vermeidungsmaßnahmen (Kap. 9.2.1) vorhabenbedingt keine erheblichen relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten (vgl. Unterlage 11).

Daher wird hier lediglich die Beurteilung für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt bzw. die Biotoptypen und der Artenschutz sowie die FFH-Verträglichkeit zusammenfassend dargestellt, da sie die größten Konfliktpotenziale darstellen.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Biotoptypen

Durch den Rückbau sind vorhabenbedingt überwiegend sehr geringwertige Biotoptypen wie Gleisbereiche und versiegelte Flächen betroffen. Daneben gehen auch Biotoptypen mittlerer Wertigkeit wie Ruderalvegetation und in geringem Umfang auch schmale Gehölzbestände, wie Feldgehölze und Feldhecken, verloren.

Mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1) beschriebenen Maßnahmen werden die verursachten Eingriffe den gesetzlichen Vorgaben und Forderungen entsprechend ausgeglichen

Artenschutz

Im Rahmen der Genehmigungsplanung zum Planfeststellungsabschnitt Rückbau TG A2 und EÜ Wolframstraße des Vorhabens Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Im Zuge der hierfür nötigen Untersuchungen für den geplanten Rückbau Teilgebiets A2 und der EÜ Wolframstraße wurden zahlreiche bewertungsrelevante Arten (Vögel, Fledermäuse, Mauereidechse und Eremit) nachgewiesen.

Konflikte

Die Realisierung des Vorhabens ist mit Auswirkungen auf einen Teil dieser nachgewiesenen europarechtlich geschützten Arten verbunden. Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) müssen umfangreiche Maßnahmen durchgeführt werden.

Maßnahmen für Vögel, Fledermäuse, Mauereidechse

Bei den Maßnahmen handelt es sich im Einzelnen um eine zeitliche Beschränkung der Baufeldräumung in sensiblen Bereichen des Vorhabenbereichs auf Anfang Oktober bzw. November bis Ende Februar zur Vermeidung der Tötung (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG)

Des Weiteren erfolgt ein Abfang und Umsiedlung der nachgewiesenen Mauereidechsen sowie eine Absicherung des freigefangenen Rückbaubereichs, um eine Wiedereinwanderung aus angrenzenden, besiedelten Flächen ohne bauzeitliche Inanspruchnahme zu verhindern.

Für die im Gebiet nachgewiesenen Mauereidechsen werden Maßnahmen notwendig, die nicht über einen vorgezogenen Funktionsausgleich realisiert werden können. Hierfür stellt die DB Netz AG einen Antrag auf Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG. In diesem Kontext stehen die zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population der betroffenen Mauereidechse vorgesehenen Maßnahmen. Die FCS-Maßnahme beinhaltet die Optimierung von Flächen im Stuttgarter Stadtgebiet.

Zudem ist eine umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ) zu benennen, die die notwendigen Maßnahmen und deren Umsetzung fachlich kontrolliert und begleitet. Hierdurch kann das Tötungsrisiko von Individuen weiter minimiert und eine den Ansprüchen der

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

betroffenen Art entsprechende Gestaltung der Maßnahmenflächen gewährleistet werden.

Artenschutzrechtliche Ausnahme Mauereidechse

Bei den Rückbaumaßnahmen gehen die Lebensstätten der vorkommenden Mauereidechsen vollständig verloren. Daher wird eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) der vorhabenbedingt betroffenen Eidechsen beantragt.

Aufgrund einer möglichen Auslösung des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird zudem eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für den Abfang der Mauereidechsen aus dem Vorhabenbereich nach aktuellem Stand der Technik und deren Umsiedlung in die zuvor hergestellten Ersatzhabitatflächen beantragt. Weiter umfasst der Ausnahmeantrag für die Mauereidechsen eine nicht vermeidbare Tötung von Individuen im Zuge der Anlage der Ersatzhabitatflächen sowie von Fangverweigerern, die im Baufeld verbleiben.

