

Stuttgart, 03.07.2019

## **S21 PFA 1.6b Abstellbahnhof Untertürkheim - Stellungnahme der Landeshauptstadt Stuttgart im Anhörungsverfahren**

### **Beschlussvorlage**

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Einbringung	öffentlich	09.07.2019
Bezirksbeirat Untertürkheim	Beratung	öffentlich	09.07.2019
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	16.07.2019

### **Beschlussantrag**

Die Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) nimmt als Trägerin der Planungshoheit und sonstiger öffentlicher Belange sowie als Grundstückseigentümerin von dem Planfeststellungsverfahren PFA 1.6b „Abstellbahnhof Untertürkheim“ des Projekts Stuttgart 21 Kenntnis und gibt nachfolgende Stellungnahme mit Einwendungen und Forderungen ab.

### **Begründung**

#### **Vorbemerkung:**

Der ursprüngliche Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.6 wurde in die Abschnitte 1.6a und 1.6b aufgeteilt. Während für den PFA 1.6a (Zuführung Ober- und Untertürkheim) das Eisenbahn-Bundesamt mit Entscheidung vom 16. Mai 2007 den Planfeststellungsbeschluss erlassen hat, wurde das Verfahren für PFA 1.6b eingestellt und mit geänderten Planunterlagen neu eingereicht.

Der PFA 1.6b umfasst den Umbau des derzeitigen Güterbahnhofs Untertürkheim in einen Abstellbahnhof mit Abstellgleisen, Außenreinigungsanlage (ARA) sowie Innenreinigungsanlage (IRA) mit IRA-Technikgebäude auf einer Länge von ca. 1,7 km. Die Hauptaufgaben des Abstellbahnhofs sind die Abstellung und Reinigung von Nah- und Fernverkehrszügen. Nach der Planung sollen die Bahn- und Gleisanlagen entsprechend umgebaut und vorhandene Hochbauten im Bereich des Güterbahnhofs Untertürkheim rückgebaut werden.

Die Planung sieht darüber hinaus unmittelbare Folge- und Begleitmaßnahmen vor wie unter anderem die Schaffung von Lärmschutzmaßnahmen, den bauzeitlichen Eingriff in die SSB-Gleisanlage in der Augsburgers Straße im Bereich der Zu- und Abfahrt zum Abstellbahnhof, die bauzeitliche Sicherung der SSB-Haltestelle „Blick“, den Umbau der vorhandenen Zufahrt über die Augsburgers Straße sowie die Verlegung und Sicherung einzelner betroffener Leitungen.

Die Planung beinhaltet ferner landschaftspflegerische Begleit- und Artenschutzmaßnahmen. An Kompensations- bzw. Artenschutzmaßnahmen sind insbesondere vorgesehen:

- Anlage von magerrasenartigen Offenlandhabitaten in Rand- und Gleiszwischenflächen des Abstellbahnhofs Untertürkheim
- Optimierung bzw. Anlage von Ersatzhabitaten für Mauereidechsen auf bahneigenen Flächen in den Stadtteilen Stuttgart Zazenhausen/Freiberg/Münster/Bad Cannstatt/Untertürkheim.
- Ökokonto-Maßnahme „ehemalige Munitionsanstalt Kupfer“ im Naturraum Neckar-Tauber-Gäuplatten.

Die LHS wurde mit Erlass des RP Stuttgart (Anhörungsbehörde) vom 3. Mai 2019 am Verfahren beteiligt und es wurde ihr Gelegenheit gegeben, bis zum 12. August 2019 Stellung zu nehmen.

In der nachfolgenden Stellungnahme sind die Anregungen des Amtes für Stadtplanung und Wohnen, des Tiefbauamts, des Gesundheitsamts, der Branddirektion, des Liegenschaftsamts (Landwirtschaft/Grundstücksverkehr), des Amtes für öffentliche Ordnung und der Abteilung Stadtklimatologie des Amtes für Umweltschutz enthalten.

Das Amt für Umweltschutz als untere Wasser-, Bodenschutz-, Naturschutz- und Immissionsschutzbehörde sowie als Gewerbebehörde (Arbeitsschutz) wird seine Stellungnahmen direkt gegenüber dem RP Stuttgart abgeben. Auf Grund der Komplexität und des Umfangs der zu prüfenden Unterlagen liegt diese Stellungnahme derzeit abschließend noch nicht vor. Sobald dies der Fall ist, wird sie den Mitgliedern des Gemeinderats unverzüglich zur Kenntnis gegeben.

## **Stellungnahme**

### **1. Lärmschutz für den Stadtbezirk Untertürkheim:**

Die LHS fordert zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger des Stadtbezirks Untertürkheim, im Rahmen der Planung und Bauausführung des Vorhabens sämtliche in Betracht kommenden Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung zu prüfen und in angemessener Weise umzusetzen. Auf die nachfolgenden Ausführungen des Amtes für Umweltschutz (unter 3.) und des Amtes für Stadtplanung und Wohnen (unter 4.) wird verwiesen.

## **2. Stellungnahme des Tiefbauamts/Stadtentwässerung SES und der Straßenverkehrsbehörde (Amt für öffentliche Ordnung):**

### 2.1 Allgemein:

Alle Eingriffe in Anlagen und Grundstücke der LHS sind gemäß den einschlägigen Rahmenvereinbarungen (Flächeninanspruchnahme vom 19. Oktober 2012, Abwasser vom 25. April 2013, Verkehrsleittechnik vom 31. Mai 2013 und Straßenbeleuchtung vom 28. Mai 2013) mit dem Tiefbauamt vertraglich zu regeln.

Es wird davon ausgegangen, dass die SSB AG von der Anhörungsbehörde beteiligt wurde und Forderungen der SSB AG zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Stadtbahn berücksichtigt werden.

### 2.2. Bauwerke / Anlagen:

#### 2.2.1 Allgemein

Für Bauwerke der LHS, die im Bereich des Planfeststellungsabschnittes liegen, ist grundsätzlich eine Beweissicherung und ein geodätisches Messprogramm mit dem Tiefbauamt der LHS abzustimmen und durchzuführen. Dies gilt auch für Kanäle, Verkehrsflächen und weitere betroffene städtische Anlagen.

