



Regierungspräsidium Stuttgart

ANHÖRUNGSBERICHT

**zum
Ergänzenden Verfahren
für die L 1192 / L 1204 Südumgehung Plieningen**

Filderbereich mit Flughafenbindung
Teilabschnitt 1.3a

18.09.2019

Az.: 24-3824.1/DB-PFA1.3a

Inhaltsverzeichnis

I. Beschreibung des Straßenbauvorhabens	3
II. Verfahrensrechtliche Voraussetzungen.....	3
1. Anhörungsunterlagen	3
2. Anhörungsverfahren	4
2.1 Verfahrensverlauf	4
2.2 Verfahrensfragen	5
3. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	7
4. Private Einwendungen.....	9
III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	9
1. Planrechtfertigung / Verkehrliche Auswirkungen	9
2. Dimensionierung und Alternativen	15
3. Lärmimmissionen.....	18
3.1 Südumgehung Plieningen - Anwendungsbereich 16. BImSchV.....	19
3.2 „(Lärm-)Fernwirkungen“	20
3.3 Gesamtlärm.....	23
4. Sonstige Umweltbelange und Eingriffe	25
5. Zusammenfassung	28

I. Beschreibung des Straßenbauvorhabens

Bei der geplanten Südumgehung Plieningen handelt es sich um eine ca. 1,2 km lange, zweistreifige/einbahnige Landesstraße. Das Vorhaben beginnt unmittelbar östlich der Einmündung der von Echterdingen kommenden L 1192 in die L 1205 (Bernhauser Straße).

Das Abschnittsende befindet sich am Übergang zu der im Zuge der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm (NBS) zu verlegenden L 1204 zwischen Plieningen und Neuhausen auf den Fildern. Die Planung stellt den Lückenschluss dar zwischen dem bereits fertig gestellten rund 2 km langen Bauabschnitt der L 1192 von der Überführung über die Autobahn bis zur L 1205 im Westen und der L 1204 südlich von Ostfildern-Scharnhausen im Osten. Der Lückenschluss der Südumgehung Plieningen wird dabei parallel zur NBS und der BAB A 8 weitergeführt. Der bisher innerörtliche Bereich der L 1204 wird zur Gemeindestraße abgestuft. Im Außerortsbereich soll die bisherige L 1204 im nördlichen Abschnitt zum Wirtschaftsweg und im südlichen Bereich bis zur Südumgehung vollständig zurückgebaut werden. Darüber hinaus soll auf dem südlichen Abschnitt der Bernhauser Straße eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h angeordnet und die Scharnhauser Straße zwischen dem Ortsausgang Plieningen und der K 1217 für den Kfz-Verkehr – mit Ausnahme des Linienbus- und des landwirtschaftlichen Verkehrs - gesperrt werden.

II. Verfahrensrechtliche Voraussetzungen

1. Anhörungsunterlagen

Das Regierungspräsidium nimmt mit diesem Anhörungsbericht Stellung zu dem durchgeführten Anhörungsverfahren. Die Stellungnahme bezieht sich auf die von der Landesstraßenbauverwaltung und der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH zur (ergänzenden) Planfeststellung eingereichten Unterlagen, die im Folgenden aufgeführt sind:

- Erläuterungsbericht zum ergänzenden Verfahren v. 29.05.2019 (Anlage 0)
- Deckblatt und Gesamtinhaltsverzeichnis
- Erläuterungsbericht Teil III / Beschreibung des Planfeststellungsabschnittes v. 29.05.2019 (Anlage 1A)
- Verkehrsuntersuchung L 1192n/L 1204n Südumfahrung Plieningen v. März 2019 (Anhang zur Anlage 1A)

- Schalltechnische Untersuchung / Straßenbaumaßnahmen v. 29.05.2019 (Anlage 16.3 A)
- Schaltechnische Untersuchung / Gesamtlärbetrachtung und Fernwirkung v. 29.05.2019 (Anlage 16.6)
- Planunterlagen Blatt 1- 8 v. Mai 2019 (Anlage 16.6.1)

2. Anhörungsverfahren

2.1 Verfahrensverlauf

Der Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1.3a (Neubaustrecke mit Station NBS einschließlich L 1192 / L 1204, Südumgehung Plieningen) wurde vom Eisenbahn-Bundesamt am 14. Juli 2016 erlassen. Der von Klägerseite angerufene Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat mit Urteilen vom 04.12.2018 (Az. 5 S 1981/16; 5 S 2138/16) entschieden, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig und nicht vollziehbar ist. Begründet wurde dies im Wesentlichen damit, dass die Abwägung für die Südumgehung Plieningen rechtsfehlerhaft gewesen sei.

Die Landesstraßenbauverwaltung hat in der Folge die Planfeststellungsunterlagen für die Südumgehung Plieningen überarbeitet (insb. Erläuterungsbericht, Verkehrsuntersuchung, Lärmuntersuchung), wobei die technische Planung der Straße unverändert blieb.

Bei der Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung (Anhang zur Anlage 1A, Teil III v. März 2019) wurden insb. die derzeitigen Verkehrsverhältnisse sowie die vorhabenskausalen Verkehrsverlagerungen im Plieningen (Orts-)Bereich näher untersucht. Hierauf aufbauend wurde auch die schalltechnische Untersuchung (Anlage 16.6 v. 29.05.2019) erstellt und um eine vertiefte Fernwirkungsbetrachtung sowie zusätzliche Immissionspunkte bei der Gesamtlärmbeurteilung ergänzt. Die überarbeiteten Untersuchungen wurden zudem auf das Prognosejahr 2030 fortgeschrieben (s.u.).

Die Landesstraßenbauverwaltung und die DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH haben am 04.06.2019 beim Eisenbahn-Bundesamt als zuständiger Planfeststellungsbehörde die Durchführung eines ergänzenden Verfahrens für die L 1192 / L 1204 Südumgehung Plieningen gemäß § 18 d AEG, § 75 Abs.1a LVwVfG beantragt.

Das Regierungspräsidium Stuttgart leitete als zuständige Anhörungsbehörde auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes am 04.07.2019 das Anhörungsverfahren ein.

Die (überarbeiteten bzw. ergänzenden) Planunterlagen haben in der Zeit vom 15.07.2019 bis einschließlich 14.08.2019 in der Landeshauptstadt Stuttgart sowie der Stadt Ostfildern öffentlich ausgelegen. Ort und Zeit der Auslegung wurden in den nachfolgend genannten Bekanntmachungsorganen in korrekter Weise ortsüblich bekannt gemacht:

Gemeinde:	Ausgabedatum	Bekanntmachungsorgan
Stuttgart	11.07.2019	Amtsblatt
Ostfildern	11.07.2019	Mitteilungsblatt

Die Einwendungsfrist endete am 28.08.2019. Unabhängig davon wurden die Planunterlagen sowie die ortsüblichen Bekanntmachung zusätzlich im Internet auf der Homepage des Regierungspräsidiums zur Information eingestellt.

2.2 Verfahrensfragen

2.2.1

Zu dem Hinweis des LRAs Esslingen, dass neben der Stadt Ostfildern auch die Kommune Filderstadt am Ergänzungsverfahren zu beteiligen sei, ist anzumerken, dass die Belange der Stadt Filderstadt durch den Gegenstand des Ergänzungsverfahrens nicht im Rechtsinne betroffen sind und mithin auch keine Pflicht zur Beteiligung der Stadt Filderstadt bestand.

2.2.2

Der mit Stellungnahme vom 27.08.2019 vorgetragene Einwand des LNVs, die Planunterlagen seien von mangelnder Transparenz gekennzeichnet und der Erläuterungsbericht müsse überarbeitet und die geänderten Planunterlagen hiernach nochmals ausgelegt werden, ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht begründet. Sowohl der Antrag, das Verzeichnis der Unterlagen als auch der Erläuterungsbericht sowie die übrigen Planunterlagen sind klar und stringent strukturiert, nachvollziehbar erläutert und enthalten die für die (ergänzende) Projektbeurteilung erforderlichen Informationen. Dies ist maßgebend und wird

nicht zuletzt auch durch die im Anhörungsverfahren abgegebenen substantiierten Stellungnahmen bekräftigt.

