2. Ausfertigung

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart
Olgastraße 13
70182 Stuttgart

Az. 591pä/014-2019#004
Datum: 11.10.2019

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

**gemäß § 18d AEG in Verbindung mit
§§ 76 Abs. 1, 75 Abs. 1a, 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG**

zur Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses für das Vorhaben

**„Stuttgart 21, PFA 1.3a
(Neubaustrecke mit Station NBS
einschließlich L 1192/ L 1204, Südumgehung Plieningen)“**

**in den Städten Stuttgart und Ostfildern
im Stadtkreis Stuttgart und im Landkreis Esslingen**

Vorhabenträger:
Land Baden-Württemberg,
dieses vertreten durch das
Regierungspräsidium Stuttgart
Industriestraße 5
70565 Stuttgart

DB Netz AG,
diese vertreten durch die
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil ... 3
A.1 Feststellung des Plans ... 3
A.2 Planunterlagen ... 3
A.3 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge ... 5
A.4 Sofortige Vollziehung ... 5
A.5 Gebühr und Auslagen ... 5
B. Begründung ... 6
B.1 Sachverhalt ... 6
B.1.1 Gegenstand des ergänzenden Verfahrens ... 6
B.1.2 Einleitung des ergänzenden Verfahrens ... 6
B.1.3 Anhörungsverfahren ... 7
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung ... 9
B.2.1 Rechtsgrundlage ... 9
B.2.2 Zuständigkeit ... 10
B.3 Umweltverträglichkeit ... 10
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung der Vorhaben ... 11
B.4.1 Vorhaben „Südumgehung Plieningen“ ... 12
B.4.2 Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS)“ ... 24
B.5 Gesamtabwägung in Bezug auf beide Vorhaben ... 27
B.6 Sofortige Vollziehung ... 28
B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen ... 30
C. Rechtsbehelfsbelehrung ... 31

Auf Antrag des Landes Baden-Württemberg (Vorhabenträger der Südumgehung Plieningen), vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart, sowie der DB Netz AG (Vorhabenträgerin der Neubaustrecke (NBS)), vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18d Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit §§ 76 Abs. 1, 75 Abs. 1a, 78 Abs. 2 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan zur Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses für das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192/ L 1204, Südumgehung Plieningen)" vom 14.07.2016 in den Städten Stuttgart und Ostfildern, im Stadtkreis Stuttgart und im Landkreis Esslingen, wird festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist die Heilung von durch den Verwaltungsgerichtshof (VGH) Baden-Württemberg in seinen Urteilen vom 20.11.2018 (– 5 S 1981/16 – und – 5 S 2138/16 –) festgestellten Abwägungsfehlern im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 14.07.2016. Die als erheblich qualifizierten Abwägungsfehler betreffen das Vorhaben „Südumgehung Plieningen" insoweit, als es an einer Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange mangelt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – 5 S 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 150 und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 152).

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
0	**Ergänzung zum Erläuterungsbericht**, Teil III vom 29.05.2019, 14 Seiten zzgl. Deckblatt	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Gesamtinhaltsverzeichnis und Verzeichnis der Abkürzungen vom 06.05.2019, 34 Seiten inkl. Deckblatt	nur zur Information
1a	**Erläuterungsbericht**, Teil III vom 29.05.2019, Seiten 18-21; 118-134; 179 zzgl. Inhaltsverzeichnis	festgestellt
Anhang zur Anlage 1A, Teil III	L 1192n/L 1204n Südumfahrung Plieningen, Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2030 vom März 2019, 30 Seiten inkl. Deckblatt, zzgl. Anlagen	nur zur Information
16.3A	**Schalltechnische Untersuchung** – Straßenbaumaßnahmen (Umbau AS Plieningen, Verlegung L 1204), Erläuterungsbericht vom 29.05.2019, 20 Seiten inkl. Deckblatt und Anhängen, zzgl. Inhalts- und Abkürzungsverzeichnis	nur zur Information
16.6	**Schalltechnische Untersuchung** – Gesamtlärmbetrachtung und Fernwirkung, Erläuterungsbericht vom 29.05.2019, 33 Seiten inkl. Deckblatt und Anhängen, zzgl. Inhalts- und Abkürzungsverzeichnis	nur zur Information
16.6.1	**Lärmkarten**	
Bl. 1	Gesamtverkehrslärmsituation im Prognose-Planfall Bereich Plieningen – Tageszeitraum ohne Verkehrslärm NBS Stand: 29.05.2019, Maßstab: 1:10.000	nur zur Information
Bl. 2	Gesamtverkehrslärmsituation im Prognose-Planfall Bereich Plieningen – Nachtzeitraum ohne Verkehrslärm NBS Stand: 29.05.2019, Maßstab: 1:10.000	nur zur Information
Bl. 3	Differenzisophonenkarte Prognose-Planfall minus Prognose-Nullfall Bereich Plieningen – Tageszeitraum ohne Verkehrslärm NBS Stand: 29.05.2019, Maßstab: 1:10.000	nur zur Information
Bl. 4	Differenzisophonenkarte Prognose-Planfall minus Prognose-Nullfall Bereich Plieningen – Nachtzeitraum ohne Verkehrslärm NBS Stand: 29.05.2019, Maßstab: 1:10.000	nur zur Information
Bl. 5	Gesamtverkehrslärmsituation im Prognose-Planfall Bereich Plieningen – Tageszeitraum mit Verkehrslärm NBS Stand: 29.05.2019, Maßstab: 1:10.000	nur zur Information
Bl. 6	Gesamtverkehrslärmsituation im Prognose-Planfall Bereich Plieningen – Nachtzeitraum mit Verkehrslärm NBS Stand: 29.05.2019, Maßstab: 1:10.000	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
Bl. 7	Differenzisophonenkarte Prognose-Planfall minus Prognose-Nullfall Bereich Plieningen – Tageszeitraum mit Verkehrslärm NBS Stand: 29.05.2019, Maßstab: 1:10.000	nur zur Information
Bl. 8	Differenzisophonenkarte Prognose-Planfall minus Prognose-Nullfall Bereich Plieningen – Nachtzeitraum mit Verkehrslärm NBS Stand: 29.05.2019, Maßstab: 1:10.000	nur zur Information

A.3 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.4 Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses für das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192/ L 1204, Südumgehung Plieningen)" vom 14.07.2016 in der Gestalt dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.

A.5 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vertreterin der Vorhabenträgerin der NBS. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des ergänzenden Verfahrens

Das ergänzende Verfahren hat die Heilung von durch den VGH Baden-Württemberg in seinen Urteilen vom 20.11.2018 (– 5 S 1981/16 – und – 5 S 2138/16 –) festgestellten Abwägungsfehlern im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 14.07.2016 zum Gegenstand. Die als erheblich qualifizierten Abwägungsfehler betreffen das Vorhaben „Südumgehung Plieningen" insoweit, als es an einer Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange mangelt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – 5 S 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 150 und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 152). Die in Bezug auf das Eisenbahnvorhaben vom VGH Baden-Württemberg festgestellten Abwägungsfehler waren unerheblich (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – 5 S 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 120 f. und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 122). Bei der fehlenden, auf das jeweilige Vorhaben beschränkten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) handelt es sich um einen unerheblichen Verfahrensfehler (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – 5 S 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 32 ff. und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 31 ff.).

B.1.2 Einleitung des ergänzenden Verfahrens

Das Land Baden-Württemberg (Vorhabenträger der Südumgehung Plieningen) und die DB Netz AG (Vorhabenträger der NBS) haben mit gemeinsamem Schreiben vom 04.06.2019 die Durchführung des ergänzenden Verfahrens nach § 18d AEG in Verbindung mit §§ 76 Abs. 1, 75 Abs. 1a, 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG beantragt. Der Antrag ist am 05.06.2019 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, eingegangen.

Mit Schreiben vom 24.06.2019 wurden die Vorhabenträger um Beantwortung von Fragen gebeten. Die Antworten wurden mit Schreiben vom 01.07.2019 vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 25.06.2019, Az. 591pä/014-2019#004, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das ergänzende Verfahren keine Verpflichtung auf Durchführung einer UVP besteht (§ 11 Abs. 1 Umweltverwaltungsgesetz Baden-Württemberg (UVwG) in Verbindung mit § 9 Abs. 3 und 4 in Verbin-

dung mit § 7 Abs. 1, Abs. 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), § 11 Abs. 2 UVwG in Verbindung mit dessen Anlage 2).

