



Eisenbahn-Bundesamt, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart

zur Veröffentlichung im Internet

Bearbeitung: Sachbereich 1
Telefon: +49 (711) 22816-0
Telefax: +49 (711) 22816-9699
E-Mail: Sb1-kar-stg@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 12.09.2025

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

EVH-Nummer: 3540734

591ppw/123-2025#013

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund allgemeiner Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 UVPG für das Vorhaben „Stuttgart, Verkehrsstation Stuttgart-Weilimdorf Neubau Bahnsteige SO 96 cm“, Bahn-km 5,500 bis 5,900 der Strecke 4810 Zuffenhausen - Calw in Stuttgart

Bezug: Antrag vom 24.06.2025, Az. I.IP-SW-IM

Anlagen: 0

Verfahrensleitende Verfügung

Für das o. g. Vorhaben wird festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

Begründung

Diese Feststellung beruht auf §§ 5 Abs. 1, 7 Abs. 1 und 5, 14a Abs. 3 Nr. 3 i. V. m. Nr. 14.8.3.1 Anlage 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Das Vorhaben hat im Wesentlichen die Änderung der bei Bahn-km 5,500 bis 5,900 der Strecke 4810 situierten Bahnsteiganlagen der Verkehrsstation Stuttgart-Weilimdorf zum Gegenstand. Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in der Anlage 1 UVPG aufgeführt ist. Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3.1 der Anlage 1 UVPG dar, denn es betrifft den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, der eine Fläche von 5.000 m² oder mehr in Anspruch nimmt.

Hausanschrift:
Olgastraße 13, 70182 Stuttgart
Tel.-Nr. +49 (711) 22816-0
Fax-Nr. +49 (711) 22816-9699
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart führt für das Vorhaben ein fachplanungsrechtliches Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG durch. Dies stellt ein verwaltungsbehördliches Verfahren dar, das der Zulassungsentscheidung dient gemäß §§ 4 und 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG und ist daher taugliches Trägerverfahren für eine mögliche UVP.

Daher hat das Eisenbahn-Bundesamt die Feststellung, dass für das Vorhaben die UVP-Pflicht besteht oder nicht besteht (Feststellung der UVP-Pflicht) nach den §§ 6 bis 14a UVPG zu treffen.

Diese erfolgt vorliegend von Amts wegen nach Beginn des Verfahrens das der Zulassungsentscheidung dient gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 UVPG.

Es handelt sich damit um ein Änderungsvorhaben im Sinne des § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG, das gemäß § 14a Abs. 3 Nr. 3 UVPG die sonstige Änderung eines Schienenwegs oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage nach den Nummern 14.7 und 14.8 der Anlage 1 UVPG betrifft und nicht von § 14a Abs. 2 u. 3 UVPG erfasst ist. Es unterliegt folglich gemäß § 14a Abs. 3 Nr. 3 UVPG der allgemeinen Vorprüfung entsprechend § 7 Abs. 1 UVPG zur Feststellung der UVP-Pflicht.

Die allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Vorliegende Ergebnisse vorgelagerter Umweltprüfungen oder anderer rechtlich vorgeschriebener Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens sind in die Prüfung einzubeziehen. Der Vorprüfung liegen folgende Planunterlagen zugrunde:

- Erläuterungsbericht
- Übersichtskarte und Übersichtslageplan
- Lageplan, Bauwerksverzeichnis und Bauwerksplan
- Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan
- Kabel- und Leitungslageplan
- Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis
- Landschaftspflegerischer Begleitplan zzgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen
- Unterlagen zum Brand- und Katastrophenschutz
- Geotechnisches Gutachten zzgl. Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept

1 Merkmale des Vorhabens

Die Merkmale des Vorhabens werden hinsichtlich der Kriterien der Nr. 1 Anlage 3 UVPG beurteilt.

Das Vorhaben hat im Wesentlichen die Änderung der bei Bahn-km 5,500 bis 5,900 der Strecke 4810 situierten Bahnsteiganlagen der Verkehrsstation Stuttgart-Weilimdorf zum Gegenstand in Gestalt eines barrierefreien Umbaus, sodass für mobilitätseingeschränkte Menschen künftig die vollumfängliche Nutzung der Bahnsteige und des SPNV möglich sind.

In diesem Zuge werden die beiden Außenbahnsteige der Verkehrsstation auf ihrer Länge von ca. 210 m von derzeit SO 76 cm auf SO 96 cm angehoben. Die Zugänge werden an die neuen Höhenverhältnisse angepasst und in Form von Einzelstufen ausgeführt, sowie als geneigte (und insoweit barrierefreie) Wege und Rampen. Von der Erneuerung sind die Bahnsteigausstattung, die Beleuchtungsanlage, die elektroakustische Beschallungsanlage, die Fahrradabstellanlagen und die Entwässerung mit umfasst, die an die städtische Kanalisation angeschlossen werden soll. Ferner wird je Bahnsteig ein weiteres zirka 50 m langes Dach errichtet.

Die beiden Bahnsteige der Verkehrsstation sind derzeit über eine Personenunterführung (PU) miteinander verbunden, die bei km 5,755 km der Strecke 4810 situiert ist. Diese Unterführung befindet sich im Eigentum der Stadt Stuttgart und ist nicht antragsgegenständlich.