Andere Arten

Weiteres artenschutzrechtliches Konfliktpotenzial im Hinblick auf europarechtlich geschützte Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und nach Artikel 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie ist durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, dass infolge der Umsetzung des Vorhabens und unter Berücksichtigung der zuvor erwähnten Maßnahmen, keine als erheblich zu bewertenden Umweltauswirkungen bzw. Konflikte verbleiben.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

10 Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

Im Grunderwerbsplan (Unterlage 5) ist der Flächenbedarf für alle Maßnahmen dargestellt.

Die betroffenen Flurstücke, die Eigentumsverhältnisse, die bestehenden Grunddienstbarkeiten und der Umfang der jeweils betroffenen Flächen sind im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) zusammengestellt. Im vorliegenden Planfeststellungsantrag handelt es sich im Bereich des Gleisvorfeldes um vorübergehende Inanspruchnahmen und um dingliche Sicherungen für oberflächennahe Kabel und Anlagen der Telekommunikationstechnik. Im Teilgebiet A2 sind außerdem Abluftanlagen und Notausgänge von bereits vorhandenen, weiter zu nutzenden unterirdischen Anlagen (Mehrzweckanlage mit Tiefgarage und S-Bahn-Tunnel) dinglich zu sichern und in Unterlage 5.1 dargestellt.

Auf den Flächen in Stuttgart-Münster und -Zuffenhausen sind vorübergehende Inanspruchnahmen und dingliche Sicherungen der Maßnahmenflächen geplant.

Die vorübergehenden Inanspruchnahmen werden für den Rückbau, die temporären BE-Flächen und Baustraßen und für die Herstellung der umweltfachlichen Maßnahmenflächen erforderlich. Es handelt sich um Grundstücke Dritter, die sich im Eigentum der Landeshauptstadt Stuttgart befinden.

Im Rahmen der hier beantragten Maßnahmen wird kein Grunderwerb notwendig.

Der angegebene Flächenbedarf ist rechnerisch ermittelt. Die tatsächlich beanspruchten Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahmen durch Aufmaß ermittelt.

10.2 Kabel und Leitungen

Im gesamten Planfeststellungsgebiet befinden sich verschiedene Leitungen der Landeshauptstadt Stuttgart und anderer Leitungsbetreiber (**Leitungen Dritter**). Die genaue Lage und das zugehörige Medium der einzelnen Leitungen können in Unterlage 10 nachvollzogen werden. Insbesondere in der Wolframstraße befinden sich gebündelte Leitungsstränge im öffentlichen Verkehrsraum unterhalb der Straße und der angrenzenden Geh- und Radwege.

Sämtliche Leitungen sind erdverlegt und verbleiben im Boden. Aus dem Verfahren heraus besteht keine Notwendigkeit, Leitungen zu verlegen. In Abstimmung mit den Leitungsträgern werden die Leitungen soweit erforderlich bauzeitlich gesichert.

Die **DB-eigenen Leitungen und Kabelkanäle** werden im Teilgebiet A2 zurückgebaut. Entwässerungsleitungen der DB AG werden ab einer Tiefe von mehr als 2,0 m verdammt. Andere Leitungen, welche eine Tiefe von mehr als 2,0 m aufweisen, verbleiben im Boden.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

In dem Anteil des Teilgebietes B nördlich der EÜ Wolframstraße werden sowohl DB-eigene Leitungen als auch Kabelkanäle nur im erforderlichen Umfang zur Baufeldfreimachung zurückgebaut. Ein darüberhinausgehender Rückbau ist nicht vorgesehen. Telekommunikationsleitungen, die über die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 hinaus betriebsnotwendig sind, verbleiben im Boden und werden dinglich gesichert, vgl. Kap. 5.8.