Mit Schreiben vom 25.06.2019 hat das Eisenbahn-Bundesamt das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Anhörungsbehörde mit der Durchführung des Anhörungsverfahrens beauftragt.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Stuttgart
2.	Stadt Ostfildern
3.	Verband Region Stuttgart
4.	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
5.	Industrie- und Handelskammer
6.	Handwerkskammer Region Stuttgart
7.	Regierungspräsidium Stuttgart
8.	Landratsamt Esslingen
9.	Polizeipräsidium Stuttgart
10.	Polizeipräsidium Reutlingen
11.	Bundespolizeidirektion Stuttgart

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
3.	Verband Region Stuttgart Stellungnahme vom 18.07.2019

Lfd. Nr.	Bezeichnung
9.	Polizeipräsidium Stuttgart Stellungnahme vom 29.07.2019, Az. FESt-E-V 0513.2-2268/2019
7.	Regierungspräsidium Stuttgart Stellungnahme vom 09.08.2019, ohne Az.
10.	Polizeipräsidium Reutlingen Stellungnahme vom 18.07.2019, Az. 025 PFA 1.3a Südumgehung S-Plieningen
11.	Bundespolizeidirektion Stuttgart Stellungnahme vom 16.07.2019, Az. SB 14 – 18 20 03
6.	Handwerkskammer Region Stuttgart Stellungnahme vom 20.08.2019, ohne Az.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Stuttgart Stellungnahmen vom 27.08.2019, Az. SWU und vom 26.08.2019, Az. SWU 7831-10.8
2.	Stadt Ostfildern Stellungnahme vom 08.08.2019, Az. FB 3 Ja/Rau
8.	Landratsamt Esslingen Stellungnahme vom 27.08.2019, Az. 411-364.36/000200

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem ergänzenden Verfahren haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Stadt Stuttgart im Amt für Stadtplanung und Wohnen und in der Stadt Ostfildern im Rathaus Ruit vom 15.07.2019 bis 14.08.2019 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Stuttgart und der Stadt Ostfildern jeweils am 11.07.2019 durch Veröffentlichung im Stuttgarter Amtsblatt bzw. in der Stadtrundschau ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in beiden Städten der 28.08.2019.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind keine Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG und teils durch Anschreiben benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§ 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG). Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. Stellungnahme vom 23.08.2019, ohne Az.
2.	NABU Baden-Württemberg Stellungnahme vom 24.08.2019, ohne Az.
3.	Schutzgemeinschaft Filder e. V. Stellungnahme vom 15.08.2019, Az. 13/298-LIE/kug/bau

B.1.3.4 Erörterung

Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

B.1.3.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 18.09.2019 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18d AEG in Verbindung mit §§ 76 Abs. 1, 75 Abs. 1a, 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG. Erhebliche Mängel bei der Abwägung, die nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen, können durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden.

Entgegen der Auffassung des NABU Baden-Württemberg muss eine rechtskräftige Entscheidung im Verfahren über die Rechtmäßigkeit des ursprünglichen, dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Planfeststellungsbeschlusses vom 14.07.2016 nicht abgewartet werden. Ungeachtet einer fehlenden derartigen Rechtspflicht bezweckt

das ergänzende Verfahren, die vom VGH Baden-Württemberg festgestellten Fehler zu heilen, worauf die Vorhabenträger einen Anspruch haben. Hierauf weist die Anhörungsbehörde zu Recht hin (vgl. Anhörungsbericht, S. 6).

Mit der Anhörungsbehörde (vgl. Anhörungsbericht, S. 5 f.) sieht auch die Planfeststellungsbehörde die Anstoßwirkung der ausgelegten Planunterlagen als gegeben an. Der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. kritisiert, einzelne Ergebnisse seien nicht nachvollziehbar bzw. Unterlagen intransparent. Für die Anstoßwirkung kommt es darauf an, dass ein vom Vorhaben Betroffener aus den Unterlagen ohne besonderen Sachverstand ersehen kann, ob seine Belange berührt sind. Dies gewährleisten die vorgelegten Unterlagen. Sie sind zudem methodisch nicht zu beanstanden (vgl. dazu B.4.1.1).

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18d AEG i. V. m. §§ 76 Abs. 1, 75 Abs. 1a VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Da das Eisenbahnvorhaben über § 78 Abs. 1 VwVfG mit dem Vorhaben „Südumgehung Plieningen“ verbunden ist und das Eisenbahnvorhaben einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt, ist das Eisenbahn-Bundesamt nach § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG auch für auf das Straßenvorhaben bezogene Planrechtsentscheidungen zuständig.

B.3 Umweltverträglichkeit

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 25.06.2019, Az. 591pä/014-2019#004, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das ergänzende Verfahren keine Verpflichtung auf Durchführung einer UVP besteht (§ 11 Abs. 1 UVwG in Verbindung mit § 9 Abs. 3 und 4 in Verbindung mit § 7 Abs. 1, Abs. 5 UVPG, § 11 Abs. 2 UVwG in Verbindung mit dessen Anlage 2).

Auch unter Berücksichtigung der durch das Vorhaben „Südumgehung Plieningen“ in Anspruch genommenen wertvollen Böden ist es nicht UVP-pflichtig. Der VGH Baden-Württemberg hat dies in seinen Urteilen bestätigt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – S 5 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 41 ff. (zum Boden: S. 51 f.) und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 42 ff. (zum Boden: S. 52 f.)). Damit ist diese Frage nicht Gegenstand dieses ergänzenden Verfahrens.

Gleichwohl stellte der VGH Baden-Württemberg in Bezug auf die Durchführung der UVP für das jeweilige Vorhaben einen unerheblichen Verfahrensfehler fest (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – 5 S 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 32 ff. und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 31 ff.). Es hätte zweier, auf das jeweilige Vorhaben beschränkte UVPen bedurft. Auch wenn diesem Gebot entsprochen worden wäre, hätte die Planfeststellungsbehörde beide Vorhaben zugelassen.

Das Vorhaben „Südumgehung Plieningen" weist nur geringe Umweltauswirkungen auf (vgl. dazu B.4.1.5). Wie die nachgezogene allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles vom 07.12.2016 zeigt, hätte die Planfeststellungsbehörde auch im Falle einer auf dieses Vorhaben beschränkten Prüfung die UVP-Pflicht verneint und damit die Umweltverträglichkeit des Vorhabens bejaht.

Im Falle einer auf das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS)" beschränkten UVP hätte die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben ebenfalls als umweltverträglich beurteilt. Mit dem Eisenbahnvorhaben sind die größeren Umweltauswirkungen verbunden. Dementsprechend bildete das Eisenbahnvorhaben in den umweltbezogenen Unterlagen den Schwerpunkt. Die Umweltauswirkungen der Südumgehung Plieningen waren demgegenüber von untergeordneter Bedeutung. Die (ohnehin geringen) Umweltauswirkungen der Südumgehung Plieningen konnten das Ergebnis der auf das Eisenbahnvorhaben bezogenen UVP und der sie vorbereitenden Abwägung nicht beeinflussen.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung der Vorhaben

Das Vorhaben „Südumgehung Plieningen" wird materiell-rechtlich insoweit gewürdigt, wie der VGH Baden-Württemberg in seinen Urteilen vom 20.11.2018 fehlende Feststellungen für dessen Planrechtfertigung sowie erhebliche Mängel in der nach § 37 Abs. 5 Straßengesetz für Baden Württemberg (StrG) gebotenen Abwägung beanstandet hat (vgl. dazu B.4.1). Hinsichtlich des Vorhabens „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS)" erfolgt dies, soweit der VGH Baden-Württemberg unerhebliche Fehler in der nach § 18 Satz 2 AEG (in der bis zum 06.12.2018 gültigen Fassung) gebotenen Abwägung festgestellt hat (vgl. dazu B.4.2).

B.4.1 Vorhaben „Südumgehung Plieningen“

B.4.1.1 Planrechtfertigung

Die Südumgehung Plieningen ist planerisch gerechtfertigt. Dies stellte der VGH Baden-Württemberg ebenso fest (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – S 5 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 84 und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 85). Gleichwohl beanstandete er das Fehlen von nachvollziehbaren Darlegungen konkreter Verkehrszahlen und von einer Verkehrsprognose. Sofern die Erforderlichkeit einer Straßenbaumaßnahme mit Aspekten der Verkehrsüberlastung begründet wird, seien regelmäßig dazu tatsächliche Feststellungen wie Verkehrszählungen möglich und in angemessenem Umfang auch geboten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – S 5 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 84 und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 85).