#### 2.2.2 Entwässerung – Technische Hinweise

Gegen die vorliegenden Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren bestehen aus entwässerungstechnischer Sicht generell keine Einwendungen. Die eingereichte Entwässerungsplanung des Abstellbahnhofs wurde hinsichtlich den angegebenen Einzugsgebietsflächen (EZG), der Bemessungsregenspende mit  $r_{10,05} = 214 \text{ l/s} \times \text{ha}$  und den daraus resultierenden Einleitmengen mit der LHS/SES abgestimmt.

Es sind jedoch folgende Anmerkungen zu berücksichtigen:

- Allgemein

Für die Einleitung des Waschwassers sind neben den Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Wassergesetzes des Landes Baden-Württemberg (WG) auch die Bestimmungen der Abwasserbeseitigungssatzung der LHS einzuhalten.

Die den Antragsunterlagen beiliegenden Pläne haben den Stand und Detaillierungsgrad einer Vor- bzw. Entwurfsplanung. Anhand der vorliegenden Unterlagen kann daher von Seiten der LHS die tatsächliche Machbarkeit der Maßnahmen hinsichtlich Lage und Umfang nicht bestätigt werden. Im Rahmen der Abstimmung der Ausführungsplanung können sich daher Änderungen ergeben, die mit der LHS abzustimmen sind.

Die Abflussdrosselung von Teilflächen wurde berücksichtigt. Es fehlen jedoch die Angaben des Rückhaltevolumens in  $\text{m}^3$ . Seitens der Vorhabenträgerin sind entsprechende Rückhaltebecken bzw. Rückhaltekanäle auf ihrem Grundstück vorzusehen, die für eine Regenhäufigkeit von  $n = 0,2$  ausgelegt sind.

Die Einleitung von Regenwasser und Schmutzwasser ist gemäß der Satzung der LHS gebührenpflichtig.

- Einzugsgebietsflächen (EZG)

#### Unterlage 3.2.2

Die Tiefenentwässerung und Sammelleitungen aus den EZG 2, 3 und 4 werden an die vorhandenen Dolen angeschlossen, die den Abstellbahnhof und die Gleisanlagen der Bahnstrecke unterqueren. Der Anschluss erfolgt durch neu herzustellende Schachtbauwerke an die bestehenden Dolen. Hierzu sind die Ausführungen im gesonderten Abschnitt "Vorhandene Dolen" zu beachten.

Die im Plan angegebene Einleitmenge des Bauwerks 6.4126 mit 201 l/s stimmt nicht mit der Berechnung aus der Unterlage 1.3 Anhang 1 mit 188 l/s überein. Es ist seitens der Vorhabenträgerin klarzustellen, welche Einleitmenge gilt.

#### Unterlage 3.2.3 - EZG 5

Die Entwässerung aus dem EZG 5 (derzeit in Dole 1) ist so herzustellen, dass das Oberflächenwasser und das Schmutzwasser getrennt in die städtische Regenwasser- und Schmutzwasserkanalisation in der Benzstraße eingeleitet werden kann, da der vorhandene Regenüberlauf von Dole 1 von der LHS/SES stillgelegt wird. Dies wurde zwischen der DB Netz AG und der LHS schriftlich vereinbart (Niederschrift Dolen, 13. Februar 2019).

#### Vorhandene Dolen

Der Anschluss der Entwässerung aus dem Abstellbahnhof erfolgt durch neu herzustellende Schachtbauwerke an die bestehenden Dolen.

Die Dole 1 entwässert zukünftig nur noch Abwasser aus dem Abstellbahnhof. Die Durchleitung von öffentlichem Abwasser durch die Dole 1 entfällt künftig, da die LHS/SES in der Augsburgs Straße und der Arlbergstraße die öffentliche Entwässerung großräumig neu herstellt. Auf die Durchleitung von öffentlichem Abwasser durch die Dole 1 kann zukünftig verzichtet werden. Die Dole 1 ist im Eigentum der DB Netz AG.

Die Dole 2 entfällt, da diese in der Trasse der Zuführung zum zukünftigen Tiefbahnhof liegt.

Die Dolen 3, 4 und 5 befinden sich derzeit im Eigentum der DB Netz AG mit Durchleitrechten zugunsten der LHS für das Ableiten von öffentlichem Abwasser aus den nördlich der Bahnanlagen gelegenen Siedlungsräumen. Die Durchleitrechte bestehen bis zum 31. Januar 2022.

Die DB Netz AG hat der LHS/SES im Rahmen der Vorabstimmungen zu diesem Planfeststellungsverfahren angeboten, die Dolen 3 bis 5 - soweit jeweils entsprechender Bedarf bei der LHS/SES für die einzelnen Dolen besteht - zum Zeitwert an die LHS/SES zu übereignen und einen entsprechenden Gestattungsvertrag mit der LHS/SES hierfür abzuschließen. Dieses Angebot der DB Netz AG an die LHS/SES ist als Zusage im Planfeststellungsbeschluss (PFB) festzuhalten.

Die LHS/SES weist hier ausdrücklich darauf hin, dass für den Fall einer eventuellen Übernahme aller drei oder auch nur einzelner Dolen die Belange der LHS/SES schon jetzt zu berücksichtigen sind. Die Planungen der Anschlusschächte sind daher mit der LHS/SES entsprechend den Regelungen der Rahmenvereinbarung (RAV) Abwasser vom 25. April 2013 zwingend abzustimmen.

Dies gilt auch für eventuell notwendige Sanierungsmaßnahmen der Dolen mit Reparatur-, Renovierungs-, Teilerneuerungs- oder Erneuerungsverfahren. Die Maßnahmen sind vorab einvernehmlich von der DB Netz AG mit der LHS/SES abzustimmen. Dies ist als Zusage der DB Netz AG bzw. Nebenbestimmung im PFB festzuhalten.

Die aktuellen Inspektionsdaten sowie die Schadensklassifizierung der Kanalhaltungen sind der LHS/SES bereits vorab zu übermitteln, damit die Abstimmungen zu den o.g. Sanierungsmaßnahmen rechtzeitig begonnen werden können.

Seitens der LHS/SES ist auch eine langfristige Verlängerung der Durchleitrechte vorstellbar.

### 2.3 Straßen und Verkehr (Tiefbauamt und Straßenverkehrsbehörde)

Bezüglich der beantragten Lösung erscheint es erforderlich, eine gesonderte Rechtsabbiegerspur anzuordnen. Grundsätzlich wird die vorliegende Planung der Zufahrt Wartungsbahnhof in der Augsburgener Straße jedoch abgelehnt und ein Anschluss der Zufahrt an den Knotenpunkt Augsburgener Straße/Dietbachstraße aus Sicherheitsabwägungen für erforderlich gehalten.

Dass fehlende Fahrbeziehungen zu illegalem und dadurch gefährlichem Verkehrsverhalten führt, beweisen die Unfallzahlen der letzten Jahre an dem Anschluss der Zufahrt Wartungsbahnhof an die Augsburgener Straße. So hat sich der Anschluss als Unfallschwerpunkt herausgestellt. Zur Minimierung der Unfallzahlen soll daher eine Planung mit gesichertem Linksein- und Linksabbiegen realisiert werden.

Das Anbringen einer Leitschwelle in der Augsburgener Straße, um das Linksabbiegen in die Zufahrt zu unterbinden, kann erfahrungsgemäß die Gefährdungssituation nicht beseitigen und zu einer weiteren Erhöhung der Unfallzahlen führen. Es ist zu erwarten, dass dann weiterhin Linksein- und -abbieger verkehrgefährdend über die Gegenrichtung um die Leitschwelle herumfahren.

Bei einem Anschluss der Zufahrt an den Knotenpunkt Augsburgener Straße / Dietbachstraße gemäß vorgenannter Forderung kann eine Zufahrt / Abfahrt zum Wartungsbahnhof aus und in alle Richtungen mit einer Sicherung durch eine LSA ermöglicht werden.

Aus Sicht der Verkehrsbehörde ist für das sichere Queren der Stadtbahngleise durch Fußgänger in der Ausführungsplanung zu prüfen, ob ein entsprechender Z-Überweg in Seitenlage zur Zufahrt vorzusehen ist.

Es ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass gleichzeitig ein- und ausfahrende Fahrzeuge die Stadtbahngleise nicht blockieren können.

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die endgültige verkehrliche Lösung mit der LHS abzustimmen.

## 2.4 Forderungen und Hinweise zu einzelnen Anlagen der Planunterlagen

### 2.4.1 Anlage 9 – Grunderwerb

Zu den im Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 9.2) genannten vorübergehenden Inanspruchnahmen von Flächen auf städtischen Grundstücken bestehen derzeit keine grundsätzlichen Einwendungen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass es sich bei den in der Unterlage 9.2.3 genannten Flurstücken (naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen und vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme) nach Aussage des Liegenschaftsamts nicht um Flurstücke der Gemarkung Zuffenhausen, sondern um Flurstücke der Gemarkung Zazenhausen handelt.

### 2.4.2 Anlage 13 – Baulegistik

Die Verkehrssicherungspflicht für Anschlüsse der Baustraßen an das öffentliche Straßenverkehrsnetz obliegt der Vorhabenträgerin. An diesen Stellen sind Reifenwaschanlagen zu installieren, um die Verschmutzung der Verkehrsflächen so gering wie möglich zu halten. Bei starken Verschmutzungen sind durch die Vorhabenträgerin ggf. zusätzliche Reinigungsmaßnahmen umzusetzen.

### 2.4.3 Anlage 14 - Verkehrsführung während der Bauzeit

Die bauzeitlichen Zu- und Ausfahrten sind rechtzeitig mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

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

### 3.1 Schallgutachten nach 16. BImSchV (Unterlage 14.1)

Die Bewertung und Beurteilung der Schallimmissionen bzw. die Einschätzungen und Ausführungen des Gutachtens (Unterlage 14.1) werfen grundsätzliche Fragen auf:

3.1.1 Ist der Abstell- und Wartungsbahnhof wie vom Gutachter ausschließlich nach der 16. BImSchV zu bewerten oder sind nicht mindestens Teile der Fahrbewegungen der TA Lärm zuzuordnen?

Nach den „Erläuterungen zur Anlage 2 der 16. BImSchV – Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege“, herausgegeben 2015 vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur, wird in Ziffer 2.1.7 dargelegt:

*Nach der TA Lärm zu berechnen und zu beurteilen sind Fahrvorgänge auf solchen Schienenwegen, die nicht der Abwicklung von Verkehr dienen, wie z.B. Schienenwege in Reparatur- und Ausbesserungswerken oder innerhalb gewerblicher Anlagen.*

Die Liste der nach TA Lärm zu beurteilenden Schienenwege ist nicht abschließend.

Unstrittig ist, dass alle Gleise, die ausschließlich oder überwiegend dem Personen- oder Güterverkehr dienen, inklusive derer, die durch Bahnhofsanlagen führen, der 16. BImSchV zugeordnet werden müssen.

Ob die An- und Abfahrt von der Abstellanlage dazugehört und wie die Rangierfahrten zu den Reinigungsanlagen zu bewerten sind, kann unterschiedlich beurteilt werden. Die Bewertung des Neubaus der Abstell- und Wartungsanlage allein nach der 16. BImSchV ist somit fraglich.

Bei dem Abstell- und Wartungsbahnhof handelt es sich um eine sogenannte Nebenanlage zum Bahnbetrieb, die in weiteren Teilen nach der TA Lärm zu beurteilen wäre als es im Gutachten der Fall ist. Die Beurteilung nach der TA Lärm erfasst dabei auch die Fahrvorgänge (z.B. Zu- und Abfahrt zu den jeweiligen Reinigungsanlagen sowie sonstige Rangiervorgänge), da es sich bei diesen Gleisen nicht um einen Verkehrsweg im Sinne der 16. BImSchV zur unmittelbaren Abwicklung von Personen- und/oder Güterverkehr handelt. Daher wird vorgeschlagen, die bisherige Beurteilung im Gutachten nochmals zu überprüfen und die sich daraus ergebende Bewertung gegebenenfalls entsprechend anzupassen.

3.1.2 Kann die Maßnahme als wesentliche Änderung in Form eines erheblichen baulichen Eingriffs gewertet werden oder handelt es sich nicht viel mehr um einen kompletten Umbau mit Nutzungsänderung, der einem Neubau gleichzusetzen ist?

Der Gutachter beurteilt die Abstell- und Wartungsanlage in Untertürkheim nicht als kompletten Umbau, der einem Neubau im Sinne des BImSchG bzw. der 16. BImSchV gleichzusetzen ist, sondern nur als wesentliche Änderung in Form eines erheblichen baulichen Eingriffs in eine bestehende eisenbahntechnische Anlage.

Dadurch ergibt sich für die betroffenen Anwohner folgender wesentlicher Unterschied: Eine Einordnung als Neubau im Sinne der 16. BImSchV würde Schallschutzmaßnahmen auslösen, sobald die Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV überschritten werden (Lärmvorsorge).

Eine wesentliche Änderung in Form eines erheblichen baulichen Eingriffs löst nur dann Schallschutzmaßnahmen aus, wenn die bestehenden Pegel um 3 dB(A) erhöht werden bzw. Pegel von 70/60 dB(A) tags/nachts erstmals erreicht oder weiter erhöht werden (Lärmsanierung).

Selbst wenn man den Teilabschnitt PFA 1.6 für sich betrachtet, wäre dieser u. E. immer noch als Neubau im Sinne der 16. BImSchV einzustufen. Es mag dabei unerheblich sein, dass der Güterbahnhof seit Ende der 1980er Jahre nicht mehr als solcher genutzt wird. Nicht unerheblich aber ist die vollständige Nutzungsänderung der Anlage. Es handelt sich nicht nur im bautechnischen Sinne (wie der Gutachter auf S. 17 anmerkt), sondern – durch die umfangreichen Änderungen auch bei der Nutzung – faktisch auch im Sinne der 16. BImSchV um den Neubau einer (Neben-)Anlage bzw. um einen neubaugleichen Umbau.

Der Unterschied in der Beurteilung führt dazu, dass damit auch die dem Grunde nach zu gewährenden Schallschutzmaßnahmen mindestens bis in die Stadtteile Flohberg und Gehrenwald reichen müssten, also weit über das im Gutachten ermittelte Maß hinaus.

3.1.3 Sind die beiden aufgeführten Planfälle „Nullfall 2030“ und „Prognose-Fall 2030“ ausreichend?

Die beiden Teilabschnitte 1.6a und 1.6b liegen inzwischen zeitlich so weit auseinander, dass man sie durchaus differenzierter betrachten kann. Der PFA 1.6a sieht seiner Fertigstellung entgegen, während für den PFA 1.6b erst das Planfeststellungsverfahren eröffnet wird.

Damit auch diese Übergangszeit und deren Auswirkungen abgebildet werden können, wird empfohlen, einen weiteren Untersuchungsfall im Gutachten zu berücksichtigen:

- Der Analysefall (entspricht dem sog. „Nullfall 2030“ des Gutachters).
- Der Prognose-Nullfall 2030, der die zwischenzeitlich tatsächlich bereits umgesetzten Gegebenheiten inklusive der bereits genehmigten Planänderungen für den PFA 1.6a berücksichtigt, jedoch ohne den Bau der Abstell- und Wartungsanlage. Dieser Fall würde auch eine aktualisierte Beurteilung des PFA 1.6a ohne Umsetzung des PFA 1.6b zulassen und evtl. hierfür notwendige Lärmschutzmaßnahmen ersichtlich machen.
- Sowie letztlich einen Prognose-Planfall 2030, der die komplett umgesetzten Maßnahmen beider Abschnitte des PFA 1.6 erfasst.

Das Güterbahn- und Güterwendegleis (Strecke 4721) verläuft im vorgeschlagenen Prognose-Nullfall 2030 dann bereits nicht mehr entlang der Augsburger Straße (wie in der Schemaskizze der Anlage 2.1.2 zu den Zugmengen im sog. „Nullfall 2030“ dargestellt), sondern bereits, wie in der Anlage 2.2.2 dargestellt, am Rande des PFA 1.6a.

Die derzeitige Aufteilung des Gutachters in nur zwei Planfälle hat zur Folge, dass die Beurteilungspegel im sog. „Nullfall 2030“ entsprechend höher und die im Planfall 2030 entsprechend niedriger werden, weil die erheblich belastende Güterbahnstrecke im Planfall 2030 einen geringeren Einfluss auf die direkten Anlieger der Augsburger Straße hat.

Durch die im Gutachten angesetzte Verlegung des Güterbahngleises vom sog. „Nullfall 2030“ zum Planfall 2030 werden die nächtlichen Pegel von jeweils über 60 dB(A) (also an bzw. in weiten Teilen bereits über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung) beim Vergleich der beiden Planfälle geringer. Dadurch fällt der Anspruch auf Lärmschutz der Anwohner weg. Mit Einführung einer Zwischenstufe (Analyse-Fall, Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall) bei den Planfällen und dem Vergleich von Prognose-Nullfall mit Prognose-Planfall würde dieser für die Anwohner negative Effekt minimiert.

3.1.4 Darf die Stadtbahnlinie in die Berechnung nach 16. BImSchV einbezogen werden?

Die Stadtbahn gehört weder zum PFA 1.6, noch unterliegt sie dem AEG und sie ist nicht – wie der Gutachter behauptet – direkt neben den Gleisen, sondern durch Gebäude und Pflanzen in weiten Teilen räumlich klar getrennt von den Eisenbahnanlagen, weshalb sie nicht in diese Berechnungen einfließen kann, sondern nur in die Gesamtlärmbetrachtung des Verkehrslärms.

3.1.5 Sind die Annahmen zu den Zugzahlen nachvollziehbar?

Es wird empfohlen, die dem Gutachten zu Grunde liegenden Zugzahlen zu überprüfen, da davon ausgegangen wird, dass der komplette bisherige Nah- und Regionalverkehr, der bisher im Neckartal abgewickelt wird, auch weiterhin weitestgehend auf der Strecke im Neckartal verkehrt und nur ein Großteil der Fernzüge über die Neubaustrecke am Flughafen und entlang der BAB A 8 fahren wird.

Hinzu kommen für die Wartungsanlage hier möglicherweise zusätzlich abzustellende und zu reinigende Züge aus/in Richtung Rottweil/Singen (Gäubahn).

Auch findet sich eine mögliche Erhöhung der S-Bahn-Fahrten durch neue Linien und Fahrbeziehungen (z.B. Direktverbindung ES-LB oder ES-WN) bisher nicht in den Zahlen wieder.

### 3.1.6 Sind die maßgeblichen Immissionsorte nachvollziehbar erfasst?

Bei den Gebäuden Augsburgener Straße 275 und 293 handelt es sich um gewerblich genutzte Gebäude. Es ist aber nicht auszuschließen, dass sich z.B. Hausmeisterwohnungen im Gebäude befinden.

Zudem fehlen zwei Wohngebäude, die inzwischen (seit Juli 2018) baurechtlich genehmigt sind (Augsburger Straße 255 a + b). Mindestens an diesen Stellen müssen noch weitere Immissionsorte berechnet werden.

Bei der Annahme eines neubaugleichen Umbaus der Eisenbahnanlage müsste die Anzahl der Immissionsorte nach oben korrigiert und Gebäude bis nach Luginsland einbezogen werden.

### 3.1.7 Gesamtlärmbetrachtung (Unterlage 14.3)

Die Gesamtlärmbetrachtung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung hängt in hohem Maße von der Untersuchung der Verkehrsgeräusche des Abschnitts 1.6 und insbesondere der neu zu bauenden Abstell- und Wartungsanlage (Unterlage 14.1) ab. Auch hier wird im Gutachten davon ausgegangen, dass es sich „nur“ um einen erheblichen baulichen Eingriff handelt und die Lärmvorsorgewerte daher für die Bahnanlage nicht gelten.

Unter der Annahme eines neubaugleichen Umbaus und bei der Berücksichtigung der Empfehlungen sowie der Anpassung der Prognosefälle wäre auch die Gesamtlärmbetrachtung entsprechend anzupassen.

## 3.2 Stadtklimatologie

Gegen das Planvorhaben bestehen nach Bewertung der Auswirkung des Planvorhabens rein auf das Stadtklima und die Luftqualität keine Bedenken. Die Schutzgüter Stadtklima und Luftqualität sind vom Planvorhaben nur in geringem Maße betroffen. Hinsichtlich der Auswirkungen der Bautätigkeiten auf die Luftqualität sind die dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung von Luftschadstoffemissionen ausreichend. Es ist darauf zu achten, dass diese Maßnahmen im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt und im Rahmen der Ausführung umgesetzt werden.

Unter Berücksichtigung der stadtklimatischen Belange sind keine negativen Auswirkungen infolge des Planvorhabens zu erwarten.

## **4. Stellungnahme zur städtebaulichen Planung (Amt für Stadtplanung und Wohnen)**

### 4.1 Lärm (UVS und Lärmgutachten):

Die in den Lärmgutachten und in der UVS gemachten Aussagen zu den Lärmwirkungen des Vorhabens basieren auf zwei grundlegenden Annahmen, deren Plausibilität von unserer Seite aus nicht abschließend geprüft werden kann:

- Die den Ausbreitungsberechnungen in den Lärmgutachten zugrundeliegenden Verkehrsmengen (durchfahrende und auf den Wendegleisen die Fahrtrichtung

wechselnde Güterzüge, durchfahrende Personenzüge, Zu- und Abfahrten zum Abstellbahnhof).

- Die den Beurteilungen der Betroffenheit zugrundeliegenden Nutzungen im Umfeld des Vorhabens, insbesondere die Einschätzung und Klassifizierung der betroffenen Bereiche in Wohnen, gemischte Gebiete, Gewerbe und Industrie.

Die für den Prognosehorizont 2030 angegebenen Zugmengen im Prognose - Null - Fall und im Prognose - Plan - Fall scheinen sich am heutigen Verkehrsaufkommen zu orientieren. Keine Berücksichtigung finden die vom Schienenkonzern vorgesehenen Planungen und Zielvorgaben, die Anzahl der Reisenden im Fernverkehr bis 2030 auf 260 Millionen Zugreisende zu verdoppeln, den ICE-Verkehr auf Teilstrecken in einem Halbstundentakt abzuwickeln und weitere kleinere und mittlere Städte an das IC / EC-Netz mindestens im Zweistundentakt anzubinden, ebenso wenig wie die Zielsetzung, bis 2030 70% mehr Güterverkehr auf der Schiene abzuwickeln (siehe die Berichterstattung in den Medien, beispielhaft Stuttgarter Zeitung am Wochenende 8./9./10. Juni 2019). Diese Zielsetzungen führen - in welchem Ausmaß auch immer - zu mehr Verkehr auch auf den Zu- und Ablaufstrecken zum Abstellbahnhof, mehr Zugverkehr auf den parallel geführten Durchgangsgleisen und mehr Betriebsfahrten innerhalb des Abstellbahnhofs, welche bei der Lärmprognose zu berücksichtigen sind.

Im Gutachten zum Schienenverkehrslärm sind die Geräuschemissionen der durchfahrenden und auf den Wendegleisen wendenden Güterzüge, der durchfahrenden Personenzüge sowie die Emissionen der Zu- und Abfahrten zum Abstellbahnhof berücksichtigt (Beurteilung nach 16. BImSchV). Im Gutachten zum Anlagenlärm sind die mit dem Betrieb des Abstellbahnhofs verbundenen Schallquellen Innenreinigungsanlage, Außenreinigungsanlage, Parkierungs-, Rangier- und Liefervorgänge sowie sonstige Betriebsgeräusche einschließlich der Geräusche der Klimaanlage abgestellter Züge berücksichtigt (Beurteilung nach TA Lärm). Aufgeführt werden auch die Zugmengen, die den Abstellbahnhof anfahren und dort behandelt werden. Aus den Unterlagen konnten jedoch keine Angaben über die Anzahl der betriebsinternen Zugfahrten von den Abstellgleisen zur Innenreinigungsanlage und zurück, von den Abstellgleisen zur Außenreinigungsanlage und zurück sowie den Fahrten zwischen Innenreinigungsanlage und Außenreinigungsanlage und den damit verbundenen Schallemissionen entnommen werden. Von der Vorhabenträgerin ist daher zu erläutern, wie diese Lärmquellen mit welchen Schallemissionen in den Gutachten berücksichtigt wurden. Diese betriebs- und anlageninternen Zugfahrten sind als Anlagenlärm nach TA Lärm zu werten und bei der Beurteilung, inwieweit an allen maßgeblichen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB(A) unterschritten werden und damit die Vorbelastung weiterhin nicht berücksichtigt werden muss, entsprechend zu berücksichtigen.

Aus den Unterlagen geht hervor, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass Bauarbeiten in den Planfeststellungsabschnitten 1.6a (einschließlich Änderungen und Ergänzungen) und 1.6b (neu) parallel durchgeführt werden. Dies kann nachteilige Auswirkungen auf die Betroffenheit durch Baustellenlärm haben. Das Gutachten zum Baustellenlärm ist entsprechend um Angaben zu den Lärmwirkungen bei in beiden Planfeststellungsbereichen zeitgleich durchgeführten Bauarbeiten zu ergänzen.

#### 4.2 Wasser (Hydrogeologie und Wasserwirtschaft, UVS, LBP)

Bislang werden die auf dem Gleisfeld des ehemaligen Güterbahnhofgeländes anfallenden Niederschlagsmengen nicht gesondert entwässert. Sie werden auf großen Flächen über Verdunstung, Versickerung und ggfs. über geringe oberflächennahe Abflüsse dem

natürlichen Wasserhaushalt zugeführt. Zukünftig soll das gesamte Gleisfeld mit Ausnahme der Betriebsflächen (Zufahrten, Gebäude, Innenreinigungsanlage, Außenreinigungsanlage, sonstige Gebäude, die gesondert entwässert werden) über eine Tiefenentwässerung entwässert und die anfallenden Niederschlagswassermengen dem bestehenden Mischsystem und somit dem städtischen Kanalnetz und der Kläranlage zugeführt werden (angesetzter Abflussbeiwert: 0,5). Den Unterlagen fehlt es an einer entsprechenden Begründung für die Umstellung des Entwässerungssystems. Es bleibt offen, ob die Umstellung aus Gründen der nur verzögernd größeren Niederschlagswassermengen versickernden Böden oder zugunsten des Mineralwasserschutzes vorgenommen werden muss. Die Auswirkungen der Änderung des Entwässerungssystems auf Grundwasserneubildung und Wasserhaushalt sind in UVS und LBP entsprechend darzustellen und zu bewerten. Angesichts der betroffenen Flächengröße von ca. 10 ha sind mit der Umstellung des Entwässerungssystems erheblich nachteilige Umweltwirkungen und eine zusätzliche Belastung des städtischen Mischwasserkanalsystems verbunden. Es ist zu prüfen, ob Teile des unschädlich verunreinigten Niederschlagswassers gedrosselt dem das Gebiet querenden Dietbach und über diesen der Staustufe Cannstatt der Bundeswasserstraße Neckar zugeführt werden könnten. Das Prüfergebnis ist in den Unterlagen Hydrogeologie und Wasserwirtschaft, Erläuterungsbericht, UVS und LBP darzustellen.

#### 4.3 UVS, LBP und artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

UVS und LBP sind fachlich und methodisch auf höherem Niveau und damit leichter verständlich und besser nachvollziehbar aufbereitet als die bislang für PFA 1.6 bzw. PFA 1.6b vorgelegten Unterlagen. Wünschenswert wäre bei der Beurteilung des heutigen Umweltzustandes eine stärkere Differenzierung zwischen den Wertigkeiten auf den eigentlichen Vorhabenflächen (geringe Wertigkeiten, teilweise starke und beeinträchtigende Vorbelastungen) und den Flächen in der Umgebung, die für einige Schutzgüter deutlich höhere Wertigkeiten aufweisen. Dies gilt insbesondere für die Schutzgüter Mensch, Klima, Boden, Orts- und Landschaftsbild sowie Kultur- und sonstige Schutzgüter.

Es gibt keinen Standort in Stuttgart und in der Umgebung, der nicht nur wegen der Lage im Ringsystem des neuen Bahnknotens Stuttgart 21, sondern auch wegen der bestehenden Vorbelastungen und der bei Realisierung bis auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen vergleichbar geringen Umweltauswirkungen auch aus Umweltgesichtspunkten vergleichbar gut geeignet ist. Dies ist bei der Alternativenprüfung deutlicher darzustellen. Der Neubau des Abstellbahnhofes ist darüber hinaus Voraussetzung dafür, dass die Abstellflächen am Rosenstein zurück gebaut, dort das Städtebauprojekt und die Parkerweiterung realisiert und damit im Talkessel positive Wirkungen auf alle Schutzgüter - insbesondere auch das Schutzgut Mensch - realisiert werden können. Auch dieser Aspekt sollte stärker in UVS und LBP gewürdigt werden.

Das Maßnahmenkonzept des landschaftspflegerischen Begleitplanes schöpft die auf der Vorhabensfläche bestehenden Möglichkeiten von Vermeidung, Verminderung und Kompensation jedoch nicht ausreichend aus. Es werden folgende Maßnahmen gefordert:

- Die Dächer von Gebäuden und technischen Anlagen sind bis auf die zwingend erforderlichen technischen Aufbauten zu begrünen (zugunsten der Schutzgüter Stadt- und Landschaftsbild, Wasserhaushalt, Arten und Biotope, Klima).

- Die fensterlosen Fassaden der Gebäude und technischen Anlagen sind fachgerecht zu begrünen (zugunsten der Schutzgüter Stadt- und Landschaftsbild, Wasserhaushalt, Klima).
- Anstatt der Rasenansaat für die Maßnahme G2 (Einsaat Landschaftsrasen) sind auch auf diesen Flächen kräuterreiche Saatgutmischungen auszubringen und die Flächen in Ergänzung der Maßnahmen A1 und E1 als Nahrungshabitate für Schmetterlinge, Heuschrecken, Wildbienen und Mauereidechsen zu entwickeln.
- Das Potenzial der Gleis- und Gleiszwischenflächen der für die Abstellung genutzten neuen Gleisfelder für das Schutzgut Arten und Biotope wird nicht ausreichend gewürdigt. Es ist absehbar, dass sich auf den Flächen auch ohne gezielte vegetationsstechnische Anlage und Entwicklung über die Jahre hinweg thermophile Ruderalfluren und somit Lebensstätten für Schmetterlinge, Heuschrecken, Wildbienen und Mauereidechsen entwickeln werden. Diese werden aufgrund des Betriebes sicher nicht die hohen Wertigkeiten der heute vorzufindenden Bestände haben, aber für das Schutzgut und als Lebensstätte auch nicht völlig ohne jeden Wert sein. Aufgrund des bekannten Mangels vergleichbarer Flächen wird angeregt, die Gleisfelder der Abstellung (auch vor dem Hintergrund, dass auf Teilflächen relativ große Zwischenräume zwischen den Gleisen liegen wie bspw. östlich der Gleise 234 und 235 oder bspw. 256 und 257) so anzulegen, dass sich thermophile Ruderalfluren entwickeln können. Die Flächen sollten dann zugleich als Lebensstätte der u.a. auch besonders und streng geschützten Tierarten aus den Artengruppen Schmetterlinge, Heuschrecken, Wildbienen und Mauereidechse angerechnet werden. Insbesondere das rechnerische Defizit im Hinblick auf die Größe der nach Realisierung des Vorhabens verfügbaren Lebensstätten für die Mauereidechse ließe sich so reduzieren.

Die aufgeführten Maßnahmen sind einzeln und insbesondere in ihrer Gesamtheit geeignet, das Defizit in der naturschutzrechtlichen Eingriffs-/Ausgleichsbilanz zu verringern und damit den Bedarf an außerhalb des Plangebiets liegenden Kompensationsflächen entsprechend zu reduzieren.

Die naturschutzrechtliche Eingriffs-/Ausgleichsbilanz weist ein deutliches Defizit aus. Es wird abgelehnt, dieses Defizit mit einer Ökokontomaßnahme im nächstgelegenen Naturraum 3. Ordnung mit der Maßnahme auf dem Gelände der ehemaligen Munitionsanstalt Kupfer im Landkreis Schwäbisch Hall zu kompensieren. Stattdessen sind Maßnahmen auf Gemarkung der LHS zu realisieren. Wie bereits in den Stellungnahmen der LHS zu den Planfeststellungsabschnitten 1.3, 1.3a, 1.6 und 1.6a (einschließlich Änderungen) ausführlich dargelegt und wie bereits vorab der Vorhabenträgerin zu den Unterlagen des Planfeststellungsabschnitts 1.6b per email übermittelt, gibt es im Stadtgebiet der LHS ausreichend Möglichkeiten, das Defizit

1. auf Maßnahmenflächen im Bereich Uhlbach (Käppeleshau) auf städtischen Flächen im gleichen Naturraum, oder
2. auf bundeseigenen Flächen am Neckar im Bereich Bad Cannstatt ebenfalls im gleichen Naturraum

vollständig zu kompensieren. Diese Maßnahmenflächen sind der Vorhabenträgerin bekannt und wurden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung von der Vorhabenträgerin bereits untersucht. Sie fanden sich auch in Vorgängerversionen der landschaftspflegerischen Begleitpläne für die Planabschnitte 1.6a und 1.6b.

Die LHS erwartet vor dem Hintergrund der gemeinderätlichen Beschlüsse, dass bei Eingriffen in Natur und Landschaft im Stadtgebiet auch die Wohlfahrtswirkungen von landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen im Stadtgebiet realisiert werden müssen, von der Vorhabenträgerin als Projektpartnerin nunmehr, diese Flächenvorschläge aufzugreifen und zu realisieren. Sollte die Vorhabenträgerin Interesse daran haben, diese Maßnahmen nicht selbst zu planen und zu realisieren, ist die LHS gerne bereit darüber dahingehend zu verhandeln, dass die LHS die Maßnahmen im Auftrag und auf Kosten der Vorhabenträgerin realisiert und unterhält.

#### 4.4 Verkehrsplanung/Stadtgestaltung

Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, welche Kfz-Verkehrsmengen während der Bauzeit und im späteren Betrieb zu erwarten sind und wie sich diese auf das Straßennetz verteilen. Zumindest für die beiden Zufahrten sowie den Knotenpunkt Augsburgener Straße/Dietbachstraße sind zwingend Leistungsfähigkeitsnachweise erforderlich, um die ordnungsgemäße Erschließung des Vorhabens nachzuweisen.

Die Gestaltung der Hochbauten, insbesondere des IRE-Technikgebäudes, ist mit der LHS abzustimmen und ggf. durch eine Behandlung im Gestaltungsbeirat zu qualifizieren.

### **5. Stellungnahme zum vorbeugenden Brandschutz (Branddirektion):**

Die Branddirektion hat die eingereichten Planunterlagen geprüft und gibt nachfolgende Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange ab.

Unter Berücksichtigung der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen und der Einhaltung der Anforderungen der genannten Richtlinien kann aus brandschutztechnischer Sicht der grundsätzlichen Umsetzbarkeit und Machbarkeit des Planfeststellungsverfahrens zugestimmt werden. Die folgenden Forderungen sind im Planfeststellungsbeschluss zu übernehmen bzw. im Zuge der Ausführungsplanung mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen.

#### 5.1 Allgemeine Auflagen

- Sämtliche Feuerwehrlflächen sind gemäß der VwV Feuerwehrlflächen bzw. nach DIN 14090 auszuführen.
- Für die Oberleitung im Bereich des Abstellbahnhofs ist eine automatische Bahnnerdung vorzusehen.
- Für die gesamte Anlage ist ein „vereinfachter Feuerwehrplan“ nach DIN 14095 sowie den Ausführungsbestimmungen der Branddirektion Stuttgart zu erstellen.
- Während der Bauphase ist die Baustelle so einzurichten und zu betreiben, dass geordnete Lösch- und Rettungsmaßnahmen mit den bei der Feuerwehr Stuttgart vorhandenen Geräten und Fahrzeugen durchgeführt werden können.

## 5.2 Außenreinigungsanlage Untertürkheim

Grundlage der Beurteilung ist das Brandschutzkonzept des Büros BPK-FSC vom 12. Dezember 2016 (Nr. G2014069-C). Nachfolgende Änderungen / Ergänzungen sind umzusetzen:

- Zu 6.1.2: Ein Schlüsseldepot für die Feuerwehr (Klasse SD3) kann nur in Verbindung mit einer aufgeschalteten Brandmeldeanlage eingesetzt werden. Die Schlüssel sind an der Pforte (24/7 besetzt) zu hinterlegen und im Einsatz der Feuerwehr auszuhändigen. Zufahrten und Tore sind mit einer Feuerwehrschießung zu versehen.
- Zu 6.1.3: Anstatt eine „Oberleitungs-, Schalt-, und Erdungseinrichtung“ herzustellen, ist eine Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung (OLSP) einzurichten.
- Zu 6.2 und 6.13: An der Erschließungsstraße sind Überflurhydranten nach DIN 3222 einzubauen. Die genaue Lage ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen.

## 5.3 IRA-Technikgebäude

Grundlage der Beurteilung ist das Brandschutzkonzept des Büros DB Engineering & Consulting GmbH vom 15. Oktober 2018. Nachfolgende Änderungen / Ergänzungen sind umzusetzen:

- Zu 4.3.1: In der Nutzungseinheit im 2. Obergeschoss (Nord) ist die anleiterbare Stelle in einem allen Nutzern jederzeit zugänglichen Raum auszuweisen.
- Zu 4.4.4: Die Trennwand im 1. OG zwischen dem Aufenthaltsraum (VStätt) und den Räumen 03 und 04 ist feuerbeständig herzustellen.
- Zu 4.5.2: Die Anzahl und Lage der Hydranten sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen.
- Zu 4.5.5 und 4.5.6: Planerisch verfügt das Gebäude über keine aufgeschaltete Brandmeldeanlage. Aus diesem Grund ist auch keine Feuerwehranlaufstelle erforderlich. Handmelder einer internen BMA sind als „Hausalarm“ in blau auszuführen.
- Zu 4.6.1: Ein Schlüsseldepot für die Feuerwehr (Klasse SD3) kann nur in Verbindung mit einer aufgeschalteten Brandmeldeanlage eingesetzt werden. Die Schlüssel sind an der Pforte (24/7 besetzt) zu hinterlegen und im Einsatz der Feuerwehr auszuhändigen. Zufahrten und Tore sind mit einer Feuerwehrschießung zu versehen.
- Zu 4.6.2: Die genaue Lage und Ausführung der Stellflächen für die Leitern der Feuerwehr sind mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen.

## **6. Stellungnahme zu Betroffenheiten der städtischen Grundstücke und der Landwirtschaft (Liegenschaftsamt):**

### 6.1 Städtische Grundstücke:

Von dem Planfeststellungsverfahren PFA 1.6b ist die LHS als Eigentümerin mehrerer Grundstücke betroffen. Die LHS wird dadurch in ihrem Eigentumsrecht bezüglich der betroffenen Grundstücke eingeschränkt. Der Wert für die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen ist von der Vorhabenträgerin zu entschädigen. Diese Entschädigung ist nach der geltenden Rahmenvereinbarung zu ermitteln.

Gegen das Vorhaben bestehen aus liegenschaftsrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Einwände.

## 6.2 Landwirtschaft:

Der PFA 1.6b umfasst den Umbau des derzeitigen Güterbahnhofs Untertürkheim. In dem laut Planunterlagen abgegrenzten Gebiet sind keine landwirtschaftlichen Belange betroffen.

Die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind ebenfalls auf nichtlandwirtschaftlichen Flächen geplant, was aus landwirtschaftlicher Sicht sehr zu begrüßen ist.

Nach vorliegendem Planungsstand werden keine landwirtschaftlichen Belange tangiert.

Angeregt wird noch, dass es auf dem Maßnahmenblatt zur FCS-Maßnahme E1 (Maßnahmenblatt\_G.016000970.16b\_PFA 1.6.b\_E 1\_38606\_041218) bei den Flurstücken 580/00017 und 580 (Tabelle Zeilen 5 und 6) die Flur „001“ für Zazenhausen heißen muss.

## **7. Stellungnahme zu Betroffenheiten des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes und der Umwelthygiene (Gesundheitsamt):**

Auf die für die menschliche Gesundheit relevanten Umweltparameter wird in dem Planfeststellungsverfahren eingegangen. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Lärmschutzmaßnahmen) sind benannt und entsprechend umzusetzen.

## **Finanzielle Auswirkungen**

keine finanziellen Auswirkungen

## **Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

keine

## **Vorliegende Anfragen/Anträge:**

keine

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

keine

Peter Pätzold  
Bürgermeister

Anlagen

keine

<Anlagen>