10.3 Straßen und Wege

Im Zuge des beantragten Rückbaus werden weitestgehend die vorhandenen (Bau-) Straßen und Wege verwendet, siehe Unterlage 9. Es ist nur eine vereinzelte Herrichtung von Baustraßen vorgesehen, siehe obige Kapitel 7 und 8.2. Ein Neubau dauerhafter Straßen ist nicht geplant. Für alle temporären Baustraßen innerhalb des Gleisvorfelds wird der Rückbau im gegenständlichen Verfahren beantragt. Sämtliche Baustraßen und Baustelleinrichtungsflächen sind als vorübergehende Inanspruchnahme im Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 5 und 6) gekennzeichnet.

Straßensperrungen und verkehrsrechtliche Anordnungen

Für den Rückbau der EÜ Wolframstraße (BW-Nr. 3.133) sind Sperrungen der Wolframstraße erforderlich.

Alle verkehrsrechtlichen Anordnungen werden im Zuge der Bauausführung rechtzeitig vorher beantragt.

Die Dauer der erforderlichen Sperrungen und Einschränkungen kann noch nicht angegeben werden, doch wird angestrebt, sie – abhängig von den technischen Randbedingungen – möglichst kurz zu halten. Die Straßenoberfläche wird so weit möglich geschützt. Nach Abschluss der Baumaßnahmen wird der ursprüngliche Zustand (vor Baubeginn) wieder hergestellt. Leitungen im Straßenraum werden bauzeitlich gesichert.

10.4 Kampfmittel

Das Teilgebiet A2 befindet sich auf einer Kampfmittelverdachtsfläche. Vom Kampfmittelbeseitigungsdienst (KMBD) wurden Luftbilder und Schadenspläne ausgewertet. Der KMBD empfiehlt eine flächendeckende Überprüfung / Entmunitionierung des Geländes.

Eine flächendeckende Kampfmittelsondierung ist für die hier beantragten Maßnahmen jedoch nicht vorgesehen. Der Eingriff im Gleisbereich reicht für den Rückbau des Oberbaus maximal ca. 80 cm tief.

Eine flächendeckende Kampfmittelsondierung ist dort vorgesehen, wo Bauwerke inkl. ihrer Hinterfüllungen entfernt werden sollen, also insbesondere hinter Stützwänden, Kellerwänden und an der Eisenbahnüberführung Wolframstraße. Sofern durch deren

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Rückbau der Abtrag benachbarter Böschungen erforderlich wird, sind auch diese Flächen zuvor auf Kampfmittelfreiheit zu untersuchen.

Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich vor Eingriffen in das Erdreich unterhalb des Schotters und unterhalb der ursprünglichen Flächenbefestigungen den Kampfmittelbeseitigungsdienst zu beteiligen.

10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Die Verwertung von Aushub- und Abbruchmaterial erfolgt nach den Grundsätzen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), wonach Abfälle in erster Linie zu vermeiden und in zweiter Linie stofflich zu verwerten sind. Nicht vermeid- oder verwertbare Überschussmassen werden entsprechend der geltenden Richtlinien entsorgt.

Weitere Angaben sind dem Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK-Grobkonzept, siehe Unterlage 16.1) zu entnehmen. In den weiteren Planungsschritten wird dieses durch ein BoVEK-Feinkonzept vertieft.

10.6 Gewässer

Oberflächengewässer sind im Planfeststellungsabschnitt nicht vorhanden.

In das Grundwasser wird nicht eingegriffen (vgl. Unterlage 16.1). Versickerungen und Einleitungen von gefasstem und fortgeleitetem Niederschlagswasser sind ebenfalls nicht geplant.

Eine wasserrechtliche Erlaubnis ist nach derzeitigem Planungsstand nicht erforderlich und wird nicht beantragt, da der Rückbau im Regelfall bis maximal ca. 2 m unter Geländeoberkante vorgesehen ist, keine neuen Anlagen errichtet werden und bei tieferen Eingriffen hinter Stützwänden und in Böschungsbereichen kein Grundwasser vorhanden ist.