2.2.3

Der vom NABU in seiner Stellungnahme vom 24.08.2019 gestellte Antrag auf Aussetzung des Ergänzungsverfahrens wegen angeblich mangelnder Entscheidungsreife ist zurückzuweisen. Eine (Rechts-)Pflicht, den Abschluss des „Hauptverfahrens“ abzuwarten, besteht entgegen dem Vorbringen des NABUs nicht und lässt sich im Übrigen auch nicht den o.g. VGH-Urteilen v. 04.12.2018 entnehmen. Im Gegenteil. Es trifft zwar zu, dass der VGH Baden-Württemberg den Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1.3a im Hinblick auf die Abwägungsentscheidung des Eisenbahn-Bundesamts zur „Südümgehung Plieningen“ für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt hat. Zugleich hat er aber auch festgestellt, dass der besagte Mangel in einem ergänzenden Verfahren geheilt werden kann. Die „Heilbarkeit“ des Abwägungsfehlers vermittelt den Vorhabenträgern einen Anspruch auf Durchführung dieses ergänzenden Verfahrens.

2.2.4

Zurückzuweisen sind auch die Forderungen bzw. Anträge auf Durchführung von (ergänzenden) Untersuchungen bzw. Ermittlungen, soweit diese über das vorliegende Datenmaterial hinausreichen. Die Anhörungsbehörde ist der Auffassung, dass der Sachverhalt soweit aufgeklärt ist, dass die Auswirkungen des Vorhabens in der für die (ergänzende) Projektbeurteilung erforderlichen Breite und Tiefe beurteilt werden können und über die entscheidungsrelevanten Fragen auf ausreichender und fundierter Grundlage entschieden werden kann.

Das oben Gesagte gilt auch mit Blick auf die vom LRA Esslingen – Gesundheitsamt – in seiner Stellungnahme vom 27.08.2019 geforderten Angaben hinsichtlich der EU-Umgebungslärmrichtlinie und deren Anhang V und VI.

Richtig ist, dass die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ am 18.07.2002 in Kraft trat und ihren Niederschlag in den §§ 47a–f BImSchG gefunden hat. Diese Vorschriften befassen sich mit der sog. „Lärminderungsplanung“ und beinhalten - neben Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen – Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne.

Da es vorliegend indes nicht um eine Lärminderungsplanung bzw. die Erstellung von Lärmaktionsplänen i.S.d. §§ 47 a – f BImSchG geht, sondern die Zulassung eines bestimmten Projekts auf dem Prüfstand steht, hat die Lärmbeurteilung vorliegend anhand der einschlägigen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und nach Maßgabe der von der höchstrichterlichen Rspr. zur sog. Fernwirkung und Gesamtlärbetrachtung entwickelten Kriterien zu erfolgen. Unten unter Ziffer III.3 ist ausführlich dargelegt, dass die von der Vorhabenträgerin vorgenommenen (ergänzenden) Lärmuntersuchungen diesen Anforderungen genügen und eine hinreichend konkrete Beurteilung der vorhabenskausalen Lärmbelastungen ermöglichen. So hat sich gezeigt, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich eingehalten werden, die „Erheblichkeitsschwelle“ der Fernwirkung unterschritten ist und auch keine vorhabensbedingte Überschreitung der Grundrechtsschwellen im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung zu besorgen ist. Ferner hat sich gezeigt, dass das Vorhaben gerade in hoch belasteten (Wohn-)Bereichen spürbare Pegelabsenkungen und damit einhergehende Entlastungen gegenüber dem Planungsnullfall ermöglicht. Die Einzelheiten hierzu einschließlich der Lärmpegelangaben sowie der Anzahl und Lage der betroffenen bzw. entlasteten Gebäude sind in den Planunterlagen dargestellt (s. S. 8 ff. der Anlage 0 sowie Anlagen 16.3 A und 16.6). Die für eine konkrete Projekt- bzw. Lärmbeurteilung erforderlichen Daten liegen hiernach vor und stehen selbstverständlich auch dem Gesundheitsamt des LRAs Esslingen zur Verfügung. Zusätzliche (Lärm-)Angaben sind im Rahmen dieses Ergänzungsverfahrens nicht vonnöten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer III.3 verwiesen.

3. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Anhörungsbehörde hat den betroffenen Kommunen, Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange, Umwelt- bzw. Naturschutzvereinigungen und sonstigen Planungsträgern im Zuge der Planauslage mit Schreiben vom 10.07.2019 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Im Einzelnen wurden folgende Stellen beteiligt:

Kommunen

- Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Wohnen
- Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz
- Landeshauptstadt Stuttgart, Tiefbauamt

- Landeshauptstadt Stuttgart, AföO / Straßenverkehrsbehörde
- Bürgermeisteramt Ostfildern

Regionale Planungsträger

- Verband Region Stuttgart

Weitere Behörden und Fachbereiche

- Ministerium für Umwelt und Verkehr
- Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 5, Umwelt
- Landratsamt Esslingen
- Polizeipräsidium Stuttgart
- Polizeipräsidium Reutlingen
- Bundespolizeidirektion Stuttgart

Vereinigungen

- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg
- Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V.
- BUND Regionalverband Stuttgart
- Naturschutzbund Deutschland, LV Baden-Württemberg e.V.
- Naturschutzbund Stuttgart
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Baden-Württemberg e.V.
- Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.
- Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.
- Schwarzwaldverein e.V., Hauptgeschäftsstelle
- Schwäbischer Albverein e.V.
- NaturFreunde Württemberg e.V.
- Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz
- Schutzgemeinschaft Filder e.V.

Sonstige

- Industrie- und Handelskammer Stuttgart
- Handwerkskammer Stuttgart

4. Private Einwendungen

Im Verfahren wurden keine Privateinwendungen erhoben.

III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Planrechtfertigung / Verkehrliche Auswirkungen

In seinen oben genannten Urteilen hat der VGH Baden Württemberg dargelegt, dass die Planrechtfertigung gegeben ist und dies insbesondere damit begründet, dass mit der Verlegung der L 1204 aus dem angebauten Bereich von Plieningen heraus und der Schaffung einer unmittelbaren Verbindung zu den Landesstraßen L 1016 und L 1205 die Verkehrsverbindung (durch Beseitigung einer Kreuzung) verbessert und die Gefahrenlage entschärft wird (vgl. Urteile vom 04.12.2018, a.a.O., Rn. 177 ff.). Zugleich hat der VGH allerdings auch klargestellt, dass die der Planfeststellung vom 14.07.2016 zugrundeliegenden Untersuchungen und Gutachten nicht in der Weise beschaffen sind, dass hieraus konkrete verkehrliche Entlastungsmomente in Plieningen abgeleitet werden können. Hierzu bedürfe es nachvollziehbarer und konkreter Verkehrszahlen/-erhebungen, die sowohl den derzeitigen Zustand abbilden als auch die vorhabenskausalen Verkehrsverlagerungen beschreiben. Wie bereits oben dargelegt, hat die Straßenbauverwaltung ihre Unterlagen ergänzt und sowohl den Erläuterungsbericht wie auch die Verkehrs- und die Schalluntersuchung entsprechend überarbeitet.

Nach ständiger Rechtsprechung ist die Planrechtfertigung gegeben, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 9.11.2017, Az. 3 A 4.15, Rn. 34; BVerwG, Urteil vom 9.11.2006, Az. 4 A 2001/06, Rn. 34, NVwZ 2007, 445, 447; BVerwG, Urteil vom 26.04.2007, Az. 4 C 12/05, NVwZ 2007, 1074 ff.; OVG Münster, Urteil vom 4.9.2017, Az. 11 D 14/14.AK, Rn. 74; VGH Mannheim, Beschluss vom 14.02.2017, Az. 5 S 2122/16, Rn. 46). Die partielle verkehrliche Entlastung eines mit Durchgangsverkehr belasteten Innenbereichs und die damit verbundene Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität

können dabei einen rechtfertigenden Grund für die Straßenplanung darstellen (vgl. BVerwG Beschluss vom 15.03.2013, Az. 9 B 30.12, Rn. 7).

Die überarbeitete Verkehrsuntersuchung vom März 2019 (Verkehrsuntersuchung L 1192n/L 1204n Südumfahrung Plieningen, Anhang zur Anlage 1A) hat ergeben, dass die Realisierung des Vorhabens nachhaltige Entlastungen im Plieninger Ortskern zeitigt und daher auch unter diesem Aspekt und an den straßenverkehrlichen Zielsetzungen gemessen planerisch gerechtfertigt ist.