Zur Umsetzung des Vorhabens sind drei Baustelleneinrichtungsflächen sowie zwei Eingleisstellen mit einer Gesamtgröße von 4.490 m² erforderlich. Mit Berücksichtigung des erklärten anlagebedingten Flächenbedarfs von ca. 1.272 m² wird ein summarischer vorhabenbedingter Flächenbedarf von 5.000 m² überschritten.

Die vollständige Umsetzung der Baumaßnahme (Baufeldfreimachung, Kampfmittelsondierung, Rückbauarbeiten, naturschutzfachliche Begleitmaßnahmen, eigentliche Modernisierungsarbeiten, Nacharbeiten wie erforderliche Qualitätsstopfgänge der Streckengleise), wird etwa ein Jahr in Anspruch nehmen und grundsätzlich zeitversetzt erfolgen, sodass lediglich eine eingleisige Sperrung für die Strecke 4810 erforderlich ist, wenn Arbeiten am jeweils betroffenen Bahnsteig stattfinden. Die Herstellung der Gleisquerung für Kabelleerrohre bedarf allerdings einer Vollsperrung der Strecke.

Im Zuge des Vorhabens werden natürliche Ressourcen beansprucht und beeinträchtigt, darunter die Schutzgüter Fläche, Boden, Pflanzen und Tiere. Dabei kommt es zu einer Nettoversiegelung von ca. 464 m², einer vorübergehenden Beseitigung der Pflanzendecke (Vegetation) von 2.932 m² und einer dauerhaften Beseitigung von 494 m². Ferner kommt es zu einem Anfall von Aushub- und Entsorgungsmaterial in einem Umfang von ca. 4.243 t bzw. 1600 m³.

Vorhabenbedingt ist schließlich mit Belästigungen durch Baulärm, bauzeitlichen Erschütterungen, bauzeitlichen Staubemissionen sowie bauzeitlichen Verbrennungsemissionen zu rechnen.

2 Standort des Vorhabens

Die mögliche Beeinträchtigung der ökologischen Empfindlichkeit eines Gebietes wird insbesondere hinsichtlich der Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien nach Nr. 2 Anlage 3 UVPG unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich beurteilt.

Die zu ändernde Verkehrsstation Stuttgart-Weilimdorf befindet sich an der Eisenbahnstrecke 4810, Zuffenhausen - Calw bei Bahn-km 5,500 bis 5,900 zwischen den Bahnhöfen Korntal und Ditzingen. Sie bietet eine Übergangsmöglichkeit zwischen mehreren Linien des von der DB Regio AG betriebenen Stuttgarter S-Bahn-Netzes (S6, S60, S62) und der von den Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) betriebenen Buslinie 90.

Stuttgart ist die bevölkerungsreichste Stadt im Land Baden-Württemberg und bildet das Zentrum des rund 2,8 Millionen Einwohner zählenden Verbands Region Stuttgart, einem der größten Ballungsräume Deutschlands. Weilimdorf ist ein Stadtbezirk im Nordwesten von Stuttgart.

Die Eisenbahnstrecke 4810 Zuffenhausen - Calw wird auch als Schwarzwaldbahn bezeichnet. Soweit es den Abschnitt zwischen Zuffenhausen und Weil der Stadt betrifft, handelt es sich um eine zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn, die Teil des Stuttgarter S-Bahn-Netzes ist.

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich vorwiegend Gewerbegebiete (südlich und nördlich der VKS), Industriegebiete sowie Gebiete mit landwirtschaftlicher Nutzung auf landwirtschaftlich ertragreichen Böden. In einiger Entfernung (etwa 450 m südwestlich der VKS) schließen allgemeine Wohngebiete an. Ferner finden sich Lebensräume von Arten des Anhangs IV RL 92/43/EWG, Lebensräume von europäischen Vogelarten, Lebensräume von sonstigen besonders oder streng geschützten Arten (darunter Reptilien), ein Landschaftsschutzgebiet gemäß § 27 BNatSchG (Schutzgebietsnummer 111046: LSG Weilimdorf-West), sowie ein Wasserschutzgebiet gemäß § 51 WHG (Schutzgebietsnummer 118148: WSG Ditzingen). Südlich der Verkehrsstation befindet sich eine Fläche wo archäologische Siedlungsfunde der Latènezeit und der Vorgeschichte dokumentiert wurden, die in der Liste der Kulturdenkmale in Baden-Württemberg Teil A2 eingetragen ist und die geschützt ist gemäß § 2 Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale des Landes Baden-Württemberg (DSchG).

Stuttgart zählt zu dicht den besiedelten Gebieten nach Destatis (Bevölkerungsdichte von über 500 Einwohnern pro km² mit einer Gesamtbevölkerung von mindestens 50.000 Einwohner) bzw. als Zentraler Ort nach § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG.

