

VGH Baden-Württemberg Urteil vom 6.4.2006, 5 S 596/05

Erfolgreiche Vereinsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart

Leitsätze

1. Mit der naturschutzrechtlichen Vereinsklage kann eine fehlende planerische Rechtfertigung eines Vorhabens nicht gerügt werden.
2. Eingeschränkt ist insoweit auch die gerichtliche Kontrolle der planerischen Abwägung. Zu prüfen ist, ob Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in der Abwägung unberücksichtigt geblieben sind, ob sie fehlerhaft eingeschätzt wurden und ob sie in einer Weise mit gegenläufigen öffentlichen und privaten Belangen in Ausgleich gebracht wurden, die zu ihrer objektiven Gewichtigkeit außer Verhältnis steht.
3. Dies schließt die umfassende Prüfung von Alternativen zur Antragsplanung ein. Nicht mit der Vereinsklage gerügt werden kann jedoch (außerhalb der Alternativenprüfung) eine unzureichende Beachtung von öffentlichen und privaten Belangen, die in der Abwägung auf der Seite der naturschutzrechtlichen Belange stehen.

Tenor

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

- 1 Der weder grundstücks- noch immissionsbetroffene Kläger wendet sich als Landesverband Baden-Württemberg des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, vom 28.01.2005 für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart „Projekt Stuttgart 21“ im Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) von Bahn-km - 0,4-42,0 bis Bahn-km + 0,4+32,0.
- 2 Das Projekt „Stuttgart 21“ (künftig: „S 21“) steht im Zusammenhang mit dem Aus- und Neubau der Verbindung Stuttgart - Ulm - Augsburg für den Hochgeschwindigkeitsbetrieb im Netz europäischer Magistralen. Für diese Verbindung ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ein vordringlicher Bedarf festgestellt. „S 21“ ist in sieben Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt. Zentraler Bestandteil ist ein neuer Hauptbahnhof (Planfeststellungsabschnitt 1.1). Er soll an die Stelle des bestehenden 16-gleisigen Kopfbahnhofs als achtgleisiger, tiefer gelegter und gegenüber der bisherigen Gleisanlage um 90° aus der Tal-Längsrichtung in die Tal-Querrichtung gedrehter Durchgangsbahnhof treten. Dieser wird durch unterirdische Zulaufstrecken aus Zuffenhausen und aus Bad Cannstatt (Planfeststellungsabschnitt 1.5) sowie aus Untertürkheim (Planfeststellungsabschnitt 1.6a) sowie durch den 9,5 km langen „Fildertunnel“ (Planfeststellungsabschnitt 1.2) angebunden. Mit den neuen Tunnelstrecken in den Planfeststellungsabschnitten 1.5 und 1.6a und einer neuen Neckarbrücke bei Bad Cannstatt entsteht eine Ringstrecke. Die bisher vorhandenen Abstell- und Wartungsanlagen am Rand des Rosensteinparks werden in den Güterbahnhof Untertürkheim verlegt (Planfeststellungsabschnitt 1.6b). Auf diese Weise werden im Stuttgarter Talkessel etwa 100 ha Bahnflächen für eine andere städtebauliche Nutzung frei. Ab dem „Fildertunnel“ verläuft die Neubaustrecke neben der A 8. Beim Landesflughafen wird eine zweigleisige „Station Neubaustrecke“ errichtet; die etwa 150 m südlich gelegene unterirdische S-Bahn-Station „Flughafen“ wird zur Station „Terminalbereich“ umgebaut, an der auch Züge des Fern- und des Regionalverkehrs halten können. Beide Stationen bilden den „Filderbahnhof/Flughafen“. Die von Böblingen kommende Gäubahn wird über die „Rohrer Kurve“ zur Station „Terminalbereich“ und weiter durch den Fildertunnel geführt. Im Osten setzt sich die Neubaustrecke bis zum Neckartal bei Wendlingen fort (Planfeststellungsabschnitt 1.4). Mit der nach Süden abgehenden „Wendlinger Kurve“ wird der Regionalverkehr Richtung Reutlingen angeschlossen. Anschließend beginnt mit der Neckarbrücke der Neubauabschnitt Wendlingen - Ulm, deren Teilabschnitt. 2.1c Kirchheim/Weilheim - Aichelberg bereits am 13.08.1999 planfestgestellt wurde (vgl. Senatsurteile v. 28.01.2002 - 5 S 2426/99 und 5 S 2328/99 - Juris).
- 3 Der Planfeststellungsabschnitt 1.1 liegt im Stuttgarter Talkessel zwischen den Übergangsstellen von der offenen zur bergmännischen Tunnelbauweise. Er umfasst eine Strecke von 874 m und beginnt im Nordwesten am Fuß des Kriegsbergs auf Höhe der Gebäude Jägerstraße 22 und 24, die abgebrochen werden sollen; teilweise abgebrochen werden soll das Gebäude Jägerstraße 14-18. Jenseits der Jägerstraße werden die vier Zulaufgleise (je zwei aus Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt) zu acht Bahnsteiggleisen aufgefächert. Hier soll ein Teil des ehemaligen Bahndirektionsgebäudes (Jägerstraße 15/Heilbronner Straße

7) abgebrochen werden. Der als „Nordkopf“ bezeichnete Anfahrbereich unterquert die Heilbronner Straße und endet unter dem Kurt-Georg-Kiesinger-Platz. Hier beginnt die neue Bahnsteighalle, die etwa 10 m tiefer liegt als die bisherige Kopfbahnsteighalle. Sie überwölbt vier Mittelbahnsteige, ist etwa 447 m lang und 80 m breit und reicht bis auf Höhe des Planetariums im Mittleren Schlossgarten. An sie schließt sich der als „Südkopf“ bezeichnete Anfahrbereich mit insgesamt vier Zulaufgleisen aus Richtung Landesflughafen/Ulm und aus Richtung Untertürkheim an. Der neue Bahnhof nimmt einen Teil des alten Gleisvorfelds, des Kurt-Georg-Kiesinger-Platzes und des Mittleren Schlossgartens in Anspruch. Auf seinem Dach werden der Kurt-Georg-Kiesinger-Platz und der Straßburger Platz angelegt. Die Parkanlagen des Mittleren Schlossgartens werden wiederhergestellt. Ausgespart bleiben zahlreiche „Lichtaugen“ in der Decke der Bahnhofshalle mit einem Durchmesser von jeweils 15 m. Das alte Bahnhofsgebäude („Bonatz-gebäude“) behält seine Funktion als Empfangsgebäude. Die Seitenflügel werden abgebrochen. Dafür wird jenseits der neuen Bahnhofshalle ein siebenstöckiges Gebäude mit Tiefgarage errichtet („Nördliches Bahnhofsgebäude“). Zur Durchlüftung der unterirdischen Bahnhofshalle und zur Entrauchung im Brandfall sind am „Nordkopf“ und am „Südkopf“ jeweils ein Schwallbauwerk vorgesehen.

4 Die Tieferlegung und die Drehung des Bahnhofs erfordern eine Reihe von Änderungen an anderen Verkehrsanlagen. Die am „Nordkopf“ unter der Heilbronner Straße in zwei Röhren verlaufende Stadtbahn wird tiefer und weiter nach Nordwesten verlegt. Sie schleift erst bei der Haltestelle „Türnenstraße“ wieder in die vorhandenen Stadtbahn-Röhren unter der Heilbronner Straße ein. Zuvor werden in beiden Röhren je eine Anschlussmöglichkeit für eine neue Stadtbahnstrecke Richtung Feuerbach (U 12) geschaffen, die zunächst unterirdisch, ab der Londoner Straße oberirdisch und weiter in der Nordbahnhofstraße verläuft. Der S-Bahn-Tunnel unter dem Hauptbahnhof wird nach Nordosten verlängert und erhält eine neue Station „Mittnachtstraße“. Die am „Südkopf“ unter der Willy-Brandt-Straße liegende Stadtbahn wird mit der Station „Staatsgalerie“ angehoben. Im Mittleren Schlossgarten ragt die erdüberdeckte Bahnhofshalle um einige Meter über das bisherige Gelände hinaus. Die Flächen der am alten Hauptbahnhof entlang führenden Cannstatter Straße und des Zentralen Omnibusbahnhofs werden dem Schlosspark zugeschlagen. Neben einer größeren Ausgleichsmaßnahme auf bisherigen Bahnflächen sind Ersatzmaßnahmen im Mussenbachtal auf Stuttgarter Gemarkung an der Grenze zu Kornwestheim und Aldingen vorgesehen. Der Planfeststellungsbeschluss schafft außerdem die Voraussetzungen für die zentrale Baustellenlogistik von „S 21“ insgesamt und hat Auswirkungen auf den Betrieb des Kopfbahnhofs während der Bauzeit und auf den Straßenverkehr. Zentraler Umschlagplatz für die Baumaßnahmen sind die Flächen des Inneren Nordbahnhofs. Weitere Logistikflächen befinden sich am „Nordkopf“ und am „Südkopf“, an der Cannstatter Straße und am Zentralen Omnibusbahnhof sowie im Schlossgarten entlang der Baugrube. Die Baustellen und Logistikflächen werden durch ein dem öffentlichen Verkehr nicht zur Verfügung stehendes Baustraßennetz verbunden.

5 Erste Planungsüberlegungen im Jahr 1988 gingen zunächst von einer Beibehaltung des Kopfbahnhofs aus. Diese Überlegungen wurden später um einen Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr ergänzt. Daraus entstanden die Rahmenkonzeption „H“ und letztlich das Projekt „S 21“. Im Raumordnungsverfahren entwickelte ein Bündnis von Verkehrs- und Umweltverbänden („UMKEHR“) die Planungsalternativen „LEAN“ (Modernisierung des Kopfbahnhofs) und „KOMBI“ (Modernisierung des Kopfbahnhofs und Errichtung eines nahegelegenen unterirdischen Durchgangsbahnhofs) mit dem Ziel, einen Integralen Taktfahrplan („Schweiz-Takt“) für den Fern- und den Regionalverkehr am Hauptbahnhof Stuttgart zu ermöglichen. Dieses Ziel verfolgte auch die „Variante UMKEHR/Architekturforum“, die eine Modernisierung des Kopfbahnhofs mit 14 Gleisen und eine Rückgewinnung von Bahnflächen für die städtebauliche Entwicklung erstrebte. Im November 1995 schlossen die Deutsche Bahn AG, die Bundesrepublik Deutschland, das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart und die Landeshauptstadt Stuttgart eine Rahmenvereinbarung zur Finanzierung, zum Inhalt und zur zeitlichen Entwicklung von „S 21“. Das Regierungspräsidium Stuttgart stellte als höhere Raumordnungsbehörde mit raumordnerischer Beurteilung vom 10.09.1997 die grundsätzliche raumordnerische Verträglichkeit von „S 21“ fest.

6 Dem Planfeststellungsbeschluss liegt folgendes Verfahren zu Grunde: Am 30.10.2001 beantragte die Beigeladene, vertreten durch die DB Projekt GmbH Stuttgart 21 (später durch die DB Projekte Süd GmbH), das Planfeststellungsverfahren. Auf Antrag des Eisenbahn-Bundesamts (künftig: Behörde) vom 02.08.2002 leitete das Regierungspräsidium Stuttgart (künftig: Regierungspräsidium) das Anhörungsverfahren ein. Die Planunterlagen einschließlich der Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung lagen in der Zeit vom 09.09. bis 08.10.2002 in Stuttgart öffentlich aus. Vor der Planauslegung benachrichtigte die Landeshauptstadt Stuttgart die nicht ortsansässigen Betroffenen. Das Regierungspräsidium gab den Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Naturschutzverbänden mit Schreiben vom 26.08.2002 Gelegenheit zur Stellungnahme bis 11.10.2002. Der Kläger erhob mit Schreiben vom 10.10.2002, eingegangen am 11.10.2002, sowie mit Schreiben vom 07.11. und vom 19.11.2002 Einwendungen und trug u.a. vor: Für das Vorhaben gebe es keinen Bedarf. Seine Umweltverträglichkeit müsse im Zusammenhang mit anderen enormen Eingriffen in der Region (Neue Messe, Ausbau A 8 und B 27, Erweiterung Landesflughafen) beurteilt werden. Mit der Variante „LEAN“ könne der größte Teil der Eingriffe vermieden und könnten die Planungsziele nach Fahrzeit und Zugdichte erreicht werden. Die Umweltverträglichkeitsstudie sei möglicherweise zu schmal angelegt. Die darin vorgenommene Bewertung sei vorhabenfreundlich. Einzelne umweltrelevante Vorgaben aus der raumordnerischen Beurteilung seien nicht „abgearbeitet“. Die Bahn- und Gleisanlagen seien hinsichtlich des Schutzguts Tiere und Pflanzen völlig unterbewertet. Die vorgenommenen Untersuchungen seien unzureichend. Die Eingriffe seien unzureichend erfasst. Die Auswirkungen der „Lichtaugen“ der Bahnhofshalle auf Fledermäuse, Vögel und Insekten (Lichtfalle) seien nicht untersucht. Monitoring und

Bewässerungsmanagement für Gehölze im Schlossgarten seien unzureichend. Insgesamt äußerten sich etwa 2.700 Einwander. Der Erörterungstermin fand nach vorausgegangener öffentlicher Bekanntmachung vom 07. bis 11.04.2003 statt. In seiner abschließenden Stellungnahme vom 11.09.2003 befürwortete das Regierungspräsidium die Planung und bestätigte deren Einklang mit Umweltbelangen. Im weiteren Verlauf wurde die Planung dreimal geändert. Durch die erste Planänderung wurde eine Ersatzmaßnahme am Mussenbach aufgenommen. Die zweite Planänderung erweiterte diese Maßnahme. Den von den Änderungen Betroffenen sowie den Naturschutzbehörden und den Naturschutzverbänden wurde mit Schreiben vom 25.02.2003 und vom 18.07.2003 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Der Kläger äußerte mit Schreiben vom 11.03.2003, der Kompensationsaufwand sei weiterhin falsch berechnet. Die Trockenstandorte in der Ausgleichsmaßnahme „A 1“ seien ungeeignet, da sie durch bis zu 25 m hohe Platanen der Salucci-Allee und geplante Baumpflanzungen verschattet würden. Die Kompensationsmaßnahme am Südhang des Mussenbachtals könne nicht angerechnet werden, da dieses Gebiet schon jetzt ein hochwertiger Trockenstandort sei. Die geplanten Streuobstpflanzungen führten ebenfalls zu für den Trockenstandort schädlichen Verschattungen. Es sei auch nicht dargelegt, wer die Pflege der neu gepflanzten Streuobstbäume auf mindestens 20 Jahre übernehme. Die Anlage von Sukzessions- und Saumflächen könne nicht angerechnet werden, da sich in der Regel standortgerechte Gehölze von allein einstellen würden bzw. schon vorhanden seien. Die Anlage eines Wegs im Mussenbachtal sei keine Ersatzmaßnahme, sondern ein Eingriff, der gesondert ausgeglichen werden müsse; er habe ausschließlich Erholungsfunktion. Mit Schreiben vom 31.07.2003 trug der Kläger zur zweiten Planänderung vor, die Flächen im Mussenbachtal seien für eine Kompensation der verlorenen Gleisflächen nicht geeignet. Die Eingriffe und das Aufwertungspotential der Kompensationsmaßnahmen seien nach wie vor unzureichend bewertet. Mit der dritten Planänderung verzichtete die Vorhabenträgerin auf den vollständigen Abbruch des ehemaligen Bahndirektionsgebäudes an der Heilbronner Straße. Die betroffenen Behörden erhielten mit Schreiben vom 06.04.2004 Gelegenheit zur Stellungnahme.

- 7 Im November 2003 legten der Verkehrsclub Deutschland, die im Bündnis „UMKEHR“ zusammengeschlossenen Umwelt- und Verkehrsverbände sowie die Bürgerinitiative „Leben in Stuttgart: Kein Stuttgart 21“ ein gemeinsames, aus den erwähnten und im Erörterungstermin diskutierten Alternativen fortentwickeltes Konzept „Kopfbahnhof 21“ (künftig: „K 21“) vor. Es hat zum Ziel, die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart durch die weitgehende Entmischung von Fernverkehr, Regionalverkehr und S-Bahn-Verkehr in einem modernisierten Kopfbahnhof zu steigern. Hierzu werden dessen 16 Gleise in vier Gruppen mit je vier Gleisen neu geordnet. Jeder Gleisgruppe wird ein Streckengleis zugeordnet. Die Trennung und gesonderte Zuführung von Fern-, Regional- und S-Bahn-Zügen erfolgen im Nordbahnhof und im Bahnhof Bad Cannstatt, die dafür umgebaut werden. Zur Entlastung des Abschnitts Hauptbahnhof - Bad Cannstatt und zur Entmischung der Verkehrsarten werden zwei weitere Zulaufgleise von Bad Cannstatt gebaut. Der Fernverkehr Richtung Ulm/München und Tübingen/Zürich wird bis Esslingen-Mettingen auf den alten Gleisen und von dort durch einen Tunnel auf die Filderebene geführt, wo die Strecke bei Scharnhausen in die Neubaustrecke gemäß „S 21“ übergeht. Der westlich gelegene Landesflughafen wird über eine Abzweigung (Stichstrecke) angebunden („Scharnhauser Dreieck“). Wie bei „S 21“ werden der Regional- und der Fernverkehr aus Richtung Böblingen/Zürich mit der „Rohrer Kurve“ und der „Wendlinger Schleife“ an den Landesflughafen angebunden. Die Gäubahnstrecke bleibt als Zufahrt zum Kopfbahnhof erhalten. Als Gesamtkosten für eine Modernisierung des Kopfbahnhofs wurden 305 Mio EUR angegeben.
- 8 Mit dem angefochtenen Beschluss vom 28.01.2005 stellte die Behörde den Plan mit Änderungen und nach Maßgabe von Zusagen, Erlaubnissen und Nebenbestimmungen fest. Der Planfeststellungsbeschluss enthält eine Reihe von Zusagen der Vorhabenträgerin zu den Belangen von Natur und Landschaft. Zugesagt wird u.a., dass die „Ausgleichsmaßnahme“ (Gesamtkonzept Mussenbachtal), wie in Anlage 18.2.6 neu dargestellt, insgesamt verwirklicht wird, dass für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach fünf Jahren die erforderlichen Erfolgskontrollen durchzuführen und dass ggf. notwendig werdende ErsatzmaÙpflanzungen vorzunehmen sind. Daneben enthält der Planfeststellungsbeschluss 21 einschlägige Nebenbestimmungen. Unter anderem wird, soweit einzelne planfestgestellte Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nicht verwirklicht werden können bzw. das Gesamtkonzept Mussenbachtal nicht verwirklicht wird, die Vorhabenträgerin verpflichtet, innerhalb von zwei Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens in einem Ergänzungsverfahren eine gleichwertige Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmenplanung zu erstellen und dem Eisenbahn-Bundesamt zur Entscheidung vorzulegen. Ferner wird die Vorhabenträgerin u.a. verpflichtet, die Dieseltraktion mit kanzerogenen RuÙpartikelemissionen auf außerplanmäßige Betriebsfälle zu beschränken. In der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses wird u.a. ausgeführt:
- 9 Das Projekt „S 21“ sei als Gesamtvorhaben zum Wohl der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten. Mit ihm verfolge die Vorhabenträgerin u.a. die Ziele, die Neubaustrecke und den Bahnknoten Stuttgart in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz einzubinden, die Streckenleistungsfähigkeit des Korridors Stuttgart - Ulm durch Trennung von schnellem und langsamem Verkehr zu erhöhen, die Verkehrsanbindung im Regional- und im Fernverkehr in Bezug auf Bedienungshäufigkeit und kürzere Reisezeiten zu verbessern, den Landesflughafen Stuttgart und die Region Filder anzubinden, die Anbindung der Regionen Neckar-Alb und Ulm/Neu-Ulm zu verbessern, die Betriebsabläufe zu optimieren, eine Zwischenstufe des Integralen Taktfahrplans (ITF) zu beachten, die zentrale Verkehrsfunktion innerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart zu erhalten und zu stärken und das Empfangsgebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofs an veränderte Vorstellungen der Reisenden anzupassen. Verfolgt würden auch die weiteren Ziele, städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten in der Landeshauptstadt Stuttgart zu schaffen sowie die Lärmbelastung im Stuttgarter Talkessel und die Trennwirkung der Bahnanlagen in der Innenstadt zu vermindern. Diese Ziele entsprächen den übergeordneten

Zielen der Verkehrspolitik im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg. Zu diesen gehöre es auch, nachhaltige Raum- und Siedlungsstrukturen zu fördern, Lärmemissionen zu reduzieren und die Wechselwirkungen zwischen raumordnerischen, wirtschaftlichen, umweltschützenden und gesamtgesellschaftlichen Zielen zu berücksichtigen. Eine integrierte Verkehrspolitik verfolge auch der Verband Region Stuttgart. Auch er spreche sich im Regionalplan 1998 und im Regionalverkehrsplan für „S 21“ aus. „S 21“ werde die bis zum Jahr 2015 zu erwartende Verkehrsnachfrage befriedigen können. Das ergebe sich aus der im Laufe des Planfeststellungsverfahrens fortgeschriebenen Verkehrsprognose („Betriebsszenario 2003“), welche den Bundesverkehrswegeplan 2003 berücksichtige.