Es hat sich gezeigt, dass der innerörtliche Bereich von Plienigen verkehrlich überlastet ist. Die sich in Zukunft noch verschärfende Überlastung bei Nichtrealisierung der Maßnahme verdeutlicht sich insbesondere am Verkehrsknoten Neuhauser Straße / Mittlere Filderstraße L 1016 (Nr. 3) und nachgelagert auch am Knoten L 1205 / L 1016 (Nr. 2). Im Prognosefall 2030 ergeben sich an den Knotenpunkten Nr. 3 und Nr. 2 nach Darlegung der Gutachter erhebliche Rückstaulängen sowohl in der vor- wie auch nachmittäglichen Spitzenstunde. So sind speziell am Nachmittag teils Rückstaulängen von über 2 km zu erwarten (vgl. Anhang zur Anlage 1A, Plan 16). Die überlasteten Knoten werden gutachterlich als nicht leistungsfähig bezeichnet und der schlechtesten Qualitätsstufe F zugeordnet.

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin für die Anhörungsbehörde nachvollziehbar vorgebracht, dass die weitere, derzeit im Ortskern vorhandene Verkehrsinfrastruktur für den heutigen und zukünftig zu erwartenden Durchfahrtsverkehr nicht geeignet ist. In Anbetracht der hohen Verkehrsbelastung bestehen bereits heute Unfallhäufungsstellen auf den Ortsdurchfahrtsstrecken. Zudem führt der hohe Kfz- und insbesondere Schwerverkehr zu einer starken Lärmbelastung in Plieningen. So ist den Lärmkarten der Stadt Stuttgart für den Straßenverkehr aus dem Jahr 2017 zu entnehmen, dass die Lärmwerte an der Ortsdurchfahrt Plieningen bei 57 Wohngebäuden an der Filderhauptstraße, Turnierstraße, westliche Scharnhäuser Straße, östliche Scharnhäuser Straße und äußere Neuhauser Straße mit Lärmwerten von über 60 dB(A) nachts über dem gesundheitsgefährdenden Schwellenwert liegen. Wie aus der als Anlage 16.6 vorgelegten schalltechnischen Untersuchung - Gesamtlärbetrachtung und Fernwirkung - hervorgeht, ist bei Nichtumsetzung des Vorhabens und bei Zugrundelegung der für den Prognosefall 2030 prognostizierten Verkehrssteigerungen von einer weiteren Verschärfung der Lärmproblematik innerhalb Plienings auszugehen (s.u. Ziffer III.3).

Die Verkehrsuntersuchung vom März 2019 rechtfertigt nach Auffassung der Anhörungsbehörde die Annahme, dass die Realisierung der Südumgehung Plieningen und die gleichzeitige Sperrung der L 1192 zwischen Plieningen und Scharnhausen spürbare Veränderungen der Verkehrsbelastung begründen, die in weiten Teilen deutliche verkehrliche Entlastungen im innerörtlichen Bereich von Plieningen ermöglichen. Wie der Untersuchung nachvollziehbar zu entnehmen ist, wird der bisherige Durchgangsverkehr und insbesondere der Schwerverkehr auf der Südumgehung gebündelt und der Ortskern entsprechend entlastet. An den östlichen Ortseingängen von Plieningen wird der Kfz-Durchgangsverkehr um prognostizierte 10 % abnehmen, beim lärmintensiven Schwerverkehr ist sogar eine Abnahme von 43 % gegenüber dem Nullfall 2030 zu erwarten. Die positiven Umfahrungseffekte wirken sich bei den östlichen Ortseinfahrten zwar stärker aus als bei den westlich gelegenen. Jedoch ist auch im westlichen Bereich eine Reduktion des nach Plieningen einfahrenden Durchgangsverkehrs in Höhe von 8 % bzw. 24 % beim Schwerverkehr prognostisch anzunehmen. Die Differenzbelastungskarte Planfall 2030 / Nullfall 2030 weist für den Schwerverkehr auf fast allen innerorts gelegenen Straßen eine Belastungsabnahme nach (vgl. Anhang zur Anlage 1A, Plan 21). Marginale Verkehrszuwächse sind beim innerörtlichen Schwerverkehr nur auf der östlichen und nördlichen Mittleren Filderstraße sowie in einem gewerblich geprägten Gebiet auf der Straße In den Entenäckern zu erwarten. Betrachtet man die verkehrliche Gesamtdifferenzbelastung für den Planfall 2030 / Nullfall 2030 zeigen sich für den Innerortsbereich von Plieningen ebenfalls starke Entlastungswirkungen. So verbessern sich die Verkehrsknoten Nr. 2 und Nr. 3 auf eine befriedigende Qualitätsstufe in der vormittäglichen Spitzenstunde. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wird eine ausreichende Verkehrsqualität bei beiden Knoten erreicht.

Neben dieser überwiegenden und breitgefächerten Entlastungswirkung treten allerdings auf einzelnen (innerörtlichen) Straßen auch Verkehrszuwächse auf. Diese Belastungsmomente sind den Verlagerungen des Quell- und Zielverkehrs geschuldet und maßgeblich auf der Mittleren Filderstraße L 1016, der Bernhauser Straße L 1205 und der inneren Neuhauser Straße L 1204 zu verorten. Die auf diesen Straßen zu erwartende Verkehrszunahme hält sich mengenmäßig jedoch in Grenzen und liegt gesamt betrachtet deutlich unter der verkehrlichen Entlastungsmenge, die mit Realisierung der Südumgehung erzielt werden kann. Zudem beziehen sich die vereinzelt Verkehrssteigerungen, mit Ausnahme der teilweisen Erhöhungen auf der Mittleren Filderstraße und In den Entenäckern, qualitativ nicht auf den emissionsträchtigen Schwerverkehr. Durch die Sperrung der Scharnhäuser Straße und die Bündelungswirkung der Südumgehung wird darüber hinaus zusätzlicher

Verkehr auf die K 1269 bei Scharnhausen gelenkt. Dieser Mehrverkehr führt allerdings zu keiner nachhaltigen Belastung schützenswerter Wohnbebauung, da sich der besagte Streckenabschnitt außerorts bzw. am Rande eines Gewerbegebiets befindet.

Der NABU Baden-Württemberg kritisiert in seiner Stellungnahme vom 24.08.2019 u.a. die vorliegende Verkehrsuntersuchung vom März 2019. Die Verkehrsuntersuchung gehe von falschen bzw. überholten Annahmen aus. So sei die Sperrung der Scharnhauser Straße vom Gemeinderat bis dato nicht beschlossen. Auch das Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Stuttgart (VEK), welches ein generelles LKW-Durchfahrtsverbot auf Stuttgarter Gemarkung und eine Reduzierung des Gesamtverkehrs um 20% sowie eine Änderung des Modal Splits vorsehe, sei insbesondere im Prognosenufall gänzlich unberücksichtigt geblieben. Beobachtungen des NABU zur morgendlichen Spitzenstunde am Verkehrsknoten Neuhauser Straße / Mittlere Filderstraße L 1016 (Nr. 3) hätten zudem ergeben, dass sich kaum mehr als 20 Kraftfahrzeuge, allerdings mit steigendem Schwerverkehrsanteil, auf der Neuhauser Straße über 200m rückstauen würden. Nicht nur der zukünftige Wegfall des Schwerverkehrs, sondern auch die zu erkennende verkehrliche Stagnation sei im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt. In der Prognose müssten zudem verkehrspolitische Realitäten wie bsw. der Umstieg auf die E-Mobilität, die Abkehr vom Auto als Individualverkehrsmittel sowie die Förderung des Umweltverbands etc. abgebildet werden.

Die Anhörungsbehörde vermag der vorgebrachten Kritik nicht zu folgen.

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass der Ausschuss für Umwelt und Technik der LHS am 07.12.1993 ein Verkehrskonzept beschlossen hat, wonach die Scharnhauser Straße zwischen der K 1217 und dem Schachtelhalmweg am Ortsrand von Plieningen für den Kfz-Verkehr gesperrt wird. Von der Sperrung ausgenommen sind lediglich der landwirtschaftliche Verkehr sowie der Linienbusverkehr. Die besagte Straßensperrung ist ein zentraler Baustein des Gesamtkonzepts „Ortsumfahrung Plieningen“ (vgl. GR Drs. Nr. 304/1993). Der Einwand, die Straßensperrung sei noch keiner kommunalen Beschlussfassung unterstellt worden, geht daher fehl.