Diesen Anforderungen werden die im ergänzenden Verfahren gegenständlichen Unterlagen gerecht, sodass die Planrechtfertigung des Vorhabens „Südumgehung Plieningen“ zusätzlich auf diese Gründe gestützt werden kann.

Ein Bedarf für das Vorhaben ergibt sich daraus, dass der innerörtliche Bereich von Plieningen derzeit in verkehrlicher Hinsicht überlastet ist. Die in der Verkehrsuntersuchung (Anhang zur Anlage 1A) durchgeführte Knotenstromuntersuchung analysiert bezogen auf das Jahr 2018 die Qualität des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten 1 (L 1205/L 1192), 2 (L 1016/L 1192/Anschlussstelle Plieningen) und 3 (L 1204/L 1016) jeweils zur Spitzenstunde vormittags und nachmittags (vgl. Anhang zur Anlage 1A, Pläne 6, 7). Während der Knotenpunkt 1 insgesamt als leistungsfähig beurteilt wird (zur Spitzenstunde vormittags „gut“, nachmittags „befriedigend“), trifft dies auf die anderen Knotenpunkte nicht zu. Knotenpunkt 2 weist zwar zur Vormittagsspitzenstunde eine „ausreichende“ Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs auf, sie fällt zur Nachmittagsspitzenstunde indes auf „ungenügend“ ab. Am Knotenpunkt 3 lautet die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs sowohl zur Vormittags- als auch zur Nachmittagsspitzenstunde „ungenügend“. Aus dieser Verkehrsbelastung folgt eine erhebliche Lärmbelastung für die Wohnnutzungen in der Umgebung. Die Lärmkartierung der Stadt Stuttgart für das Jahr 2017 ermittelte an den östlich der Echterdinger Straße gelegenen Ortsdurchfahrten 57 Wohngebäude, bei denen der nächtliche Verkehrslärmpegel bei über 60 dB(A) und damit im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt (Anlage 1A, S. 121 f.). Darüber hinaus häufen sich Unfälle laut Verkehrsscree-

ning punktuell an Einmündungen und Kreuzungen mit der Filderhaupt- bzw. Neuhauser Straße (Anlage 1A, S. 120 f.).

Diese Situation wird sich bei unveränderter Verkehrsführung auch künftig nicht verbessern. Der Verkehrsgutachter prognostiziert für das Jahr 2030 im Nullfall eine gegenüber der bestehenden noch verschärfte Verkehrsbelastung. Der Kfz-Verkehr wird um bis zu 37 % zunehmen, wobei sich der Anteil am Schwerverkehr überwiegend überproportional entwickelt, im Bereich der L 1205 fast verdoppelt (vgl. Anhang zur Anlage 1A, S. 20, Pläne 9 bis 12). Allein am Knotenpunkt 3 wird es zur Spitzenstunde am Nachmittag auf beiden Fahrtrichtungen im Zuge der L 1016 zu Rückstaulängen von jeweils rund 2 km kommen (vgl. Anhang zur Anlage 1A, Plan 16). Derzeit betragen die Rückstaulängen dort zirka 500 bis 600 m (vgl. Anhang zur Anlage 1A, Plan 7). Ausweislich eines Vergleichs zwischen der Lärmkartierung 2017 der Stadt Stuttgart (Anlage 1A, S. 121 f.) und der Gesamtlärmbetrachtung unter Berücksichtigung von Lärmfernwirkungen (Anlage 16.6, Anhang 5 (S. 31 ff.)) wird sich die Immissionssituation insbesondere zur Nachtzeit jedenfalls nicht entspannen. An den Gebäudenummern 1100, 1103 und 1104 treten im Prognosenullfall weiterhin Immissionspegel von mehr als 60 dB(A) auf.

Mit Umsetzung des Vorhabens „Südumgehung Plieningen“ werden sowohl die Verkehrsqualität als auch die Verkehrslärmsituation deutlich verbessert. Wegen der Verlagerung des Verkehrs verschlechtert sich die Lärmsituation indes begrenzt auf Ausnahmefälle marginal.

Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs wird im Planfall an den Knotenpunkten 2 und 3 zur Vormittagsspitzenstunde auf „befriedigend“ und zur Nachmittagsspitzenstunde auf „ausreichend“ gehoben. Während die Qualitätsstufe am Knotenpunkt 1 zur Nachmittagsspitzenstunde bei „befriedigend“ unverändert bleibt, verschlechtert sich jene zur Vormittagsspitzenstunde von „gut“ auf „befriedigend“. Der durch das Vorhaben hinzukommende Knotenpunkt 4 (L 1205/L 1204) erreicht eine „ausreichende“ Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (vgl. Anhang zur Anlage 1A, Pläne 26, 27). Damit sind trotz der Qualitätseinbuße am Knotenpunkt 1 sämtliche vier Knotenpunkte jeweils zur Spitzenstunde am Vor- und Nachmittag für die Abwicklung des im Jahr 2030 prognostizierten Verkehrs geeignet und leistungsfähig. Dies stellt eine gegenüber dem derzeitigen Zustand erhebliche Verbesserung dar, in der vor allem in der Nachmittagsspitzenstunde die Knotenpunkte 2 und 3 überlastet sind (vgl. Anhang zur Anlage 1A, Plan 7).

Die Qualitätsverbesserung ergibt sich aus der vorhabenbedingten Bündelung des Durchgangs- und Schwerverkehrs aus der Ortsmitte von Plieningen heraus hin zur Südumgehung Plieningen. Die Verkehrsbelastung nimmt bei einem Vergleich des Prognoseplanfalls zum Prognosenullfall an den östlichen Querschnitten beim Durchgangs- um 10 % und beim Schwerverkehr um 43 % ab. An den westlichen Querschnitten beträgt die Abnahme 8 % beim Durchgangs- und 24 % beim Schwerverkehr (vgl. Anhang zur Anlage 1A, S. 24 f.). Damit gehen in diesem Bereich signifikante Immissionsreduktionen einher (vgl. dazu B.4.1.3).

Demgegenüber stellen sich im Prognoseplanfall Verkehrsmehrbelastungen von 85 % auf der Bernhauser Straße, von 39 % auf der Neuhauser Straße und von 7 % auf der Mittleren Filderstraße ein (vgl. Anhang zur Anlage 1A, S. 26, Plan 19). Diese Verlagerung resultiert aus den Sperrungen der Straßen östlich von Plieningen. Der ursprünglich dort geführte Verkehr wird künftig über die Bernhauser und Neuhauser Straße abgewickelt. Trotz dieser erheblichen Zunahme sind die stärker belasteten Straßen für die Abwicklung des Verkehrs kapazitiv geeignet. Insbesondere die als Landesstraße gewidmete Bernhauser Straße dient weiterhin vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes oder ist hierzu zu dienen bestimmt (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 lit. a StrG). Bei saldierender Betrachtung übertrifft diese Verkehrsbelastung im Prognoseplanfall nicht jene, um die das Vorhaben den Bereich Plieningen entlastet. In der Gesamtbetrachtung stellt sich mithin trotz vereinzelter Verkehrszunahmen eine Entlastung ein. Für die von der Verkehrszunahme betroffenen Bereiche geht damit eine Zunahme der Verkehrsimmissionen einher, die indes weder Schutzansprüche nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) noch aus der Abwägung (§ 37 Abs. 5 StrG) noch aus der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz) auslöst, weil sie unerheblich ist (vgl. dazu B.4.1.3).

Zweifel gegen die Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung wurden mit Ausnahme des NABU Baden-Württemberg weder von Fachbehörden noch von anerkannten Vereinigungen erhoben. Dessen Zweifel sind unbegründet und werden zurückgewiesen.

Der NABU Baden-Württemberg trägt vor, er erkenne keine Überlastung des Knotenpunktes 3, wenn das Durchfahrverbot für Lkw auf der L 1192 und der L 1204 im Stuttgarter Stadtgebiet durchgesetzt werde. Rückstaubildung sei durch den Einsatz von Lichtsignalanlagen gewollt und übersteige nach eigenen Beobachtungen nicht das für eine städtische Zulaufstrecke typische Verkehrsaufkommen. Es fehle die Berücksichtigung des Verkehrsentwicklungskonzeptes Stuttgart mit dem Planungshori-

zont 2030 (VEK), das wesentliche Zielrichtungen wie das Durchfahrverbot für Lkw, die Reduktion des Gesamtverkehrs um 20 % im Stadtkessel sowie eine Änderung des sog. Modal Split enthalte, sowie der verkehrspolitischen Realitäten, wie die Abkehr vom individuellen Pkw-Verkehr oder der Umstieg auf E-Mobilität. Falsch sei zudem die Verwendung von Daten aus überregionalen Verkehrserhebungen von mehr als einem Jahrzehnt und die unterbliebene Berücksichtigung vorherrschender kommunaler Verkehrsabläufe. Es zeichne sich seit etwa einem Jahrzehnt ab, dass die verkehrliche Entwicklung in Stuttgart auch am Kesselrand durch eine relativ konstante Stagnation geprägt sei; nur an der Stadtgrenze gebe es Schwankungen mit Tendenz nach oben. Schließlich könne der Planung die Sperrung der L 1192 nicht zu Grunde gelegt werden, weil der Gemeinderat sie bisher nicht beschlossen habe.