- 10 Es dränge sich keine Alternative zu „S 21“ insgesamt und für den planfestgestellten Abschnitt auf, durch die sich die mit der Planung angestrebten Ziele genauso gut unter geringeren Eingriffen in öffentliche und private Belange verwirklichen ließen. Werde, was zahlreiche Alternativen bzw. Varianten vorsähen, der Kopfbahnhof beibehalten, so würde zwar im Stadtbereich in zahlreiche öffentliche und private Belange in geringerem Umfang eingegriffen, nämlich in das Grundwasser, insbesondere in das Mineral- und Heilwasservorkommen, in die Umweltschutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden sowie Luft und Klima, in Belange des Denkmalschutzes und in die Belange Privater, denen ganz oder teilweise Grundeigentum entzogen werde bzw. die von den Auswirkungen des Bau- und Bahnbetriebs betroffen seien. Auch sei die Alternative „LEAN“ deutlich kostengünstiger als „S 21“. Schließlich gehe die Vorhabenträgerin davon aus, dass ihr Betriebsprogramm bei Beibehaltung des Kopfbahnhofs ebenfalls bewältigt werden könne, allerdings in schlechterer Betriebsqualität und ohne weitere Reserven. Bei Beibehaltung des Kopfbahnhofs sei allerdings eine direkte Anbindung des Landesflughafens und der Filderregion an den Fernverkehr nicht möglich. Die mit der Alternative „LEAN“ vorgesehene Stichstrecke zum Landesflughafen führe zu erheblichen Reisezeitverlusten. Außerdem ließen sich nur mit „S 21“ die „weiteren Ziele“ der Stadtentwicklung erreichen.
- 11 Der Planfeststellungsbeschluss wurde dem Kläger am 16.02.2005 zugestellt.
- 12 Der Kläger hat am 15.03.2005 Klage erhoben und diese am 25.04.2005 begründet. Er trägt vor:
- 13 Mit der Vereinsklage könne er als Naturschutzverband eine fehlende Planrechtfertigung rügen. Die dies verneinende Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts könne dem nur insoweit entgegengehalten werden, als sich die Planrechtfertigung auf die Eignung beziehe, einen vorhandenen Verkehrsbedarf zu befriedigen. Das sei für die so genannten „weiteren Ziele“ des Vorhabens (Schaffung städtebaulicher Entwicklungsmöglichkeiten, Verminderung der Lärmbelastung, Verminderung der Trennwirkung) aber nicht der Fall. Mängel der Abwägung könne er nicht nur insoweit rügen könne, als es um die Ermittlung, Bewertung und Abwägung von Belangen gehe, die von den in § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG angeführten Rechtsvorschriften geschützt seien. Er könne auch geltend machen, dass es zu dem mit naturschutzrechtlichen Eingriffen verbundenen Vorhaben eine sich aufdrängende bessere Alternative gebe. In diesem Rahmen seien Abwägungsmängel hinsichtlich aller für die Beurteilung des Vorhabens und der Alternative maßgeblichen öffentlichen Belange zu prüfen.
- 14 Es fehle an einer Planrechtfertigung, weil die Finanzierung des Vorhabens nicht gesichert sei. Bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses habe für das insgesamt 2,8 Mia EUR teure Projekt „S 21“ eine Finanzierungslücke von mindestens 300 Mio EUR bestanden. Die Beigeladene werde diese Lücke nicht schließen können oder wollen, zumal sie die Planung unter den Vorbehalt ihrer Wirtschaftlichkeit gestellt habe und diese u. a. auch vom Bundesrechnungshof bezweifelt werde. Auch im Übrigen sei das Vorhaben nicht vernünftigerweise geboten. Auch mit „K 21“ könne das von der Beigeladenen vorgesehene Betriebsprogramm gefahren werden. Die im Planfeststellungsbeschluss angeführten „weiteren Ziele“ (städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten, Verminderung des Lärms und der Trennwirkung) könnten die Planung nicht rechtfertigen, weil es sich dabei nicht um Ziele im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und von Art. 87e Abs. 4 Satz 1 GG handele. Für die Minderung des Eisenbahnlärms gelte dies auch deshalb, weil er im Straßenverkehrslärm untergehe. „S 21“ führe nicht zu einer langfristig leistungsfähigen Schieneninfrastruktur, weil Züge mit Dieseltraktion den Durchgangsbahnhof mangels ausreichender Entlüftung und Brandsicherheit in den Tunnelstrecken nicht anfahren könnten. Dies verstoße auch gegen das Diskriminierungsverbot des § 14 Abs. 1 AEG; denn es gebe in Deutschland Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich über Züge mit Dieseltraktion verfügten. Außerdem könne entgegen § 14 Abs. 1 Satz 3 AEG und im Widerspruch zum Generalverkehrsplan des Landes den Anforderungen eines Integralen Taktfahrplans nicht ohne Abstriche entsprochen werden.
- 15 Es lägen erhebliche Abwägungsmängel vor. Die Modernisierung des Kopfbahnhofs dränge sich als eindeutig bessere Alternative auf. Dem Konzept „K 21“ könne nicht entgegen gehalten werden, dass es mit „S 21“ schlechterdings unvereinbar sei und deshalb als Alternative ausscheide. Die Entscheidung der Beigeladenen für ein bestimmtes „Funktionsprinzip“ lasse sich nur anhand der damit verfolgten verkehrlichen Ziele rechtfertigen. Nur mit „K 21“ werde eine langfristig leistungsfähige Schieneninfrastruktur geschaffen, weil „S 21“ keinen Verkehr mit Dieselfahrzeugen und keinen Integralen Taktfahrplan ermögliche. Nur „K 21“ erlaube die gleichzeitige Verknüpfung von acht Linien. Die Berechnungen der Beigeladenen zur Ausdehnung der Taktknoten bei „K 21“ seien unzutreffend. Vollknoten zur vollen und zur halben Stunde seien bei „K 21“ möglich. „K 21“ sei so wesentlich leistungsfähiger als „S 21“. Ein achtgleisiger Durchgangsbahnhof sei auch im Übrigen nicht ausreichend. Das habe der von der Beigeladenen beigezogene Gutachter zunächst selbst so gesehen. Die seinen Stellungnahmen zugrunde liegenden Annahmen träfen in der Wirklichkeit nicht zu. Zu Unrecht sehe der Planfeststellungsbeschluss bei der Optimierung der Betriebsabläufe Nachteile bei „K 21“. Bei „K 21“ könne aus

allen Richtungen kreuzungsfrei ein- und ausgefahren werden. Kein Zug müsse im Ring fahren, um in die gewünschte Richtung zu gelangen. Im Kopfbahnhof könnten Züge abgestellt werden, bei „S 21“ fielen zudem täglich 450 Fahrkilometer für Fahrten in den Abstellbahnhof Untertürkheim an mit Kosten von mindestens 680.000 EUR/Jahr. Die angenommene Flexibilisierung des Verkehrs werde nur eingeschränkt erreicht. Teilweise könnten die Züge nur in einer Richtung in den Ring einfahren. Auf allen Zulaufstrecken werde es weiter Mischverkehr geben. Bei „K 21“ bedürfe es über die vorgesehenen neuen Fahrstraßen und Überwerfungsbauwerke hinaus keiner weiteren Bauwerke. Auch wegen seiner Bahnsteigkapazität sei „K 21“ überlegen. Bei „S 21“ wirkten sich Störungen im S-Bahn-Verkehr stärker aus, weil S-Bahn-Züge den Hauptbahnhof nicht mehr anfahren könnten. Wegen der größeren Beanspruchung sei die Störanfälligkeit der (vergleichsweise wenigen) Weichen bei „S 21“ höher. Bei „S 21“ führe jedes „Durchrutschen“ im Hauptbahnhof zu Fahrwegausschlüssen. Bei „S 21“ seien die Folgen im Falle eines Schadens an der Oberleitung oder an einem Zugfahrzeug schwerer. - Das Planungsziel der Anpassung des bestehenden Empfangsgebäudes an die veränderten Vorstellungen der Reisenden lasse sich nur mit erheblichem Aufwand erreichen. Nur bei „K 21“ sei (über den Nordausgang) ein ebenerdiger Zugang zu allen Gleisen gegeben. Nur hier seien die Kunden nicht auf das mit hohen Betriebskosten verbundene Funktionieren von Aufzügen und Rolltreppen angewiesen. „K 21“ sei „S 21“ auch sonst überlegen. Die Bauzeiten seien bei „K 21“ nicht länger. „K 21“ wirke sich während der Bauzeit deutlich weniger auf die Menschen im Umfeld und den Autoverkehr aus. Der Bahnhof könne unabhängig vom Bau der Neubaustrecke und stufenweise umgebaut werden. Zu Unrecht werde für „K 21“ angenommen, es komme im Gleisvorfeld zu Fahrstraßenkonflikten (bei der Einschleifung der Gäubahn). Bei „K 21“ bedürfe die Zufahrtsstrecke Bad Cannstatt - Esslingen-Mettingen keiner Ertüchtigung. Das Filstal könne unmittelbar an den Landesflughafen angeschlossen werden. Eines zusätzlichen Bahnhofs am Flughafen bedürfe es nicht, weil die Gäubahn beibehalten werde. „K 21“ sei auf der Strecke bis Wendlingen auch fahrdynamisch besser. Vom Durchgangsbahnhof bis zum Landesflughafen müssten die Züge auf einer Strecke von 10 km etwa 170 Höhenmeter überwinden und dabei zu Beginn stark beschleunigen und am Ende stark bremsen. Das führe zu hohem Verschleiß und Energieverbrauch. Demgegenüber müssten vom modernisierten Kopfbahnhof aus nur etwa 110 Höhenmeter bei einer mehrere Kilometer langen, fast ebenen Anlaufstrecke durch das Neckartal bewältigt werden. „K 21“ verknüpfe die Eisenbahn besser mit anderen Verkehrsträgern. Dies gelte für die Anbindung des Landesflughafens an die umliegenden Landkreise und Regionen. Die Bedeutung einer Anbindung des Fernverkehrs an den Landesflughafen werde bei „S 21“ überschätzt; die insoweit zu erwartenden Fahrgastzahlen seien vergleichsweise gering. Die weitaus meisten Nutzer des Landesflughafens würden aus den umliegenden Regionen und Landkreisen mit Zügen des Regionalverkehrs bzw. mit der S-Bahn kommen. Bei den Reisezeiten hielten sich beide Alternativen die Waage. Dies liege auch daran, dass bei „K 21“ der Fern- und der Regionalverkehr unmittelbar im Flughafenterminal angebunden würden, was den Fußweg für die Reisenden gegenüber „S 21“ um 5 min verkürze. Auch könne bei „K 21“ am selben Bahnhof auf alle Verbindungsarten umgestiegen werden. „K 21“ sei bei der Anbindung des Landesflughafens kostengünstiger, biete außerdem eine Reihe weiterer betrieblicher und verkehrlicher Vorteile und führe entgegen der Annahme im Planfeststellungsbeschluss nicht zu Nachteilen für Reisende der Gäubahn. Unterschätzt habe der Planfeststellungsbeschluss auch die Nachteile von „S 21“ für die Verknüpfung mit dem Busverkehr. Insoweit müsse auch der Bedarf des privaten Busreiseverkehrs berücksichtigt werden. Zu Unrecht nehme der Planfeststellungsbeschluss für den Regionalverkehr an, dass nicht alle Züge im Kopfbahnhof „durchgebunden“ werden könnten. Auch im Blick auf die Erhaltung und Stärkung der zentralen Verkehrsfunktion innerhalb der Landeshauptstadt sei „K 21“ aus den vorstehend ausgeführten Gründen vorzugswürdig.

- 16 Bei „S 21“ komme es zu fast doppelt so starken Eingriffen in das Grundeigentum. Bei den Eingriffen in Natur und Landschaft hebe der Planfeststellungsbeschluss nur auf ihre Ausgleichbarkeit ab, nicht aber darauf, dass sie bei „S 21“ wesentlich stärker seien. Insbesondere sei bei „K 21“ der 5 ha umfassende Eingriff in den Mittleren Schlossgarten nicht erforderlich. Es bedürfe hierbei auch keines 15 Befreiungen von der Heilquellenschutzverordnung umfassenden, teuren Schutzkonzepts für das Grund- und Mineralwasser. Bei „S 21“ gehe das offene Gleisvorfeld verloren, über das der nächtliche Kaltluftstrom Richtung Neckartal verlaufe. Es entstände zudem im Mittleren Schlossgarten ein im Schnitt 8 m hoher Querriegel, der als Kaltluftbremse wirke. Auch die bei „S 21“ erforderlich werdende Verlegung des Wartungsbahnhofs nach Untertürkheim und die Aufweitung der Bahnhöfe in Heilbronn, Aalen und Tübingen seien mit Eingriffen verbunden, wozu noch keine Untersuchungen vorlägen. Als Beispiel könne dafür die Ausweitung des Güterumschlagzentrums Kornwestheim dienen, die wegen der Aufgabe der Güterbahngleise (Fläche „A 1“) am Hauptbahnhof Stuttgart erforderlich geworden sei. „S 21“ führe anders als „K 21“ zu erheblichen Eingriffen in denkmalgeschützte Gebäude und Anlagen. Für die Stadtentwicklung biete „S 21“ zwar deutliche Vorteile. Die Verringerung des Bahnlärms als Folge von „S 21“ wiege aber nur gering, weil der Straßenlärm im Talkessel von Stuttgart vorherrsche; ohnehin werde die S-Bahn auch bei „S 21“ zwischen dem neuen Halt „Mittnachtstraße“ und dem „Pragtunnel“ weiterhin oberirdisch fahren. Es ergäben sich erhebliche Nachteile von „S 21“ für das Stadtbild durch den entstehenden Hügel im Mittleren Schlossgarten, den Abriss der Seitenflügel des Bonatz-Gebäudes, den Teilabbruch des ehemaligen Bahndirektionsgebäudes und den Abbruch von Gleisanlagen. Der Planfeststellungsbeschluss befasse sich nicht mit den Vorteilen von „K 21“ beim Brand- und Katastrophenschutz sowie bei Anschlägen. Auch bei Unglücksfällen habe „K 21“ Vorteile gegenüber „S 21“ hinsichtlich Fluchtmöglichkeiten und Rettungsarbeiten. Bei „K 21“ seien die Bauarbeiten mit geringeren Nachteilen für die Umgebung und für den öffentlichen Straßenverkehr verbunden. Bei „K 21“ könnten sämtliche Arbeiten auf bahneigenem Gelände ausgeführt werden. Bei „S 21“ werde insbesondere die Feinstaubproblematik im Talkessel verschärft.

- 17 „K 21“ sei allein aus Kostengründen eindeutig vorzugswürdig. Die Gesamtkosten einschließlich der Anbindung an die Neubaustrecke und der Anbindung des Flughafens mit „Rohrer Kurve“ betragen für die Modernisierung des Kopfbahnhofs maximal 464,71 Mio EUR und bei „K 21“ insgesamt 1,078 Mia EUR (mit Sicherheitsreserven allenfalls 1,2 Mia EUR) und seien damit wesentlich geringer als die Kosten von „S 21“ von mindestens 2,8 Mia EUR. Im Planfeststellungsbeschluss würden zu Unrecht zahlreiche bisher unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen wie die Sanierung des Brückenzugs unter Gleis 16 oder der Neckarbrücke den Kosten von „K 21“ zugerechnet. Unterhaltsrückstände seien wie im Eisenbahnkreuzungsrecht oder im Denkmalschutzrecht dem Unterhaltungspflichtigen anzulasten. Die Beigeladene komme bei „K 21“ auch deshalb zu wesentlich höheren Kosten, weil sie gleichsam von einem Neubau des Kopfbahnhofs ausgehe. Die von der Beigeladenen angenommenen Risikozuschläge seien überhöht.
- 18 Der Kläger beantragt,
- 19 den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 28. Januar 2005 für den Umbau des Bahnknotens Stuttgart im Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) aufzuheben;
- 20 hilfsweise, die Beklagte zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss entsprechend der Rechtsauffassung des Gerichts dahingehend zu ergänzen, dass die nicht ausgeglichenen Eingriffe in Natur und Landschaft durch geeignete Ersatzmaßnahmen kompensiert werden.
- 21 Die Beklagte und die Beigeladene beantragen,
- 22 die Klage abzuweisen.
- 23 Die Beigeladene trägt vor:
- 24 Im Rahmen der erhobenen Vereinsklage könne der Planfeststellungsbeschluss nur eingeschränkt gerichtlich überprüft werden. § 61 BNatSchG gewähre dem klagenden Verein keine materiellen Rechte, sondern nur ein Klagerecht. Der Planfeststellungsbeschluss widerspreche keinen Rechtsvorschriften, deren Verletzung der Kläger geltend machen könne. Nicht rügen könne er eine fehlende Planrechtfertigung. Es handele sich hierbei um eine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung, die keinen Bezug zur Wahrung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege habe. Das Erfordernis der Planrechtfertigung stehe vielmehr in Bezug zu Art. 14 Abs. 3 GG. Dabei gehe es nicht um eine wie auch immer geartete grundsätzliche Legitimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft, sondern allein darum, ob der im jeweiligen Fachplanungsgesetz konkretisierte Enteignungszweck erfüllt und es daher gerechtfertigt sei, für das Vorhaben notfalls privaten Grundbesitz im Enteignungsweg in Anspruch zu nehmen. § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG begrenze auch die Kontrolle der fachplanerischen Abwägung. Geprüft werden könne nur, ob Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege fehlerfrei ermittelt, bewertet und abgewogen worden seien. Nicht zu prüfen sei deshalb z.B., ob die von einem Vorhaben verfolgten verkehrlichen Ziele mit einer Alternative besser bewältigt werden könnten, ob jene Vorteile für den Denkmalschutz, den Brand- und Katastrophenschutz und die öffentliche Sicherheit biete oder ob die Kosten einer Alternative geringer seien. Etwas anderes folge auch nicht aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Diese sei nämlich der fachplanerischen Abwägung „nachgeschaltet“. Unabhängig von der Frage, in welchem Umfang der klagende Verein als Naturschutzverein Mängel der Planung rügen könne, lägen diese jedenfalls nicht vor.
- 25 Die Planung sei gerechtfertigt. Die Finanzierbarkeit des Vorhabens sei jedenfalls nicht ausgeschlossen. Sie sei schon jetzt weitgehend durch den Abschluss einer Rahmenvereinbarung mit Bund, Land und weiteren Beteiligten gesichert; außerdem könne mit einer erheblichen Förderung von „S 21“ durch die Europäische Union gerechnet werden. Die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart sei auch im Übrigen vernünftigerweise geboten. Dies räume der Kläger selbst ein. In welcher Form die Umgestaltung erfolge, sei keine Frage der Planrechtfertigung, sondern der gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbaren Abwägung. Zu Unrecht halte der Kläger die im Planfeststellungsbeschluss angeführten „weiteren Ziele“ als nicht geeignet, die Planung zu rechtfertigen. Ein Vorhaben der Fachplanung sei grundsätzlich gerechtfertigt, wenn es den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes entspreche und im Hinblick darauf, dass privates Eigentum in Anspruch genommen werden solle, zum Wohle der Allgemeinheit objektiv geboten sei. Dementsprechend habe der Gesetzgeber den öffentlichen Eisenbahnen aufgetragen, in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Wohl und dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis ihr Netz auszubauen und der Entwicklung anzupassen. Ziele im Sinne der Planrechtfertigung seien daher alle im Rahmen des Fachgesetzes zulässigerweise verfolgbarer Gemeinwohlbelange. Auch Art. 87e Abs. 4 Satz 1 GG messe beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes den Verkehrsbedürfnissen zwar eine besondere, aber keine alleinige Bedeutung für das Allgemeinwohl bei. In diesen Rahmen fügten sich die im Planfeststellungsbeschluss angeführten „weiteren Ziele“ ein. Auch der eisenbahnrechtlichen Fachplanung sei der Ausgleich von Raumnutzungskonflikten aufgetragen. Sie sei insbesondere aufgerufen, die Entwicklungsmöglichkeiten einer Stadt so wenig wie möglich zu behindern. Eisenbahninfrastrukturvorhaben stünden häufig in einem einfachgesetzlich durch § 38 BauGB markierten Spannungsverhältnis zur gemeindlichen Planungshoheit. Es sei deshalb ein legitimes Planungsziel eines eisenbahnrechtlichen Vorhabens, diese Spannungen zu reduzieren und den Gemeinden Flächen zurückzugeben, die in früherer Zeit für Eisenbahnanlagen beansprucht worden seien. Dies mache auch § 23 AEG n. F. deutlich. Deshalb könne aus den legitimen Planungszielen weder das Ziel der Schaffung von städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten noch die Aufhebung der trennenden Wirkung von Bahnanlagen

ausgegrenzt werden. Erst recht gelte dies für das Ziel, Eisenbahnanlagen so zu planen, dass keine neuen Lärmbelastungen entstünden und vorhandene reduziert würden. Der Eisenbahnlärm habe im Stuttgarter Talkessel einen nicht unerheblichen Anteil am Gesamtlärm. Im Bereich des Rosensteinparks überwiege er sogar den Straßenlärm. Auch in den Halbhöhenlagen setze er sich durch. „S 21“ ermögliche zudem den Verzicht auf die Gäubahn und führe deshalb auch entlang ihrer Strecke zur Lärminderung.