Des Weiteren ist festzuhalten, dass in der Verkehrsuntersuchung v. März 2019 die methodische Vorgehensweise und die verwendeten Datengrundlagen zur Ermittlung der Verkehrsnachfrage und -belastung ausführlich beschrieben sind. Die Verkehrsprognose wurde als sog. Punkt-Prognose für das Jahr 2030 erstellt, wobei die Eichung anhand der Analy-

sewerte für das Analysejahr 2018 erfolgte. Diese Vorgehensweise ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde methodisch nicht zu beanstanden. Sie berücksichtigt die voraussichtlichen infrastrukturellen und sozioökonomischen Gegebenheiten im Prognosejahr - sowohl was das kleinräumige als auch das (über-)regionale Umfeld anbelangt. Eine bloße Trendbetrachtung einzelner Abschnitte verbietet sich schon deshalb, weil diese unterschiedliche lokale und regionale Entwicklungen nicht hinreichend zu berücksichtigen vermag.

Zu dem vom NABU angesprochenen Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Stuttgart ist zu sagen, dass dieses keine Reduktion des Gesamtverkehrs im Stadtkessel, sondern vielmehr eine „Reduzierung des mit konventionellen Antrieben ausgestatteten Autoverkehrs im Stadtkessel“ vorsieht. Dieses städtische Verkehrsziel wird durch die Südumgehung Plieningen nicht konterkariert. Eine mittelfristige Nahverkehrsplanung, die den Modal-Split bis zum Prognosejahr 2030 wesentlich veränderte, ist für die Anhörungsbehörde weder ersichtlich noch wurde eine solche substantiiert vorgetragen.

Zu der vom NABU vorgelegten Verkehrserhebung (in der Zeit von 6:30 Uhr bis 7:00 Uhr) hat die Vorhabenträgerin nach Ansicht der Anhörungsbehörde zu Recht angemerkt, dass diese in fachlicher Hinsicht nicht hinreichend aussagekräftig ist. Dies speist sich schon aus der Überlegung, dass eine Verkehrserhebung eine halbe Stunde vor der morgendlichen Spitzenstunde weder die morgendliche Spitzenstunde ausreichend erfasst noch eine Aussage über die abendliche Spitzenstunde gestattet. Die derzeitige Verkehrsüberlastung im besagten Knotenpunkts-/Kreuzungsbereich Neuhauser Straße / L 1016 ist im Verkehrsgutachten überzeugend nachgewiesen (vgl. Anhang zur Anlage 1 A, Pläne 7 und 8) und auch im Erläuterungsbericht zum ergänzenden Verfahren (Anlage 0) unter Kap. 4.2.1 dargelegt.

Von „Stagnation bzw. Rückgang“ kann insoweit keine Rede sein. Entgegen diesem Vorbringen des NABUs hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass die Verkehrszunahme im Einflussbereich der Südumgehung Plieningen von der besonderen wirtschaftlichen Dynamik und des damit einhergehenden Bevölkerungswachstums im gesamten Korridor entlang der Autobahn A 8, der A 81 und der B 27 geprägt ist. Aus dieser Dynamik erklärt sich auch die überdurchschnittliche Verkehrszunahme entsprechend der Verflechtungsprognose 2030 des Bundes, die bei der Punkt-Prognose 2030 – neben einer Vielzahl weiterer (Verkehrszählungs-)Daten - berücksichtigt wurde. Das Verkehrsnetz im Untersuchungsgebiet ist mit der Südumgehung Plieningen in der Lage, diesen Verkehrszuwachs aufzunehmen. Da sich aus der Südumgehung Plieningen kein neuer Verkehr ge-

neriert, sondern der für 2030 prognostizierte Verkehr sich nur kleinräumig im Wesentlichen auf die Südumgehung Plieningen verlagert, hat dies keine nachhaltigen Auswirkungen auf das entferntere Straßennetz in Stuttgart und damit auch nicht auf den Stadtkessel von Stuttgart.

Zu dem Vorbringen der Stadt Ostfildern in ihrer Stellungnahme vom 08.08.2019 hinsichtlich der Verkehrsbelastung bzw. –zunahme auf der K 1269 und den Knotenpunktsbelastungen L 1204 / K 1269 und L 1192 / K 1269 ist folgendes anzumerken:

Die besagte Verkehrsbelastung auf der K 1269 Westumfahrung Scharnhausen ist letztlich eine Folge der im Jahr 1993 zwischen den Städten Ostfildern und Stuttgart sowie dem Land Baden-Württemberg vereinbarten Netzkonzeption, die den Bau der Westumfahrung Scharnhausen mit der Sperrung der Scharnhäuser Straße (außer für landwirtschaftlichen Verkehr und Linienbusverkehr) verknüpft. Richtig ist ferner, dass nach Realisierung der vorliegenden Planung der Verkehr zur Autobahn in westlicher Richtung aus den vorhandenen und künftig geplanten Gewerbegebieten am westlichen Ortsrand von Scharnhausen nicht länger über die L 1192 durch Plieningen geführt, sondern die K 1269 und die Südumgehung Plieningen benutzen wird.

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte L 1204 / K 1269 und L 1192 / K 1269 wurde im Zuge des Anhörungsverfahrens nochmals gutachterlich überprüft. Die Begutachtung basierte auf der Verkehrsuntersuchung v. März 2019 (Anhang zur Anlage 1A) und dem dort abgebildeten Prognoseplanfall 2030 (der das geplante Gewerbegebiet einschließt). Die Leistungsfähigkeitsbewertung richtete sich nach HBS 2015 (QSV – Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs). Der Verkehrsgutachter Modus Consult hat mit Schreiben vom 03.09.2019 bzw. 09.09.2019 (jeweils nebst beil. Plan 1 (Knotenstromplan/Planfall 2030) und Plan 2 (QSV-Plan/Planfall 2030)) dargelegt, dass auch diese Knotenpunkte (K5 und K6) mit LSA-Regelung im Planfall 2030 im bestehenden Ausbauzustand/Fahrstreifenaufteilung eine noch ausreichende Verkehrsqualität aufweisen. Beim Knotenpunkt L 1204 / K 1269 wurde für die vormittägliche Spitzenstunde die Qualitätsstufe C ermittelt, ansonsten die Qualitätsstufe D. Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf die besagten gutachterlichen Stellungnahmen von Modus Consult verwiesen. Der Vollständigkeit halber sei noch darauf hingewiesen, dass die im Zusammenhang mit den Knoten angesprochenen Kostenfragen bzw. –trägerschaften nicht Gegenstand dieses Ergänzungsverfahrens sind.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Anhörungsbehörde auf Grundlage der vorliegenden Verkehrsuntersuchung der Überzeugung ist, dass die Südumgehung Plieningen zu maßgeblichen verkehrlichen Entlastungen weiter Teile des innerörtlichen Bereichs von Plieningen führen wird. Durch das vorgesehene Maßnahmenbündel kann ein signifikanter Anteil des derzeitigen Durchgangsverkehrs um den bebauten Ortsteil von Plieningen gelenkt und so die vorhandenen und überlasteten Verkehrsknoten Neuhauser Straße / Mittlere Filderstraße und L 1205 / L 1016 künftig einer annehmbaren Verkehrsqualität zugeführt werden. Die verkehrlichen Entlastungswirkungen werden zugleich die Verkehrssicherheit im innerörtlichen Bereich erhöhen und weite Gebietsteile spürbar vom Verkehrslärm entlasten. Der planerische Nutzen der Südumgehung beschränkt sich somit nicht auf das unmittelbare verkehrliche Geschehen, sondern zielt auch auf eine Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität im Ortszentrum von Plieningen. Die Maßnahme ist daher auch unter dem Aspekt der verkehrlichen Entlastungswirkung als „vernünftigerweise geboten“ und planerisch gerechtfertigt zu betrachten.

2. Dimensionierung und Alternativen

Die von der Vorhabenträgerin geplante Trasse für die Südumgehung Plieningen wurde in den gerichtlichen Verfahren vor dem VGH Baden Württemberg nicht beanstandet. Der VGH reklamierte keine Fehler hinsichtlich der Variantenwahl (s. VGH-Urteile vom 4.12.2018, a.a.O.).

Aus Sicht der Anhörungsbehörde sind auch im Zuge des Anhörungsverfahrens zum ergänzenden Verfahren keine neuen Erkenntnisse zu Tage getreten, die die vorgesehene Trasse als nicht vorzugswürdig erscheinen lassen. Mangels sich aufdrängender Alternativen stellt sich die planfestgestellte Trassenführung nach Überzeugung der Anhörungsbehörde als diejenige dar, die das verfolgte planerische Ziel - die weitgehende verkehrliche Entlastung von Plieningen - mit den geringsten Eingriffen in private und öffentliche Belange verbindet.

Obgleich eine weitere Untermauerung der tragenden Variantenentscheidung rechtlich nicht erforderlich erscheint, erachtet es die Anhörungsbehörde mit Blick auf die Sachvorträge im ergänzenden Verfahren für angezeigt, nochmals auf einzelne Aspekte einzugehen.