Mit der Vorhabenträgerin und der Anhörungsbehörde (vgl. Anhörungsbericht, S. 12 ff.) hält die Planfeststellungsbehörde keines dieser Argumente für stichhaltig.

Die durch das Verkehrsgutachten belegte Überlastungssituation des Knotenpunktes 3 wird allein durch die gegenteilige Behauptung nicht erschüttert. Der NABU Baden-Württemberg trägt weder die genauen Umstände der eigenen Beobachtungen noch eine Konkretisierung, was er als „morgendliche rush hour“ definiert, vor. Folgerichtig ist seinerseits nicht dargetan, dass die Beobachtungen wissenschaftlichen und anzuerkennenden Standards entsprechen. Demgegenüber betrachtet die Verkehrsuntersuchung sowohl die jeweilige Spitzenstunde am Vor- und am Nachmittag und kommt auch nach der Auffassung der Anhörungsbehörde in nicht zu beanstandender Weise zur Feststellung, dass der Knotenpunkt 3 derzeit und im Nullfall auch künftig überlastet ist bzw. sein wird. Diese Situation ist folgerichtig nicht mehr als „für eine städtische Zulaufstrecke typisches Verkehrsaufkommen“ zu qualifizieren.

An der Richtigkeit der Eingangsparameter der Verkehrsuntersuchung bestehen mit der Auffassung der Anhörungsbehörde (vgl. Anhörungsbericht, S. 12 f.) keine Zweifel. Zu berücksichtigen sind voraussichtlich in der Zukunft eintretende, nicht jedoch nur mögliche Entwicklungen (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – 11 A 25/95 –, juris Rn. 123). Grundsätzlich dürfen die laufend aktualisierten bundesweiten Strukturdaten und Matrizes herangezogen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 – 9 A 20/08 –, juris Rn. 77). Dies ist in die Verkehrsuntersuchung eingeflossen (vgl. Anhang zur Anlage 1A, S. 6) und um eine Vielzahl von regionalen Daten ergänzt worden (vgl. Anhang zur Anlage 1A, S. 6 ff.). Dies gewährleistet eine valide Grundlage. Die Berücksichtigung von politischen Zielrichtungen und der kommunalen Verkehrsabläufe ist für die Prognoserichtigkeit nicht notwendig. Als Handlungsrahmen

und Strategien für die Verkehrsplanung der Stadt Stuttgart (vgl. VEK 2030, S. 9) enthält das VEK keine voraussehbaren Entwicklungen, sondern politische Zielvorstellungen, zu dem nicht die Reduktion des Gesamtverkehrs, sondern des mit konventionellen Antrieben ausgestatteten Autoverkehrs im Talkessel um 20 % gehört (vgl. VEK 2030, S. 1, 124). Mit den Vorhabenträgern und der Anhörungsbehörde (vgl. Anhörungsbericht, S. 12 f.) ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die Verkehrsentwicklung nicht nur einer kommunalen, sondern überregionalen Betrachtung zu unterziehen ist, weil der Verkehrsfluss in einer Kommune von der Entwicklung der Umgebung abhängt. Es ist insgesamt nicht dargetan, dass die vom NABU Baden-Württemberg für zwingend erachtete Methode zu anderen Ergebnissen kommt als die verwendete.

Dies trifft nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ebenso für den Einwand zu, dass schon die Durchsetzung des bestehenden Durchfahrverbotes für Lkw die Kapazitätsprobleme entfallen ließe. Die vom NABU Baden-Württemberg betrachteten L 1016, L 1204 und L 1192 weisen derzeit einen Schwerverkehr-Anteil von bis zu 4 % (vgl. Anhang zur Anlage 1A, S. 13) und im Prognosenullfall 2030 von bis zu 5 % (vgl. Anhang zur Anlage 1A, S. 20) auf. Dass bei Wegfall dieser Anteile keine Probleme in der Verkehrsabwicklung mehr bestehen sollen, ist nicht überzeugend. Eine wesentliche Abnahme der Lärmimmissionen, die mit dem Vorhaben gleichfalls bezweckt wird, wird sich mit dieser Konzeption ebenso wenig erzielen lassen.

Dass wegen einer stagnierenden Verkehrsentwicklung kein Bedarf für das Vorhaben bestehe, ist nicht erkennbar. Die Anhörungsbehörde verweist zu Recht auf die in die Verkehrsuntersuchung eingeflossenen Daten zur wirtschaftlichen Dynamik des Korridors entlang der BAB 8 und 81 sowie B 27, woraus sich unter Einbeziehung der Verflechtungsprognose des Bundes eine Verkehrszunahme ergibt (vgl. Anhörungsbericht, S. 13 f.). Zudem hat der NABU Baden-Württemberg aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gerade für die Ortschaft Plieningen nicht hinreichend dargelegt, warum es hier sinnvoll ist, zwischen Gemarkungsgrenze und sog. Kessellage zu unterscheiden, und warum die an der Stadtgrenze liegende Ortschaft nicht von der vom NABU Baden-Württemberg unbestrittenen tendenziellen Erhöhung des Verkehrsaufkommens betroffen sein soll. Schließlich ist mit der Anhörungsbehörde der Einwand der fehlenden kommunalen Beschlussfassung in Bezug auf die Sperrung der L 1192 für den Kfz-Verkehr zurückzuweisen, weil diese bereits im Jahr 1993 erfolgte (vgl. Anhörungsbericht, S. 12).

Die Südumgehung Plieningen ist damit „vernünftigerweise geboten" im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.1.2 Variantenentscheidung

Der VGH Baden-Württemberg erkennt in Bezug auf die Abwägung der Varianten für die Südumgehung Plieningen keine Fehler (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – S 5 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 150 f. und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 152 f.). Die Anhörungsbehörde setzte sich im Zuge des ergänzenden Verfahrens gleichwohl anlässlich entsprechender Stellungnahmen mit diesem Aspekt auseinander. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass keine andere Variante das von dem Vorhabenträger der Südumgehung Plieningen verfolgte Ziel in gleicher Weise, aber verbunden mit geringeren Eingriffen in Belange erreichen könne (vgl. Anhörungsbericht, S. 18). Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Anhörungsbehörde insgesamt an (vgl. Anhörungsbericht, S. 15 ff.) und macht sie sich zu eigen. Da die Variantenabwägung nicht Gegenstand des ergänzenden Verfahrens ist, sieht die Planfeststellungsbehörde von einer eigenen Auseinandersetzung zu diesem Thema ab.

B.4.1.3 Immissionsschutz

Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Der Vorhabenträger der Südumgehung Plieningen hat die aus dem Betrieb der Südumgehung Plieningen ausgehenden Lärmimmissionen für den Prognosehorizont 2030 umfassend ermittelt und bewertet. Er betrachtete hierbei die Immissionen aus dem Verkehr auf den neu zu bauenden Straßen (dazu 1.) und aus dem Verkehr auf den bestehenden Straßen (dazu 2.). Schließlich unternahm er eine Gesamtlärmbetrachtung (dazu 3.). Im Ergebnis löst das Vorhaben nach der Konzeption des Vorhabenträgers keine lärmbezogenen Konflikte aus.

Zu 1.

Bei der Südumgehung Plieningen handelt es sich um den Bau einer öffentlichen Straße im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG. Auf Grund der Ermächtigung des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG hat die Bundesregierung die 16. BImSchV erlassen, die in ihrem § 2 je nach Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebietes einzuhaltende Grenzwerte festsetzt. Können sie nicht eingehalten werden, sieht § 42 Abs. 1 Satz 1 BImSchG eine Entschädigungspflicht des Baulastträgers vor.