Aufgrund der Lage des Vorhabens in einem sehr dicht besiedelten Gebiet (Bevölkerungsdichte ca. 2.530 Einwohnern pro km²), der kreuzenden Eisenbahnstrecke 4810 sowie dem regionalen Straßenverkehrsnetz ist der Planungsraum bereits sehr stark anthropogen geprägt und durch eine fachplanungsrechtlich einschlägige mannigfaltige Vorbelastung charakterisiert.

3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter werden anhand der Kriterien unter 1. und 2. beurteilt. Dabei wird insbesondere den Gesichtspunkten der Nr. 3 Anlage 3 UVPG Rechnung getragen. Besonders berücksichtigt wird gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens oder des Standorts oder durch Vorkehrungen des Vorhabenträgers offensichtlich ausgeschlossen werden.

Spürbare Auswirkungen des Vorhabens ergeben sich für die Nachbarschaft insbesondere durch die baubedingten Schallimmissionen. Das zu diesem Thema vorgelegte Gutachten zeigt jedoch ausreichend Möglichkeiten auf, um die Auswirkungen wirksam zu vermindern. Die Auswirkungen treten überdies nur tagsüber auf, beschränkt auf die Phase der Durchführung lärmintensiver Bautätigkeiten, die gegenüber der Gesamtdauer des Vorhabens vergleichsweise kurz ist. Ein vergleichbares Bild ergibt sich bei den baubedingten Erschütterungsmissionen.

Nachteilige Auswirkungen aufgrund einer Änderung der betriebsbedingten Schallimmissionen sind nicht zu erwarten. Das mit dem Vorhaben verfolgte Ziel, die Verkehrsstation für den Betrieb mit S-Bahnen barrierefrei auszubauen begründet in der Gestalt der geplanten Maßnahmen keine Tatbestände, die eine kausale Zunahme der Zugzahlen, eine Steigerung der zulässigen Massen und Zuglängen oder eine Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit von Zügen zur Folge haben.

Den vorhabenbedingten Betroffenheiten der Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima werden im Zuge einer landschaftspflegerischen Begleitplanung spezifische Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen bzw. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt, die in Abhängigkeit vom Ausgang des noch durchzuführenden Beteiligungsfahrens nachjustiert werden können (zum Beispiel: Vermeidung der Bodenbeeinträchtigung und Bodenverdichtung im Bereich der BE-Fläche und Eingleisstellen, Schutz einzelner Bäume, Erhalt von Biotopstrukturen, Bauzeitenbeschränkung zu Gunsten der Avifauna, bauzeitliche Vergrämung durch Vegetationsentfernung für Reptilien, Anpflanzen heimischer Straucharten). Diese Maßnahmen tragen auch den Umständen Rechnung, dass Teile des Vorhabens im Bereich eines Landschaftsschutzgebietes sowie eines Wasserschutzgebietes liegen. Eine Verletzung von Zugriffsverbotstatbeständen i.S.d. § 44 Abs. 1 BNatSchG wurde nicht projiziert.

Nachteilige Auswirkungen aufgrund einer Mobilisierung von Altlasten sind mangels einschlägiger Befundlage nicht zu erwarten. Die Vorhabenträgerin hat im Übrigen erklärt, dass keine gefährlichen Abfälle anfallen können, deren ordnungsgemäße Entsorgung nicht gesichert ist.

Das Landschaftsbild erfährt durch die Baustelleneinrichtung und den Baustellenbetrieb eine temporäre Beeinträchtigung durch Immissionen (Lärm, Abgase, Stäube, Erschütterungen). Aufgrund der in der näheren Umgebung zum Eingriffsbereich prägenden anthropogenen Elemente wird vom Fachguter allerdings keine effektive Betroffenheit gesehen.

Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe sind vorhabendingt nicht zu erwarten. Eine Beeinträchtigung des im Zuge der Entwurfsplanung identifizierten Kulturdenkmals ist mangels geplanter Eingriffe in den Boden in diesem Bereich nicht zu befürchten.

Soweit der Gegenstand des Vorhabens umfasst, dass zahlreiche Einzelbäume entlang der Eisenbahnstrecke 4810 in einem räumlichen Zusammenhang ersatzlos gerodet werden sollen bzw. ein Eingriff in eine durch die Kleinraumlage verlaufende Baumallee zugelassen werden soll, stellt die Entscheidungsbehörde klar, dass hiermit weder das Ergebnis der Gesamtabwägung der planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung, noch das definitive Kompensationskonzept vorweggenommen werden. Gleiches gilt, soweit der Gegenstand des Vorhabens umfasst, Baustelleneinrichtungsflächen auf landwirtschaftlich ertragreiche Böden umzusetzen.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin sowie den Angaben der Vorhabenträgerin in der EBA-Umwelterklärung (hier in Gestalt des Formblatts 3), ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Diese Feststellung ist gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar. Sie wird gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG der Öffentlichkeit bekannt gegeben durch Veröffentlichung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes. Sie wird zudem im zentralen Internetportal des Bundes (www.uvp-portal.de) bekannt gegeben gemäß § 2 Abs. 3 Bundes-UVP-Portal-VwV.

Die dieser Feststellung zu Grunde liegenden Unterlagen können von Dritten beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Olgastraße 13, 70182 Stuttgart nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und ohne Unterschrift gültig