Wie bereits oben dargelegt, ergeben sich bei Beibehaltung der bisherigen Infrastruktur (sog. Nullvariante) erhebliche verkehrliche Leistungsdefizite. Dies gilt insbesondere für den benannten Verkehrsknoten Neuhauser Straße / Mittlere Filderstraße L 1016. Die Nullvariante ist daher keine taugliche Option - auch nicht in Anbetracht der mit der Umsetzung der Antragsvariante einhergehenden Eingriffe.

Aufgrund der innerörtlichen Lage des Verkehrsknotens und der angrenzenden Bebauung erscheint der Anhörungsbehörde auch ein weiterer leistungsgerechter Ausbau nur unter erheblichen Eingriffen in die Siedlungsstruktur möglich. Selbst bei Inkaufnahme dieser Eingriffe würde hierdurch das eigentliche Planungsziel, die verkehrliche Entlastung von Plieningen, verfehlt, da der Verkehr weiterhin durch Plieningen geführt würde. Der alleinige Ausbau des Verkehrsknotens Neuhauser Straße / Mittlere Filderstraße L 1016 als tragfähiges Äquivalent zum Bau der Südumgehung Plieningen scheidet mithin aus.

Die Verknüpfung des Baus der Südumgehung Plieningen mit der Sperrung der L 1192 (Scharnhäuser Straße) für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr ist zur Erreichung des vorstehend genannten Planungsziels aus Sicht der Anhörungsbehörde sachgerecht. Um insbesondere den Durchgangsverkehr wirkungsvoll um Plieningen leiten und auf der Südumgehung bündeln zu können, ist es als flankierende Maßnahme erforderlich, bestehende Alternativrouten wie etwa die Scharnhäuser Straße in das Gesamtkonzept mit einzubinden. Die Scharnhäuser Straße führt ebenso wie die bestehende Neuhauser Straße L 1204 regionalen Verkehr in den östlichen Bereich von Plieningen ein. Innerhalb von Plieningen verteilen sich dann die einzelnen Ströme des regionalen Durchgangsverkehrs in die weiteren Relationen. Eine effektive Umleitung der Durchgangsverkehrsströme aus östlicher Richtung um Plieningen herum erfordert nach Überzeugung der Anhörungsbehörde daher auch, den parallel aus Osten zuströmenden Verkehr von der bestehenden Scharnhäuser Straße hinweg der Südumgehung zuzuleiten. Entgegen der Annahme des Landratsamtes Esslingen sieht die Planungskonzeption vor, die Scharnhäuser Straße zwar für den allgemeinen Kfz-Verkehr, nicht jedoch für den Linienbusverkehr und den landwirtschaftlichen Verkehr zu sperren. Ein gänzlicher Rückbau der Scharnhäuser Straße zu einem „reinen“ Geh-, Rad- und Wirtschaftsweg, wie teilweise gefordert, ist gerade vor dem Hintergrund der Verkehrsbedeutung dieser Strecke für den ÖPNV – und die wichtigen Buslinien 122 und 73 - nicht vorgesehen (s.o.). Dies ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde auch sinnvoll.

Soweit von Einwanderseite geltend gemacht wurde, dass die Sperrung der Scharnhäuser Straße ohne Realisierung der Südumgehung und unter Beibehaltung der bisherigen Neuhauser Straße vorzugswürdig sei, vermag dies nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht zu überzeugen. Die durch das Verkehrsgutachten aufgezeigte Problemlage würde hierdurch nicht behoben, was in verstärktem Maße für den Verkehrsknoten Neuhauser Straße / Mittlere Filderstraße L 1016 gilt. Es stünde insoweit zu befürchten, dass die Verkehrsströme der gesperrten Scharnhäuser Straße die bereits überlasteten Knoten noch zusätzlich mit Verkehr beaufschlagten.

Soweit der NABU in seiner Stellungnahme vom 24.08.2019 eine (technische) Umplanung bzw. weitere Planungsmodule fordert – wie etwa eine noch engere Bündelung der NBS mit der BAB A8 und der Südumgehung Plieningen (unter Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und des parallel geführten Wirtschaftswegs) bzw. die Anlage einer Steilböschung zwischen NBS und der BAB A8 – ist dem Vorbringen entgegenzuhalten, dass dieses nicht verfahrensgegenständig ist. Der VGH hat in seinen o.g. Urteilen vom 04.12.2018 die (technische) Planung als solche nicht beanstandet. Eine Änderung der technischen Planung wurde daher auch nicht beantragt und ist nicht Gegenstand des vorliegenden Ergänzungsverfahrens. Dieses bezieht und beschränkt sich im Kern auf eine erneute Bewertung der mit der Südumfahrung Plieningen verbundenen verkehrlichen Wirkungen sowie der von ihr ausgehenden Umwelt-/Immissionswirkungen. Ungeachtet dessen ist zu dem Vorschlag, die NBS unter der AS Plieningen hindurchzuführen, noch anzumerken, dass dies aufgrund der Trassierung der NBS zu Recht nicht ins Auge gefasst wurde. Ebenso wenig verspricht eine „Aufständigung“ der NBS planerische Vorteile. Im Gegenteil. In Anbetracht der bestehenden Trassierungszwangspunkte zum Anschlusspunkt des östlich angrenzenden PFAs 1.4, der Bestandsbrücken sowie der Einbindung des Flughafentunnels wäre eine aufgeständerte Lösung nur mit sehr langen Rampenbereichen realisierbar. Daraus resultierte ein erheblicher Flächenmehrbedarf für die Dammschüttungen. Die dafür erforderliche mehrere Hundert Meter lange Brückenkonstruktion würde trotz der Einsparung für den Umbau der Anschlussstelle Plieningen zu erheblichen Mehrkosten im Bau und Unterhaltung führen. Im Übrigen trägt eine Hochlage regelmäßig zu höheren Lärmbelastungen und einer stärkeren Zerschneidung des Landschaftsbildes bei. Eine Tunnellage wäre auf Grund der zu unterfahrenden B312, die zur Dammlösung bereits jetzt in der minus 1 Ebene liegt, in einer Länge herzustellen, die im Vergleich zur beantragten Lösung als unwirtschaftlich betrachtet werden muss.

Auch die im ergänzenden Verfahren vorgetragene Forderung, den Querschnitt der Südumgehung zu reduzieren, vermag nicht zu überzeugen. Zum einen hat sich das Eisenbahn-Bundesamt in seinem Planfeststellungsbeschluss vom 14.07.2016 (unter Punkt B.4.3.4) bereits mit dem gewählten Regelquerschnitt RQ 10,5 der Südumgehung befasst. Zum anderen weist die Vorhabenträgerin zu Recht darauf hin, dass auch die zukünftigen Anschlusspunkte der Südumgehung Plieningen an der bestehenden L 1192 und der östlich verlegten L 1204 den Regelquerschnitt RQ 10,5 aufweisen. Damit wird ein querschnittsgleicher Anschluss an den Bestand gewährleistet, was nach Überzeugung der Anhörungsbehörde den Verkehrsfluss fördert und Unfallrisiken minimiert. Auch die Forderung, sich bei der Dimensionierung an einer Vorfeldstraße im Sinne der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) zu orientieren, lehnt die Vorhabenträgerin mit Verweis auf die einschlägigen Richtlinien nachvollziehbar ab. Die Südumgehung ist gemäß der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung nicht als anbaufreie Hauptverkehrsstraße zu qualifizieren, sondern stellt eine außerörtliche Landstraße der Kategoriengruppe LS III dar. Somit sind nicht die RASt 06, sondern die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) bzw. vormals Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-Q) maßgeblich. Hiernach ist der Querschnitt nicht überdimensioniert. Dies ist offenkundig auch die Sichtweise des VGHS, der in den benannten Urteilen den gewählten Querschnitt nicht beanstandete.

Somit ist festzuhalten, dass weder die gewählte Dimensionierung der Südumgehung zu beanstanden ist, noch Varianten bzw. Alternativen ersichtlich sind, die das Planungsziel in gleichem Maße erreichten und mit geringeren Eingriffen verbunden wären.

3. Lärmimmissionen

Die Anhörungsbehörde ist der Auffassung, dass das Straßenbauvorhaben den öffentlichen und privaten Lärmschutzbelangen der Anlieger in gebotenerem Maße Rechnung trägt.