Der Vorhabenträger der Südumgehung Plieningen untersuchte anhand dieses Maßstabes die Lärmwirkungen des Neubaus. Diese schalltechnische Untersuchung lässt keine methodischen Fehler erkennen. Insbesondere erfolgte die Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen nach den Maßgaben der Anlage 1 (zu § 3) der 16. BImSchV. Der Pegelabschlag in Höhe von 2 dB nach Tabelle 4 (S. 14) der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90) für den Planfall (vgl. Anlage 16.3A, Anhang 1 (S. 15 f.)) ist nicht zu beanstanden. Nach der Fußnote der Tabelle 4 können für lärmmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärmminderung nachgewiesen ist, Korrekturwerte D_{StrO} berücksichtigt werden. Der Vorhabenträger der Südumgehung Plieningen hat mit Schreiben vom 01.07.2019 dargelegt, dass der Abzug bei dem für das Vorhaben verwendeten Splittmastixasphalts SMA 8 S und SMA 11 S den anerkannten Regeln der Technik entspricht.

Das Landratsamt Esslingen moniert, es sei zu bemängeln, dass die Unterlagen keine Angaben darüber enthielten, inwiefern sich die Planungen auf die nach Anlagen V und VI der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu meldenden Daten auswirkten. Diese Angaben müssen die Unterlagen nicht enthalten. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Auffassungen von Vorhabenträgern und Anhörungsbehörde (vgl. Anhörungsbericht, S. 6 f.) an, wonach die Vorschriften der Umgebungslärmrichtlinie keinen vorhabenbezogenen Ansatz verfolgen (so auch BVerwG, Urteil vom 10.10.2012 – 9 A 18/11 –, juris Rn. 21), sondern Behörden ausschließlich Meldepflichten auferlegen.

Weitere Einwände gegen die Methodik der schalltechnischen Untersuchung wurden von keiner Seite vorgebracht.

Der Vorhabenträger der Südumgehung Plieningen wählte als repräsentative Immissionsorte dieselben wie im Ausgangsverfahren aus. Diese Auswahl wurde auch im Ausgangsverfahren von keiner Seite und ebenso wenig vom VGH Baden-Württemberg beanstandet. Die nach den Lärmwirkungen aus der (dem Eisenbahnvorhaben als notwendige Folgemaßnahme zuzuordnenden) Anschlussstelle Plieningen einerseits und dem Straßenvorhaben „Südumgehung Plieningen" andererseits getrennten und jeweils am Prognosehorizont 2030 orientierten Betrachtungen ergeben an keinem Immissionspunkt Überschreitungen der jeweils maßgeblichen Grenzwerte (vgl. Anlage 16.3A, Anhänge 2 (S. 17 f.) und 3 (S. 19 f.)).

Zu 2.

Wie oben unter B.4.1.1 ausgeführt kommt es vorhabenbedingt zu Verlagerungseffekten, die auf Bestandsstraßen zu Verkehrszu- und -abnahmen führen werden. Damit sind im Einzelfall auch Pegelerhöhungen aus dem verlagerten Betriebslärm verbunden. Obwohl diese Pegelerhöhungen vom Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht umfasst sind (vgl. hierzu die korrekten Ausführungen im Anhörungsbericht, S. 21), haben sie im Rahmen der Abwägung Berücksichtigung zu finden. Mit Verweis auf die einschlägige Rechtsprechung arbeitet die Anhörungsbehörde die maßgeblichen Kriterien für die Beurteilung der Zumutbarkeit der Pegelerhöhungen heraus. So kommen Lärmschutzansprüche dann in Betracht, wenn zwischen der planfestgestellten Straßenbaumaßnahme und den zu erwartenden Verkehrszunahmen auf baumaßnahmefreien Straßen(abschnitten) ein eindeutiger Ursachenzusammenhang besteht, die hiervon ausgehenden Lärmzuwächse nicht unerheblich sind und die betreffenden Schwellenwerte überschritten sind (vgl. Anhörungsbericht, S. 21). Während der vorhabenspezifische Ursachenzusammenhang nach der Verkehrsuntersuchung (vgl. dazu B.4.1.1) zu bejahen ist, liegen die beiden anderen – notwendig kumulativen – Voraussetzungen nicht vor.

Mit der Anhörungsbehörde geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass Pegelerhöhungen von unter 2,1 dB(A) (nach Anlage 1 (zu § 3) der 16. BImSchV gerundet auf 3 dB(A)) unerheblich sind (vgl. zur Herleitung die richtigen Ausführungen im Anhörungsbericht, S. 21 f. sowie § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV als normative Orientierung), es sei denn, die grundrechtlichen Zumutbarkeitsgrenzen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden überschritten, und dass die Grenzwerte für Dorf- und Mischgebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV als Schwellenwerte für die Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse in der Regel heranzuziehen sind (vgl. Anhörungsbericht, S. 22 mit Verweis auf BVerwG, Urteil vom 17.03.2005 – 4 A 18/04 –, juris Rn. 19).

Die schalltechnische Untersuchung kommt unter diesen Maßgaben zu dem Ergebnis, dass die aus der Verkehrsverlagerung resultierenden Lärmzunahmen an keinem Immissionspunkt zu Überschreitungen führen, die Schutzvorkehrungen als Ergebnis der Abwägung auslösen. Sowohl nach der Betrachtung der Pegelerhöhung allein auf den jeweiligen Streckenzügen (Methode 1) als auch nach der Betrachtung der Pegelerhöhung im Zusammenspiel mit Lärmeinwirkungen aus anderen Streckenzügen (Methode 2) (vgl. zu den Methoden Anlage 16.6, S. 3) sind keine erheblichen (nicht gerundeten) Pegelerhöhungen von wenigstens 2,1 dB(A) und schon gar nicht in den Bereich

der grundrechtlichen Zumutbarkeitsgrenzen hinein zu verzeichnen (vgl. Anlage 16.6, Anhang 4 (S. 27 ff.)).

Dies trifft insbesondere auch auf jene Straßenzüge mit den vorhabenbedingt verhältnismäßig größten Verkehrszunahmen (Bernhauser und Neuhauser Straße sowie Mittlere Filderstraße und K 1269 bei Scharnhausen) zu.

Die werktäglich bis zu 5.100 hinzukommenden Kfz auf der Bernhauser Straße zwischen Neuhauser Straße und der L 1192 (vgl. Anhang zur Anlage 1A, Plan 19) wirken sich mit einer Pegelerhöhung von maximal 1,4 dB(A) am Tag und 1,3 dB(A) in der Nacht (gerundet jeweils 2,0 dB(A)) im Bereich zwischen In den Entenäckern und der L 1192 aus (vgl. Anlage 16.6, Anhang 4.1 (S. 27) und Anhang 4.2, Gebäudenrn. 7, 8, 1101 (S. 28 f.)). Für die Nacht trifft dieser Wert nur dann zu, wenn auf der Strecke zwischen In den Entenäckern und dem südlichen Ortsende (ca. 65 m) nachts (22 bis 6 Uhr) eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h angeordnet wird. Die Stadt Stuttgart sicherte dies mit ihrem Schreiben vom 09.09.2019 zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Südumgehung Plieningen in Gemäßheit mit § 38 VwVfG zu. Die hierüber hinausgehende Anregung (des Amtes für Umweltschutzes) der Stadt Stuttgart, auf dem Abschnitt nachts 30 km/h anzuordnen, sowie die Forderung der Schutzgemeinschaft Filder, auch im gesamten Verlauf der Bernhauser und der Neuhauser Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h vorzusehen, mag zum Zwecke der Lärmminderung und Bewältigung „mittelbarer verkehrlicher Auswirkungen des Vorhabens" zielführend sein. Für die fachplanungsreche Zumutbarkeit der hier allein maßgeblichen vorhabenbedingten Wirkungen genügt die von der Stadt Stuttgart zugesicherte Maßnahme. Im Einklang mit der Auffassung der Vorhabenträger und der Anhörungsbehörde (vgl. Anhörungsbericht, S. 23) erachtet die Planfeststellungsbehörde hierüber hinausgehende Schutzvorkehrungen nicht für nötig.

Der Zuwachs um werktäglich 1.300 Kfz auf der Neuhauser Straße zwischen Bernhauser und Mittlerer Filderstraße (vgl. Anhang zur Anlage 1A, Plan 19) führt nur tagsüber zu einer Pegelerhöhung von 0,7 dB(A) (gerundet 1 dB(A)) (vgl. Anlage 16.6, Anhang 4.1 (S. 27) und Anhang 4.2, Gebäudenr. 1102 (S. 33); die Gebäudenrn. 9 und 997 befinden sich außerhalb dieses Abschnittes).

Die Pegelerhöhung durch die werktägliche Verkehrszunahme um bis zu 3.100 Kfz auf der Mittleren Filderstraße zwischen Dreifelderstraße und der Anschlussstelle Plieningen (vgl. Anhang zur Anlage 1A, Plan 19) beträgt maximal 0,2 dB(A) (gerundet

1 dB(A)) am Tag und 1,3 dB(A) (gerundet 2,0 dB(A)) in der Nacht (vgl. Anlage 16.6, Anhang 4.1 (S. 27)).

Die Zunahme um werktägliche 10.000 Kfz führt an der in einem Gewerbegebiet gelegenen K 1269 (vgl. Anhang zur Anlage 1A, Plan 19) zu einer Pegelerhöhung von 1,7 dB(A) am Tag und 2,0 dB(A) in der Nacht (gerundet jeweils 2,0 dB(A)) (vgl. Anlage 16.6, Anhang 4.1 (S. 27)).

Zu 3.

Schließlich ist die Gesamtlärmbetrachtung (Anlage 16.6, Anhang 5, S. 31 ff.) nach Auffassung der Anhörungs- (vgl. Anhörungsbericht, S. 23 f.) und der Planfeststellungsbehörde methodisch nicht zu beanstanden. Bedenken wurden hierzu auch von den übrigen im Verfahren Beteiligten nicht erhoben.

Mit der Anhörungsbehörde ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass eine Gesamtlärmbetrachtung grundsätzlich nicht vom Gesetzgeber vorgesehen ist (vgl. Anhörungsbericht, S. 24). Ungeachtet dessen ist sie für die Bewertung anzustellen, ob die Vorhabenwirkungen im Einzelfall unzumutbar sind. Dies ist der Fall, wenn tags ein Gesamtlärmpegel von 70 dB(A) und nachts ein solcher von 60 dB(A) überschritten ist (vgl. Anhörungsbericht, S. 24 f. m. w. N.).

Die Gesamtlärmbetrachtung kommt für den Landverkehr zu dem Ergebnis, dass an keinem Berechnungspunkt diese Grenzen überschritten werden (vgl. Anlage 16.6, Anhang 5 (S. 31 ff.)). Diese Aussagen gelten trotz der unterbliebenen rechnerischen Einbeziehung des Fluglärms.

Abgesehen von der Problematik, dass ein aus Flug- sowie Straßen- bzw. Eisenbahnverkehrslärm gebildeter gemeinsamer Mittelungspegel nicht sinnvoll ist (vgl. hierzu Anlage 16.6, S. 7), kommt der Schallgutachter plausibel zu dem Ergebnis, dass auch die Einbeziehung des Fluglärms nirgendwo die Schwelle der grundrechtlichen Zumutbarkeit überschreitet. Dies gründet in der Überlegung, dass der dem Fluglärm am stärksten ausgesetzte Immissionsort (Bernhauser Straße 43) bei überschlägiger Betrachtung mit dem Gesamtlärm des Landverkehrs die Grenzwerte nicht überschreitet. Der Gutachter geht im Einklang mit § 2 Abs. 2 Satz 2 Nummer 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) davon aus, dass in der Bernhauser Straße 43 Fluglärmpegel von 60 dB(A) am Tage und von maximal 55 dB(A) in der Nacht herrschen. Auf der Grundlage des § 4 Abs. 2 Satz 1 FluLärmG wurden Schutzzonen durch § 2 der Verordnung der Landesregierung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Stuttgart (FluLärmStuttgV BW) festgesetzt.

Der betrachtete Immissionsort liegt in Tag-Schutzzone 2. Die prognostizierte Fluglärmbelastung beträgt in diesem Bereich im Jahr 2020 59 dB(A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht mit einer abnehmenden Tendenz für das Jahr 2030. Laut Gesamtlärmuntersuchung betragen die Summenpegel aus Straße und Schiene hier maximal 65,4 dB(A) am Tag und 57,5 dB(A) in der Nacht (vgl. Anlage 16.6, Anhang 5 (S. 32)). Der Fluglärmpegel liegt damit unter dem Gesamtlärmpegel des Landverkehrs. Ihm käme bei rein energetischer Betrachtung keine Bedeutung zu. Wegen der vorgenannten begrenzten Aussagekraft dieser Betrachtung führt der Schallgutachter zu Recht ergänzend die im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens Stuttgart festgesetzte Verpflichtung des Vorhabenträgers des Flughafens zum Einbau von Fenstern mit hohem Schalldämmmaß in den vom Fluglärm stark betroffenen Bereichen Plieningens, zu denen auch die Bernhauser Straße 43 zählt, bis zum Jahr 1999 an.

B.4.1.4 Straßen, Wege und Zufahrten

Die Stadt Ostfildern bezweifelt, dass die K 1269 mit ihren Knotenpunkten zur L 1192 sowie zur L 1204 für die Zusatzbelastung von werktäglich 10.000 Kfz im Prognoseplanfall 2030 ausreichend dimensioniert sei. Ungeachtet der Tatsache, dass diese Verkehrsverlagerung nicht allein dem Vorhaben „Südumgehung Plieningen" zuzuordnen ist, hat deren Vorhabenträger auch für diese Knotenpunkte eine Leistungsfähigkeitsanalyse vorgenommen. Die Aussagen basieren auf der Verkehrsuntersuchung, die für dieses Verfahren erstellt wurde. Für den Knoten der K 1269 mit der L 1192 wird die Qualität des Verkehrsablaufs sowohl zur Vormittags- als auch zur Nachmittagsspitzenstunde mit „gerade noch ausreichend" bewertet. Während dies zur Nachmittagsspitzenstunde für den Knoten der K 1269 mit der L 1204 ebenso bewertet wird, ist die Qualität des Verkehrsablaufs dort zur Vormittagsspitzenstunde mit „befriedigend" besser. Wie die Anhörungsbehörde (vgl. Anhörungsbericht, S. 14) hält auch die Planfeststellungsbehörde die Knoten damit für noch ausreichend dimensioniert. Die Frage nach etwaigen Kosten ist damit nicht zu entscheiden.

Die vom Landratsamt Esslingen ausgemachten Widersprüche im Umstufungskonzept der öffentlichen Straßen bestehen nicht. Im Rahmen des ergänzenden Verfahrens wird hieran keine Änderung vorgenommen, wie ein Vergleich der Anlage 1, Teil III, S. 20 in der planfestgestellten mit der Fassung des ergänzenden Verfahrens zeigt. Insbesondere betrifft die verkehrsrechtliche Sperrung des zur Kreisstraße abgestuften Teils der bestehenden L 1192 nur den Kfz-, nicht auch den Linien-, Rad- und land-

wirtschaftlichen Verkehr. Die Bedenken in Bezug auf die Beeinträchtigungen der Verkehrsverbindung zwischen Plieningen und Scharhausen/Kemnat sind unbegründet. Ebenso wenig ist die pauschale Forderung des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg e. V., sämtliche innerörtlichen Landes- und Kreisstraßen auf Gemeindestraßen zurückzustufen, Gegenstand des Verfahrens.

Die vom Vorhabenträger zugesagte Abstimmung der betrieblichen Belange im Rahmen der Ausführungsplanung nimmt die Planfeststellungsbehörde nicht auf, weil diese Belange durch das ergänzende Verfahren (abgesehen von der zugesicherten Geschwindigkeitsbeschränkung zur Nachtzeit) nicht berührt werden, ein Regelungsbedürfnis mithin nicht besteht.

B.4.1.5 Gesamtabwägung in Bezug auf das Vorhaben „Südumgehung Plieningen"

Der VGH Baden-Württemberg stellte wegen der fehlenden, allein auf das Vorhaben „Südumgehung Plieningen" bezogenen Gesamtabwägung einen erheblichen Abwägungsfehler fest (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – 5 S 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 152 ff. und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 150 ff).

Am Vorhaben „Südumgehung Plieningen" besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat – beschränkt auf dieses Vorhaben – die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Mit dem Vorhaben sind signifikante Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrsqualität der Verkehrsknoten im Plieninger Bereich verbunden. Hierdurch können Rückstauungen verringert werden. Mit der Neukonzeption des Durchgangsverkehrs wird zugleich die Ortslage von Plieningen in erheblichem Umfang verkehrlich entlastet. Mit der Verminderung von Staus und der Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus Plieningen heraus sind bedeutende Verbesserungen hinsichtlich der Immissionssituation verbunden. Während der Verkehrslärmpegel an den Plieninger Hauptstraßen (Scharnhauser, Echterdinger, Neuhauser und Filderhauptstraße) teils in einer Größenordnung von mehr als 30 dB(A) vermindert wird, sinken die staubedingten stofflichen Immissionen. Nachteilig wirken sich die Verlagerungseffekte dadurch aus, dass manche innerörtlichen Straßen zusätzlich belastet werden. Dennoch sind diese Abschnitte leistungsfähig genug; die Pegelzunahme durch den zusätzlichen Verkehr überschreitet nirgendwo die Erheblichkeitsschwelle oder gar die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle.

Diese gewichtigen Vorteile überwiegen auch die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft. Die vom Vorhabenträger der Südumgehung Plieningen vorgesehenen Maßnahmen sowie die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.07.2016 verringern das Gewicht der Eingriffe. Der Versiegelung teils mittelwertiger Böden stehen der durch Nebenbestimmungen und die Planung des Vorhabenträgers sichergestellte fachgerechte Umgang sowie Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen wie die Entsiegelung der L 1204 im Osten Plieningens gegenüber. Ebenso wirken Bauzeitenbeschränkungen und CEF-Maßnahmen der erheblichen Beeinträchtigung von faunistischen Funktionsräumen entgegen. Erhebliche Beeinträchtigungen von Pflanzen sind nicht zu besorgen, da hochwertige Strukturen kaum betroffen sind. Unvermeidbare Eingriffe werden durch LBP-Maßnahmen kompensiert.

B.4.2 Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS)"

B.4.2.1 Variantenentscheidung

B.4.2.1.1 Abkommenschutzwall

Der VGH Baden-Württemberg thematisiert unter dem Gesichtspunkt der Abwägung der Varianten für die NBS einen zumindest nicht erheblichen Abwägungsfehler in Bezug auf Vor- und Nachteile eines Walls zum Schutze der Eisenbahn vor von der BAB 8 abkommenden Fahrzeugen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – 5 S 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 129 und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 130).

Die auf die Landschaftsgestaltung, auf eine Verbesserung der Bodenfunktionen, auf Erdmassenverwertung und nicht zuletzt auf Erhöhung der Sicherheit bezogenen Belange überwinden den entgegenstehenden Belang eines erhöhten Bodenverbrauchs.

Eine Zerschneidungswirkung der Trassen von NBS und Südumgehung Plieningen lässt sich vor allem durch einen Erdwall abmildern. Dessen Verwendung ermöglicht eine landschaftsaufwertende Neugestaltung der Einschlussflächen zwischen der BAB 8 und der NBS. Diese Maßnahme ist als Gestaltungsmaßnahme G5 (Anlage 18.1, S. 222 f. der festgestellten Planunterlagen) vorgesehen und ergänzt von seiner Zielsetzung her die Gestaltungsmaßnahmen G3 und G4 (Anlage 18.1, S. 218 f. und 220 f. der festgestellten Planunterlagen). Sie sehen ebenfalls die Begrünung von Einschlussflächen zwischen den jeweiligen Trassen vor. Im Gegensatz dazu ließe ei-

ne Wand dergleichen nicht zu. Vielmehr käme der Wand, die für die Sicherstellung des nötigen Vermögens für die Rückhaltung abkommender Fahrzeuge etwa 4 m hoch sein müsste, eine eigene Zerschneidungswirkung zu, die zu jener durch die Trassen verursachten hinzuträte.

Mit der Umsetzung der Begrünung gehen zugleich Verbesserungen der Bodenfunktionen einher. Sie sind zwar geringwertig, doch nicht mit einem Funktionsverlust wie bei einer Versiegelung gleichzusetzen. Die in den vorgenannten Gestaltungsmaßnahmen vorgesehene Begrünung mit Einzelbäumen, Gehölzen und Landschaftsrasen führt zu einer Durchwurzelung. Sie könnte mit der Wandlösung nicht erreicht werden.

Die Walllösung ermöglich ferner eine ortsnahe Erdmassenverwertung. Hierdurch lassen sich Verkehrs- und Immissionsbeeinträchtigungen durch Lkw-Fahrten, die die anfallenden Erdmassen zu Steinbrüchen oder anderen für die Verwertung geeigneten Orten transportieren, vermeiden.

Nicht zuletzt sprechen Sicherheitsbelange für die Vorzugswürdigkeit der Walllösung. Die Kollisionsfolgen eines Kraftfahrzeuges mit einer Wand sind gegenüber denen mit einem Wall gravierender. Dies ergibt sich aus der gegenüber Beton größeren Nachgiebigkeit von Erdwällen. Ferner ist das Risiko, dass verlorengehende Ladung nach dem Anprall auf die Fahrbahn zurückgeschleudert wird, bei einer Wand höher. Gerade der gegenüber dem Erdwall fehlende Abrolldamm führt dazu, dass die Gegenstände mit der aus der hohen Fahrtgeschwindigkeit resultierenden Wucht an die Wand prallen und von ihr weggeschleudert werden. Demgegenüber gerät die Ladung bei einem Erdwall von der Fahrbahn auf den ansteigenden Abrolldamm des Walls. Hierdurch verliert sie kinetische Energie und bleibt höchstwahrscheinlich ohne Rückprall und vor Erreichen der Kuppe liegen.

B.4.2.1.2 Bauen im Anhydrit

Der VGH Baden-Württemberg thematisiert unter dem Gesichtspunkt der Abwägung der Vor- und Nachteile der Antragsvariante für die NBS einen nicht erheblichen Abwägungsfehler in Bezug auf das Bauen im Anhydrit (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – 5 S 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 135 f. und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 137).

Abgesehen von der Berücksichtigung geologischer Erkundungen für die Konzeption weiterer Planungsschritte (vgl. hierzu bereits den Planfeststellungsbeschluss vom

14.07.2016, S. 232 f.) stehen für das Bauen im Anhydrit technische Lösungen zur Verfügung, die nach den festgestellten Unterlagen zur Anwendung kommen. Insofern bedurfte es im Rahmen der Planfeststellung keiner weiteren Regelungen. Als bauliche Maßnahmen sind insbesondere vorgesehen trockenes Arbeiten, schneller Sohlschluss, steife Spritzbetonschale, Vermeidung von Ankern, vorauseilende Injektionen, Abdichtung der wasserführenden Auslaugungsfront, nachlaufende Injektionen, Abdichtung des Anhydrit führenden Gebirges, Bau von Abdichtungsbauwerken zur Vermeidung einer Grundwasserströmung entlang des Tunnels sowie Überwachung und Überprüfung beim Bau. Die Eignung dieser Maßnahmen hat sich in Anbetracht der fast abgeschlossenen Vortriebsarbeiten bei den Vorhaben „Stuttgart 21" und „NBS Wendlingen-Ulm" gezeigt. Die mit dem Durchqueren Anhydrit führender Gesteinsformationen verbundenen Risiken waren stets beherrschbar. Damit sind sowohl die Antragsvariante im konkreten Planfeststellungsabschnitt als auch die bereits planfestgestellten Abschnitte 1.2, 1.5 und 1.6a machbar. Die Beurteilung der Vorzugswürdigkeit der Antragsvariante ändert sich nicht.

B.4.2.2 Gesamtabwägung in Bezug auf das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS)"

Bezogen auf das Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS)" liegt mit der fehlenden, hierauf beschränkten Gesamtabwägung ein unerheblicher Abwägungsfehler vor (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – 5 S 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 148 f. und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 147 f).

Auch am Vorhaben „Stuttgart 21, PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS)" besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat – beschränkt auf dieses Vorhaben – die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Das Vorhaben zielt auf die Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen Schieneninfrastruktur, die Einbindung der NBS und des Bahnknotens Stuttgart in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und die Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit des Korridors Stuttgart-Ulm durch Trennung von schnellem und langsamem Verkehr ab. Dies entspricht den übergeordneten verkehrspolitischen Zielen, Mobilität und Wirtschaftswachstum umweltgerecht zu sichern und den Schienenverkehr als wettbewerbsfähige und attraktive Alternative zu anderen Verkehrsträgern auszubauen.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Interessen können zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auf ein unabdingbares Maß begrenzt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen aus Gründen des übergeordneten öffentlichen Interesses hingenommen werden.

Der Boden- und Flächenverbrauch wird auf das Nötigste reduziert. Hierzu trägt auch die flächenschonende Bündelung der NBS an die BAB 8 bei. Landwirtschaftlich genutzte Böden sind in erheblichem Umfang betroffen. Den Interessen der betroffenen Landwirte konnte durch Abstimmung mit ihnen oder den sie vertretenden Interessenverbänden bei der Konzeption der landschaftspflegerischen Maßnahmen Rechnung getragen werden. Gleichwohl verbleiben diesbezüglich und vor allem für das grundrechtlich geschützte Eigentum teils erhebliche Beeinträchtigungen. Sie sind dem insoweit höherrangigen öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens geschuldet.

B.5 Gesamtabwägung in Bezug auf beide Vorhaben

Die Abwägung der von beiden Vorhaben zusammengenommen ausgehenden Wirkungen ergibt ein Überwiegen ihrer Vorteile. Sie stellen sich insbesondere in Hinblick auf die Umweltauswirkungen ein. Auch wenn jedes Vorhaben für sich genommen bereits umweltverträglich ist, so führt die zeitlich zusammenfallende Realisierung beider Vorhaben vor allem in den räumlichen Überschneidungsbereichen beider Vorhaben (gemeinsames monolithisch ausgebildetes Trogbauwerk im Bereich der Anschlussstelle Plieningen) zu weiteren Vorteilen. So können herzurichtende Baustelleneinrichtungsflächen für beide Vorhaben verwendet und das Grundwasser für die Errichtung von baulichen Anlagen beider Vorhaben einmalig abgesenkt werden. Ferner wird durch die beide Vorhaben umfassende Konzeption der landschaftspflegerischen und artenschutzbezogenen Maßnahmen deren zusammenhängende und sinnvolle Umsetzung gewährleistet, was der Effektivität der Maßnahmen zugutekommt (so auch VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – 5 S 1981/16 –, Urteilsumdruck S. 30 und – 5 S 2138/16 –, Urteilsumdruck S. 31). Nicht zuletzt können mittels gemeinsamer Bautaktung Beeinträchtigungen von Menschen und der Umwelt im Übrigen durch Immissionen (Lärm, Stäube, Abgase) verringert werden.

B.6 Sofortige Vollziehung

Mit Antrag vom 17. und 23.09.2019 beantragten die Vorhabenträger die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.07.2016 in der Gestalt dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses.

Begründet wird der Antrag insbesondere damit, dass weitere Verzögerungen in Anbetracht des bereits verschobenen Inbetriebnahmetermins auf das Jahr 2025 nicht hinnehmbar seien. Um einen störungsfreien Baubeginn zu gewährleisten, müssten bereits begonnene erforderliche Bauvorbereitungsmaßnahmen fortgeführt werden. Dem stünden keine höhergewichtigen Interessen Dritter entgegen.

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.07.2016 in der Gestalt dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses war gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO anzuordnen.

Der Antrag ist statthaft, da dieser Änderungsplanfeststellungsbeschluss nicht gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO in Verbindung mit § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG von Gesetzes wegen sofort vollziehbar ist. Der Planfeststellungsabschnitt 1.3a ist vom vordringlichen Bedarf der Anlage zu § 1 BSWAG nicht umfasst (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 11.11.2013 – 5 S 1036/13 –, juris). Der Antrag ist auch während der Anhängigkeit des Hauptsacheverfahrens zulässig. Der VGH Baden-Württemberg hält ein ergänzendes Verfahren für die von ihm im Planfeststellungsbeschluss vom 14.07.2016 festgestellten Fehler für ausreichend. Dieser Änderungsplanfeststellungsbeschluss ist das Ergebnis dieses ergänzenden Verfahrens. Mit der Fehlerheilung lebt das Bedürfnis an einem Sofortvollzug der Entscheidung wieder auf.

Das Interesse der Vorhabenträger, aber auch das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.07.2016 in der Gestalt dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses überwiegen das Interesse der Betroffenen, dass der Planfeststellungsbeschlusses vom 14.07.2016 in der Gestalt dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses erst nach Eintritt der Bestandskraft vollzogen wird. Maßstabsbildende Determinanten für die Abwägung sind neben den betroffenen privaten und öffentlichen Interessen und Rechte auch Natur, Schwere und Dringlichkeit des Interesses an der Vollziehung beziehungsweise an der aufschiebenden Wirkung sowie die Möglichkeit einer etwaigen Rückgängigmachung der getroffenen Regelung und ihrer Folgen.

Die unverzügliche Umsetzung des Eisenbahnvorhabens liegt im öffentlichen Interesse. Es dient als Lückenschluss für die bestandskräftig festgestellten Abschnitte 1.2 und 1.4. Weitere Verzögerungen sind zu unterbinden, weil das Vorhaben der Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrsangebotes und zugleich der Erhöhung der städtebaulichen Handlungsoptionen der Stadt Stuttgart dient. Andernfalls könnte die Anbindung des Zugverkehrs an die NBS nur mit erheblichen betrieblichen Einschränkungen erfolgen, was der gesetzlichen Wertung, diese Strecke als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des vordringlichen Bedarfs nach Abschnitt 1, laufende Nummer 20 der Anlage zu § 1 BSWAG auszuweisen, widerspräche. Erschwernisse für den Eisenbahnverkehr und für die Fahrgäste im Stuttgarter Hauptbahnhof bleiben bei weiteren Verzögerungen ebenso wie Beeinträchtigungen Dritter durch baubedingte Immissionen wie Lärm, Staub und Erschütterungen länger bestehen. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass es zum integralen Bestandteil der Planrechtfertigung des Projektes Stuttgart 21 gehört, dass der Landesflughafen sachgerecht mit der NBS verknüpft wird. Auch insoweit besteht ein dringendes zeitliches Interesse, den Flughafentunnel und die Station NBS herzustellen, damit diese Anlage bei Inbetriebnahme der NBS verfügbar ist und ihre Verknüpfungsfunktion erfüllen kann.

Neben diesen vorgenannten Gründen kommt – die Dringlichkeit der Umsetzung verstärkend – hinzu, dass bereits begonnene Baumaßnahmen auf Grund der wiederhergestellten aufschiebenden Wirkung der Klagen eingestellt werden mussten. Um diese Arbeiten wieder aufnehmen zu können, müssen umgehend Maßnahmen ergriffen werden. Hierzu zählen die schnellstmögliche Verlegung einer 110 kV-Leitung aus dem Baufeld heraus, die Herstellung von Baufreiheit durch Rodung und Rückschnitte auf Flächen im Bereich der Verschwenkung der BAB 8 bis Ende Februar 2020, die Umsiedlung von Amphibien zwischen Januar und April 2020 sowie der Bau des Betriebsgebäudes des Tunnels B 312, um den Betrieb auf dieser Straße während der Bauzeit zu gewährleisten.

Die unverzügliche Umsetzung des Straßenvorhabens liegt ebenso im öffentlichen Interesse. Die unter B.5 ausgemachten Synergien könnten nicht genutzt werden, wenn nicht auch das Straßenvorhaben in demselben Zeitraum wie das Eisenbahnvorhaben errichtet werden könnte. Beide Vorhaben sind zumindest in Teilen hinsichtlich der Realisierung voneinander abhängig. Aber auch die mit dem Straßenvorhaben verbundenen erheblichen Vorteile machen dessen Umsetzung unaufschiebbar. So können in weiten Teilen Plieningens erhebliche Lärmminderungen erzielt werden. Gebiete, in denen derzeit Pegel oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle herr-

schen, können im Zuge der Inbetriebnahme der Südumgehung Plieningen lärmsaniert werden. Der Rückgang des innerörtlichen Verkehrs führt an den Knotenpunkten zu Erhöhungen der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs. Hierdurch wird die Sicherheit des Straßenverkehrs, insbesondere an den Unfallhäufungsstellen der Ortsdurchfahrten, erhöht.

Die mit diesem Änderungsplanfeststellungsbeschluss für sofort vollziehbar angeordneten Maßnahmen haben demgegenüber keine erheblichen Auswirkungen auf Rechte Betroffener. So ist der Planfeststellungsbeschluss vom 14.07.2016 mit Ausnahme der Kläger, die diese Entscheidung anfochten, allen Betroffenen gegenüber bereits bestandskräftig. Der streitgegenständliche Änderungsplanfeststellungsbeschluss enthält keine baulichen Änderungen, die erheblich in Rechte Dritter eingreifen.

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Änderungsplanfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstraße 11
68165 Mannheim

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Änderungsplanfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Änderungsplanfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung, sie entfällt aufgrund der besonderen Anordnung der sofortigen Vollziehung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Änderungsplanfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung über die Anordnung der sofortigen Vollziehung beim

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg
Schubertstraße 11
68165 Mannheim

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Änderungsplanfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Stuttgart, den 11.10.2019

Az. 591pä/014-2019#004

VMS-Nr. 3421383

Im Auftrag

[redacted]