- 26 Zweifel an der Leistungsfähigkeit des modernen Durchgangsbahnhofs seien nicht begründet. Richtig sei, dass der Einsatz von dieselbetriebenen Zügen im Regelbetrieb nicht zulässig sei. Hierfür seien aber nicht die Tunnelstrecken entscheidend, sondern ausschließlich die Verhältnisse in der Bahnhofshalle. Dort würde es beim Regeleinsatz von Dieselzugfahrzeugen zu Überschreitungen der Grenzwerte der 23. BImSchV kommen. Im Einzelfall sei der Dieselbetrieb freilich auch in der Bahnhofshalle nicht ausgeschlossen. Im Übrigen sei davon auszugehen, dass bei Inbetriebnahme des Bahnhofs Dieselzugfahrzeuge mit Katalysatoren und Rußfiltern ausgerüstet seien und sie deshalb uneingeschränkt auch in der Bahnhofshalle eingesetzt werden könnten. Ungeachtet dessen liege im Ausschluss von Dieselzugfahrzeugen im Regelbetrieb kein Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot des § 14 Abs. 1 AEG, da er alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichermaßen betreffe und die Vorschrift nicht verbiete, technische Mindestanforderungen an Fahrzeuge zu stellen. Es treffe auch nicht zu, dass eine langfristig leistungsfähige Schieneninfrastruktur nur dann vorliege, wenn der auszubauende Teil des Netzes den Anforderungen eines Integralen Taktverkehrs auf der Grundlage eines Integralen Taktfahrplans ohne Abstriche gerecht werde. Der Integrale Taktverkehr stelle ein in der Abwägung zu berücksichtigendes Verkehrsangebot dar, aber keine zwingende Vorgabe für die Planung in dem Sinne, dass ein solcher Taktverkehr bevorzugt zu ermöglichen sei. Etwas anderes ergebe sich auch nicht aus § 14 Abs. 1 Satz 3 AEG. Ein Vollknoten des Integralen Taktverkehrs sei weder in einem Durchgangsbahnhof noch in einem Kopfbahnhof sinnvoll.
- 27 Erhebliche Abwägungsmängel lägen nicht vor. „K 21“ scheidet als Alternative von vornherein aus, weil mit dieser Konzeption einer „Sackgasse mit Umwegen“ wesentliche Planungsziele, nämlich die Direktanbindung des Landesflughafens und der Neuen Messe, die Rückgabe von Bahnflächen in die Planungshoheit der Landeshauptstadt und die Entlastung des Talkessels von Lärm nicht erreicht würden. Sie müsse sich kein von ihr nicht gewolltes Funktionsprinzip aufdrängen lassen. Unabhängig hiervon hätte sich der Behörde jedenfalls nicht die Erkenntnis aufdrängen müssen, dass sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen. „K 21“ beschreibe zwar eine grundsätzlich mögliche Abwicklung des Eisenbahnverkehrs im Knoten Stuttgart. Das Projekt ließe sich aber nur mit weit größerem Aufwand verwirklichen als angegeben. Ein Großteil der Bahnanlagen im Gleisvorfeld und auf den Zulaufstrecken, auch solche, an die bislang nicht gedacht worden sei, müsste „unter Betrieb“ und damit in wesentlich längerer Bauzeit gleichsam neu gebaut werden, um den Fern-, den Regional- und den S-Bahn-Verkehr zu entmischen und Fahrstraßenausschlüsse zu vermeiden. Durch den Verzicht auf zentrale Baulogistikflächen bei „K 21“ würde der Straßenverkehr durch den Baustellenverkehr während der gesamten Bauzeit gestört. Die bei „K 21“ vorgesehenen Maßnahmen würden zu keiner vollständigen Entmischung der Verkehre führen. Insbesondere würden die S-Bahn-Gleise im Zulauf auf den Hauptbahnhof nicht vollständig dem S-Bahn-Verkehr überlassen. Der in „K 21“ einbezogene Abschnitt Hauptbahnhof - Esslingen-Mettingen könne wegen der beengten räumlichen Verhältnisse im Neckartal nicht zur Hochgeschwindigkeitsstrecke ertüchtigt werden und reiche zwischen Untertürkheim und Esslingen-Mettingen für zusätzlichen Verkehr nicht aus. Die Anbindung des Flughafens „im Nebenschluss“ erfordere den Bau eines Gleisdreiecks bei Scharnhausen und Denkendorf. Zugleich müsse auch im Neckartal bei Esslingen-Mettingen ein weiteres Gleisdreieck errichtet werden. Am Flughafen sei wegen der erforderlichen Bahnsteiglänge ein neuer Kopfbahnhof für den Fernverkehr 150 m nördlich der bestehenden S-Bahn-Station notwendig. Anders als bei „S 21“ müsse die Gäubahn zwischen Hauptbahnhof und Flughafen aufrecht erhalten werden. Eine Modernisierung des Kopfbahnhofs koste nicht nur 350 Mio EUR, sondern mehr als 1,155 Mia EUR. Hinzu kämen die Kosten für die Neubaustrecke Bad Cannstatt - Esslingen-Mettingen - Wendlingen und für die Vervollständigung des Netzes einschließlich der Flughafenanbindung mit einem erforderlichen weiteren Fernbahnhof als Kopfbahnhof am Flughafen in Höhe von insgesamt 1,421 Mia EUR. Insgesamt betrügen die Kosten von „K 21“ somit 2,576 Mia EUR gegenüber 2,81 Mia EUR für „S 21“. - Hinsichtlich der verkehrlichen Ziele sei „S 21“ der Konzeption „K 21“ vielfach überlegen. Nur mit dem Durchgangsbahnhof werde eine langfristig leistungsfähige Schieneninfrastruktur geschaffen. Daran ändere die Beschränkung der Dieseltraktion nichts. Die Verwirklichung eines Integralen Taktfahrplans sei weder rechtlich geboten noch sinnvoll. Bei der Vielzahl von in einen Großknoten einfahrenden Linien sei ein Integraler Taktfahrplan nur um den Preis von langen Wartezeiten (bis zu 26 bzw. 28 statt bis zu 14 Minuten) vor allem der untergeordneten Linien möglich. Außerdem könne bei „S 21“ auf den Strecken bis zu den Zwischenknoten das Bedienungsangebot erheblich verbessert werden. Das für „S 21“ vorgesehene Bedienungskonzept sei eindeutig besser als ein Vollknoten. Es bündele den Regionalverkehr beim 30-Minuten-Takt viertelstündlich zu je 4 Regionalzug-Einheiten (beim Stundentakt halbstündlich). Die Überlegungen des Klägers zur Gestaltung eines Vollknotens ließen wichtige Prämissen außer Acht und seien letztlich undurchführbar. Auch sei eine bedarfsgerechte Ausdünnung des Zugangebots in Zeiten mit geringer Verkehrsnachfrage deutlich schwieriger. Ein Durchgangsbahnhof mit acht Gleisen sei ausreichend und verfüge selbst in Spitzenstunden über größere Reserven als die maßgeblichen Zulaufstrecken. Gegebenenfalls könnten, wenn auch technisch aufwändig, zwei gegenwärtig unwirtschaftliche weitere Gleise gelegt werden. Sie habe die Leistungsfähigkeit und das Leistungsverhalten des Durchgangsbahnhofs mit anerkannten verkehrswissenschaftlichen Methoden untersuchen lassen. Eine neuere Untersuchung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart bestätige die Erkenntnisse ihrer Gutachter zu „S 21“ und „K 21“. „K 21“ sei auch fahrdynamisch nicht besser. Der wegen geringfügiger größerer Höhenunterschiede erforderliche höhere Energieverbrauch und Verschleiß könne künftig durch

weiterentwickelte Verfahren zur Energierückspeisung gemindert werden. Zudem seien bei „K 21“ längere Wege zurückzulegen und könne auf der Strecke zwischen Hauptbahnhof und Esslingen-Mettingen die Geschwindigkeit nicht nennenswert erhöht werden. Entscheidend sei ohnehin, dass „K 21“ den Landesflughafen und die Neue Messe weder direkt noch überhaupt sinnvoll anbinde. Die Direktanbindung des Landesflughafens folge europarechtlichen Vorgaben. Sie komme auch der Neuen Messe zugute. Auch diese und der Filderraum sollten an den Fernverkehr angebunden werden. Fernzüge Richtung Ulm könnten nicht über die Gäubahn zum Hauptbahnhof geführt werden, weil der S-Bahn-Bahnhof Flughafen dafür nicht ausreiche. Zudem müsse die Filderbahn auf diese Weise zusätzlichen Verkehr aufnehmen, ohne dass Lärmschutzansprüche der Anwohner entstünden. Die ermittelten Fahrgastpotenziale seien erheblich. Insoweit gehe der Kläger von falschen Zahlen aus. Fehlerhaft ermittelt habe der Kläger auch die Reisezeiten im Vergleich. Bei „K 21“ könnten sie nicht kürzer sein als bei „S 21“. Nicht richtig sei, dass die Verknüpfung mit dem Zentralen Omnibusbahnhof ersatzlos entfalle. Die Landeshauptstadt Stuttgart werde in sachgerechter Weise für die Anbindung privater Fernreiselinien Ersatz schaffen. Im Übrigen sei dies eine Frage von untergeordneter Bedeutung für die Alternativenentscheidung. Nicht richtig sei, dass das Planungsziel der Verbesserung der Verkehrsanbindung im Regional- und im Personenfernverkehr von beiden Alternativen gleichermaßen erreicht werde. Die von „K 21“ angestrebte „Durchbindung“ aller Regionalzüge bei Beseitigung aller Fahrwegausschlüsse lasse sich nur durch einen immensen bautechnischen Aufwand erreichen. Für die Verbindung von Tübingen/Reutlingen nach Stuttgart-Hauptbahnhof verlängere sich die Reisezeit bei „K 21“ gegenüber „S 21“ um 7 bzw. um 9 min. Im Übrigen schlage das nachteilige Konzept der Flughafenanbindung bei „K 21“ auf alle Relationen durch. Deutlich überlegen sei „S 21“ auch im Blick auf die Erhaltung und Stärkung der zentralen Verkehrsfunktion innerhalb von Stuttgart. Sämtliche Anbindungen öffentlicher Verkehrsmittel an den Hauptbahnhof würden bei „S 21“ erhalten. Zudem würden im neuen Durchgangsbahnhof die Umsteigewege und die Wege in die Innenstadt erheblich kürzer. Nur „S 21“ gelinge es, die Betriebsabläufe zu optimieren und damit über die Bewältigung des unterstellten Betriebsprogramms hinaus Leistungssteigerungen anzubieten. Der Ringverkehr ermögliche eine flexible Betriebsweise. Fahrstraßenausschlüsse durch wendende Züge und zeitaufwändige Rangierbewegungen entfielen. Der Durchgangsbahnhof könne sehr wohl aus allen Richtungen angefahren und verlassen werden. Längeren Fahrstrecken zum neuen Wartungsbahnhof stehe eine künftig geringere Zahl von Rangierfahrten gegenüber. Der auch künftig gegebene Mischverkehr mit Regionalzügen auf den Zulaufstrecken aus Richtung Ulm und Tübingen behindere den Fernverkehr nicht. Die Betriebsverhältnisse der S-Bahn verbesserten sich bei „S 21“ wesentlich. Es entfalle der noch bestehende Mischverkehr im Zulauf auf den Hauptbahnhof. Bei „S 21“ seien Störanfälligkeiten nicht größer und könnten Betriebsstörungen flexibler behoben werden. „K 21“ benötige deutlich mehr Weichen (96 statt 46) und sei so im Unterhalt aufwändiger. Auch bei „S 21“ könnten Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten in die jeweiligen Betriebsabläufe integriert werden. „S 21“ sei kundenfreundlicher, weil der gedrehte Durchgangsbahnhof den Reisenden kürzere Wege biete.

- 28 Fehlerfrei sei die Abwägung auch mit Blick auf die Eingriffe in Natur und Landschaft. Dabei habe die Behörde die von einer Modernisierung des Kopfbahnhofs ausgehenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen im Gleisvorfeld sogar zu gering geachtet. Auch könne ihr nicht angelastet werden, dass die Landeshauptstadt Stuttgart nach erfolgter Rückgabe des Gleisvorfelds mit ihrer städtebaulichen Konzeption die dort vorhandenen Trockenbiotope beeinträchtige. Auch bei „K 21“ würden die Trockenbiotope im Gleisvorfeld erheblich verkleinert. Sie entstünden auch nicht ohne Weiteres neu. Der Umstand, dass der Planfeststellungsbeschluss umfangreiche Regelungen zu Eingriffen in den Wasserhaushalt enthalte, spreche nicht für einen unangemessenen Aufwand insoweit, zumal da es sich im Wesentlichen um Befreiungen handele, die im Zusammenhang mit baubegleitenden Vorsorgemaßnahmen notwendig würden. Im Übrigen komme auch „K 21“ nicht ohne Eingriffe in die Grundwasser- und Mineralwasserschutzschichten aus. Nicht richtig sei, dass durch den Wegfall der Eisenbahnverkehrsanlagen im alten Gleisvorfeld Freiflächen verloren gingen. Dies geschehe erst im Zuge der städtebaulichen Entwicklung durch die Landeshauptstadt Stuttgart. Im Übrigen seien die klimatologischen Folgen des Vorhabens umfassend untersucht und nennenswerte direkte oder indirekte Auswirkungen ausgeschlossen worden. Die neue Bahnhofshalle werde im Mittleren Schlossgarten nicht als solche in Erscheinung treten, weil sie mit Erde überdeckt werde. Sichtbar blieben nur die Lichtaugen und die Zugangsbauwerke. Das neue Gelände im Mittleren Schlossgarten werde höchstens 5 m höher liegen. Ein ausreichender landschaftspflegerischer Ausgleich sei vorgesehen. Es würden nicht nur der Mittlere Schlossgarten neu gestaltet, sondern darüber hinaus bislang versiegelte bzw. überbaute Flächen einbezogen. Ausgleichsmaßnahmen für die Baumaßnahmen am Wartungsbahnhof in Bad Cannstatt oder für Baumaßnahmen in anderen Städten seien nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Unvermeidbar sei bei „S 21“ der umfangreichere Eingriff in denkmalgeschützte Gebäude und Sachgesamtheiten. Die notwendigen Eingriffe erreichten aber kein solches Gewicht, dass sie auf die Gesamtabwägung entscheidenden Einfluss gewinnen könnten. Von hoher Bedeutung sei der Vorteil von „S 21“ für die städtebauliche Entwicklung von Stuttgart. Dies gelte für die Rückgabe frei werdender ehemaliger Eisenbahnflächen wie auch für die Befreiung von Eisenbahnlärm. „K 21“ genüge den Brand- und Katastrophenschutzanforderungen. Somit komme diesem Gesichtspunkt keine entscheidende Bedeutung für die Alternativenentscheidung zu. Im Übrigen treffe es nicht zu, dass Tunnelstrecken gefährlicher seien als oberirdische Strecken. Dies sei allenfalls bei Brandfällen richtig. Insoweit seien jedoch umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen vorgesehen. Betriebliche Behinderungen infolge von Unglücksereignissen im Tunnel träten nicht ein und seien im Übrigen für die Abwägung nicht erheblich. Richtig sei, dass „S 21“ zu größeren Beeinträchtigungen der umliegenden städtischen Bereiche, insbesondere durch Lärm und Erschütterungen, führe. Die insoweit von ihr vorgelegten Untersuchungen enthielten freilich „obere Abschätzungen“. Die Auswirkungen auf den Straßenverkehr in der Innenstadt von Stuttgart würden durch eine Reihe von Vorkehrungen minimiert. Im Übrigen würden bei „K 21“ die Auswirkungen auf den Verkehr unterschätzt.

Bei „K 21“ komme es zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs mit der Folge, dass die Bauzeit statt acht etwa zwölf Jahre dauern werde. Die mit dem Tunnelbau verbundenen Beeinträchtigungen würden im Übrigen bei „K 21“ jedenfalls teilweise nach Esslingen-Mettingen und Denkendorf verlagert.

- 29 Ein wesentlicher Kostenunterschied bestehe zwischen beiden Alternativen nicht. Bei „K 21“ müssten auch die Kosten für den Ersatz abgängiger Anlagenteile berücksichtigt werden. Außerdem erreiche „K 21“ maßgebliche und legitime Planungsziele der Beigeladenen nicht oder nur in deutlich schlechterer Qualität. Unabhängig hiervon sei zu fragen, ob ein Vorhabenträger gehindert sein könne, eine aufwändige Konzeption zu verfolgen, um seine Planungsziele optimal zu erreichen.
- 30 Die Beklagte verteidigt den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss und nimmt auf die Klageerwiderung der Beigeladenen Bezug. Ergänzend trägt sie vor: Dass „S 21“ verwirklicht werden solle, zeige sich schon daran, dass bei ihr weitere Planfeststellungsabschnitte des Projekts anhängig seien. Für die Planrechtfertigung müssten im Übrigen alle Gemeinwohlbelange herangezogen werden. Da das Vorhaben planerisch gerechtfertigt sei, seien auch die mit ihm verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft gerechtfertigt. Sie würden im Übrigen allesamt ausgeglichen. Der Ausschluss eines Dieselfahrzeug-Regelverkehrs sei nicht willkürlich, da er alle Eisenbahnverkehrsunternehmen treffe. Eine Alternativtrasse habe sich nicht aufgedrängt. Die von der Beigeladenen verfolgten Ziele ließen sich mit "K 21" nicht alle erreichen.
- 31 Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Schriftsätze der Beteiligten und der zur Sache gehörenden Gerichts- und Behördenakten, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen sind, verwiesen.

Entscheidungsgründe

- 32 Die mit dem Hauptantrag auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. auf Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit (vgl. § 20 Abs. 7 Satz 2 AEG) und mit dem Hilfsantrag auf seine Ergänzung gerichtete Klage ist als Anfechtungsklage bzw. (mit dem Hilfsantrag) als Verpflichtungsklage statthaft und auch im Übrigen zulässig. Als auf Grund § 29 Abs. 2 BNatSchG a.F. i.V.m. § 51a NatSchG a.F. anerkannter Verein (vgl. auch § 60 BNatSchG 2002, § 67 NatSchG 2005 i.d.F. von Art. 1 des Gesetzes zur Neuordnung des Naturschutzrechts und zur Änderung weiterer Vorschriften vom 13.12.2005, GBl. S. 745) kann der Kläger, ohne in seinen Rechten verletzt zu sein, u.a. gegen Planfeststellungsbeschlüsse über Vorhaben, die mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden sind, Rechtsbehelfe nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung einlegen (§ 61 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG 2002). Der Kläger ist klagebefugt, weil er geltend macht, dass der Erlass des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung widerspricht, er in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich, soweit sich die Anerkennung darauf bezieht, berührt wird sowie zur Mitwirkung nach landesrechtlichen Vorschriften berechtigt war und sich zur Sache geäußert hat (§ 61 Abs. 2 BNatSchG 2002). Die einmonatige Klagefrist ist eingehalten (§ 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO).
- 33 Die (Vereins-)Klage ist jedoch nicht begründet. Der Planfeststellungsbeschluss leidet an keinem erheblichen Rechtsfehler, der seine vollständige oder teilweise Aufhebung, die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit oder zumindest im Umfang des Hilfsantrags seine Ergänzung erfordern würde (§ 113 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 5 VwGO, § 20 Abs. 7 AEG).
- 34 1. Dabei ist davon auszugehen, dass die gerichtliche Kontrollbefugnis im Hinblick auf die Zulässigkeitschranke des § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG 2002 eingeschränkt ist (vgl., auch zum Folgenden, Senatsbeschl. v. 2.11.2002 - 5 S 2132/02 - <Mimram-Brücke> NuR 2003, 228). Eine Vereinsklage gemäß dieser Vorschrift kann nur auf (nicht gemäß § 61 Abs. 3 BNatSchG 2002 präkludierte) Einwendungen gestützt werden, die zumindest auch den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu dienen bestimmt sind (§ 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG 2002), mit anderen Worten einen naturschutzrechtlichen Bezug haben. Hieraus folgt:
- 35 Mit der naturschutzrechtlichen Vereinsklage kann eine fehlende planerische Rechtfertigung eines Vorhabens nicht gerügt werden (so auch BVerwG, Beschl. v. 01.07.2003 - 4 VR 1.03 und 4 A 1.03 - Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 3; offen gelassen von BVerwG, Urte. v. 09.06.2004 - 9 A 11.03 - <Ortsumgehung Michendorf> Buchholz 406.400 § 61 BNatSchG 2002 Nr. 5 = NuR 2004, 795; möglicherweise weiter BVerwG, Urte. v. 19.03.2003 - 9 A 33.02 - < B 6n> Buchholz 407.4 § 17 FStrG = NuR 2003, 745, zur Tauglichkeit einer Verkehrsprognose, allerdings wohl nur im Rahmen Abwägungskontrolle). Soweit demgegenüber in der obergerichtlichen Rechtsprechung erwogen wird, anerkannten Naturschutzvereinen solle ein Rügerecht jedenfalls hinsichtlich der den Belangen von Natur und Landschaft zugeordneten Elementen einer Planrechtfertigung zustehen (OVG Schleswig, Beschl. v. 18.07.2005 - 4 MR 1/05 - NuR 2006, 63), folgt ihr der Senat nicht. Es trifft zwar zu, dass eine Planung, die vernünftigerweise nicht geboten erscheint, schwerlich im Rahmen der Abwägung entgegenstehende Belange von Natur und Landschaft überwinden kann. Dies ist jedoch keine Frage der Erforderlichkeit einer Planung, sondern der Abwägung, in der der Belang des Schutzes von Natur und Landschaft ein auch verfassungsrechtlich begründetes Gewicht hat (Art. 20a GG) .
- 36 Eingeschränkt ist auch die gerichtliche Kontrolle der planerischen Abwägung. Zu den naturschutzrechtlichen Bestimmungen im Sinne von § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG 2002 gehört das fachplanerische Abwägungsgebot (hier gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG)

nur soweit, als Belange des Naturschutzes betroffen sind. Zu prüfen ist demzufolge, ob Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in der Abwägung unberücksichtigt geblieben sind, ob sie fehlerhaft eingeschätzt wurden und ob sie in einer Weise mit gegenläufigen öffentlichen und privaten Belangen in Ausgleich gebracht wurden, die zu ihrer objektiven Gewichtigkeit außer Verhältnis steht. Dies schließt die umfassende Prüfung von Alternativen zur Antragsplanung ein (BVerwG, Urt. v. 09.06.2004 - 9 A 11.03 - <Ortsumgehung Michendorf> a.a.O.), ebenso die Prüfung der Richtigkeit einer Verkehrsprognose (BVerwG, Urt. v. 19.03.2003 - 9 A 33.02 - <B 6n> a.a.O.). Nicht mit der Vereinsklage gerügt werden kann jedoch (außerhalb der Alternativenprüfung) eine unzureichende Beachtung von öffentlichen und privaten Belangen, die in der Abwägung auf der Seite der naturschutzrechtlichen Belange stehen.

- 37 Mithin kann der Kläger eine Überprüfung der planerischen Rechtfertigung auch insoweit nicht verlangen, als er die Erforderlichkeit des Vorhabens zur Erreichung der „weiteren Ziele“, nämlich der Schaffung städtebaulicher Entwicklungsmöglichkeiten sowie der Verminderung der Lärmbelastung und Verminderung der Trennwirkung, in Frage stellt. Deshalb kann offen bleiben, ob der Kläger als Verein insoweit in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich überhaupt berührt wird und ob sich seine Anerkennung darauf bezieht (§ 61 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG 2002). Ungeachtet dieser und weiterer Beschränkungen bei der Prüfung der Abwägung gibt der Senat im Folgenden die Entscheidungsgründe des auf die Klage eines eigentumsbetroffenen Klägers gegen denselben Planfeststellungsbeschluss ergangenen Urteils (5 S 848/05) umfassend wieder:
- 38 Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage ist der Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.01.2005. Anzuwenden ist das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2396) in der Fassung von Art. 1 des Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Regelung der Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems vom 27.12.2004 (BGBl. I S. 3833).
- 39 2. Das Vorhaben der Modernisierung und des Ausbaus des Eisenbahnknotens Stuttgart ist von einer gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG geforderten Planrechtfertigung getragen. Es entspricht den Zielen, welche der Ermächtigung zur Planfeststellung für Betriebsanlagen einer Eisenbahn in § 18 Abs. 1 AEG zu Grunde liegen. Es ist ferner zum Wohl der Allgemeinheit (vgl. Art. 14 Abs. 3 GG) objektiv erforderlich in dem Sinne, dass es gemessen an den Planungszielen vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 14.2.1975 - IV C 21.74 - BVerwGE 48, 56 <B 42>).
- 40 2.1 Dass für einen Umbau des Eisenbahnverkehrsknoten Stuttgart ein verkehrlicher Bedarf besteht und dieser deshalb an sich aus den im Planfeststellungsbeschluss aufgeführten verkehrlichen Gründen - dies sind u.a. die Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen Schieneninfrastruktur des Bundes, die Einbindung der Neubaustrecke und des Bahnknotens in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, die Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit des Korridors Stuttgart - Ulm durch Trennung von schnellem und langsamem Verkehr, die Verbesserung der Verkehrsanbindung im Regional- und im Personenfernverkehr, die Verknüpfung mit dem Landesflughafen Stuttgart und die Anbindung der Region Filder - planerisch gerechtfertigt ist, steht außer Streit (vgl. auch BVerwG, Urt. v. 27.07.1990 - 4 C 26.87 - <Schnellbahntrasse Mannheim - Stuttgart> Buchholz 442.8 § 36 BBahnG Nr. 18 = NVwZ 1991, 120 = VBIBW 1991, 11; Senatsurt. v. 28.01.2002 - 5 S 2426/99 - <NBS Stuttgart - Augsburg> Juris). Der Senat kann somit die im Planfeststellungsverfahren zwischen der Beigeladenen und der Beklagten noch umstrittene und später seitens der Bundesregierung im Sinne des Klägers geklärte Frage offen lassen, ob sich eine planerische Rechtfertigung des Vorhabens schon daraus ergibt, dass die „ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg“ in Anlage 1 (Bedarfsplan) zu § 1 BSchwAG unter Abschnitt 1a (Vordringlicher Bedarf, laufende und fest disponierte Vorhaben) als Nr. 20 aufgeführt ist und damit gemäß § 1 Abs. 2 des BSchwAG in der maßgeblichen Fassung des Änderungsgesetzes vom 15.09.2004 (BGBl. I S. 2322) die Feststellung eines Bedarfs im Bedarfsplan für die Planfeststellung gemäß § 18 AEG verbindlich ist. Zweifelhaft und wohl zu verneinen ist dies, weil der Neubau bzw. Ausbau des Eisenbahnknotens Stuttgart in Abschnitt 1a (Vordringlicher Bedarf - Laufende und fest disponierte Vorhaben) bei den in Nr. 27 näher bezeichneten Knoten nicht aufgeführt ist und allenfalls dem unter Abschnitt 1b (Vordringlicher Bedarf - Neue Vorhaben) in Nr. 28 unter dem Vorbehalt des Nachweises der Wirtschaftlichkeit oder dem in Abschnitt 2 (Weitere Vorhaben) in Nr. 10 angeführten Ausbau nicht benannter Knoten zugeordnet werden könnte (vgl. auch Abb. 7 auf S. 73 des Bundesverkehrswegeplans 2003 vom 02.07.2003). Dass Abschnitt 1a Nr. 20 des Bedarfsplans nicht auch den Knoten Stuttgart umfasst, legt auch die in dem von der Bundesregierung am 02.07.2003 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan enthaltene Beschreibung des entsprechenden Maßnahmenumfangs nahe, die lautet: „NBS Stuttgart - Ulm für 250 km/h einschließlich Einbindung in den Knoten Stuttgart; ...“, der Knoten Stuttgart selbst ist davon wohl nicht umfasst (vgl. auch, zum Knoten Berlin, BVerwG, Urt. v. 23.10.2002 - 9 A 22.01 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 55).
- 41 2.2 Zu Recht führt der Planfeststellungsbeschluss als „weitere“ die Planung rechtfertigende Ziele die Schaffung von städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten in der Landeshauptstadt Stuttgart, die Verminderung der Lärmbelastung im Stuttgarter Talkessel und die Verminderung der Trennwirkung der Bahnanlagen in der Innenstadt an. Entgegen der Auffassung des Klägers ist es zulässig, mit einer eisenbahnrechtlichen Planfeststellung auch andere als spezifisch verkehrliche Ziele zu verfolgen, etwa eine Minderung des Eisenbahnlärms oder - bei einer Verlegung von Betriebsanlagen der Eisenbahn - auch die Schaffung städtebaulicher Entwicklungsmöglichkeiten.

- 42 § 18 Abs. 1 AEG enthält insoweit keine Beschränkung. Die Ziele einer Planung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn nennt das Gesetz in dieser Vorschrift nicht. Sie werden auch an anderer Stelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes nicht bezeichnet. Es versteht sich freilich von selbst, dass eine eisenbahnrechtliche Planfeststellung den Zielen dienen darf, zu deren Zweck das Allgemeine Eisenbahngesetz erlassen worden ist; dies sind insbesondere die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene (vgl. § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG i.d.F. des Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27.04.2005, BGBl. I S. 1138) sowie das Ziel bester Verkehrsbedienung (vgl. § 1 Abs. 2 AEG in der bis zum 29.04.2005 geltenden Fassung = § 1 Abs. 3 AEG n.F.).
- 43 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 Eisenbahnen des Bundes Rechnung getragen wird. Allerdings zwingt der Umstand, dass diese Gewährleistung das Wohl der Allgemeinheit insgesamt umfasst und insoweit Verkehrsbedürfnisse als insbesondere zu berücksichtigenden Belang hervorhebt, noch nicht zu dem Schluss, Art. 87e Abs. 4 GG nehme auch die in § 18 ff. AEG einfachgesetzlich geregelte und u.a. unter dem Vorbehalt des Art. 14 Abs. 3 GG stehende Zulässigkeit einer Planfeststellung in den Blick. Mehr spricht dafür, die Bestimmung im Zusammenhang mit der in Art. 87e Abs. 3 GG normierten Privatisierung der Eisenbahnen des Bundes zu interpretieren, nämlich als Verpflichtung, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes Allgemeinwohlbelange zu wahren.
- 44 2.2.1 Freilich ist eine Verringerung von Verkehrslärm neben spezifisch verkehrlichen Gesichtspunkten von der Rechtsprechung schon immer als ein wichtiges Ziel der Verkehrswegeplanung anerkannt und so insbesondere die Verlegung von Straßen und Bahnstrecken aus Ortschaften in den Außenbereich gerechtfertigt worden (vgl. Senatsurt. 22.05.1987 - 5 S 1765/86 - <Schnellbahntrasse Mannheim - Stuttgart> a.a.O. und hierzu BVerwG, Urt. v. 27.07.1990 - 4 C 26.87 - a.a.O.); dasselbe gilt für luftverkehrsrechtliche Planfeststellungsverfahren (BVerwG, Urt. v. 05.12.1986 - 4 C 13.85 - BVerwGE 75, 214 <Flughafen München II>).
- 45 2.2.2 Mit einer eisenbahnrechtlichen Planfeststellung, die die Verlegung von Bahnanlagen zum Inhalt hat, dürfen aber auch städtebauliche Ziele wie die Schaffung von städtebaulichen Entwicklungsflächen und die Beseitigung der Trennwirkung von Bahnanlagen verfolgt werden. Dies ergibt sich schon daraus, dass die Gemeinden wegen des Planungsvorbehalts gemäß § 38 Satz 1 BauGB gehindert sind, als Träger der Bauleitplanung auf bisher für Bahnbetriebszwecke genutzten Flächen ihre städtebaulichen Ziele umzusetzen, solange diese Flächen nicht freigestellt werden (vgl. § 23 AEG und BVerwG, Urt. v. 23.10.2002 - 9 A 22.01 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 55). Denn dieser Umstand kann nicht dazu führen, dass auch die bis zu diesem Zeitpunkt allein zuständige Planfeststellungsbehörde entsprechende städtebauliche Ziele zur Legitimation der Planung von Eisenbahninfrastrukturanlagen nicht neben verkehrlichen Gesichtspunkten mit heranziehen darf.
- 46 Die Rechtsprechung hat im Übrigen schon bisher Planungsziele anerkannt, die weder verkehrlicher Art noch - wie Verkehrslärm - verkehrlich bedingt waren. Zwar hat das Bundesverwaltungsgericht zunächst einschränkend formuliert, die Voraussetzungen für die Planrechtfertigung seien erfüllt, wenn die Planung den Zielsetzungen des Fachplanungsgesetzes, also nicht nur z.B. der Arbeitsbeschaffung, der Aufwertung bestimmter Liegenschaften oder einem Prestigebedürfnis, diene und wenn die mit dem konkreten Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet seien, etwa entgegen stehende Eigentumsrechte zu überwinden (BVerwG, Urt. v. 22.03.1985 - 4 C 15.83 - <B 16 neu> a.a.O.). In jüngerer Zeit hat es aber auch die zivile Mitbenutzung eines Militärflughafens als „vernünftigerweise geboten“ beurteilt, wenn diese dazu diene, eine wirtschaftsschwache Region an den Luftverkehr anzuschließen und somit regionale Strukturhilfe (als Angebotsplanung) geleistet werde (BVerwG, Urt. v. 11.07.2001 - 11 C 14.00 - <Flugplatz Bitburg>; dies offen lassend noch BVerwG, Urt. v. 06.12.1985 - 4 C 59.82 a.a.O.; zweifelnd noch BVerwG, Urt. v. 24.11.1989 - 4 C 41.88 - <Hochrhein Autobahn> BVerwGE 84, 123). Auch allgemein hat das Bundesverwaltungsgericht die Offenheit einer Fachplanung für (fach-)fremde Ziele umschrieben, indem es ausgeführt hat, eine Flughafenplanung sei gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der vom Luftverkehrsgesetzes verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen ein Bedürfnis bestehe, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich sei (BVerwG, Urt. v. 08.07.1998 - 11 A 53.97 - <Flughafen Erfurt> a.a.O.). Ähnlich wird in der Literatur geäußert, dass die Ableitung der Planrechtfertigung aus den gesetzlichen Zielen der Fachplanung zu kurz greife (Berkemann, in: Ziekow, Flughafenplanung, 2002, S. 139; de Witt, Planrechtfertigung, LKV 2006, 5 <7>, Steinberg u.a., Fachplanung, 3. Aufl. 2000, § 3 Rdnr. 49). Dieses Verständnis steht jedenfalls bei der Verlegung von Verkehrsanlagen nicht im Widerspruch dazu, dass Art. 14 Abs. 3 GG eine mit einer Planfeststellung regelmäßig verbundene Enteignung nur zum Wohle der Allgemeinheit erlaubt und dass städtebauliche Planungen - anders als etwa ein eisenbahnrechtlicher Planfeststellungsbeschluss (vgl. § 22 AEG) - in der Regel (vgl. aber § 169 Abs. 3 BauGB und hierzu BVerwG, Kammerbeschl. v. 04.07.2002 - 1 BvR 390/01 - NVwZ 2003, 71) keine enteignungsrechtliche Vorwirkung haben. Zwar beruht das Erfordernis der planerischen Rechtfertigung von Verkehrswegen darauf, dass, soweit eine Planungsentscheidung sich auf ein Vorhaben bezieht, für das privater Grundbesitz notfalls im Enteignungswege in Anspruch genommen werden soll, zugleich ihre Übereinstimmung mit den Zielen eines Gesetzes festgestellt werden muss, das die Enteignung vorsieht und damit die nach diesem Gesetz zulässigen Vorhaben generell den eine Enteignung legitimierenden Gemeinwohlaufgaben zuordnet (BVerwG, Urt. v. 22.03.1985 - 4 C 15.83 - BVerwGE 71, 166 <B 16 neu>). So wird in der Rechtsprechung auch, sofern das jeweilige Fachgesetz - wie das Allgemeine Eisenbahngesetz - die Ziele der Planung

unzureichend beschreibt, danach gefragt, für welche Zwecke eine Enteignung auf der Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses zulässig ist (BVerwG, Ur. v. 11.07.2001 - 11 C 14.00 - <Flugplatz Bitburg> a.a.O.). Insoweit darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass bei der Verlegung von Eisenbahnbetriebsanlagen auch und ggf. sogar vorwiegend aus städtebaulichen Gründen Privateigentum nur für die Errichtung der neuen Betriebsanlagen und ggf. für notwendige Folgemaßnahmen im Sinne von § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG in Anspruch genommen wird, nicht aber für die ebenfalls verfolgten städtebauliche Zwecke. Für diese werden die bisher zu verkehrlichen Zwecken genutzten Flächen lediglich frei. In welcher Weise sie städtebaulich genutzt werden, wird im fachplanerischen Planfeststellungsverfahren nicht geregelt. Die städtebauliche (Anschluss-)Planung auf diesen Flächen bleibt nach deren Freistellung von Bahnbetriebszwecken der Gemeinde vorbehalten. Eine enteignungsrechtliche Vorwirkung hat ein Planfeststellungsbeschluss insoweit nicht.

- 47 2.2.3 Ginge man mit dem Kläger davon aus, dass die „weiteren Ziele“ die Planung nicht rechtfertigen könnten, wäre dies zudem auf dieser Stufe der rechtlichen Prüfung unbeachtlich. Denn zur Planrechtfertigung reichten die angeführten verkehrlichen Ziele jedenfalls aus. Insoweit wäre der Senat nicht an die weitere Ziele nennende Begründung des Planfeststellungsbeschlusses gebunden (vgl. BVerwG, Ur. v. 24.11.1989 - 4 C 41.88 - BVerwGE 84, 123 <Hochrheinautobahn>, a.A. noch Senatsurt. v. 15.12.1987 - 5 S 3279/86 -).
- 48 2.3 Gemessen an den Planungszielen ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten. Dabei ist im Rahmen der Planrechtfertigung nicht zu prüfen, inwiefern die festgestellte Planung (Antrags-Trasse) die verfolgten Ziele erreicht. Denn die Prüfung der Planrechtfertigung darf nicht mit der Prüfung der Abwägung vermengt werden. Sie ist ihr vielmehr vorgelagert (BVerwG, Ur. v. 11.07.2001 - 11 C 14.00 - <Flugplatz Bitburg> a.a.O.).
- 49 Entgegen der Auffassung des Klägers ist die Antragsplanung kein planerischer Missgriff. Der Kläger macht insoweit geltend, das (Haupt-)Ziel, eine langfristig leistungsfähige Schieneninfrastruktur des Bundes zu schaffen, werde mit der Antragsplanung verfehlt, weil der tiefer gelegte Durchgangsbahnhof keine ausreichende Kapazität aufweise, Züge mit Dieseltraktion im Regelbetrieb nicht zugelassen seien und weil mit „S 21“ keine Vollstufe eines Integralen Taktfahrplans verwirklicht werden könne. Dem vermag der Senat nicht zu folgen.
- 50 2.3.1 Der Einwand einer nicht ausreichenden Kapazität des achtgleisigen Durchgangsbahnhofs greift in diesem Zusammenhang nicht durch. Auch der Kläger zieht der Sache nach nicht in Zweifel, dass der nach Maßgabe des Betriebsszenarios 2003 mit dem Prognosehorizont des Jahres 2015 zu erwartende Verkehr von einem achtgleisigen Durchgangsbahnhof bewältigt werden kann. Seine Einwände gegen die Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs beziehen sich auf eine weiter in der Zukunft mögliche Zunahme des Verkehrs (Betriebsszenario E), die nach Auffassung der Beigeladenen und der Beklagten vom achtgleisigen Durchgangsbahnhof ebenfalls bewältigt werden kann, sowie auf eine in noch fernerer Zukunft liegende weitere Verkehrszunahme, die ggf. eine grundsätzlich mögliche, aber aufwändige Erweiterung des Durchgangsbahnhofs auf zehn Gleise erfordern könnte. Ein solcher Einwand, der sich auf einen nicht verlässlich prognostizierbaren verkehrlichen Bedarf gründet, kann allenfalls im Rahmen der Alternativenprüfung von Belang sein.
- 51 2.3.2 Als planerischer Missgriff ist auch nicht zu werten, dass der geplante Durchgangsbahnhof beim gegenwärtigen Stand der Technik aus immissionsschutzrechtlichen Gründen nicht von Zügen mit Dieseltraktion befahren werden kann. Eisenbahninfrastrukturanlagen dürfen auch dann geändert oder neu errichtet werden, wenn sie künftig nicht (mehr) von Zügen mit Dieseltraktion genutzt werden können. Ohne Erfolg verweist der Kläger insoweit auf § 14 Abs. 1 Satz 1 und 2 AEG a.F. Danach haben Eisenverkehrsunternehmen mit Sitz in Deutschland das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Dieser Grundsatz gilt sinngemäß auch für die Bereiche Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr. Mit diesen Bestimmungen wird jedoch nur der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur geregelt, nicht aber deren Errichtung oder Änderung. In welcher Weise Eisenbahninfrastrukturunternehmen die diskriminierungsfreie Benutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten haben, ergibt sich (für den maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses) aus § 3 der Verordnung über die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung - EIBV) vom 17.12.1997 (BGBl. I S. 3153). Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 EIBV insbesondere die technischen und betrieblichen Anforderungen an die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur auf das für einen sicheren Betrieb jeweils erforderliche Maß zu beschränken. Auch daraus kann jedoch nicht gefolgert werden, die Errichtung oder Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen müsse jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen (vgl. auch § 3 Nr. 2 AEG) eine Nutzung mit jeder Antriebsart ermöglichen. Eine entsprechende Anwendung des Diskriminierungsverbots des § 14 Abs. 1 Satz 1 und 2 AEG auf die Planfeststellung von Eisenbahninfrastrukturanlagen kommt allenfalls für den Fall in Betracht, dass die Errichtung oder Änderung einer Schieneninfrastruktur auf den Ausschluss bestimmter Verkehrsunternehmen abzielt. Ein solcher Fall liegt aber nicht vor. Denn die Einschränkung der Betriebsart diskriminiert nicht einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern gilt für alle Unternehmen gleichermaßen. Soweit der Kläger auf ein Unternehmen des Schienenpersonennahverkehrs im Land hinweist, das nur über Züge mit Dieseltraktion verfüge, könnte dieses, wollte es die Verbindung nach Stuttgart weiterhin bedienen, sich Züge mit elektrischem Antrieb beschaffen. Zwar wäre es dann gezwungen, für eine Verbindung aus seinem nicht elektrifizierten Netz zum neuen

Hauptbahnhof Stuttgart einen Wechsel der Zugmaschine bzw. ein Umsteigen vorzusehen. Dabei wäre es aber in keiner anderen Lage als ein Unternehmen, welches dieselbe Verbindung anbieten wollte, aber nur über Züge mit elektrischem Antrieb verfügt. Mit anderen Worten: Die Errichtung von Eisenbahnbetriebsanlagen, die von Dieselfahrzeugen nicht im Regelbetrieb genutzt werden können, ist sowenig diskriminierend wie umgekehrt die Errichtung von nicht elektrifizierten Strecken. Im Übrigen könnte ein insoweit etwa anzunehmender Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot die Planung nicht als Missgriff erscheinen lassen, weil ein, wenn auch aufwändiger, nachträglicher Einbau von (zusätzlichen) Lüftungsanlagen technisch möglich ist und zudem erwartet werden kann, dass es bis zu einer Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs abgasarme Dieseldieseltriebfahrzeuge gibt.

- 52 2.3.3 Die planerische Rechtfertigung scheidet ferner nicht daran, dass im geplanten achtgleisigen Durchgangsbahnhof eine Vollstufe eines integralen Taktfahrplans in dem Sinne, dass ein Umsteigen von (nahezu) sämtlichen zum Hauptbahnhof führenden oder von ihm abgehenden Verbindungen zur gleichen (vollen oder gar halben) Stunde möglich ist, nicht verwirklicht werden kann. Auch insoweit stellt „S 21“ keinen planerischen Missgriff dar. Unstreitig entspricht die Antragsplanung dem selbst vorgegebenen Ziel einer „Beachtung der Zwischenstufe des Integralen Taktfahrplans“ in der Weise, dass auf den acht Gleisen ein Integraler Taktfahrplan für bis zu vier Verbindungen (in beide Richtungen) verwirklicht werden kann. Der Kläger hält dies für einen planerischen Missgriff, weil er § 14 Abs. 1 Satz 3 AEG a. F. (wohl im Sinne eines Planungsleitsatzes) das Gebot entnimmt, eine Vollstufe des Integralen Taktfahrplans zu gewährleisten. Er weist insoweit auch auf den Generalverkehrsplans des Landes hin, demzufolge ein vertaktetes Regionalverkehrsangebot angestrebt werde, das je nach Nachfrage im Ein- oder Zwei-Stunden-Takt erfolgen solle. Dieser Beurteilung vermag der Senat nicht zu folgen. § 14 Abs. 1 Satz 3 AEG a.F. bestimmt nur, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Vergabe der Eisenbahninfrastrukturkapazitäten vertakteten oder ins Netz eingebundenen Verkehr angemessen zu berücksichtigen haben. Damit wird klargestellt und hervorgehoben, dass ein sachlicher Grund für eine diskriminierungsfreie Versagung der Zulassung darin liegen kann, dass ein hinzukommender Verkehr einen bestehenden Takt verdrängt oder stört (Kramer, in: Das Deutsche Bundesrecht, § 14 AEG S. 87). Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind danach aber nicht verpflichtet, bei der Änderung oder der Errichtung von neuen Eisenbahninfrastrukturanlagen zu gewährleisten, dass ein (voller) Integraler Taktfahrplan möglich bleibt oder ermöglicht wird. Erst recht enthält diese Vorschrift keine Pflicht (oder setzt sie voraus), an jedem Eisenbahnknoten eine Vollstufe eines Integralen Taktfahrplans (zum Beispiel jeweils für den Personenfernverkehr und für den Regionalverkehr) oder gar einen vollkommenen Integralen Taktfahrplan aller Verbindungen ungeachtet unter Umständen entgegenstehender örtlicher Verhältnisse zu ermöglichen.
- 53 Vernünftigerweise geboten ist die Antragsplanung auch hinsichtlich der „weiteren Ziele“ der Planung. Dies bedarf hinsichtlich der städtebaulichen Ziele keiner Darlegung. Das Ziel, Eisenbahnlärm zu verringern, kann sinnvollerweise auch verfolgt werden, wenn dieser Gesundheitsgefährdungs- bzw. Sanierungsgrenzwerte noch nicht überschreitet. Es reicht insoweit aus, dass der Eisenbahnlärm nicht nur unerheblich abnimmt. Dies ist hier der Fall und wirkt sich - entgegen der Auffassung des Klägers - günstig auf den Gesamtlärm im Stuttgarter Talkessel aus. Es ist zwar richtig, dass in einzelnen Bereichen nahe dem Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs der Straßenverkehr so stark vorherrscht, dass der Eisenbahnbetriebslärm dort für den gemäß den Vorschriften der 16. BImSchV ermittelten Gesamtlärmpegel nicht erheblich ist. Aus der (ergänzenden) Schalltechnischen Untersuchung vom 14.06.1999 (Planordner 17a), insbesondere der als Anlage IV beigefügten Karte, ergibt sich jedoch, dass die Antragsplanung eine Reduzierung der Gesamtlärmpegel insbesondere im Mittleren und im Unteren Schlossgarten, aber auch in der Halbhöhenlage am Südkopf, um bis zu 4 dB(A) bewirken wird.
- 54 2.4 Der Antragsplanung fehlt die notwendige planerische Rechtfertigung schließlich nicht deshalb, weil ihre Finanzierung noch nicht abschließend geklärt ist. Insoweit ist in rechtlicher Hinsicht von Folgendem auszugehen: Eine ab der Auslegung der Planunterlagen mit Eingriffen in das Privateigentum (Veränderungssperre, Vorkaufsrecht, § 19 AEG) verbundene Planung, die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, ist rechtswidrig. Daher darf im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Insoweit kann die Realisierung eines Vorhabens auch an dem Fehlen der erforderlichen Finanzmittel scheitern. Diese Einschätzung setzt einen Zeithorizont voraus. Insofern kann (auch) für das planungsrechtliche Vollzugshindernis der mangelnden Finanzierbarkeit des Vorhabens auf den gesetzlich bestimmten Zeitrahmen für den Beginn der Durchführung des Plans von bis zu zehn Jahren ab Eintritt der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses (§ 20 Abs. 4 Satz 1 AEG) abgestellt werden, in dem die Unsicherheiten einer Plandurchführung längstens als zumutbar erscheinen und von den Planbetroffenen hinzunehmen sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 20.05.1999 - 4 A 12.98 - NVwZ 2000, 555; Senatsurt. v. 08.07.2002 - 5 S 2715/03 - Juris - und v. 02.11.2004 - 5 S 1063/04 - UPR 2005, 118; vgl. auch, eine Finanzierbarkeit des Neubaus eines Abschnitts einer Bundesstraße als Umgehungsstraße verneinend, OVG Koblenz, Urt. v. 12.05.2005 - 1 C 11472/04 - NuR 2006, 54 m.w.N.).
- 55 In diesem Sinne ist die Finanzierung der Antragsplanung nicht ausgeschlossen. Zwar kann für ihre Finanzierbarkeit nicht auf den Bundesverkehrswegeplan bzw. den Bedarfsplan der Eisenbahnen des Bundes verwiesen werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 18.03.2004 - 4 CN 4.03 - BVerwGE 120, 239 = NVwZ 2004, 856); denn der Umbau des Knotens Stuttgart ist dort - wie oben dargelegt - jedenfalls nicht ausdrücklich aufgeführt. Im Übrigen steht fest, dass die Beklagte nur einen Teil der Kosten von „S 21“ tragen wird. Für eine Finanzierbarkeit der Antragsplanung spricht aber, dass die Beklagte, die Beigeladene, das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart in § 3 der Rahmenvereinbarung vom 07.11.1995 ausgehend von

Gesamtkosten für „S 21“ von 4,893 Mia. DM (Preisstand 01/93) die Finanzierung aufgeteilt haben und dass im Zeitpunkt des Erlasses des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses nicht anzunehmen war, dass einer der Träger den vorgesehenen Betrag aus den dort genannten Finanzierungstiteln nicht würde erbringen können oder wollen. Der Kläger weist insoweit auf eine Finanzierungslücke von mindestens 300 Mio. EUR gegenüber später prognostizierten Kosten von 2,594 Mia EUR hin, die er u.a. auf Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses, auf künftige Mindererlöse der Deutschen Bahn AG wegen abnehmender Zugzahlen und auf Mindererlöse bei der Veräußerung der Bahnflächen zurückführt. Auch die Beigeladene geht nunmehr von Kosten der Antragsplanung von 2,8 Mia EUR aus. Ungeachtet der Frage, ob sich diese Entwicklung bereits im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses abgezeichnet hat, liegt es nicht fern, dass die Finanzierungsträger im Interesse des nicht nur verkehrlich bedeutsamen Vorhabens bereit sein werden, die ggf. notwendigen zusätzlichen Mittel aufzubringen.

- 56 Dass die Beigeladene im Anschluss an eine Bestandskraft des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses bzw. der weiteren erforderlichen Planfeststellungsbeschlüsse das Gesamtvorhaben einer erneuten Wirtschaftlichkeitsprüfung (Kosten-Nutzen-Analyse) unterwerfen will, entspricht den Anforderungen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege an den Ausbau von unbenannten Knoten in Abschnitt 1b Nr. 28 der Anlage zu § 1 BSchwAG (vgl. dort Fußnote 5) und schließt die Finanzierbarkeit des Vorhabens nicht aus, sondern lässt sie - wie die vom Kläger angeführte Kritik des Bundesrechnungshofs insoweit - allenfalls als offen erscheinen. Auf eine unzulässige Vorratsplanung kann insoweit nicht geschlossen werden. Eine solche läge nur vor, wenn sich für den Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses feststellen ließe, dass die Beigeladene mit dem Vorhaben nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses beginnen könnte oder wollte. Dafür ist aber nichts ersichtlich. Dagegen spricht insbesondere auch, dass die Beigeladene in der Folge für die weiteren Planabschnitte das Planfeststellungsverfahren beantragt hat und diese Verfahren, soweit sie nicht bereits abgeschlossen sind, weiter betrieben werden.
- 57 3. Rechtsfehlerfrei gelangt der Planfeststellungsbeschluss im Rahmen der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG zu dem Ergebnis, dass sich „K 21“ nicht als eindeutig vorzugswürdige Alternative zu „S 21“ aufgedrängt hat (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.06.2004 - 9 A 11.03 - <Michendorf> a.a.O.).
- 58 3.1 Insoweit hält es der Senat bereits für zweifelhaft, dass „K 21“ überhaupt eine Alternative zu „S 21“ ist. Dagegen könnte sprechen, dass „K 21“ das verkehrliche Ziel einer Direktanbindung des Landesflughafens an die Neubaustrecke nicht erreicht, sondern sich insoweit mit einer von der Neubaustrecke beim geplanten „Scharhauser Dreieck“ abgehenden Stichstrecke und mit einer Weiterfahrmöglichkeit über die Gleise der auch von der S-Bahn befahrenen Filderbahn und sodann der Gäubahn zum Kopfbahnhof behilft. Die Beigeladene bezeichnet „K 21“ deshalb auch als eine andere Grundkonzeption, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Einbindung des Vorhabens in ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz gemäß der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.07.1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 228 vom 09.09.1996 S. 1, berichtigt ABl. L 15 vom 17.01.1997 S. 1). Außerdem erreicht „K 21“ das (wohl eher nachrangige) Ziel einer Lärminderung bestenfalls durch Rückbau von Teilen des Abstellbahnhofs und Führung des S-Bahn-Verkehrs durch einen neuen Rosensteintunnel. Vor allem aber vermag „K 21“ zu dem gewichtigen weiteren Ziel der Schaffung von städtebaulichen Entwicklungsflächen nur wenig beizutragen, da die vorhandenen Eisenbahninfrastrukturanlagen im Wesentlichen weiterhin benötigt und deshalb allenfalls vergleichsweise geringe Flächen freigegeben würden.
- 59 Der Senat kann die Frage der Alternativeneignung von „K 21“ offenlassen, weil sich „K 21“ gegenüber „S 21“ jedenfalls nicht als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt. Dies gilt unabhängig davon, ob - wie oben ausgeführt - die erörterten „weiteren Ziele“ die Planung (ergänzend zu den verkehrlichen Zielen) zu rechtfertigen vermögen; denn die Frage, inwieweit diese Ziele durch die Antragsplanung bzw. die Alternative „K 21“ erreicht werden, ist jedenfalls beim Vergleich der Alternativen erheblich.
- 60 3.2 Ohne Erfolg wendet sich der Kläger gegen die im Rahmen der Variantenprüfung erfolgte Beurteilung des Planfeststellungsbeschlusses, der achtgleisige Durchgangsbahnhof sei ausreichend und zukunftssicher bemessen, weil der Verkehr gemäß dem Betriebsszenario 2003 (mit dem Prognosehorizont 2015) dort mit einer guten bis sehr guten Betriebsqualität abgewickelt werden könne.
- 61 3.2.1 Der Planfeststellungsbeschluss gründet sich insoweit auf das vom (früheren) Leiter des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Rheinisch-Westfälische Technischen Hochschule Aachen Prof. Dr.-Ing. Schw. verfasste eisenbahnbetriebswissenschaftliche Gutachten „Stuttgart 21, ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 3“ vom Oktober 1997 mit der Ergänzung „Leistungsverhalten der Fahrstraßenknoten im Knotenbereich Stuttgart 21 für die verschiedenen Ausbauoptionen“ vom 27.10.1997 in Verbindung mit den „Entgegnungen auf die Einwendungen gegen das Projekt Stuttgart 21“ vom 21.02.2003. Weitere fachliche Grundlage bilden die „Ergänzenden betrieblichen Untersuchungen, Teil II: Kapazität des geplanten Stuttgarter Hauptbahnhofs und seiner Zulaufstrecken“, 1997, von Prof. Dr.-Ing. H., damals Leiter des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Stuttgart. Diesen Gutachten liegt zwar als Verkehrsprognose das Betriebsprogramm 2010+x,2015 zu Grunde, während die

Planfeststellungsunterlagen in der Folge dem Bundesverkehrswegeplan 2003 mit dem darauf beruhenden Betriebsszenario 2003 (ebenfalls mit dem Prognosehorizont 2015) angepasst worden sind. Indes ist der künftige Verkehrsbedarf (in der Hauptverkehrszeit) unverändert geblieben; die Bedarfsprognose ist daher unter den Beteiligten nicht streitig (und gibt auch dem Senat nicht zu Bedenken Anlass).

62 Das Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Schw. beruht einerseits auf einer Berechnung der Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs in der gegebenen Netzstruktur von Stuttgart unter Einbeziehung wahrscheinlichkeitstheoretischer Verfahren, ergänzt durch Simulationen des Leistungsverhaltens unter Zugrundelegung bestimmter an der Verkehrsprognose und an festgelegten Betriebsprogrammen orientierter Fahrpläne. Demzufolge reicht der achtgleisige Durchgangsbahnhof für abgestimmte Betriebsprogramme mit 32 bis 35 Gleisbelegungen pro Stunde aus, während das Betriebsszenario A nur durchschnittlich 25,5 Gleisbelegungen je Stunde der Hauptverkehrszeit (14 bis 18 Uhr) erwarten lässt. Insoweit ist es nachvollziehbar, dass der Gutachter Prof. Dr.-Ing. Schw. dem achtgleisigen Durchgangsbahnhof zusammenfassend für das Betriebsszenario A eine „gute bis sehr gute Betriebsqualität“ bescheinigt. Selbst nach Maßgabe des Szenarios E erwartet der Gutachter eine „noch gute“ Betriebsqualität. Dieses Szenario berücksichtigt eine in fernerer Zukunft liegende Verdichtung des Takts der Fernverkehrslinien Zürich - Nürnberg, Hamburg - München und Paris - Wien von zwei auf eine Stunde bei konstanter Bedienungshäufigkeit sowie die Durchbindung diverser Regionallinien mit 39 Gleisbelegungen je Stunde. Engpässe treten auch in diesem jenseits des Prognosehorizonts liegenden Fall im Übrigen nicht im oder unmittelbar vor dem Durchgangsbahnhof, sondern bereits (und nur) auf den Zulaufstrecken auf. Für die Zugzahlen des Szenarios A und weit darüber hinaus reicht die zweigleisige Verbindung Stuttgart-Hauptbahnhof - Zuffenhausen aus. Selbst bei einem künftigen viergleisigen Ausbau des Pragtunnels mit einer direkten Verbindung („T-Spange“) nach Bad Cannstatt („Option P“) würde nach Beurteilung des Gutachters der achtgleisige Durchgangsbahnhof den Verkehr noch gewachsen sein, weil dann einige (bis zu vier) der von Norden kommenden Züge über Bad Cannstatt und den „Südkopf“ in den Hauptbahnhof geführt werden könnten. Bestätigt hat der Gutachter Prof. Dr.-Ing. Schw. die Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs auch für den Fall einer Spitzenbelastung auf der nach der gegebenen Netzstruktur am höchsten belasteten Zufahrtsstrecke von Norden. Insoweit ist die Zahl der einfahrenden Züge durch die Beschränkungen im Zulauf von Zuffenhausen (Pragtunnel) und die vorgelagerten Netzknoten sowie durch die Signal- und Zugbeeinflussungstechnik und die zum Auffangen kleinerer Verspätungen erforderliche „Pufferzeit“ auf der Strecke von 0,95 min. auf 19 Züge je Stunde beschränkt, für die vier Bahnsteiggleise zur Verfügung stehen (4,75 Züge je Gleis), woraus eine Gleisbelegung von um 50 % folgt; der Gutachter Prof. Dr.-Ing. Schw. hat in der mündlichen Verhandlung dementsprechend geäußert, dies sei genau die (rechnerische) Gleisbelegung, wie sie in anderen vergleichbaren Durchgangsbahnhöfen vorhanden sei. Insgesamt kommt er damit zu dem Ergebnis, dass der gesamte Knoten für das maßgebliche Betriebsszenario A „homogen dimensioniert“ sei. Eine Überlastung des achtgleisigen Durchgangsbahnhofs könne erst eintreten, wenn die Zulaufsituation über die Option P hinaus verbessert werde, woran jedoch in den nächsten fünfzig Jahren nicht zu denken sei. Eine entsprechende Nachfrage könne gegenwärtig nicht vorhergesehen werden. Nur eine Verbesserung des Zulaufs, welche es erlaube, die von Norden kommenden Linien unabhängig voneinander in den Durchgangsbahnhof zu führen, erfordere dessen Erweiterung auf zehn Gleise; eine solche Erweiterung sei im Übrigen, wenn auch mit beträchtlichem Aufwand, möglich. Diesen Befund haben beide Gutachter im Erörterungstermin im Verwaltungsverfahren und auch in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat nachvollziehbar erläutert. Der Gutachter Prof. Dr.-Ing. Schw. hat ihn ferner in seinen Stellungnahmen vom 07.06.2005 und vom 10.02.2006 im Klageverfahren mit Blick auf die Einwendungen des Klägers bekräftigt. Die insoweit erhobenen und im Klageverfahren schließlich noch offen gebliebenen Einwände des Klägers dagegen greifen nicht durch.

63 3.2.2 Soweit der Kläger sich zur Begründung seiner abweichenden Auffassung auf Äußerungen des Gutachters Prof. Dr.-Ing. Schw. vom November 1994 „Kapazität des geplanten Bahnhofs Stuttgart Hbf Tief im Vergleich mit dem bestehenden Kopfbahnhof“ beruft und insbesondere darauf hinweist, der Gutachter habe in dem Kapitel „Versuch einer zukunftssicheren Bemessung“ zusammenfassend festgestellt, für eine zukunftssichere Bemessung sollten fünf Bahnsteiggleise je Richtung vorgesehen werden, erkennt er nicht, dass in diesem Kapitel die besondere Zulaufsituation im Knoten Stuttgart unberücksichtigt geblieben ist. Sie ist dadurch gekennzeichnet, dass die Züge, die sich auf verschiedenen Strecken dem Hauptbahnhof Stuttgart nähern, insbesondere beim Zulauf von Westen und von Norden, auf ein Gleis zusammengeführt werden und so nur hintereinander und nicht gleichzeitig in den Durchgangsbahnhof einfahren können. Der Kläger vernachlässigt, dass es dem Gutachter in dem erwähnten Kapitel nur darum ging, abzuschätzen, ob die Kapazität eines achtgleisigen Durchgangsbahnhofs bei einer Vollauslastung der anschließenden Strecken und bei einer Beseitigung der Engstellen nicht nur im zweigleisigen Pragtunnel, sondern auch in den vorgelagerten Knoten, durch den in ferner Zukunft möglicherweise in Betracht kommenden Bau mehrerer neuer paralleler Strecken bis zum Durchgangsbahnhof, also bei einer (weitgehend) knotenfreien Anfahrbarkeit des Durchgangsbahnhofs, ausreichen würde. Nur unter diesen Bedingungen hat er einen für Durchgangsbahnhöfe hohen Variationskoeffizienten für die Streuung der Ankünfte, welche zu längeren Fahrbahnausschlüssen im Gleisvorfeld führen, von 0,85 angesetzt und einen achtgleisigen Durchgangsbahnhof für Stuttgart als nicht zukunftssicher (mit Blick auf eine mögliche Entwicklung bis zur Mitte des 21. Jahrhunderts) bezeichnet. Eine insoweit vorausgesetzte und vielleicht in ferner Zukunft mögliche Beseitigung der Engstellen im Zulauf auf den Knoten Stuttgart ist aber weder geplant noch absehbar. Deshalb hat der Gutachter schon in seinem Gutachten 1994 abschließend einen achtgleisigen Durchgangsbahnhof für Stuttgart als wirtschaftlich optimal bemessen beurteilt. Diese Bewertung hat er in seinem Gutachten 1997

bestätigt, dem entsprechend den Rahmenbedingungen eines gereihten Zulaufs in den Bahnhof für die Streuung der Ankünfte Variationskoeffizienten von nur noch 0,69 (Gleisgruppe 1 bis 4) bzw. 0,55 (Gleisgruppe 5 bis 8) zu Grunde liegen.

- 64 3.2.3 Nicht zu folgen vermag der Senat ferner dem Einwand des Klägers, der Gutachter sei bei seiner Berechnung der Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs von zu geringen Mindesthaltezeiten ausgegangen und damit von einer zu geringen Gleisbelegungszeit. Mindesthaltezeiten sind die für das Ein- und Aussteigen der Passagiere notwendigen Haltezeiten und nicht die fahrplanmäßigen Haltezeiten, die insbesondere bei einem Taktfahrplan wesentlich länger sein können. Der Kläger weist insoweit darauf hin, der Gutachter habe 1994 angenommen, eine mittlere Mindesthaltezeit von 2 min zzgl. 0,2 min Abfertigungszeit reiche nicht aus. Insoweit trifft es zwar zu, dass der Gutachter in dem erwähnten Kapitel über den „Versuch einer zukunftssicheren Bemessung“ die mittlere Mindesthaltezeit (einschließlich Abfertigungszeit) auf 3 min angesetzt und dies zu der Beurteilung eines achtgleisigen Durchgangsbahnhof als nicht zukunftssicher beigetragen hat. Der Gutachter hat im gerichtlichen Verfahren jedoch überzeugend erläutert, dass er die Mindesthaltezeit nur deshalb auf 3 min bemessen hat, um im Wege einer Sensitivitätsrechnung aufzuzeigen, unter welchen Voraussetzungen (Ausbau der Zulaufstrecken und damit hoher Variationskoeffizient für die Ankunft der Züge, sehr hohe mittlere Mindesthaltezeiten) ein achtgleisiger Durchgangsbahnhof an seine Grenzen stoße. Soweit der Kläger unabhängig hiervon jedenfalls für ICE-3-Züge eine Mindesthaltezeit von 2,0 min und eine Abfertigungszeit von 0,2 min für zu gering hält - in der mündlichen Verhandlung hat er insoweit eine Mindesthaltezeit von 2,5 bis 2,6 min genannt und auf allgemeine Erfahrungen verwiesen -, kann dahin stehen, ob der Gutachter insoweit von den Sollhaltezeiten der Deutschen Bahn ausgehen durfte, welche nach den Angaben des für die Beigeladene ebenfalls tätigen Gutachters Prof. Dr.-Ing. M., gegenwärtiger Leiter des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart GmbH, gemäß der Richtlinie 405.0102 der Deutschen Bahn AG in Durchgangsbahnhöfen im Fernverkehr 2,0 min und im Nahverkehr 1,0 min betragen. Bezogen haben sich die Gutachter Prof. Dr.-Ing. Schw. und Prof. Dr.-Ing. H. nämlich nicht nur auf diese Sollhaltezeiten, sondern auch auf eine Auswertung von Fahrplänen des Schienenpersonenfernverkehrs (Ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil II, 1997, S. 54 ff.), welche durchschnittliche Haltezeiten von ICE, IC und IR ohne Wende-(Kopf-)Bahnhöfe von 2,02 min mit kürzesten Haltezeiten von 1,90 min für ICE und 1,95 min für IC ergeben hat. Ohne Weiteres lässt sich die Annahme durchschnittlicher Haltezeiten für die Bemessungsberechnung freilich nicht auf diese Zahlen stützen, da es sich im Grunde ebenfalls um Sollhaltezeiten handelt, welche die Deutsche Bahn im Übrigen unlängst zur Verringerung von Verspätungen im Netz (teilweise) angehoben hat, so dass sich unter Berücksichtigung der neuen fahrplanmäßigen Haltezeiten höhere Durchschnittswerte ergeben müssten. Im Übrigen können durchschnittliche Mindesthaltezeiten für Durchgangsbahnhöfe nicht einfach auf größere Bahnhöfe wie den Hauptbahnhof Stuttgart übertragen werden. Diesem Umstand wird im Bemessungsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Schw. aus dem Jahr 1997 aber Rechnung getragen, indem für alle Zugarten einschließlich des Regionalverkehrs eine durchschnittliche Mindesthaltezeit von 2,0 min angenommen wird. Zudem hat Prof. Dr.-Ing. Schw. in der mündlichen Verhandlung nochmals betont, dass er bei der von ihm zur Überprüfung der rechnerischen Bemessung (mit Mindesthaltezeiten von 2,0 min) angestellten Simulation des Betriebs im Durchgangsbahnhof die durchschnittliche Haltezeit aller Züge (einschließlich Abfertigungszeit) sicherheitshalber mit 2,5 min angenommen hat; diese Simulation habe die rechnerischen Ergebnisse bestätigt.
- 65 Dass wegen im Hauptbahnhof Stuttgart endender Züge höhere durchschnittliche Mindesthaltezeiten im Durchgangsbahnhof anzunehmen wären, gar solche, wie sie etwa nach Maßgabe der erwähnten Richtlinie der Deutschen Bahn allgemein in Kopfbahnhöfen gelten, trifft nicht zu. Die Beigeladene hat überzeugend darauf hingewiesen, dass im Durchgangsbahnhof fahrplanmäßig endende Züge letztlich durchfahrende Züge sind, weil sie sodann in den Abstellbahnhof Untertürkheim weiterfahren. Die dagegen gerichteten Einwände des Klägers sind für die Bemessung der Mindesthaltezeiten unerheblich. Es kann der Beigeladenen nicht vorgegeben werden, für endende Züge längere Mindesthaltezeiten vorzusehen bzw. zu berücksichtigen, um dem Zugpersonal im Durchgangsbahnhof Gelegenheit zu geben, nach eingeschlafenen Passagieren oder vergessenen Gegenständen zu suchen.
- 66 In der mündlichen Verhandlung bestätigt hat der Gutachter Prof. Dr.-Ing. Schw. ferner, dass die Bedeutung der Mindesthaltezeiten (einschließlich der Abfertigungszeiten) für die Bemessung des Durchgangsbahnhofs von deutlich geringerem Gewicht ist als die (zutreffende) Annahme eines vergleichsweise niedrigen, an der besonderen (kanalisierten) Zulaufsituation ausgerichteten Variationskoeffizienten. Im Übrigen ist die Mindesthaltezeit (einschließlich der Abfertigungszeit) nur ein Element der ein Mehrfaches betragenden, für die Bemessung maßgeblichen Belegungszeit der jeweiligen Gleise; ihre Erhöhung im Sinne des Klägers um wenige Zehntelminuten kann an der Gleisbelegung und damit an der ausreichenden Bemessung des Durchgangsbahnhofs mit acht Gleisen angesichts der vorhandenen Leistungsreserven nichts Entscheidendes ändern.
- 67 3.2.4 Soweit der Kläger der Auffassung ist, bei der Bemessung des Durchgangsbahnhofs seien Wartezeiten bei der Einfahrt in den Bahnhof nicht berücksichtigt worden, die entstünden, wenn ein Zug infolge von Behinderungen auf der Strecke (Baustellen, Signalstörungen) sich verspätet dem Bahnhof näherte und entweder anderen Zügen den Vortritt lassen müsse oder diese an einer fahrplanmäßigen Einfahrt hindere, hat der Gutachter Prof. Dr.-Ing. Schw. einleuchtend darauf hingewiesen, dass diese Verspätungszeiten grundsätzlich den jeweiligen Einfädelpunkt in die Zufahrts-Trasse und nicht den Durchgangsbahnhof belasten. Mit einer solchen (Ur-)Verspätung den Einfädelpunkt passierende Züge werden auf dem Zufahrtsgleis zum Bahnhof in den Verkehrsstrom eingereiht und so gleichsam vertaktet. Sie können deshalb bei der Einfahrt in den Bahnhof andere Züge nicht

mehr behindern bzw. von ihnen behindert werden.

- 68 Bis zur Ausfahrt entstehende (weitere) Zeiten des Wartens (für den verspätet eingefahrenen Zug bzw. für fahrplangerechte Züge, die dem verspätet eingefahrenen Zug bei der Ausfahrt den Vorrang lassen müssen) auf das Freiwerden der Trasse hat der Gutachter Prof. Dr.-Ing. Schw. nach seinen Angaben bei der Untersuchung der Fahrstraßenknoten und bei der Simulation des Leistungsverhaltens exakt ermittelt und den Gleisbelegungszeiten zugeschlagen. Sie führen im Übrigen auch nicht zu wesentlich längeren Haltezeiten (im umfassenderen Sinn von Gleisbelegungszeiten). Denn die Gefahr, dass bei einer nicht fahrplanmäßigen Ausfahrzeit infolge verspäteten Eintreffens Fahrbahnausschlüsse und so zusätzliche Wartezeiten entstehen, ist eher gering, weil die gegenseitige Vertretbarkeit der Gleise im Durchgangsbahnhof es zulässt, dass mehrere Züge gleichzeitig ausfahren.
- 69 3.2.5 Synchronisationszeiten (Zeiten, die nachrangige Züge auf verspätete Züge warten sollen) hat der Gutachter Prof. Dr.-Ing. Schw. nach seinen Angaben mit bis zu 10 min bei der Simulation berücksichtigt. Dies ist nicht zu beanstanden zumal da ein Fahrplan, dessen Gestaltung nicht die technisch mögliche geringste Fahrzeit zugrunde liegt, es zulässt, Verspätungen im Regelfall bis zum nächsten Knoten aufzuholen. Vor allem kann zur Vermeidung von Folgeverspätungen im Netz bestimmt werden, dass Anschlusszüge grundsätzlich nicht auf verspätete Züge warten.
- 70 3.2.6 Nicht zu beanstanden ist auch, dass der Gutachter für die Bemessungsberechnung und für die Simulation Gleisvorbelegungszeiten von 2 min angenommen hat. Dabei handelt es sich um die Zeiten, die dafür anfallen, dass das fahrplanmäßig bestimmte Gleis für einen verspäteten Zug freigehalten wird; Züge, die nach Ablauf der Vorbelegungszeit einfahren, erhalten ggf. ein anderes Gleis zugewiesen mit der Folge, dass zusteigende Kunden den Bahnsteig wechseln müssen. Der Gutachter hat zwar in der mündlichen Verhandlung eingeräumt, dass eine Vorbelegungszeit von 2 min an der unteren Grenze liege und dass für die Erstellung von Grundfahrplänen mit bis zu 5 min Vorbelegungszeit gerechnet werde. Er hat aber zugleich betont, dass z.B. für den Hauptbahnhof Köln mit einer Vorbelegungszeit von 2 min gerechnet worden sei und dass allgemein für die rechnerische Bemessung und auch die Simulation des Leistungsverhaltens - methodisch zulässig - von einem Wert an der unteren Grenze ausgegangen werden dürfe.
- 71 3.2.7 Die Plausibilität der Bemessungsberechnung und -simulation hat der Kläger mit dem Hinweis bezweifelt, dass heute alle hochbelasteten Knoten über mehr als zwei Bahnsteiggleise je Zulaufgleis verfügten. Dem substantiierten Widerspruch der Beigeladenen ist der Kläger nicht mehr entgegengetreten. Dasselbe gilt für die Einwände des Klägers, der Gutachter habe außer Acht gelassen, dass von Norden kommende Züge wegen der Weichenradien im Gleisvorfeld und wegen der Steigung im Bahnhof von etwa 1,5 % nur mit verminderter Geschwindigkeit ein- und ausfahren könnten.
- 72 3.2.8 Geklärt ist des Weiteren der Einwand des Klägers, die Nähe der Weichen am „Nordkopf“ und am „Südkopf“ zu den Bahnsteigen schließe aus Sicherheitsgründen eine Zugausfahrt aus, wenn ein anderer Zug in dieselbe Richtung in den Durchgangsbahnhof einfahre mit der Folge, dass die Gleisbelegungszeiten größer bemessen werden müssten; Grund hierfür sei die Gefahr des Durchrutschens von Zügen in den Weichenbereich. Überzeugend hat die Beigeladene insoweit auf den Stand der Technik hingewiesen, welche die Gefahr des Durchrutschens begrenze und einen international üblichen Sicherheitsbereich von 50 m als ausreichend erscheinen lasse. Dies gelte auch für Züge, die nur über konventionelle HV-Signalsysteme mit induktiver Zugsicherung verfügten.
- 73 3.2.9 Soweit der Kläger meint, bei der Bemessung des Durchgangsbahnhofs sei für eine Doppelbelegung von Bahnsteiggleisen durch jeweils zwei Regionalzüge von zu hohen Zufahrtsgeschwindigkeiten für den zweiten Zug ausgegangen worden, hat der Gutachter überzeugend ausgeführt, durch die Doppelbelegung würden bis zu 2,7 min Gleisbelegungszeit eingespart. Eine Einsparung von Gleisbelegungszeit insoweit zieht auch der Kläger, der sie zuletzt auf 1,7 min berechnet hat, nicht mehr grundsätzlich in Zweifel.
- 74 3.2.10 Soweit der Kläger einen Bahnhof in Tieflage nebst zuführenden Tunnelstrecken als besonders störanfällig bewertet und insoweit Reserven für erforderlich hält, handelt es sich nicht mehr um eine Frage, die die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs an sich betrifft. Im Übrigen hat die Beigeladene überzeugend aufgezeigt, dass die Erfahrungen beim (teilweise) vergleichbaren Flughafen-Bahnhof Frankfurt insoweit nicht negativ seien, was insbesondere daran liege, dass die Zufahrtsgleise im Tunnel vor Witterungseinflüssen geschützt sind. Hinzu komme, dass der Zulauf auf den Tunnelstrecken jeweils auf zwei Gleisen erfolge, die sich bei Störungen vertreten könnten, und außerdem der bei „S 21“ mögliche Kreisverkehr zusätzliche Ausweichmöglichkeiten schaffe.
- 75 3.2.11 Die - zumal im Vergleich zum Kopfbahnhof überlegene - Aufnahmefähigkeit des Durchgangsbahnhofs auch für einen in fernerer Zukunft liegenden Bedarf und seine ebenfalls überlegene Fähigkeit zum Abbau von Verspätungen, jeweils unter den gegebenen Verhältnissen im Netzknoten Stuttgart, werden durch den von der Beigeladenen im Klageverfahren vorgelegten „Vergleich der Leistungsfähigkeiten und des Leistungsverhaltens des neuen Durchgangsbahnhofs (S 21) und einer Variante des umgestalteten Kopfbahnhofs (K 21)“, Stand 2005, von Prof. Dr.-Ing. M., Leiter des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart GmbH, bestätigt. Der Vergleich ergibt bei dem gewählten Simulationsverfahren für das Leistungsverhalten, welches durch auftretende, wie oben beschrieben nicht in den Fahrplan eingearbeitete außerplanmäßige Wartezeiten bei Steigerung der

Zugzahlen gekennzeichnet ist, einen eindeutigen Vorteil des Durchgangsbahnhofs. Sein optimaler Leistungsbereich liegt bei 41 bis 50 Zügen je Stunde und fällt danach langsam ab. Dagegen beschränkt sich der optimale Leistungsbereich des Kopfbahnhofs auf nur 28 bis 38 Zügen je Stunde; die Leistungskurve fällt zudem danach schnell ab. Beide Bahnhöfe sind somit in der Lage, auch die Zugzahlen des Betriebsszenarios A und des Szenarios E zu bewältigen. Bei einer weiteren Steigerung der Zugzahlen in fernerer Zukunft stößt aber nur der Kopfbahnhof rasch an Grenzen.

- 76 Bedeutung schon für die Szenarien A und E hat diese Betrachtung zudem und aktuell für Fälle, in denen viele Züge verspätet in den Hauptbahnhof einfahren. Denn hierbei gelingt es im Durchgangsbahnhof wesentlich schneller, solche vielfachen Verspätungen abzubauen. Grund dafür ist, dass Züge, die (zunächst) in gleicher Richtung ausfahren, den Durchgangsbahnhof eher gleichzeitig verlassen können als den Kopfbahnhof. Denn im Kopfbahnhof wird die Möglichkeit gleichzeitiger Ausfahrt durch die zur Vermeidung von Fahrbahnausschlüssen sinnvollerweise errichteten Überwerfungsbauwerke eingeschränkt.
- 77 Soweit der Kläger gegen diesen Vergleich einwendet, der Gutachter sei für den Kopfbahnhof von längeren Mindesthaltezeiten als im Durchgangsbahnhof ausgegangen, kann auch hier offen bleiben, ob insoweit die unterschiedlichen Sollhaltezeiten der Beigeladenen für Durchgangsbahnhöfe und Kopfbahnhöfe zu Grunde gelegt werden dürfen, wofür der Gutachter technische und mit Blick auf den vom Zugführer im Kopfbahnhof zurückzulegenden Weg arbeitsrechtliche Gründe angeführt hat. Denn er hat jedenfalls nachvollziehbar bestätigt, dass sich die Kurve des Leistungsverhaltens des Kopfbahnhofs bei gleichen Haltezeiten zwar verschiebt, sich aber in der Form nicht wesentlich ändert, es somit dabei bleibt, dass die Aufnahmefähigkeit des Durchgangsbahnhofs größer ist, nach dem optimalen Bereich langsamer abnimmt und deshalb auch im Kopfbahnhof ein Verspätungsabbau weniger gut gelingt als in einem Durchgangsbahnhof.
- 78 3.3 Entgegen der Ansicht des Klägers drängt sich "K 21" auch nicht deshalb als eindeutig vorzugswürdig auf, weil ein modernisierter Kopfbahnhof bessere Möglichkeiten biete, einen Integralen Taktfahrplan in weitgehendem Umfang zu verwirklichen.
- 79 Insoweit kann offen bleiben, ob die Auffassung der Beigeladenen zutrifft, sie habe das entsprechende Ziel der Planung zulässigerweise auf die Beachtung einer Zwischenstufe des Integralen Taktfahrplans beschränken dürfen, so dass eine darüber hinausgehende Tauglichkeit von "K 21" für einen Integralen Taktfahrplan im Alternativenvergleich unbeachtlich sei. Denn jedenfalls erscheint die Möglichkeit, einen weitergehenden Integralen Taktfahrplan zu verwirklichen, unter den Bedingungen des Netzknotens Stuttgart nicht als ein wesentlicher Vorteil von "K 21" gegenüber „S 21“.
- 80 Wie bereits im Rahmen der Prüfung der Planrechtfertigung ausgeführt, ist der Beigeladenen und der Beklagten nicht etwa im Sinne eines Planungsleitsatzes aufgegeben, Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen mit dem Ziel zu planen bzw. zu ermöglichen, einen möglichst umfassenden Integralen Taktfahrplan zu gewährleisten. Insoweit gibt es auch kein Optimierungsgebot, welches andere verkehrliche Ziele zurückdrängen könnte. Dass dies für große Knoten mit der Netzstruktur Stuttgarts auch nicht sinnvoll wäre, hat der Gutachter Prof. Dr.-Ing. H. in seinen „Ergänzenden betrieblichen Untersuchungen, Teil I: Integraler Taktfahrplan Betriebsprogramm für Stuttgart 21“, 1997, sowie in seiner Stellungnahme zur Klagebegründung vom 01.06.2005 überzeugend aufgezeigt. Bei einem Netzknoten der Größe Stuttgarts mit einer Vielzahl zulaufender Strecken, welche weit vor dem Hauptbahnhof gebündelt werden, ist ein vollständiger Integraler Taktfahrplan, der im Hauptbahnhof zu bestimmten Taktzeiten das Umsteigen jeweils von und auf sämtliche fünfzehn oder mehr Fern- und Regionalverbindungen erlaubt, nicht möglich, jedenfalls nicht sinnvoll, weil für einzelne Linien zu lange Haltezeiten am Bahnsteig (beim Zulauf aus Norden von Zuffenhausen von bis zu 28 min) entstehen. Die dagegen erhobenen Einwände des Klägers greifen nicht durch.
- 81 Soweit der Kläger im Sinne einer theoretischen Betrachtung verdeutlichen will, dass unter Einhaltung bestimmter Bedingungen die Haltezeiten und damit die Ausdehnung des Taktknotens gegenüber der Darstellung des Gutachters deutlich verkürzt werden könnten (beim Zulauf von Zuffenhausen auf 18 bzw. 19 min) und deshalb sogar ein vollkommener Integraler Taktfahrplan für 15 Linien des Fern- und des Regionalverkehrs im modernisierten Kopfbahnhof möglich sei, vermag dem der Senat nicht zu folgen. Ungeachtet des Umstands, dass den jeweiligen Darstellungen des Klägers und von Prof. Dr.-Ing. H. für einen vollkommenen Integralen Taktfahrplan im Kopfbahnhof nicht genau dieselben Fahrwege zu Grunde liegen, erreicht der Kläger eine Verringerung der Haltezeiten nur, indem er das von Prof. Dr.-Ing. H. als grundlegend bezeichnete und zur Erhaltung eines Taktfahrplans in den entfernteren Nachbarknoten wesentliche Symmetrieprinzip verlässt, einige Züge zur gleichen Zeit ein- bzw. ausfahren lässt, was im Kopfbahnhof Stuttgart nur auf einem Gleis für die Gegenrichtung möglich ist und von der Beigeladenen grundsätzlich aus Sicherheitserwägungen und wegen der Störungsanfälligkeit für den Regelbetrieb abgelehnt wird, und indem er die Abfahrtszeiten von 3 min auf 2 min verkürzt, wogegen die Beigeladene begründet einwendet, dass bei einem so geringen Ausfahrtsabstand geringe Verspätungen eines Zuges bei anderen Zügen zu Folgeverspätungen (auch im Netz) führen müssten. Soweit der Kläger in der mündlichen Verhandlung darauf verwiesen hat, dass in der Schweiz im Abstand von 2 min aus Kopfbahnhöfen ausgefahren werde, braucht der Senat nicht zu klären, ob dies zutrifft und ggf. auf Besonderheiten beruht. Denn für den Alternativenvergleich sind die im Inland üblichen Bedingungen zu Grunde zu legen, von denen zu erwarten ist, dass sie im maßgeblichen Prognosehorizont gelten. Wenn aus Sicherheitsgründen und zur Vermeidung von Störungen im Betrieb insoweit längere Regelfolgezeiten für ausfahrende Züge als in anderen Staaten bestehen, ist dies hinzunehmen.

- 82 Auch der allgemeine Hinweis des Klägers auf die Verwirklichung eines Integralen Taktfahrplans in der Schweiz, insbesondere im Kopfbahnhof Zürich, vermag die Beurteilung des Gutachters Prof. Dr.-Ing. H. nicht zu erschüttern. Dieser ebenso wie Prof. Dr.-Ing. M. haben darauf hingewiesen, dass auch in der Schweiz ein vollständiger Integraler Taktfahrplan nur an ausgewählten Knoten besteht, wobei der Knoten Zürich insoweit bevorzugt werde. Im Übrigen ist gerichtsbekannt und von Prof. Dr.-Ing. M. in der mündlichen Verhandlung des Senat erwähnt worden, dass geplant ist, den Hauptbahnhof Zürich durch den Bau eines (zusätzlichen) Durchgangsbahnhof zu entlasten.
- 83 Der dennoch bleibenden Möglichkeit, im modernisierten Kopfbahnhof einen weitergehenden Integralen Taktfahrplan zu verwirklichen als im achtgleisigen Durchgangsbahnhof gemäß der Antragsplanung, in dem gleichzeitig nur vier Linien (in beide Richtungen) zur gleichen Zeit halten können, hält die Beigeladene als wesentlichen Nachteil entgegen, dass die Vertaktung bestimmter Linien im Kopfbahnhof, wie sie bei „S 21“ möglich sei, bei „K 21“ nicht gelinge, weil die Züge in den Außenknoten nicht zu Taktzeiten abfahren könnten. Dies hat der Kläger nicht substantiiert bestritten. Im Übrigen sind die Haltezeiten auch bei der Verknüpfung von nur vier Linien im Kopfbahnhof länger als im Durchgangsbahnhof und nehmen mit jeder weiteren Linie zu. Wird der Fahrplan jeweils getrennt für den Regionalverkehr und den Fernverkehr voll vertaktet, ergeben sich auch hier jeweils teilweise längere Wartezeiten für die Weiterfahrenden bzw. die Umsteigenden.
- 84 3.4 Deutlich überlegen ist „S 21“ auch hinsichtlich der Anbindung des Landesflughafens, der Neuen Messe und der Filderregion.
- 85 Dies gilt auch dann, wenn man nicht mit der Beigeladenen davon ausgeht, dass der Anbindung des Landesflughafens an die Neubaustrecke wegen des Berücksichtigungsgebots in § 3 Abs. 2 Satz 2 BSchwAG und der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.07.1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 228 vom 09.09.1996 S. 1, berichtigt ABl. L 15 vom 17.01.1997 S. 1) eine ausschlaggebende Bedeutung zukommt, weil nach deren Anhang II Abschnitt 3 als Infrastrukturmaßnahme von gemeinsamem Interesse jedes der die im Anhang I genannten Verbindungen, darunter auch die Verbindung Mannheim - Stuttgart - Ulm, betreffende Vorhaben gilt, das sich auf die Verknüpfung mit den Netzen anderer Verkehrsträger bezieht. Denn letztlich erkennt auch der Kläger die Bedeutung der Einbindung des Landesflughafens in das transeuropäische Netz mit dem Anschluss an die Neubaustrecke an, indem die von ihm vertretene Alternative "K 21" den Landesflughafen über eine Stichstrecke vom „Scharnhauser Dreieck“ her erschließt und die Züge, die den Landesflughafen von der Neubaustrecke von Osten her anfahren, dort nicht wenden, sondern über die Gleise der Filderbahn und der Gäubahn in den Kopfbahnhof fahren sollen. Aus diesem Grund braucht der Senat auch nicht der Frage nachzugehen, ob die Zahl der Reisenden, die mit Zügen des Regional- und des Fernverkehrs zum Landesflughafen gelangen, hinreichend groß ist, um dessen Anbindung an die Neubaustrecke zu rechtfertigen und ihr in der Abwägung ein großes Gewicht zu geben. Vor allem erschöpft sich die Bedeutung des bei „S 21“ aus zwei Stationen bestehenden Filderbahnhofs/Landesflughafen nicht in der Erschließung des Landesflughafens durch den Regional- und den Fernverkehr für Besucher, Beschäftigte und Fluggäste. Vielmehr kommt ihm nach der Zahl der künftigen Benutzer eine in etwa gleichrangige Bedeutung für die Neue Messe, für die Filderregion und als den Hauptbahnhof Stuttgart entlastende Umsteigestation für den Fern- und den Regionalverkehr zu. Die Auswertung der Fahrgastströme gemäß dem Gutachten der Firma Intraplan und des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart vom August 1999 ergibt eine Gesamtnutzerzahl der beiden Bahnstationen von 36.130 Personen/Tag ohne Messe und von 49.640 Personen/Tag mit Messe (am 2. Veranstaltungstag).
- 86 Die somit letztlich unstreitig an sich vorteilhafte und für die Modernisierung des Netzknotens Stuttgart wesentliche Anbindung des Landesflughafens, der Neuen Messe und der Filderregion gelingt „S 21“ deutlich besser. „S 21“ erweitert die Haltemöglichkeiten am Landesflughafen bzw. an der Neuen Messe für den Fern- und den Regionalverkehr für den künftigen Bedarf. „K 21“ will sich demgegenüber mit der vorhandenen S-Bahn-Station „Terminalbereich“ zufrieden geben, der jedoch wie die folgende Strecke über die Filderbahn und die Gäubahn zum Kopfbahnhof in seiner Aufnahmefähigkeit beschränkt ist; dabei ist der Kläger der Auffassung, es könnten in der S-Bahn-Station „Terminalbereich“ bis zu 9 Züge je Richtung abgefertigt werden, neben der S-Bahn etwa der IC Zürich - Stuttgart und die Züge von zwei zusätzlichen Regionalverbindungen. Die von der Beigeladenen genannte Zahl von 13 bis 14 Zügen je Richtung kann dort jedoch nicht bewältigt werden. Der Streckenteil bis zum Kopfbahnhof genügt im Übrigen schon wegen der Streckenführung nicht den Anforderungen an einen Hochgeschwindigkeitsbetrieb und führt zudem durch Wohnbebauung. Schließlich müsste die S-Bahn-Station aus der insoweit maßgeblichen Sicht der Beigeladenen für den Halt von ICE-3-Zügen in Doppeltraktion mit einer Länge von 400 m ausgebaut werden, da die vorhandenen Bahnsteige hierfür nicht ausreichen. Dies wäre jedoch nicht bzw. nur mit hohem Aufwand möglich, weil die S-Bahn-Station „Terminalbereich“ unter dem Terminal errichtet ist. Bei einem Verzicht auf diesen Ausbau, den der Kläger für gerechtfertigt hält, könnten am Landesflughafen nur kurze ICE-Züge halten; eine solche Beschränkung braucht die Beigeladene nicht hinzunehmen, auch wenn sie plant, dass nur jeder dritte Fernzug der Verbindung Mannheim - Ulm am Landesflughafen halten soll.
- 87 Hinzu kommt: Bei "K 21" ergeben sich für den Fernverkehr Mannheim - Ulm, aber auch für den Regionalverkehr, deutlich längere Fahrzeiten für die Züge, die am Landesflughafen halten und nicht über das „Scharnhauser Dreieck“ auf der Neubaustrecke über Esslingen-Mettingen zum Kopfbahnhof gelangen. Die Nachteile bei den Fahrtzeiten können im Alternativenvergleich nicht mit der Erwägung ausgeglichen oder gemindert werden, die „Station Neubaustrecke“ liege von der zum Regional- und Fernbahnhof erweiterten S-Bahn-Station „Flughafen“ etwa 150 m entfernt und die an der „Station Neubaustrecke“ ankommenden Reisenden

hätten zum Terminal einen Fußweg von 250 m zurückzulegen, für den sie mindestens 5 min benötigten, welche den Fahrzeiten im Vergleich mit denen von „S 21“ zuzuschlagen seien. Denn dieser Fußwegnachteil besteht nur in bestimmten Fällen, wird aber etwa für an der „Station Neubaustrecke“ ankommende Reisende, deren Ziel die unmittelbar angrenzenden Neuen Messe ist, zum Vorteil. Auch für Umsteiger vom motorisierten Individualverkehr auf den Regional- und den Fernverkehr kann die „Station Neubaustrecke“ je nach Lage der notwendigen Parkplätze einen Fußwegvorteil begründen. Im Übrigen wäre bei einer Einbeziehung von Fußwegen in einem umfassenden Vergleich der Reisezeiten auch zu berücksichtigen, dass der Kopfbahnhof bei Bahnsteiglängen von über 400 m seinerseits Fußwegnachteile gegenüber „S 21“ aufweist. Fahrzeitennachteile ergeben sich zudem auch für die nicht am Landesflughafen haltenden Züge, weil die Strecke über Esslingen-Mettingen zum Kopfbahnhof länger ist als die Strecke durch den „Fildertunnel“ zum Durchgangsbahnhof und weil die Züge nicht vergleichsweise schnell in den Kopfbahnhof einfahren können und dort längere Haltezeiten haben.

- 88 3.5 In nicht zu beanstandender Weise hat der Planfeststellungsbeschluss dem Umstand, dass die Antragsplanung keinen Ersatz für den Zentralen Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof vorsieht, dessen Flächen zunächst der Bauleitung dienen und dann dem Schlosspark zugeschlagen werden, keine erhebliche Bedeutung im Alternativenvergleich beigemessen. Denn ob die Stadt Stuttgart in der Nähe eines neuen Hauptbahnhofs einen neuen Zentralen Omnibusbahnhof vorsieht, obliegt allein ihr als Trägerin der Bauleitung. Soweit am Zentralen Omnibusbahnhof auch öffentliche Linien halten, werden für diese auch am Durchgangsbahnhof Haltestellen vorgesehen. Mit Blick auf die den vorhandenen Zentralen Omnibusbahnhof ganz überwiegend nutzenden privaten Buslinien in andere europäische Staaten erscheint die Nähe zum Hauptbahnhof im Übrigen nicht ohne Weiteres als wesentlicher Umstand. Die Beigeladene weist insoweit darauf hin, dass die Reisenden häufig von Angehörigen oder Bekannten mit dem Pkw dorthin gebracht werden. Insofern könnte auch ein sonstiger, Parkmöglichkeiten und die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr bietender Standort sinnvoll sein, auch zur Entflechtung des Verkehrs in der Umgebung des Hauptbahnhofs.
- 89 3.6 Dass „K 21“ anders als „S 21“ uneingeschränkt den Regelbetrieb mit Dieseltriebfahrzeugen im Hauptbahnhof zulässt, ist zwar ein gewisser, aber nicht mit großem Gewicht in die Abwägung einzustellender Vorteil. Es ist fraglich, ob insoweit künftig überhaupt eine Nachfrage bestehen wird; nicht fernliegend ist überdies, dass die entsprechenden Beschränkungen für den Durchgangsbahnhof aufgrund der technischen Entwicklung abgasärmerer Fahrzeuge entfallen werden. Ebenso wenig können für den Alternativenvergleich fahrdynamische und damit Energie- und Kostengesichtspunkte entscheidend (neben anderem) ins Gewicht fallen, die sich daraus ergeben, dass bei „S 21“ alle Züge durch den Fildertunnel auf vergleichsweise kurzer Strecke den Aufstieg zum Filderbahnhof/Landesflughafen bewältigen müssen, während bei „K 21“ der Anstieg insgesamt flacher verläuft und für die Züge, die nicht am Landesflughafen halten, auch geringer ist, weil das „Scharhauser Dreieck“ nicht dieselbe Höhe über NN. erreicht.
- 90 3.7 Auch der Senat hält die betriebliche Flexibilität, die der in eine Ringstrecke eingebettete Durchgangsbahnhof ermöglicht, für einen wesentlichen Vorteil von „S 21“. Es ist zwar richtig, dass die Antragsplanung es nicht zulässt, auf allen Zulaufstrecken in beide Richtungen in den Ring einzufahren. Ausgeschlossen ist dies bei der Anfahrt aus dem Fildertunnel, die nur zum Durchgangsbahnhof, aber nicht nach Bad Cannstatt erfolgen kann; aus Zuffenhausen würde die variable Einfahrt in den Ring den Bau der „T-Spange“ nach Bad Cannstatt voraussetzen. Dennoch besteht diese Möglichkeit an einigen Knoten des Rings und schafft so die Voraussetzungen für einen im Regelfall und bei Störungen variablen Betrieb. Diesen Vorteil bietet ein modernisierter Kopfbahnhof auch dann nicht, wenn sämtliche Fahrstraßenausschlüsse durch Überwerfungsbauwerke beseitigt sind, weil sich die geringe Zahl der Gleise für die Ausfahrt und die fehlende gegenseitige Vertretbarkeit nicht ändern. Dabei führen gerade die zur Vermeidung von Fahrstraßenausschlüssen sinnvollen Überwerfungsbauwerke, wie Prof. Dr.-Ing. M. in der mündlichen Verhandlung überzeugend ausgeführt hat, dazu, dass die Flexibilität des vorhandenen Kopfbahnhofs eingeschränkt wird. Unerheblich erscheint in diesem Zusammenhang der Einwand des Klägers, die Beibehaltung des Kopfbahnhofs biete wegen der Nähe des vorhandenen Abstellbahnhofs Vorteile. Denn die Flexibilität von „S 21“ wird nicht dadurch eingeschränkt, dass der Abstellbahnhof Untertürkheim vom Durchgangsbahnhof 2,3 km entfernt ist, zumal die Züge auf dieser Strecke schneller fahren können als im Kopfbahnhof und der neue Abstellbahnhof so gebaut werden kann, dass dort weniger Fahrwege anfallen. Insoweit muss der Senat deshalb nicht dem weiteren Vorbringen der Beigeladenen nachgehen, dass bei „S 21“ ohnehin mehr Regionalzüge durchgebunden bzw. bis nach Bad Cannstatt geführt werden könnten, so dass sie den neuen Abstellbahnhof gar nicht oder auf kürzerer Strecke anfahren würden.
- 91 Auch unter dem Gesichtspunkt einer Entmischung der Eisenbahnverkehrsarten erscheint „K 21“ der Antragsplanung gegenüber nicht als vorzugswürdig. Der Kläger weist insoweit darauf hin, dass die Leistungsfähigkeit des Fildertunnels eingeschränkt sei, weil er sowohl vom Fern- als auch vom Regionalverkehr befahren werde. Die Nutzung durch beide Verkehrsarten ändert aber nichts daran, dass die Leistungsfähigkeit des Fildertunnels, die mit 10,5 Zügen/Stunde angenommen wird, für die Betriebsszenarien A und E ausreicht und auch die weitere Zukunftsfähigkeit von „S 21“ nicht ausschließt, weil der Zulauf aus dieser Richtung auch dann geringer sein wird als der von Westen und Norden. In der Zahl von 10,5 Zügen/Stunde kommt im Übrigen der in der mündlichen Verhandlung erörterte Umstand zum Ausdruck, dass die Züge dort mit unterschiedlicher Geschwindigkeit fahren, je nachdem, ob es sich um Regional- oder Fernverkehrszüge handelt und ob diese von Ulm kommend direkt zum Durchgangsbahnhof gelangen oder am Filderbahnhof/Landesflughafen halten. „S 21“ gelingt die Entmischung vom S-Bahn-Verkehr dagegen im Regelbetrieb

vollständig; die S-Bahn soll nur im Störfungsfall den Durchgangsbahnhof und den Fildertunnel benutzen können. Erreicht wird von „S 21“ im Übrigen eine Entmischung der Verkehre, weil der Fernverkehr auf der Strecke Stuttgart - Ulm nicht mehr über Bad Cannstatt auf der auch vom Güterverkehr stark beanspruchten Neckartaltrasse geführt werden muss. Dies ist bei „K 21“ bis Esslingen-Mettingen jedoch der Fall. Außerdem kommt es bei „K 21“ auf der Filderbahn- und auf der Gäutalbahnstrecke zu einer insbesondere den Fernverkehr behindernden zusätzlichen Mischung der Verkehre, bei „S 21“ ist dies nur für den Streckenteil zwischen Rohr und dem Landesflughafen und nur für Fern- und Regionalverbindungen über Böblingen der Fall.

- 92 In diesem Zusammenhang ist für den Alternativenvergleich auch der von der Beigeladenen im Klagverfahren vorgelegte, oben erwähnte „Vergleich der Leistungsfähigkeiten und des Leistungsverhaltens des neuen Durchgangsbahnhofs (S 21) und einer Variante des umgestalteten Kopfbahnhofs (K 21) im Rahmen der Neugestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofs“, 2005, von Prof. Dr.-Ing. M. von Bedeutung. Darin wird aufgrund einer Betriebssimulation auch die Störungsempfindlichkeit beider Alternativen anhand von 200 gestörten Fahrplänen überprüft. Für „S 21“ ergab sich ein „gutes“ Verspätungsniveau, für „K 21“ ein nur mangelhaftes. Methodische Einwände gegen dieses Beurteilungsverfahren hat der Kläger nicht erhoben. Er hat sich lediglich auch insoweit dagegen gewandt, dass für den Kopfbahnhof zu hohe Mindesthaltezeiten angenommen würden. Nach den überzeugenden Angaben des Gutachters in der mündlichen Verhandlung beruht der nur mangelhafte Verspätungsabbau bei „K 21“ jedoch nicht ausschlaggebend auf diesen Mindesthaltezeiten, sondern darauf, dass - wie oben ausgeführt - der Durchgangsbahnhof flexibler ist als der Kopfbahnhof.
- 93 3.8 Soweit der Kläger „K 21“ für eindeutig vorzugswürdig hält, weil in einem modernisierten Kopfbahnhof Störungen des S-Bahn-Betriebs aufgefangen werden könnten, nicht aber im Durchgangsbahnhof bei „S 21“, erscheint dieser Gesichtspunkt dem Senat nicht als wesentlich. Der Gutachter Prof. Dr.-Ing. M., auf dessen im Klageverfahren vorgelegte Stellungnahme vom 2.6.2005 die Beigeladene insoweit Bezug nimmt, hat nämlich zutreffend bemerkt, dass die S-Bahn in Stuttgart eine sehr hohe Pünktlichkeit von über 98% aufweist, eventuell gegebene Engpässe, insbesondere im am stärksten belasteten S-Bahn-Tunnel unter dem Hauptbahnhof, vorrangig im eigenen Streckennetz behoben werden müssten und mit vergleichsweise geringem Aufwand behoben werden könnten und dass eine außerplanmäßige Mitbenutzung des Kopfbahnhofs durch die S-Bahn dort zu Betriebsstörungen führen kann. Der Planfeststellungsbeschluss geht dennoch davon aus, dass eine entsprechende Eignung im Alternativenvergleich erheblich sein könne, nimmt aber an, dass bei „S 21“ die S-Bahn durch den Durchgangsbahnhof und den Fildertunnel zum Landesflughafen geführt werden könnte, und verweist außerdem auf die geplante neue S-Bahn-Haltestelle „Mittnachtstraße“, die ein Wendegleis erhalten soll. Die Beigeladene sieht es im Übrigen nachvollziehbar als Vorteil an, dass im Störfungsfall der mögliche Übergang der S-Bahn in den Ringverkehr für die Fern- und die Regionalbahn weiter außen liegt, weil so auch Störungen auf den dazwischen liegenden Strecken aufgefangen werden könnten; demgegenüber meint der Kläger, die Nähe der maßgeblichen letzten Weiche der S-Bahn zum Kopfbahnhof lasse eine schnellere Reaktion auf Störungen im am ehesten überlasteten S-Bahn-Tunnel zu. Die unterschiedlichen Standpunkte machen bereits deutlich, dass die Konzepte der Beteiligten zur Nutzung der Fernbahn- und der Regionalbahngleise bei S-Bahn-Störungen je nach Art und Ort der Störung jeweils Vor- und Nachteile bieten, so dass jedenfalls ein eindeutiges Überwiegen von „K 21“ auch insoweit nicht festgestellt werden kann.
- 94 Im Übrigen hat der Kläger seinen Einwand, in diesem Zusammenhang beachtliche Störungen im S-Bahn-Betrieb kämen sehr viel häufiger als drei bis viermal im Jahr vor, nicht substantiiert belegt. Zwar hat der Prozessbevollmächtigte des Klägers berichtet, dass allein von ihm benutzte S-Bahn-Züge im letzten halben Jahr etwa zehnmal vor dem S-Bahn-Tunnel aus dem Fahrstrom genommen, in den Kopfbahnhof geführt und erst zur Rückfahrt wieder in den Taktverkehr eingegliedert worden seien. Dass dies häufiger vorkommt, entspricht auch der Erfahrung des Klägers im Verfahren 5 S 847/05, der Leiter des Hauptbahnhofs Stuttgart war. Jedoch steht für solche Fälle, in denen ein Auflaufen von Zügen im S-Bahn-Tunnel durch die Ausgliederung (nur) eines Zuges behoben werden kann, bei „S 21“ gerade das Wendegleis an der neuen S-Bahn-Station „Mittnachtstraße“ zur Verfügung. Dass den betroffenen Fahrgästen insoweit angesonnen wird, bis zur nahe gelegenen Stadtbahnstation (U 12) zu gehen, um von dort zu ihrem Ziel in der Innenstadt zu gelangen, während sie bei einer Umleitung in den Kopfbahnhof diesem Ziel näher kommen, erscheint in der Abwägung nicht als erheblich, zumal zusätzlich die Möglichkeit besteht, die betroffenen S-Bahn-Züge bis in den Durchgangsbahnhof zu führen, von wo aus die Fahrgäste ebenfalls auf die Stadtbahn umsteigen oder ihr Ziel in der Innenstadt (auf kürzerem Weg als im Kopfbahnhof) erreichen können.
- 95 Auch die Einwände des Klägers zur Störungsanfälligkeit von „S 21“ aus sonstigen Gründen und zu den entsprechenden Vorzügen von „K 21“ sind letztlich unerheblich. Grundsätzlich sind solche Erwägungen im Alternativenvergleich unbeachtlich, wenn die Antragsplanung, ggf. in Verbindung mit von der Planfeststellungsbehörde auferlegten Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss, den durch eine bestimmte Bauweise entstehenden besonderen Gefahren durch Sicherheitsvorkehrungen Rechnung trägt. Dass dies nicht in ausreichendem Umfang geschehen sei, trägt der Kläger nicht substantiiert vor.
- 96 3.9 Unstreitig erreicht die Antragsplanung das „weitere Ziel“ der Gewinnung städtebaulicher Entwicklungsflächen in weitaus größerem Ausmaß als „K 21“. Bei dieser werden lediglich kleinere (Abstell-)Flächen im Äußeren Nordbahnhof und im jetzigen Abstellbahnhof frei, wobei für letztere unklar ist, inwieweit sie überhaupt einer sinnvollen anderen städtebaulichen Nutzung zugeführt werden könnten. Unerheblich ist insoweit, dass „K 21“ auf die im Bereich des früheren Stückgutbahnhofs gelegene Fläche „A 1“

verzichten kann. Denn diese Fläche benötigt auch „S 21“ nicht. Sie ist überdies bereits eisenbahnrechtlich entwidmet und teilweise bebaut. Zugleich erreicht nur „S 21“ eine Beseitigung der Trennwirkung der Bahnanlagen im Stuttgarter Talkessel. Unerheblich für den Alternativenvergleich ist, in welcher Weise die freiwerdenden Fläche (möglicherweise oder voraussichtlich) künftig baulich genutzt werden.

- 97 3.10 Zumindest im Ergebnis rechtsfehlerfrei bezieht der Planfeststellungsbeschluss auch alle sonstigen wesentlichen Gesichtspunkte in den Alternativenvergleich ein. Die Beklagte hat insbesondere nicht verkannt, dass „S 21“, auch während der langen Bauzeit, mit erheblichen Eingriffen verbunden ist, die insbesondere Kulturdenkmale, das Stadtbild, Natur und Landschaft, das Grund-, Heil- und Mineralwasservorkommen sowie privates Eigentum betreffen. Der Senat vermag sich insbesondere nicht dem Einwand des Klägers anzuschließen, der Planfeststellungsbeschluss schätze die Eingriffe in Natur und Landschaft falsch ein, weil er davon ausgehe, dass diese ausgeglichen bzw. durch Ersatzmaßnahmen kompensiert würden. In der entsprechenden Formulierung des Planfeststellungsbeschlusses kommt nicht etwa zum Ausdruck, dass die Behörde die Eingriffe insoweit als unerheblich oder gering bewertet habe. Vielmehr versteht der Senat sie dahin, dass der Planfeststellungsbeschluss darauf hinweisen will, die in der Umweltverträglichkeitsprüfung sorgfältig ermittelten und bewerteten Eingriffe würden (überwiegend) mit einem Zugewinn an unversiegelter Fläche im Innenstadtbereich an Ort und Stelle ausgeglichen und im Übrigen durch Ersatzmaßnahmen (im Mussenbachtal) kompensiert. Dies hat im Alternativenvergleich durchaus Gewicht. Dasselbe gilt etwa für die Eingriffe in Schutzschichten für das Grund- und Mineralwasser und das entsprechende, umfassende Schutzkonzept im Planfeststellungsbeschluss. Dass dieses nicht ausreichend wäre, macht der Kläger nicht substantiiert geltend. Sofern der Behörde insoweit Fehlgewichtungen unterlaufen sein sollten, bestünde jedenfalls nach dem Verlauf der Planung und nach dem Inhalt der Akten nicht die konkrete Möglichkeit, dass der Alternativenvergleich im Rahmen der Abwägung gegen „S 21“ ausgefallen wäre (vgl. § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG).
- 98 3.11 Ohne Erfolg wendet sich der Kläger schließlich dagegen, dass im Planfeststellungsbeschluss ausgeführt wird, die Kosten des Projekts stellten insoweit einen öffentlichen Belang dar, als die Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand dem Gebot der wirtschaftlichen und sparsamen Haushaltsführung unterlägen; insoweit bestehe aber ein politischer Handlungs- und Entscheidungsspielraum der Geldgeber, der nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sei.
- 99 Zwar kann nach der Rechtsprechung zu den von einem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen, die bei der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen sind, auch das Interesse an einer kostengünstigen Lösung gehören. Es kann - wegen des Gebots der sparsamen und wirtschaftlichen Mittelverwendung (vgl. § 7 Abs. 1 Satz 1 BHO) - als gegenläufiger Belang zum Interesse eines Grundstückseigentümers, nicht enteignend in Anspruch genommen zu werden, berücksichtigt werden und auch für die Auswahl unter mehreren Trassenvarianten ausschlaggebend sein (BVerwG, Beschl. v. 30.09.1998 - 4 VR 9.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG m.w.N.; Ur. v. 31.01.2002 - 4 A 15.01 - <Wakenitzniederung> Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 168 = NVwZ 2002, 1103). Vor diesem Hintergrund stellt es zum Beispiel keinen Abwägungsmangel dar, wenn die Planfeststellungsbehörde davon absieht, zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer eine wesentliche Änderung des Vorhabens zu verlangen, die von dessen Träger unverhältnismäßige, nicht mehr vertretbare Aufwendungen erfordern würde. Bei welcher Höhe dies anzunehmen ist, kann grundsätzlich nicht losgelöst von der objektiven Gewichtigkeit der zu schützenden, vom Vorhaben nachteilig betroffenen Belange beurteilt werden und bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls (BVerwG, Ur. v. 31.01.2001 - 11 A 6.00 - <Berliner Ring-S-Bahn> Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 56 = NVwZ-RR 2001, 352). Dementsprechend kann sich eine Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Alternativenprüfung aus Kostengründen „als zentralem Argument“ für die Trasse einer Antragsplanung, etwa einer Ortsumgehung, entscheiden, obwohl diese im Hinblick auf Eingriffe in Natur und Landschaft und die Betroffenheit landwirtschaftlicher Betriebe erheblich nachteiliger ist als eine insoweit schonendere, aber erhebliche teurere Variante (vgl. Senatsurt. v. 14.12.2000 - 5 S 2716/99 - <B 29 - Mögglingen> VBIBW 2001, 362 zu einer geforderten Tunnellösung; Senatsurt. v. 11.02.2004 - 5 S 384/03 - <Rheintalbahn > UA S. 103 ff. zur geforderten Tieferlegung einer Bahntrasse zur Minderung der Zerschneidungswirkung in geschlossener Ortslage). Dieser Rechtsprechung liegen aber jeweils Fälle zu Grunde, in denen ein Vorhabenträger der behaupteten Vorzugswürdigkeit einer Alternativtrasse mit dem Argument entgegengetreten ist, diese sei deutlich teurer als die Trasse der Antragsplanung. Insoweit ist ein Kostenvorteil für abwägungserheblich zugunsten einer Antragsplanung gehalten worden, weil es im öffentlichen Interesse liegt, dass der Vorhabenträger Verkehrswege kostengünstig baut (vgl. auch § 41 Abs. 2 BImSchG).
- 100 Der Alternativenvergleich zwischen „S 21“ und „K 21“ hat indes vom umgekehrten Sachverhalt auszugehen, nämlich von der Frage, ob die Planfeststellungsbehörde die aufwändigere Antragsplanung ablehnen darf, wenn es eine kostengünstige Alternative gibt und ob dies auch dann gilt, wenn die Alternativlösung nicht alle legitimen Ziele der Planung gleichermaßen erreicht. Der Senat verneint diese Frage, jedenfalls auf der Grundlage der im Rahmen der Überprüfung der Planrechtfertigung (oben Nr. 2) getroffenen Beurteilung, dass „K 21“ legitime Planungsziele verfehlt. Denn ob sich eine Alternative als eindeutig vorzugswürdig erweist, ist allein im Hinblick auf die Verwirklichung der Planungsziele und die sonstigen bei der Abwägung zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange zu beurteilen. Zu diesen gehören die Kosten des beantragten Vorhabens grundsätzlich nicht; die Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses obliegt vielmehr ausschließlich dem Vorhabenträger und den sich an der Finanzierung beteiligenden Körperschaften im Rahmen ihrer Finanz- bzw. Haushaltsverantwortung (vgl., jedoch zur Planrechtfertigung, BVerwG, Ur. v.

08.07.1998 - 11 A 30.97 - Buchholz 442.09 § 20 AEG Nr. 21 = NVwZ 1999, 70). Insoweit steht gerade nicht in Frage, ob dem Vorhabenträger eine teurere Alternative zum Schutz von Belangen Dritter aufgedrängt werden darf, sondern ob der Vorhabenträger und die ggf. an der Finanzierung Beteiligten bereit sind, für die von ihnen erkannten Vorteile der Antragsplanung mehr Geld aufzuwenden. Dies unterstreicht auch die Überlegung, dass die Kosten eines Vorhabens ohnehin nur grob anhand der festgestellten Planungsunterlagen, im Übrigen aber erst anhand der dem Planfeststellungsbeschluss nachfolgenden Ausführungsplanung, welche zum Beispiel in erheblichem Umfang erst die technische und baugestalterische Ausstattung festlegt, zuverlässig ermittelt werden können.

- 101 Der vom Kläger angestellte Kostenvergleich muss aber auch deshalb nicht der Alternativenprüfung im Rahmen der Abwägung zu Grunde gelegt werden, weil er nicht berücksichtigt und auch nicht berücksichtigen kann, dass „S 21“ Vorteile wie die Schaffung von städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten am Rande der Stuttgarter Innenstadt, den Anschluss der Filderregion, des Landesflughafens und der Neuen Messe an das transeuropäische Netz, eine vollständig neue Eisenbahninfrastruktur im gesamten Eisenbahnknoten Stuttgart sowie erleichterte Betriebsbedingungen hat. Diese Vorteile erklären, weshalb sich neben den für die Errichtung von Eisenbahninfrastrukturanlagen Verantwortlichen, der Beigeladenen und der Beklagten, auch das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart bzw. die Flughafen-Gesellschaft an den Kosten für „S 21“ beteiligen. Sie sind jedenfalls teilweise nicht nach herkömmlichen Maßstäben einer Kosten-Nutzen-Analyse für einen Verkehrsweg in Geld zu beziffern. Dass die - unterstellt höheren - Kosten von „S 21“ das Vorhaben unter diesen Gesichtspunkten haushalterisch rechtfertigen können, ist im Übrigen nicht ausgeschlossen oder auch nur fernliegend.
- 102 Dennoch hat sich die Behörde im Planfeststellungsbeschluss zu den Kosten im Alternativenvergleich geäußert, wenn auch „nur wegen der breiten Diskussion“ und nur in überschlägiger Form. Diese Äußerungen erfassen insbesondere nicht die nach dem Erörterungstermin vorgestellte Fortentwicklung der Alternativen zu „K 21“. Ob sie den rechtlichen Maßstäben für einen Kostenvergleich im allgemeinen (vgl. VGH Bad.-Württ., Urt. v. 14.12.2000 - 5 S 2716/99 - a.a.O.) entsprechen, kann deshalb offen bleiben. Jedenfalls lässt sich ihnen aber entnehmen, dass die Behörde eine erhebliche Kostendifferenz zwischen „S 21“ und den Alternativen annimmt, etwa für die Alternative „LEAN“ Kosten von mindestens 1,6 Mia EUR, und mithin zugesteht, dass diese deutlich kostengünstiger als die Antragsplanung sind. Sie bemerkt allerdings auch, dass alle Alternativen umso teurer würden, je mehr sie die (verkehrlichen) Ziele der Planung im gleichen Umfang wie „S 21“, insbesondere einen vollwertigen Anschluss des Landesflughafens, der Neuen Messe und der Filderregion erreichen wollten. Diese Ausführungen machen deutlich, dass sich die erwähnten Alternativen (gerade bei einer weiteren Optimierung) aus der Sicht der Behörde auch aus Kostengründen nicht als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würden. Daraus ergibt sich, dass eine Fehleinschätzung der Kosten jedenfalls in einem weiten Rahmen keinen beachtlichen Abwägungsmangel begründen könnte (vgl. § 20 Abs. 7 Satz 1 AEG). Denn eine konkrete Möglichkeit, dass die Behörde bei einer anderen Einschätzung der Kosten zu einem anderen Ergebnis gekommen wäre, ist nach diesen Ausführungen gerade nicht ersichtlich.
- 103 Der Unterschied der Kosten von „K 21“ zu „S 21“ (2,81 Mia EUR) ist im Übrigen nicht so groß, wie der Kläger behauptet. Insoweit kann dahinstehen, ob die Berechnungen der Beigeladenen insgesamt zutreffen, nach denen für „K 21“ Kosten von 2,576 Mia. EUR anfallen. Denn es ist nicht zweifelhaft, dass die Kosten für „K 21“ in einer Ausführung, wie sie die Beigeladene für erforderlich halten darf, weil es ihr obliegt, eine Alternative zu optimieren und anhand der nach ihren Maßstäben erforderlichen Trassierungsparametern zu gestalten (BVerwG, Urt. v. 09.06.2004 - 9 A 11.03 <Michendorf> BVerwGE 121, 72 = NVwZ 2004, 795), weit jenseits des vom Kläger angenommenen Betrags von bis zu 1,2 Mia EUR liegen. So kann der Kläger nicht etwa die Kosten außer Acht lassen, die bei einer notwendig gewordenen (ggf. rückständigen) Sanierung von Überwerfungsbauwerken und Brücken entstünden; denn sie fielen bei „K 21“ tatsächlich an (vgl. Senatsurt. v. 11.02.2004 - 5 S 384/03 - a.a.O. UA S. 103). Nicht zu beanstanden ist jedenfalls im Grundsatz auch, dass die Beigeladene für das Bauen unter laufendem Betrieb für einzelne Anlagenteile deutlich höhere Zuschläge vorsieht als der Kläger, auch wenn nicht ausgeschlossen erscheint, dass durch eine Nutzung der Reserven des Kopfbahnhofs entsprechende Behinderungen und Verzögerungen der Bauarbeiten teilweise vermieden werden könnten. Dass der Kläger zum Beispiel die Kosten für die Errichtung von Signalanlagen im Kopfbahnhof deutlich zu niedrig angesetzt hat, weil der Abstellbahnhof ganz außer Betracht geblieben ist, hat die mündliche Verhandlung ergeben. Deutlich höhere Kosten darf die Beigeladene aber auch für den Anschluss des Landesflughafens, der Neuen Messe und der Filderregion ansetzen. Sie muss sich bei einer Planung im Sinne von „K 21“ nicht darauf verweisen lassen, auf eine Ertüchtigung der Gäubahnstrecke auch für die Aufnahme des Fernbahnverkehrs Mannheim - Ulm (soweit die Züge am Landesflughafen halten) oder auf einen Ausbau der S-Bahn-Station „Terminalbereich“ und auf den Bau des Filderbahnhofs zu verzichten. Zumindest müsste der Kläger bei „K 21“ die Kosten für eine Erweiterung der S-Bahn-Station „Terminalbereich“ mit den von der Beigeladenen üblicherweise für einen Fernbahnhof solcher Bedeutung für erforderlich gehaltenen Merkmalen, insbesondere einer ausreichenden Kapazität und Bahnsteiglänge, einbeziehen. Es erscheint auch angesichts der von der Beigeladenen nach Kostenrichtwerten geschätzten Kosten nicht als zwingend, dass der von der Bundesrepublik Deutschland zugesagte Finanzierungsanteil von 453 Mio EUR ausreichte, den bei „K 21“ geplanten Anschluss an die Neubaustrecke durch das Neckartal und den bei Esslingen-Mettingen beginnenden Tunnel bis Wendlingen zu errichten.

- 104 4. Aus denselben Gründen ergibt sich, dass die Gesamtabwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu Gunsten der Antragsplanung rechtlich nicht zu beanstanden ist. Insbesondere sind die zahlreichen betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht in einer Weise zum Ausgleich gebracht worden, die zu ihrer objektiven Gewichtigkeit außer Verhältnis stünde; darauf ist die gerichtliche Prüfung des Abwägungsergebnisses aber beschränkt (BVerwG, Ur. v. 12.12.1969 - 4 C 105.66 - BVerwGE 34, 301; Ur. v. 05.07.1974 - 4 C 50.72 - BVerwGE 45, 309). Weitergehende Einwände, die über die im Rahmen der Alternativenprüfung erörterten Gesichtspunkte hinausgehen, macht der Kläger auch nicht geltend.
- 105 5. Der Kläger hat auch im Hinblick auf die Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (vgl. §§ 10, 11 NatSchG a.F.) keinen Anspruch auf ein ergänzendes Verfahren oder auf Planergänzung (vgl. § 20 Abs. 7 Satz 2 AEG).
- 106 5.1 Die Beigeladene hat die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die erforderlichen Ausgleichs- und sonstigen Kompensationsmaßnahmen in rechtlich nicht zu beanstandender Weise ermittelt und bewertet; dies gilt insbesondere für die Eingriffe in Flora, Fauna und Biotope. Die rechtliche Prüfung ist hier (zusätzlich) eingeschränkt; denn dem Vorhabenträger bzw. der Planfeststellungsbehörde kommt insoweit eine Einschätzungsprärogative zu (BVerwG, Ur. v. 09.06.2004 - 9 A 11.03 - <Michendorf> BVerwGE 121, 72 = NuR 2004, 795). Der Einwand des Klägers, die Anwendung des Qualität und Umfang der betroffenen Flächen berücksichtigenden Bewertungsverfahrens diene nur dazu, die Eingriffe „herunterzurechnen“, ist nicht gerechtfertigt. Die Beigeladene weist zutreffend darauf hin, dass die Fachbehörden, welche im Planfeststellungsverfahren mit Erfolg eine umfangreichere Kompensation der Eingriffe gefordert haben, die gewählte Methode und ihre Anwendung im Anschluss an die zweite Änderung der Planunterlagen nicht mehr beanstanden haben. Die gewählte Methodik berücksichtigt auch die Forderungen, die von der Landesanstalt für Umweltschutz allgemein an die „Abarbeitung“ der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gestellt werden („Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“, 2000, S. 98, 99). Sie umfasst nicht nur eine standardisierte rechnerische Bewertung der Eingriffs- und Ausgleichsflächen, sondern ordnet diese jeweils auch verbal-argumentativ einander zu. So werden etwa Eingriffe in Trockenbiotope auf Gleisflächen durch die Schaffung einer zusammenhängenden Fläche für Trockenstandorte auf der Ausgleichsfläche „A 1“ ausgeglichen und der Verlust von 282 Bäumen mit einem Stammumfang von mehr als 80 cm (weitgehend) durch die Pflanzung von 191 Bäumen minimiert und durch die Pflanzung weiterer 100 Bäume auf der Ausgleichsfläche „A 1“ teilweise ausgeglichen, wobei die neu gepflanzten Bäume bereits einen Stammumfang von 35 bzw. 40 cm haben müssen. Im Einzelnen gilt Folgendes:
- 107 5.2 Die Eingriffsflächen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan zutreffend erfasst. Dazu gehören nicht das gesamte Gleisvorfeld einschließlich der Zulaufstrecken des Kopfbahnhofs und die gesamten Flächen des Abstellbahnhofs, sondern nur die Flächen, die der angefochtene Planfeststellungsbeschluss (für den Planfeststellungsabschnitt 1.1) umfasst. Außer Betracht bleiben demzufolge auch die Flächen des Teilgebiets „A 1“ im Bereich des ehemaligen Stückgutbahnhofs, auf denen die eisenbahnliche Nutzung bereits aufgegeben ist und die (teilweise) schon anderweitig bebaut sind, ferner die sonstigen Flächen, die im Zuge der Verwirklichung von „S 21“, in Anspruch genommen werden. Entgegen der Auffassung des Klägers sind als Eingriffsflächen auch nicht nur (wertvolle) Biotope, sondern auch solche Flächen einbezogen worden, die für sich nur einen geringer ökologischen Wert haben. Ausgeschlossen worden sind insoweit nur vollständig überbaute Flächen wie zum Beispiel im Bereich der Wartungshalle.
- 108 Nicht zu beanstanden ist auch die Bewertung der jeweiligen Flächen. Die gewählte und in der mündlichen Verhandlung nochmals erläuterte Methodik berücksichtigt deren unterschiedliche Wertigkeit. Sie stellt ferner sicher, dass die Ausgleichsflächen zumindest so groß sind wie die Eingriffsflächen, dass also mit anderen Worten nicht auf einer vergleichsweise kleineren Fläche ein höherwertiger Ausgleich erfolgt. Sie erreicht dies, indem aus einer Matrix, die den Bestand (funktionaler Wert) und den Eingriff (funktionale Beeinflussung) abbildet, eine mit Stufen von 1 bis 5 (sehr niedrig bis sehr hoch) bewertete Eingriffsschwere ermittelt und dieser jeweils ein Kompensationsfaktor zwischen 0,5 bis 2,5 zugeordnet wird; die Summe der Produkte aus Flächen gleicher Eingriffsschwere und jeweiligem Kompensationsfaktor ergibt den gesamten Kompensationsbedarf (von 118.900 m²), der auf der Ebene des Ausgleichs mit dem Faktor 2 multipliziert wird (um die Halbierung der Wertstufen durch den jeweiligen Kompensationsfaktor wieder auszugleichen); hieraus ergibt sich die Ausgleichsfläche von 237.800 m². Da schon eine mittlere funktionale Beeinflussung zu einer Eingriffsschwere von 2 und damit zu einem Kompensationsfaktor von 0,5 x 2 = 1 führt, ist sichergestellt, dass der entsprechende Eingriff zumindest im Verhältnis 1 : 1 ausgeglichen wird, wobei die Eingriffsfläche bei nicht vollständiger Entwertung außerdem einen Restwert für die Natur behält. Dementsprechend ist die (unbewertete) gesamte Ausgleichsfläche „A 1“ um etwa 3.000 m² größer als die gesamte (unbewertete) Eingriffsfläche; bei rein flächenmäßiger Betrachtung gewinnt die Natur also im Innenstadtbereich; hinzu kommen noch die Ersatzmaßnahmen im Mussenbachtal.
- 109 Es erscheint dem Senat im Rahmen der erwähnten naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative der Vorhabenträgerin und der Behörde zumindest als vertretbar, anzunehmen, dass diese den Flächenaspekt berücksichtigende und nach den Angaben der Beigeladenen für die naturschutzrechtliche Eingriffs-/Ausgleichsregelung im Straßenbau und bei Kiesabbauvorhaben entwickelte Bewertungsmethode auch in einer Innenstadtlage sinnvoll ist, insbesondere wenn der Ausgleich für Eingriffe auf zahlreichen Einzelflächen wie vorliegend auf einer zusammenhängenden Fläche erfolgt; denn darauf kann eine Ansiedlung der auf den Eingriffsflächen lebenden (seltenen) Arten wohl eher gelingen als auf einzelnen kleineren und besonders hochwertigen Flächen. Nicht zu beanstanden ist auch, dass im Landschaftspflegerischen Begleitplan die ausweislich der vorgefundenen Tier- und Pflanzenarten und Biotopstrukturen weniger wertvollen Flächen nicht allein deshalb höher bewertet werden, weil sie in der

Nachbarschaft von hochwertigen Biotopen liegen. Diesen arten- und strukturarmen Flächen muss nicht schon deshalb eine höhere Wertigkeit beigemessen werden, weil sie in der „hoch verdichteten“ Innenstadt von Stuttgart liegen, zumal die auf ihnen lebenden Tier- und Pflanzenarten erheblichen Störungen durch den Bahnbetrieb ausgesetzt sind. Dementsprechend geht auch der Einwand des Klägers fehl, die gesamte Eingriffsfläche müsse mit der Wertstufe 4 bewertet werden. Auch insoweit haben die beteiligten Fachbehörden keine Einwände geltend gemacht.

- 110 Entgegen der Auffassung des Klägers berücksichtigt der Landschaftspflegerische Begleitplan ausdrücklich, dass die teils zur Minimierung und teils zum Ausgleich für den Verlust von Bäumen mit einem Stammumfang von mehr als 80 cm gepflanzten Bäume (mit einem Stammumfang von 35 bzw. 40 cm) eine geringere Wertigkeit hätten (so genannter time-lag). Denn der Verlust dieser Bäume wird nicht nur durch die erwähnten Neupflanzungen ausgeglichen. Vielmehr sind die Bäume mit einem Stammumfang von mehr als 80 cm auch wertsteigernd in die Bewertung der jeweiligen Flächen eingegangen, was (letztlich, im Zuge der ersten und zweiten Planänderung) mit dazu geführt hat, dass die Ersatzmaßnahmen im Mussenbachtal in dem vorgesehenen Umfang angeordnet wurden. Im Übrigen ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass ein Eingriff durch Beseitigung eines gereiften Gehölzbestands auch dann ausgeglichen ist, wenn die Neupflanzung erst in 25 bis 30 Jahren einen gleichwertigen Zustand erreicht (BVerwG, Urt. v. 15.01.2004 - 4 A 11.02 - <A 73 Lichtenfels> BVerwGE 120, 1 = NVwZ 2004, 732). Für die nicht weiter belegte Behauptung des Klägers, der für eine Anpflanzung von Bäumen erforderliche Boden reiche zum Teil nur 60 cm tief, so dass sich vergleichbare Gehölz- und Grünlandstrukturen nicht wieder einstellen würden, gibt es keine Anhaltspunkte. Im Übrigen versteht sich von selbst, dass bei der Neupflanzung ggf. hinreichende Bedingungen geschaffen werden müssen.
- 111 5.3 Der Einwand des Klägers, der Wert der Ausgleichsfläche „A 1“, die 58.230 m² umfasst, werde überschätzt, weil sie insgesamt allenfalls in geringem Umfang aufgewertet werde, greift nicht. Auf dieser bislang im Wesentlichen durch Gleisanlagen und Gebäude der Bahn überbauten Fläche finden sich zwar teilweise wertvolle Biotopstrukturen. Diese berücksichtigt der Landschaftspflegerische Begleitplan aber, indem er die Eingriffe durch den Rückbau der Bahnanlagen dort entsprechend der dargestellten Methode bewertet und die bewerteten Flächen in den Gesamtkompensationsbedarf von 118.900 m² einbezieht; dabei werden zum Beispiel Flächen, auf denen die Blauflügelige Sandschrecke (*sphingonotus caeruleus*) vorkommt, hoch bewertet. Demzufolge werden die Ausgleichsflächen - ausgehend von ihrer Wertigkeit 0 infolge des vollständigen Rückbaus der Gleisflächen - mit ihrem vollen Wert von 3 (Parkflächen) bzw. 4 (Trockenstandorte) berücksichtigt.
- 112 Ebenfalls nicht begründet ist der Einwand, die auf der Ausgleichsfläche „A 1“ vorgesehenen Trockenstandorte könnten sich wegen Verschattung nicht entsprechend entwickeln. Bereits im Erörterungstermin und erneut in der mündlichen Verhandlung ist anhand eines Luftbilds geklärt worden, dass der von der nahe gelegenen Baumreihe geworfene Schatten die Trockenstandorte voraussichtlich nicht erfassen wird. Sollte sich im Zuge der Ausführungsplanung (vgl. Nebenbestimmung Nr. 5.1) oder erst bei der Verwirklichung der Ausgleichsmaßnahme oder bei der Schlussabnahme (vgl. Zusagen Nrn. 5.2 und 5.3) erweisen, dass die Beigeladene nicht in der Lage ist, alle Trockenstandorte außerhalb des Schattenwurfs anzulegen (vgl. Nebenbestimmung Nr. 5.9), wäre sie zudem verpflichtet, innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren insoweit beim Eisenbahn-Bundesamt eine Planergänzung um gleichwertige Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu beantragen (Nebenbestimmung Nr. 5.16). In diesem Zusammenhang wie auch für andere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bedeutsam sind auch die in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommene Zusage der Beigeladenen, die erforderlichen Erfolgskontrollen nach fünf Jahren und ggf. notwendig werdende Ersatzpflanzungen vorzunehmen (Nr. 5.4) und die außerdem aufgenommene Nebenbestimmung (Nr. 5.15), dass die Beigeladene nach Abschluss der Kompensationsmaßnahmen eine fachgerechte Betreuung und Pflege sowie eine Erhaltung auf Dauer zu gewährleisten hat.
- 113 5.4 Die im Mussenbachtal geplante Ersatzmaßnahme „E 1“ ist hinreichend. Der Einwand des Klägers, die Ersatzmaßnahmen gingen ins Leere, weil das Mussenbachtal u.a. ornithologisch besonders wertvoll sei, überzeugt nicht. Der Landschaftspflegerische Begleitplan nimmt den Wert der Flächen im Mussenbach ausdrücklich zur Kenntnis und geht deshalb davon aus, dass der nach Verwirklichung der Ausgleichsmaßnahme „A 1“ verbleibende Kompensationsrest von 13.095 m² auf einer Fläche von 2,6 ha verwirklicht werden soll. Aus der durchschnittlichen Wertsteigerung um nur den Faktor 0,5 wird deutlich, dass Verbesserungen nicht an jeder Stelle in dem in den Planunterlagen gekennzeichneten Bereich erfolgen sollen. Dass dies mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen insgesamt geschehen kann, erscheint dem Senat nicht als unvertretbar und entspricht außerdem der Auffassung der beteiligten Fachbehörden; dementsprechend hat die Stadt Stuttgart das Mussenbachtal in ihre Ausgleichsflächenplanung aufgenommen.
- 114 Nicht zu folgen ist ferner der Auffassung des Klägers, die vorgesehene Nachpflanzung von einzelnen abgestorbenen und auch nicht mehr als Totholz erhaltenswerten Streuobstbäumen im mittleren Hangbereich werde die ökologische Situation eher ab. Denn damit soll lediglich die vorhandene Ausstattung des Gebiets erhalten bleiben. Der Landschaftspflegerische Begleitplan erwähnt in diesem Zusammenhang selbst, dass trockenwarme Standorte nicht durch solche Nachpflanzungen verschattet werden sollen.
- 115 Nicht überzeugend ist auch der nur teilweise substantiierte Einwand des Klägers, die Anlage eines „Gewässerrandstreifens“ (vgl. die Nebenbestimmung Nr. 5.11 mit Nr. 5.14) sei eher abträglich. Diese Maßnahme geht auf eine Empfehlung der unteren Naturschutzbehörde zurück. Die Behauptung, der am Mussenbach vorkommende Eisvogel bevorzuge gehölzfreie Böschungen, betrifft nur einen unter zahlreichen insoweit maßgeblichen Gesichtspunkten und dürfte zudem auch fachlich nicht zwingend sein. Im

Übrigen ist am Ufersaum gerade nicht die Anpflanzung von Gehölzen, sondern von Hochstauden vorgesehen. Schließlich folgt der Senat auch nicht der Auffassung des Klägers, die Anlage eines befestigten Wegs am Rand des Gebiets werte dieses nicht auf. Denn der damit angestrebte Zweck einer Besucherlenkung, der es wegen der quer durch das Gebiet verlaufenden Trampelpfade auch im Mussenbachtal mit Rücksicht u.a. auf Bodenbrüter und die Flora bedarf, ist als der Natur förderlich allgemein anerkannt.

116 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 und § 162 Abs. 3 VwGO.

117 Gründe für eine Zulassung der Revision liegen nicht vor (§ 132 Abs. 2 VwGO).

118 **Beschluss**

119 Der Streitwert wird auf 40.000 EUR festgesetzt (vgl. die vorläufige Streitwertfestsetzung im Beschluss vom 17.03.2005).

120 Der Beschluss ist unanfechtbar.