Die Landesstraßenbauverwaltung hat die maßgebliche Lärmbelastung der einzelnen schutzwürdigen Grundstücke im Einwirkungsbereich des planfestgestellten Vorhabens korrekt auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (16. BImSchV) ermittelt (Ziff. 3.1). Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin die von der Rspr. entwickelten Beurteilungsmaßstäbe hinsichtlich der „Fernwirkungen“ des (Verkehrs-)Lärms berücksich-

tigt (Ziff. 3.2) sowie Gesamtlärbetrachtungen durchgeführt (Ziff. 3.3). Aus den gutachterlichen Unterlagen ergibt sich schlüssig und nachvollziehbar, dass mit der Planungskonzeption die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden können. Hierzu ist im Einzelnen folgendes anzumerken:

3.1 Südumgehung Plieningen - Anwendungsbereich 16. BImSchV

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Hierzu bestimmt die aufgrund des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassene 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - 16. BImSchV (sog. Verkehrslärmschutzverordnung) - Grenzwerte sowie das Verfahren zur Ermittlung der Emissionen und Immissionen. Die dort in § 2 genannten Grenzwerte dürfen zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden. Andernfalls besteht für die vom Straßenverkehrslärm Betroffenen grundsätzlich ein Anspruch auf aktiven oder gegebenenfalls auf passiven Lärmschutz.

Das Vorhaben Südumgehung Plieningen unterfällt dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV, da es sich hier um den (Neu-) Bau eines Verkehrsweges handelt. Folgerichtig wurde diese Maßnahme im (Ausgangs-)Planfeststellungsverfahren zum PFA 1.3a einer schalltechnischen Untersuchung unterzogen.

Nach der 16. BImSchV besteht ein Anspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nur dann, wenn der von der neuen bzw. geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm den nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreitet. Der hierfür maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung von Vorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln (vgl. BVerwG, UPR 1996, 344 ff.). Es ist daher nicht zu bemängeln, dass der Lärmgutachter bei seinen Berechnungen nach der 16. BImSchV grds. nur den von dem Vorhaben künftig ausgehenden Verkehrslärm ermittelt hat. (Zur Gesamtlärmuntersuchung siehe die Ausführungen unten unter Ziff. 3.3).

Die schalltechnische Untersuchung v. 29.05.2015 (Anlage 16.3 des PFBs 1.3a v. 14.07.2016) bezog sich auf repräsentativ ausgewählte Immissionspunkte im Einwirkungsbereich der geplanten Südumgehung. Die Schutzbedürftigkeit der betroffenen Gebiete und Anlagen wurde methodisch korrekt zunächst nach den Festsetzungen bestehender Bebauungspläne und im Übrigen nach den tatsächlichen Gegebenheiten festgesetzt (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV). Die Untersuchung hat ergeben, dass die einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Immissionspunkten zur Tageszeit um mindestens elf Dezibel (A) und zur Nachtzeit um mindestens zwölf Dezibel (A) unterschritten werden. Dieser Befund wurde vom VGH Baden Württemberg in seinen Urteilen vom 04.12.2018 zum PFB 1.3a (Az. 5 S 1981/16 und 5 S 2138/16) nicht in Zweifel gezogen. Aus der 16. BImSchV ergibt sich mithin keine Pflicht zur Schaffung von Schutzvorkehrungen.

3.2 „(Lärm-)Fernwirkungen“

Die (überarbeitete) Lärmuntersuchung v. 29.05.2019 (Anlage 16.6) hat auch den Umstand in den Blick genommen, dass mit dem Bau der geplanten Südumgehung Plieningen spürbare Verkehrsverlagerungen einhergehen und dies auch zu entspr. Lärmauswirkungen führen wird.

Die entsprechende Untersuchung ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde methodisch nicht zu beanstanden. So wurde zum einen bei allen Straßenzügen, die eine vorhabenskausale Verkehrszunahme zu verzeichnen haben, die hierdurch bedingte und auf die jeweilige Straße bezogene Lärmzunahme betrachtet (sog. Methode 1). Darüber hinaus wurde eine Betrachtung in der Weise angestellt, dass alle vorhabenskausal betroffenen Streckenabschnitte in einer Art „Gesamtschau“ in den Fokus genommen wurden und die vorhabensbedingte Pegelerhöhung sich aus der Differenz zwischen Prognose null – und Planfall ableitet (sog. Methode 2).

Die auf das Prognosejahr 2030 fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung hat ergeben, dass die Südumgehung Plieningen eine weitgehende Entlastung der Plieningener Ortsdurchfahrten ermöglicht und dies insb. auch für das Schwerverkehrsaufkommen gilt. In der Scharnhauser Straße und der äußeren Neuhauser Straße sind die Entlastungswirkungen naturgemäß am größten, da diese östlich des Ortsrands für den Durchgangsverkehr gesperrt werden sollen. Auch im Plieningener Ortskern sind deutliche Entlastungen in einer Größen-

ordnung von bis zu 24 % beim Kfz- und 45 % beim Schwerverkehr im Vergleich zum Planungsnullfall zu erwarten.

Es hat sich allerdings auch gezeigt, dass sich auf einigen Straßen wie der L 1205 Bernhauser Straße, der L 1204 innere Neuhauser Straße, der L 1016 Mittlere Filderstraße bzw. der K 1269 Westumfahrung Scharnhausen vorhabensbedingte Verkehrserhöhungen und damit korrespondierende Lärmzuwächse einstellen werden. (Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf die oben stehende Ziffer III.1 sowie die Verkehrsuntersuchung L 1192n/L 1204n Südumfahrung Plieningen v. März 2019/Anhang zur Anlage 1A verwiesen.)

Wie bereits oben unter Ziff. 3.1 dargelegt, wird dieser Lärm(-zuwachs) nicht durch die Verkehrslärmschutzverordnung berücksichtigt. Wie sich aus § 1 der 16. BImSchV und der Entstehungsgeschichte der Verordnung ergibt, kommt es innerhalb der Spannweite der 16. BImSchV allein auf den Verkehrslärm an, der von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgeht. Lärm, der nicht gerade auf der bauenden oder zu ändernden Strecke entsteht, wird von diesem Regelungsmodell nicht erfasst. Dies gilt auch für § 41 Abs. 1 BImSchG, wonach u.a. bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen ist, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Der Tatbestand dieser immissionsschutzrechtlichen Norm reicht nicht weiter als die 16. BImSchV, die nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG zur Durchführung der §§ 41, 42 Abs. 1 und 2 BImSchG erlassen worden ist.

Obgleich dieser Lärm nicht vom Lärmschutzsystem des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV umfasst wird, ist auch dieser Lärm im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung zu berücksichtigen und an den von der Rspr. zur sog. „Fernwirkung“ entwickelten Kriterien zu messen (vgl. BVerwGE 123,152,157; VGH Mannheim Urt. v. 28.06.2006 - 5 S 1769/05). Lärmschutzansprüche Betroffener kommen hiernach grds. 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. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Rspr. geht die Anhörungsbehörde davon aus, dass Lärmzuwächse – jedenfalls unterhalb grundrechtsrelevanter Belastungslagen von 70 dB(A) Tag/60 dB(A) Nacht - erst dann „erheblich“ sind, wenn die jeweiligen Pegelzunahmen mind. 3 dB (A) betragen.

Dies erklärt sich aus dem Umstand, dass nach den Erkenntnissen der Akustik und der Lärmwirkungsforschung erst Pegelzunahmen von mind. 3 dB(A) vom menschlichen Ohr wahrgenommen werden können, während niedrigere Pegelerhöhungen nicht bzw. kaum feststellbar sind. Die Festlegung der „Schwellenwerte“ hat sich gemäß der o.g. Rspr. an den in § 2 Abs.1 Nr. 3 der 16. BImSchV statuierten Grenzwerten für Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A)/Tag und 54 dB(A)/Nacht auszurichten. Auch wenn die vorliegend zu beurteilenden „(Lärm-)Fernwirkungen“ nach dem bereits oben Gesagten nicht dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfallen und damit auch die in § 2 Abs.1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Grenzwerte keine unmittelbare Geltung beanspruchen, leisten diese Werte doch eine Orientierungshilfe für die zu treffende Abwägungsentscheidung, da sie der gesetzgeberischen Wertung Rechnung tragen, dass Dorf- und Mischgebiete neben der Unterbringung von (nicht wesentlich) störenden Gewerbebetrieben auch dem Wohnen dienen und die hierauf zugeschnittenen Immissionsgrenzwerte für den Regelfall gewährleisten, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse (vgl. § 1 Abs. 6 Nr.1 BauGB) gewahrt sind.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass die vorhabenskausalen Lärmzunahmen in Plieningen deutlich unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A) liegen – dies nicht nur bei Heranziehung der oben beschriebenen Gesamtschau-Methode 2, sondern auch bei Zugrundelegung der im Fall Südumgehung Plieningen „strengerer“ streckenbezogenen Betrachtung nach der sog. Methode 1.