Die Bodenplatten von zu verfüllenden Kellerräumen werden zuvor perforiert, damit sich kein Sickerwasser aufstauen kann.

Nach dem Altlastenkataster sind die Flächen dieses Planfeststellungsabschnitts lediglich als entsorgungsrelevant eingestuft. Sanierungspflichtige Bereiche werden nicht erwartet, siehe Unterlage 16.1. Außerdem sind ausreichend bindige Deckschichten über dem höchsten Grundwasserleiter vorhanden, so dass seine Beeinträchtigung nicht zu erwarten ist.

Überschlägig betrachtet wird durch die Baumaßnahme das Verschlechterungsverbot gem. Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) eingehalten.

10.7 Land- und Forstwirtschaft

Belange der Land- und Forstwirtschaft sind nicht betroffen.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

10.8 Brand- und Katastrophenschutz

Belange des Brand- und Katastrophenschutzes sind nicht betroffen.

10.9 Denkmalschutz

Von kleinen Randflächen abgesehen, befindet sich das Teilgebiet A2 - also die gesamte antragsgegenständliche Fläche - innerhalb der Sachgesamtheit Hauptbahnhof Stuttgart gemäß §2 Denkmalschutzgesetz, siehe Unterlage 17.

Für die Gleisanlagen (BW-Nr. 3.013) und die EÜ Wolframstraße (BW-Nr. 3.133) wird der Rückbau hiermit beantragt.

Ihr Erhalt ist mit dem Ziel, eine vollständig zurückgebaute Fläche für neue Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen, nicht vereinbar. Überdies ist der Denkmalwert nach vollständigem Funktionsverlust nicht mehr im heutigen Maße gegeben. Deswegen ist der Deutschen Bahn als Eigentümerin der Erhalt der Infrastruktur nicht mehr zumutbar, vgl. den Planfeststellungsbeschluss zu PFA 1.1 Talquerung, Kap. 4.3.1.2 vom 28.01.2005. Der Rückbau der übrigen baulichen Anlagen innerhalb der Sachgesamtheit (Überwerfungsbauwerk „Eisenbahngebirge“, Überwerfungsbauwerk „Block Prag“, Eisenbahnüberführung Nordbahnhofstraße, Überwerfungsbauwerk der Gäubahn und Stahlbrücke über die Logistikfläche) wird nicht im Rahmen des antragsgegenständlichen Verfahrens beantragt.

10.10 Schall und Erschütterung

Sämtliche Angaben zu Schall und Erschütterung sind der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung in Unterlage 15 zu entnehmen. Eine Zusammenfassung ist Kap. 9.2.1 zu entnehmen. Aus Sicht des technischen Schallschutzes und der in Kap. 9.2.1 beschriebenen Schutzwirkungen werden Nacharbeiten grundsätzlich nicht verfolgt.

Die Untersuchungen zu baubedingten Erschütterungen (Unterlage 15) kommen zu dem Ergebnis, dass etwaige Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 gemäß aktuellem Planungsstand an benachbarten Gebäuden geometrisch bedingt nicht zu erwarten sind, obgleich der tatsächliche Werkzeugeinsatz durch das bauausführende Unternehmen zu einem späteren Zeitpunkt konkret festgelegt wird.

Zur Dokumentation vorhandener Vorschädigungen wird die Durchführung gebäude-technische Beweissicherungen (gemäß Unterlage 15) an folgenden Gebäuden umgesetzt:

- Am Hauptbahnhof 2 und 8
- Pariser Platz 7
- Osloer Straße 11 und 15 - 17
- Canstatter Straße 26
- Am Schlossgarten 28 sowie die südlich angrenzenden Nebengebäude

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
(PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

- sofern zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhanden: alle Gebäude zwischen der Straße „Am Schlossgarten“ und dem Gleisbereich

10.11 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG ist bei planfeststellungsbedürftigen Planungen eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen. Hierauf wurde für den antragsgegenständlichen Rückbau des Teilgebiets A2 verzichtet, da das Vorhaben „Stuttgart 21“ insgesamt in der Öffentlichkeit hinlänglich bekannt ist – einschließlich des nach der Inbetriebnahme der neuen Eisenbahn-Infrastrukturen möglich werdenden Rückbaus des heutigen Gleisvorfelds zum Zwecke der Nachnutzung zu städtebaulichen Zwecken. Eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 75 Abs. 3 VwVfG ist aus Sicht der Antragstellerin entbehrlich.