Dies gilt auch für die Bernhauser Straße im Bereich zwischen „In den Entenäckern“ und dem südlichen Ortsende, sofern auf diesem Abschnitt eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h angeordnet wird. In diesem Fall beträgt die vorhabensbedingte Lärmerhöhung auch auf diesem Streckenabschnitt nur max. 1,4 dB(A). Die Planung sieht eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung vor. Hierauf bezogen hat die LHS Stuttgart als zuständige Straßenverkehrsbehörde mit Schreiben vom 09.09.2019 (GZ.: 32-31/2.1) die Zusicherung erteilt, „bei unveränderter Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Entscheidung (Inbetriebnahme der Straßenumbauten) die vorstehend beschriebene Temporeduzierung gemäß § 45 Abs. 1, 9 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm in der Bernhauser Straße anzuordnen.“

Auch im Gewerbegebiet östlich der K 1269 (Westumfahrung Scharnhausen) beträgt die durch die Planung ausgelöste Pegelzunahme max. 2,0 dB(A). Nähere Einzelheiten sind der Anlage 16.6 Anhang 4.1 zu entnehmen.

Die Anhörungsbehörde ist bei Zugrundelegung der oben skizzierten Maßstäbe der Auffassung, dass diese vergleichsweise geringen und unter der „Erheblichkeitsschwelle“ siedelnden vorhabenskausalen Lärmerhöhungsbeiträge keine Lärmschutzansprüche begründen und im Interesse der Vorhabensverwirklichung hingenommen werden müssen. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass weite Teile des derzeit hoch belasteten Plieningers Innerortsbereichs durch die geplante Südumgehung erhebliche Entlastungseffekte erfahren werden. (Vgl. hierzu im Einzelnen die oben stehende Ziffer III.1 sowie die Verkehrsuntersuchung L 1192n/L 1204n Südumfahrung Plieningen v. März 2019/Anhang zur Anlage 1A.)

Weitergehende (straßenverkehrsrechtliche) Anordnungen bzw. Maßnahmen - wie etwa eine von der Schutzgemeinschaft Filder (vertr. durch RAe Fridrich Bannasch & Partner) in ihrer Stellungnahme v. 15.08.2019 geforderte durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem gesamten Verlauf der Bernhauser Straße und der Neuhauser Straße - sind nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht zwingend erforderlich. Gleiches gilt auch für die vom Amt für Umweltschutz der LHS thematisierte (verschärfte) Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Nachtzeit. Ungeachtet der Tatsache, dass das Maß der Geschwindigkeitsreduzierung der Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörde nach § 45 StVO obliegt, belegen die Verkehrs- und Lärmgutachten – und dies ist in rechtlicher Hinsicht entscheidend -, dass die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Verkehrskonzeption (einschl. der o.g. abschnittsbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich zwischen „In den Entenäckern“ und dem südlichen Ortsende) in der Lage ist, die Verkehre auf den fraglichen Straßen sachgemäß zu bewältigen, die einschlägigen Lärmgrenzwerte in diesen Gebieten einzuhalten und bereichsweise sogar erhebliche innerörtliche Entlastungswirkungen zu ermöglichen. So wünschenswert zusätzliche (Verkehrsbeschränkungs-)Maßnahmen aus Anliegersicht auch sein mögen, deren Realisierung ist nicht zwingend erforderlich, um die von der Südumgehung ausgelösten verkehrlichen Verhältnisse bzw. die Lärmgegebenheiten bewältigen zu können. Deren Realisierung kann der Vorhabenträgerin folglich auch nicht abverlangt werden.

3.3 Gesamtlärm

Die Anhörungsbehörde erachtet die Gesamtlärmbetrachtung v. 29.05.2019 (Anlage 16.6) für methodisch korrekt. Die Ausgangsdaten wurden richtig ermittelt und die maßgeblichen

Beurteilungsparameter richtlinienkonform in Ansatz gebracht. Die auf den Landverkehr bezogene Untersuchung erfolgte in der Weise, dass in einem großräumigen Untersuchungsgebiet Rasterberechnungen der Summenpegel aus Straßen – und Schienenlärm für den Prognose Null- und Planfall durchgeführt wurden. Daraus wurden sog. (Differenz-)Isophonenlinien berechnet. Ergänzend hierzu wurden an repräsentativ ausgewählten Immissionsorten Einzelpunktberechnungen durchgeführt. Die (ursprüngliche) Gesamtlärbetrachtung vom 29.05.2015 (Anlage 16.4 des PFBs 1.3a v. 14.07.2016) wurde insoweit überarbeitet bzw. erweitert, als die Beurteilungspegel des Lärmgutachtens v. 29.05.2019 sich auf Grundlage der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung (s.o. Ziffer III.1 und 3.2) auf das Prognosejahr 2030 beziehen und zudem für zusätzliche Immissionsorte ermittelt wurden. Darüber hinaus wurden für diese zusätzlich betrachteten Immissionsorte – um hierdurch eine bessere Vergleichbarkeit zu erzielen - die Beurteilungspegel für das Jahr 2025 nachberechnet.

Die Darlegungen der Vorhabenträgerin zur Berücksichtigung der Fluglärmthematik im Rahmen der Gesamtlärmbeurteilung sind nach Auffassung der Anhörungsbehörde plausibel und sachgerecht. (Nähere Einzelheiten sind der Anlage 16.6 zu entnehmen.)

Wie bereits oben unter Ziff. 3.1 dargelegt, berücksichtigen § 41 BImSchG und die Verkehrslärmschutzverordnung grds. nur den neu hinzukommenden Verkehrsweg. Eine vorhandene Vorbelastung durch den Lärm anderer Verkehrsanlagen ist daher grds. nicht im Sinne eines Summenpegels zu berücksichtigen. Der Gesetzgeber hat für den Bereich des Verkehrslärms bewusst davon abgesehen, die Nachbarschaft durch einheitliche, alle Vorbelastungen erfassende Grenzwerte zu schützen (so die std. Rspr., vgl. z.B. BVerwG vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95 und vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99 sowie VGH Mannheim vom 24.01.2002, Az. 5 S 2328/99).

Eine Ausnahme von diesen Grundsätzen kommt nur dann in Betracht, wenn die Gesamtlärmbelastung für den Betroffenen den Grad einer mit der Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG unvereinbaren Gesundheitsgefährdung erreicht oder in die Substanz seines Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG eingreift (vgl. BVerwG vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95; vom 03.03.1999, Az. 11 A 9.97 sowie vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99 und VGH Mannheim vom 24.01.2002, Az. 5 S 2328/99). Während die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle durch die 16. BImSchV normiert ist, fehlt für die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bislang eine gesetzliche Festlegung. Allerdings hat die höchstrichterliche Rspr. in mehreren jüngeren Urteilen dargelegt, dass die Grenze zwischen grundrechtlicher

Zumutbarkeit und Grundrechtseingriff auf einer Niveauebene von 70 dB(A) Tag und 60 dB(A) Nacht verläuft (vgl. BVerwG vom 15.12.2011, Az. 7 A 11.10). Die Anhörungsbehörde folgt dieser Einschätzung und geht daher davon aus, dass ab einem Gesamtdauerschallpegel aller maßgeblichen Lärmquellen von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) bei Nacht eine grundrechtsrelevanter Eingriff anzunehmen ist. Unterhalb dieser Werte wird hingegen regelmäßig von der grundrechtlichen Zumutbarkeit der Lärmimmissionen auszugehen und kein Anspruch auf Schallschutz wegen eines Eingriffs in Art. 2 Abs. 2 GG bzw. Art. 14 GG gegeben sein.

Die Untersuchungen haben ergeben, dass die Realisierung des Vorhabens weder eine (erstmalige) Überschreitung der oben skizzierten Grundrechtsschwellen bedingt noch in Gebieten, die bereits eine Überschreitung zu verzeichnen haben, zusätzliche Lärmerhöhungsbeiträge leistet. Im Gegenteil. Gerade in hoch belasteten (Wohn-)Bereichen ermöglicht das Vorhaben spürbare Pegelabsenkungen und damit einhergehende Entlastungen gegenüber dem Planungsnullfall. So werden bzw. die in der Scharnhäuser Straße 60 (IO 1104) im Planungsnullfall auftretenden Pegelwerte von 70,8 dB(A) tags und 62,0 dB(A) nachts sowie die in der Filderhauptstraße 35 (IO 1100) gegebenen Belastungswerte von 60,1 dB(A) nachts deutlich reduziert und unter die Zumutbarkeitsschwelle abgesenkt. Dies wird die dortigen (Wohn-)Verhältnisse spürbar verbessern und verdeutlicht zugleich die dem Vorhaben innewohnende Rechtfertigung.

4. Sonstige Umweltbelange und Eingriffe

Die Schutzgemeinschaft Filder hat in ihrer Stellungnahme vom 15.08.2019 (erneut) vorgebracht, dass das Vorhaben Südumgehung Plieningen UVP-pflichtig sei und dies vom Eisenbahn-Bundesamt rechtsfehlerhaft verkannt werde. Die Anhörungsbehörde erachtet dieses Vorbringen für sachlich nicht richtig.

Richtig ist, dass das Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe / Stuttgart mit Verfügung vom 25.06.2019 (Geschäftszeichen 59190-591pä/014-2019#004) unter Zugrundelegung der überarbeiteten Unterlagen festgestellt hat, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Wie bereits oben unter Ziffer 1 und 3 dargelegt, wurden im Zuge des ergänzenden Verfahrens und nach Maßgabe der Gründe der o.g. VGH-Urteile vom 04.12.2018 die vorhabenskausalen Verkehrsverlagerungen im Plie-

ninger Bereich vertiefter betrachtet und hierauf aufbauend eine Neubewertung der damit einhergehenden verkehrlichen Immissionsbelastungen vorgenommen. Somit stand bei der UVP-Vorprüfung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 25.06.2019 richtigerweise das Schutzgut Mensch und damit vor allem auch die menschliche Gesundheit im Fokus.

Die ergänzenden Unterlagen und insbesondere die schalltechnische Untersuchung zur Gesamtlärbetrachtung und Fernwirkung vom 29.05.2019 (Anlage 16.6) weisen nach, dass weite Gebietsteile nachhaltige Lärmentlastungen erfahren werden, einzelne Bereiche allerdings auch gewisse vorhabenskausale Lärmzuwächse zu verzeichnen haben. Was die vorgenannte Fernwirkung betrifft, bewegen sich diese vereinzelt Lärmzuwächse jedoch allesamt deutlich unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A). Die Untersuchungen zum Gesamtlärm haben ergeben, dass die Schwelle der grundrechtlichen Zumutbarkeit von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts weder erstmalig vorhabensbedingt überschritten noch eine bereits gegebene Überschreitung zusätzlich projektkausal gesteigert wird. Auch die Grenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Vor diesem Hintergrund kommt das Eisenbahn-Bundesamt unter Heranziehung der Beurteilungskriterien des UVwG und des UVPg zu dem Schluss, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 11 Abs. 1 UVwG i.V.m. § 9 Abs. 3, 4, § 7 Abs. 1, § 25 Abs. 2 UVPg bei der Zulassungsentscheidung des Vorhabens zu berücksichtigen wären. Die Anhörungsbehörde teilt diese Auffassung. Auf den entsprechenden Erlass des Eisenbahn-Bundesamtes vom 25.06.2019 wird verwiesen.

Was die ursprüngliche UVP-Vorprüfungsentscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 07.12.2016 betrifft, beanstandet die Schutzgemeinschaft Filder ihrer Ansicht nach widersprüchliche Annahmen. So sei das Eisenbahn-Bundesamt hinsichtlich des Konfliktpotenzials lediglich von mittel- bis geringwertigen Böden ausgegangen. Im Erläuterungsbericht zum ergänzenden Verfahren (Seite 3, Anlage 0) sei dagegen von sehr hochwertigem Boden die Rede.

Die Anhörungsbehörde weist zunächst darauf hin, dass der besagte Erläuterungsbericht hinsichtlich der qualitativen Einordnung des Bodens auf die maßgebliche Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen) verweist. Die Umweltverträglichkeitsstudie geht - auch was die Eingriffe durch die Südumgehung Plieningen anbelangt -, nicht von sehr hochwertigen Böden, sondern von solchen mit überwiegend mittlerem bis hohem Wert aus.

Dies vorausgeschickt lässt sich dem Planfeststellungsbeschluss vom 14.07.2016 anschaulich entnehmen, dass sich das Eisenbahn-Bundesamt in vielfacher Weise mit dem Schutzgut Boden und den hierauf bezogenen Eingriffsintensitäten befasst hat. Beispielfhaft sei auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss zum Schutzgut Boden unter Punkt B.3.2.2.3 (ab Seite 109), die Bewertung des Schutzgutes Boden unter Punkt B.3.2.3.3 (ab Seite 114), die entsprechenden Feststellungen hinsichtlich der Südumgehung unter Punkt B.4.3.4 (ab Seite 152) oder die weiteren Darstellungen in den Kapiteln Landschaftspflegerisches Kompensationskonzept unter Punkt B.4.7.2.2 (Seite 204) sowie Landwirtschaft unter Punkt B.4.12 (Seite 257) verwiesen. Die vorgenannten Fundstellen verdeutlichen, dass sich das Eisenbahn-Bundesamt auch über die qualitativen Eingriffe in das Schutzgut Boden bei der zeitlich nachgelagerten UVP-Vorprüfungsentscheidung vom 07.12.2016 bewusst war. Im Wissen um dieses – sich aus unterschiedlichen Faktoren speisenden - Eingriffspotenzials hat das Eisenbahn-Bundesamt die entsprechende UVP-Absehensentscheidung vom 07.12.2016 erlassen. Dass hierbei auch der Standort des Vorhabens und die dortige intensive landwirtschaftliche Nutzung sowie die Nichtinanspruchnahme von Böden mit besonderen Funktionen für den Naturhaushalt wertend mit berücksichtigt wurden, ist nach Auffassung der Anhörungsbehörde nicht zu kritisieren. Gleiches gilt für den Umstand, dass mit dem Vorhaben die Entsiegelung einer Straßentrasse in unmittelbarer Nähe (L 1204 alt) und damit die Wiederbelebung der dortigen Bodenfunktionen einhergeht. Dies sei von Seiten der Anhörungsbehörde hierzu angemerkt – ohne dem zuständigen Eisenbahn-Bundesamt in der Sache vorgreifen zu wollen.

Die mit Stellungnahme vom 26.08.2019 von der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Stuttgart gegebenen Hinweise betreffen die Ausgleichskonzeption der Planung. Diese wurde vom VGH nicht beanstandet und ist nicht unmittelbarer Gegenstand des vorliegenden Ergänzungsverfahrens. Sinngemäß gleiches gilt auch für die vom NABU in seiner Stellungnahme vom 24.08.2019 geforderten zusätzlichen Umweltuntersuchungen.

Bereits oben wurde dargelegt, dass die technische Planung für die Südumgehung und die mit ihr in Zusammenhang stehenden Maßnahmen durch die überarbeiteten Unterlagen nicht geändert wurden. Die im Planfeststellungsbeschluss vom 14.07.2016 hierzu getroffenen Ausführungen gelten insoweit fort. Im Übrigen haben sich im Zuge der vorliegenden Anhörung keine weiteren bzw. neuen Erkenntnisse ergeben, die die Annahme zusätzlicher bzw. verstärkter Eingriffe rechtfertigen.

5. Zusammenfassung

Die ergänzenden Untersuchungen der Vorhabenträgerin zu den vorhabensbedingten Verkehrsverlagerungen und den damit korrespondierenden Lärmauswirkungen bzw. –verfrachtungen erfolgten nach Maßgabe der Gründe der VGH-Urteile vom 04.12.2018 und waren - sowohl was die Datenbasis anbelangt als auch die Methodik betrifft - nicht zu beanstanden.

Die Untersuchungen haben verdeutlicht, dass die derzeit herrschenden Verkehrsverhältnisse im Pliening (Orts-)Bereich unbefriedigend sind und die geplante Südumgehung gesamtsaldierend betrachtet erhebliche Entlastungseffekte zeitigt und daran gemessen planerisch gerechtfertigt ist. Damit einhergehend ist festzustellen, dass die für die Südumgehung sprechenden Belange in der Summe die von der Planung negativ betroffenen öffentlichen und privaten Belange überwiegen.

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde ist damit zugleich der Nachweis geführt, dass die im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 14.07.2016 für die Südumgehung Plieningen getroffene Abwägungsentscheidung im Ergebnis aufrechterhalten werden kann.