Die antragsgegenständliche Fläche grenzt unmittelbar an die Flächen im Mittelpunkt des öffentlichen Städtebauwettbewerbs Rosenstein an und sind Teil des Europaviertels. So sind sowohl der vollständige Rückbau der heutigen Gleise als Verkehrsinfrastruktur als auch die Reduzierung der Schallemissionen von den Anlagen öffentlich bekannt.

Die hier beantragten Maßnahmen führen zu einer vollständigen Beseitigung von Schall und Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb.

Zu der weiter zurückliegenden und der zukünftig geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung siehe auch Kapitel 2 - Planungen der Landeshauptstadt Stuttgart.

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

11 Abkürzungen

Abkürzung	Erklärung
A2	Teilgebiet A2 gemäß Grundstückskaufvertrag zwischen DB AG und Landeshauptstadt Stuttgart
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
BE	Baustelleneinrichtung
BG	Betriebsgleise
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
Bf	Bahnhof
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
Bph	Bauphase
BW	Baden-Württemberg bzw. Bauwerk
BÜ	Bahnübergang
CEF-Maßnahme	CEF: Continuous Ecological Functionality Vorgezogene durchführende artenschutzrelevante Ausgleichsmaßnahme
DBAG	Deutsche Bahn AG
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EOW	Elektrisch Ortsgestellte Weiche
EÜ	Eisenbahnüberführung
FCS-Maßnahme	FCS: Favourable Conservation Status artenschutzrelevante Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes einer Art (populationsstützende Maßnahme)
FFH-Gebiet	Flora-Fauna-Habitat-Gebiet
FSS	Frostschuttschicht

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Abkürzung	Erklärung
GKV	Grundstückskaufvertrag
GOK	Geländeoberkante
GWM	Grundwassermessstellen
GVF	Gleisvorfeld
Hbf	Hauptbahnhof
IBN	Inbetriebnahme
IVE	Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH
i.W.	im Wesentlichen
KV	Kompensationsverordnung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LHS	Landeshauptstadt Stuttgart
LKW	Lastkraftwagen
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LSW	Lärmschutzwand
Natura-2000	Zusammenhängendes Schutzgebietssystem innerhalb der Europäischen Union auf Grundlage der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
ÖBB	Ökologische Baubegleitung
OK	Oberkante
OSE	Oberleitungsschalteneinrichtung
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PF-RL	Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahn-Bundesamtes
PRM	Personen mit eingeschränkter Mobilität (persons with reduced mobility)
PU	Personenunterführung
RB	Regionalbereich
RB	Rückbau
Ril	Richtlinie

Rückbau Gleisvorfeld Stuttgart Hbf, Planfeststellungsabschnitt
 Rückbau Teilgebiet A2 und Eisenbahnüberführung Wolframstraße
 (PFA RB A2), u.a. Strecke 4800, km 0,175 bis km 0,894
 sowie Strecke 4860, km 0,176 bis km 0,877

Abkürzung	Erklärung
saP	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
SO	Schienenoberkante
S21	Stuttgart 21
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STG, Stg	Stuttgart
SÜ	Straßenüberführung
TEN	Transeuropäisches Eisenbahnnetz
TG	Teilgebiet
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
TEN	Transeuropäisches Eisenbahnnetz
UBÜ	Umweltfachliche Bauüberwachung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V- Maßnahme	Vermeidungsmaßnahme Maßnahme zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte gemäß § 44 (1) BNatSchG
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie