



**Baden-Württemberg**  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART  
STEUERUNG UND VERWALTUNG

Regierungspräsidium Stuttgart · Postfach 80 07 09 · 70507 Stuttgart

Referat 44

Im Hause

Stuttgart 27.07.2007

Name Johannes Buck

Durchwahl 0711 904-11509

Aktenzeichen 15/3912-2/302-06

(Bitte bei Antwort angeben)

 **Planfeststellung Neubau L 1189 Ortsumfahrung Magstadt**

**Antrag vom 03. Juli 2006**

**Inhaltsverzeichnis:**

A. Tenor

I. Grundentscheidung

II. Planfestgestellte Planunterlagen

III. Nebenbestimmungen

IV. Zusagen

V. Entscheidung über Einwendungen

VI. Kostenentscheidung

B. Begründung

I. Zu Punkt I. bis V. des Tenors

II. Sachverhalt

1. Beschreibung des Straßenbauvorhabens
2. Landschaftspflegerische Begleitplanung

III. Verfahrensvoraussetzungen

IV. Rechtliche Würdigung

1. Planrechtfertigung
2. Trassenauswahl
3. Dimensionierung und Verkehr
4. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen
  - 4.1 Landesplanung, Raumordnung und Gemeindeplanung
  - 4.2 Lärmimmissionen
  - 4.3 Schadstoffimmissionen
  - 4.4 Klima
  - 4.5 Natur, Landschaft und Erholung
  - 4.6 Forstwirtschaft
  - 4.7 Landwirtschaft
  - 4.8 Wasserwirtschaft
  - 4.9 Bodenschutz
  - 4.10 Denkmalschutz
  - 4.11 Belange von Versorgungsunternehmen
  - 4.12 Eigentum
    - a) unmittelbare Inanspruchnahme
    - b) Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigungen
5. Zurückweisung von Einwendungen
6. Gesamtabwägung und Zusammenfassung

C. Kostenentscheidung

D. Rechtsbehelfsbelehrung und Hinweise

A.

Auf den Antrag der Straßenbauverwaltung vom 05.07.2006 erlässt das Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) aufgrund §§ 37 ff. Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) vom 11.05.1992 (GBl. S. 330, ber. S. 683), i.V.m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) vom 21.06.1977 (GBl. S. 227) und §§ 1 ff. des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) vom 19.11.2002 (GBl. S. 428) i.V.m. dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 25.06.2005 (BGBl. I S. 1757) in der jeweils gültigen Fassung folgenden

**Planfeststellungsbeschluss:**

- I. Der Plan für den Neubau der L 1189 Ortsumfahrung Magstadt einschließlich aller sonstigen in den Planunterlagen, insbesondere in den Lageplänen, im Bauwerksverzeichnis sowie im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgelisteten Einzelmaßnahmen wird nach Maßgabe der Ziffern II. bis VI. **festgestellt.**
  
- II. Der Plan umfasst folgende - soweit nicht anders angegeben - von der Straßenbauabteilung des RPS aufgestellte **Planunterlagen:**

**Band 1:**

<b>Nr.</b>	<b>Titel</b>	<b>Maßstab</b>
1.	Erläuterungsbericht	
2.	Übersichtskarte	1 : 25.000
3.1	Übersichtslageplan	1 : 2.500
3.2	Übersichtslageplan (Varianten)	1 : 2.500
4.	Übersichtshöhenplan	nicht belegt
5.	Kostenberechnung	nicht belegt
6.1	Straßenquerschnitt	1 : 50
7.1	Lageplan Südwesttangente	1 : 1.000
7.2	Lageplan Südosttangente	1 : 1.000
8.1	Höhenplan Südwesttangente	1 : 1.000/100
8.2	Höhenplan 1 Südosttangente km 0+000 - 0+900	1 : 1.000/100
8.3	Höhenplan 2 Südosttangente km 0+900 - Bauende	1 : 1.000/100
8.4	Höhenplan L 1189	1 : 500/50
8.5	Höhenplan L 1185	1 : 500/50
8.6	Höhenplan Verlängerung Gottlieb-Daimler-Str.	1 : 1.000/100
9.	Geotechnisches Gutachten (nachrichtlich)	
10.	Bauwerksverzeichnis	
11.1	Schalltechnische Untersuchung - Prüfung eines Anspruchs auf Lärmvorsorge (nachrichtlich)	
11.2	Schalltechnische Untersuchung - Gesamtverkehrslärmbelastung (nachrichtlich)	
11.3	Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen (nachrichtlich)	

**Band 2:**

<b>Nr.</b>	<b>Titel</b>	<b>Maßstab</b>
12.	Ergebnisse landschaftspflegerischer Begleitplanung	
12.1	Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	
12.2.1	Plan UVS Biotoptypen	1 : 5.000
12.2.2	Plan UVS Tiere und Pflanzen	1 : 5.000
12.2.3	Plan UVS Boden, Wasser	1 : 5.000
12.2.4	Plan UVS Landschaft und Erholung, Mensch, Kultur- und sonstige Sachgüter	1 : 5.000
12.2.5	Plan UVS Klima/Luft	1 : 5.000
12.2.6	Plan Variantenuntersuchung	1 : 5.000
12.2.7	Plan UVS Raumwiderstandskarte	1 : 5.000
12.3.1	LBP Bestands- und Konfliktplan Teil1	1 : 1.000
12.3.1	LBP Bestands- und Konfliktplan Teil1	1 : 1.000
12.3.2	LBP Bestands- und Konfliktplan Teil2	1 : 1.000
12.4.1	LBP Maßnahmenplan Teil 1	1 : 1.000
12.4.2	LBP Maßnahmenplan Teil 2	1 : 1.000
12.4.3	LBP Maßnahme A 1	1 : 1.000
12.4.4	LBP Maßnahme E 1	1 : 2.500
12.4.5	LBP Maßnahme E 2	1 : 12.500
12.4.6	LBP Maßnahme E 3	1 : 2.500
12.5	Natura 200	
12.5.1	FFH-Verträglichkeitsstudie „Potentielles EU-Vogelschutzgebiet Streuobstwiesen, Heiden und Wälder um Weil der Stadt (S 83)	
12.5.1.1	Plan zur FFH VU	1 : 5.000
12.5.1.2	FFH VU Plan Variantenuntersuchung	1 : 5.000
12.5.2	FFH-Vorprüfung „Glemswald“	
12.5.2.1	FFH-Gebiet Glemswald Übersichtsplan	1 : 5.000

**Band 3:**

<b>Nr.</b>	<b>Titel</b>	<b>Maßstab</b>
13.	Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen	
13.1	Hydraulische Berechnung	
13.2.1	Übersichtslageplan West	1 : 1.500
13.2.2	Übersichtslageplan Ost	1 : 1.500
13.2.3	Lageplan Stauraum 1	1 : 500
13.2.4	Lageplan Stauraum 2	1 : 500
13.2.5	Lageplan Stauraum 3	1 : 500
13.2.6	Lageplan Stauraum 4 und 5	1 : 500
13.3.1	Längsprofil Stauraum 1	1 : 100
13.3.2	Längsprofil Stauraum 2 West	1 : 100
13.3.3	Längsprofil Stauraum 2 Ost	1 : 100
13.3.4	Längsprofil Stauraum 2 Nord	1 : 100
13.3.5	Längsprofil Stauraum 3	1 : 100
13.3.6	Längsprofil Stauraum 4 und 5	1 : 100
13.4.1	Querprofil Stauraum 1	1 : 100
13.4.2	Querprofil Stauraum 2	1 : 100
13.4.3	Querprofil Stauraum 3	1 : 100
13.4.4	Querprofil Stauraum 4	1 : 100
14	Grunderwerb	
14.1.1	Grunderwerbsplan Südwesttangente	1 : 1.000
14.1.2	Grunderwerbsplan Südosttangente	1 : 1.000
14.1.3	Grunderwerbsplan LBP Maßnahme E 1	1 : 2.500
14.1.4	Grunderwerbsplan LBP Maßnahme E 3	1 : 2.500
14.2	Grunderwerbsverzeichnis	
15.1	Verkehrskonzept Magstadt (nachrichtlich)	
15.2	Leistungsfähigkeit Knotenpunkte Südtangente (nachrichtlich)	
15.3	Knotenpunkt Südtangente als Kreisverkehr (nachrichtlich)	

### **III. Nebenbestimmungen**

#### **1. Naturschutzmaßnahmen**

Der Antragsteller wird verpflichtet, die im planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen plangerecht bis spätestens 2 Jahre nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens durchzuführen. Ein entsprechender Abschlußbericht ist zu erstellen und der Planfeststellungsbehörde sowie der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.

Der Antragsteller wird verpflichtet, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ordnungsgemäß zu unterhalten.

Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung - insbesondere hinsichtlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie dem Schutz wertvoller Biotopstrukturen im Bereich der Baumaßnahme - ist mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Die Umsetzung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme E 2 „Steinbruch östlich von Magstadt“ ist auch mit dem örtlich zuständigen Forstamt abzustimmen.

#### **2. Boden**

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist ein Bodenverwertungskonzept zu erstellen, mit dem Landratsamt Böblingen (LRA BB), Wasserwirtschaftsamt abzustimmen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Dabei sind die Regelungen in § 12 BBodSchVO, der DIN 19731 sowie die entsprechenden Richtlinien des „Heftes 24, Technische Verwertung von Bodenaushub“, der Reihe Luft-Boden-Abfall, des UM BaWü zu beachten.

Bei der Entsorgung des entnommenen Bodenmaterials sind die Bestimmungen des KrWG und des AbfG zu beachten und die Entsorgung ist gemäß der Nachweisverordnung zu dokumentieren. Die Abfuhr nicht mehr benötigter Erdmassen ist über die Baustraße und das klassifizierte Straßennetz abzuwickeln.

Während der Bauarbeiten ist zum Schutz des Bodens zu beachten:

Humoser Oberboden ist vor Baubeginn abzuschleppen und bis zur Wiederverwertung in begrünten Mieten zu lagern.

Flächen für Baustelleneinrichtungen sind grundsätzlich auf bereits befestigten Flächen anzulegen. Ist diese nicht möglich, sind zusätzliche Maßnahmen zum Schutz vor Verdichtungen vorzusehen.

Unvermeidliche Bodenbelastungen sollen auf das engere Baufeld beschränkt bleiben. Im Bereich von Retentionsanlagen dürfen die Böden nur mit Raupenfahrzeugen mit geringem Bodendruck befahren werden.

Baustoffe, Bauabfälle und Betriebsstoffe sind so zu lagern, dass Stoffeinträge bzw. Vermischungen mit Bodenmaterial vermieden werden. Das Betanken von Fahrzeugen ist nur auf befestigten Flächen zulässig.

Unbrauchbare und/oder belastete Böden sind von verwertbarem Bodenaushub zu trennen und einer Aufbereitung oder geordneten Entsorgung zuzuführen.

Nach Abschluss der Baumaßnahmen sind nicht mehr benötigte Baustellenflächen durch tiefgehende Bodenlockerung zu rekultivieren.

### **3. Wasserwirtschaft**

Falls bei den Baumaßnahmen Grund- oder Schichtwasser angetroffen wird, ist das LRA BB, Wasserwirtschaftsamt zu informieren, ggf. erforderliche Maßnahmen sind mit dieser Behörde abzustimmen.

Die Straßendurchlässe für Gräben aus dem angrenzenden Einzugsgebiet sind so zu dimensionieren, dass es nicht durch Rückstau zu Vernässungen von Flurstücken kommt, die bisher von solchen Erscheinungen nicht betroffen waren.



Dem LRA BB, Wasserwirtschaftsamt, sind vor Ausführung der Maßnahmen Nachweise und Detailpläne zur Leistungsfähigkeit der Durchlassbauwerke vorzulegen, und die Maßnahmen sind mit dieser Behörde abzustimmen.

Die Herstellung, Anbindung, Ausgestaltung und Unterhaltung der Gräben zur Ableitung des Außengebietswassers ist mit dem LRA BB, Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.

Vor Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme A1 „Grabenrenaturierung“ ist die konkrete Ausgestaltung des künftigen Grabens, des Ufers und der Gewässerrandstreifen mit dem LRA BB, Wasserwirtschaftsamt abzustimmen und dazu vorab aussagefähige Planunterlagen zur Abstimmung vorzulegen.

Die Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 „Planbach im Hölzertal“ ist mit dem LRA BB, Wasserwirtschaftsamt abzustimmen und soweit möglich sind statt Teichen Mulden im Sinne von Flutrinnen und Altarmen anzulegen, die vom Planbach mit noch zu bestimmenden Abfluss gespeist werden.

Die Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 3 „Umwandlung von Acker in Grünland durch Heumulch-/Heudrusch-Saatverfahren“ ist mit dem LRA BB, Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.

Die Brunnenleitung im Gewann Birk ist zu sichern oder zu verlegen.

#### **4. Denkmalschutz**

Rechtzeitig vor Baubeginn hat der Antragsteller sich mit dem Denkmalschutzreferat des RPS in Verbindung zu setzen, um Art und Umfang der Ausgrabungsmaßnahmen für die in der Flur Kannengießler liegende Urnenfelderzeitliche Siedlung festzulegen. § 20 Denkmalschutzgesetz ist zu beachten.

#### **IV. Zusagen**

##### **1. Versorgungsunternehmen und Bahn**

Der Antragsteller hat zugesagt,

sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem zuständigen Bezirksbüro der Deutschen Telekom AG, T-Com in Verbindung zu setzen, um Art und Umfang der ggf. erforderlichen Sicherungs- bzw. Umlegungsarbeiten für die zu kreuzenden TK-Linien festzulegen,

sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem zuständigen Bezirksbüro der Arcor AG in Verbindung zu setzen, um Art und Umfang der ggf. erforderlichen Sicherungs- bzw. Umlegungsarbeiten für die zu kreuzenden Kabeltrassen festzulegen,

die erforderlichen Sicherheitsabstände zur 110-KV Stromleitung Sindelfingen-Pulverdingen einzuhalten, sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem zuständigen Bezirksbüro der EnBW in Verbindung zu setzen, um Art und Umfang der ggf. erforderlichen Sicherungs- bzw. Umlegungsarbeiten festzulegen sowie der Betriebsstelle Hoheneck den Beginn der Bauarbeiten und den verantwortlichen Bauleiter mitzuteilen,

sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem zuständigen Bezirksbüro der EnBW in Verbindung zu setzen, um Art und Umfang der ggf. erforderlichen Sicherungs- bzw. Umlegungsarbeiten für die zu kreuzende Gashochdruckleitung festzulegen,

der RWE Net AG die Detailpläne zuzusenden, damit die Betroffenheit der 220-/380-KV-Leitung Hoheneck-Herbertingen geprüft werden kann,

die Ausführungsplanung mit der Bodenseewasserversorgung abzustimmen und im Vorfeld der Baumaßnahme Suchgräben im Beisein eines Beauftragten der Bodenseewasserversorgung anzulegen,

die weitere Planung und den Bau der Kreuzung mit der Bahnlinie Böblingen-Reningen mit der DB Netz AG, Niederlassung Südwest abzustimmen.

## **2. Verkehr, Immissionsschutz**

Der Antragsteller hat zugesagt,

den Gehweg auf der Nordseite der Gottlieb-Daimler-Straße stadtauswärts bis zur Einmündung des Feldweges Flst. Nr. 717 zu verlängern,

das Gebäude in der Schafhauser Straße 11 entsprechend den Vorgaben der 24. Bundesimmissionsschutzverordnung auf der straßenzugewandten Seite mit passivem Lärmschutz auszustatten.

## **3. Private, Eigentum**

Der Antragsteller hat zugesagt,

nicht mehr sinnvoll zu bewirtschaftende Restflächen auf Wunsch der jeweiligen Grundstückseigentümer zu erwerben,

über die Enteignungsbehörde beim RPS, Abteilung 8 ein Flurneuerungsverfahren zu beantragen,

im Zuge des Grunderwerbsverfahrens erlangte Grundstücke in das Flurneuerungsverfahren einzubringen.

## **V. Zurückweisung von Einwendungen**

Die Bedenken der Träger öffentlicher Belange und die Einwendungen der Privatpersonen werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder durch diese Entscheidung entsprechen wird, zurückgewiesen.

## **VI. Kostenentscheidung**

Der Antragsteller trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange erwachsenen Kosten sind nicht erstattungsfähig. Die Entscheidung ergeht gebührenfrei.

## **B. Begründung**

### **I. Zu Punkt I. bis V. des Tenors**

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festzustellen.

Das Vorhaben ist im Hinblick auf die straßenrechtlichen Zielsetzungen gerechtfertigt und steht im Einklang mit den gesetzlichen Planungsleitsätzen. Nachdem das Regierungspräsidium als Planfeststellungsbehörde sämtliche öffentlichen und privaten Belange sorgfältig untereinander und gegeneinander abgewogen hat, ist es zu der Auffassung gelangt, dass das von der Straßenbauverwaltung geplante Vorhaben verwirklicht werden soll.

## **II. Sachverhalt**

### **1. Beschreibung des Straßenbauvorhabens**

Gegenstand der Planfeststellung ist der Neubau der Landesstraße L 1189 Ortsumfahrung Magstadt. Die ca. 2,26 km lange Neubaustrasse biegt von Schafhausen kommend ca. 400 Meter vor Magstadt nach Süden ab. Der westliche Abschnitt, die sogenannte „Südwesttangente“, verläuft bis zur Kreuzung mit der L 1185 (Maichinger Straße). Daran anschließend folgt die sogenannte „Südosttangente“. Sie erstreckt

sich östlich der Maichinger Straße, unterquert die Bahnstrecke in Höhe des Gewerbegebietes Süd und schließt ca. 100 Meter östlich der Randbebauung von Magstadt an die K 1005 (Alte Stuttgarter Straße) an. Alle drei größeren Kreuzungen sollen als Kreisverkehre ausgestaltet werden. Das Bauvorhaben umfasst auch die Verlängerung der Gottlieb-Daimler-Straße bis zur Anbindung an die neue Ortsumfahrung von Magstadt.

Nähere Einzelheiten der Planung sind dem Erläuterungsbericht und den übrigen Planunterlagen zu entnehmen.

## **2. Landschaftspflegerische Begleitplanung**

Die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Landschaftsbild, Boden, Wasser, Luft und Klima einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen wurden in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planunterlagen 12) dargestellt. Auf diese Darstellungen, Prüfungen und Bewertungen wird verwiesen, so dass eine nochmalige Zusammenfassung entbehrlich ist.

## **III. Verfahren**

Die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für die Planfeststellung sind erfüllt.

Die Landesstraßenbauverwaltung, vertreten durch die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Stuttgart, stellte am 05.07.2006 den Antrag zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens.

Das Verfahren wurde mit Verfügung der Planfeststellungsbehörde vom 10.07.2006 eingeleitet. Das Regierungspräsidium Stuttgart, vertreten durch die Abteilung 1, ist die für dieses Straßenbauvorhaben zuständige Planfeststellungsbehörde.

Entgegen der Forderung einiger Einwender kann die Planfeststellung für die Ortsumfahrung Magstadt nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Bau der S-Bahnlinie S 60 Böblingen-Renningen erfolgen. Denn nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz ist das Eisenbahnbundesamt nur für die Planfeststellung von Bahnanlagen zuständig.

Dabei können durch die Bahn ausgelöste Anpassungen von Straßen nur integriert werden, solange der Straßenplanung nicht ein geändertes Verkehrskonzept zugrunde liegt. Dies ist aber in Magstadt gerade der Fall. Hier werden nicht nur die Verkehrsverbindungen wieder hergestellt, die durch die Schließung des Bahnübergangs getrennt werden, sondern der Verkehr in West-Ost-Richtung wird grundsätzlich anders (nun südöstlich um Magstadt herum) geführt.

Ebenso wenig liegen die Voraussetzungen für einen Zuständigkeitswechsel im Rahmen eines nach § 78 LVwVfG zu verbindenden Verfahrens vor, weil eine einheitliche Entscheidung nicht zwingend erforderlich ist. Denn Ortsumfahrung Magstadt und S 60 ergänzen sich und stehen nicht in direkter räumlicher Konkurrenz zueinander.

Die für das Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Verfahrensvorschriften wurden eingehalten, insbesondere auch die in § 73 Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 Satz 2 LVwVfG getroffenen Regeln. Die Planfeststellungsbehörde hat die darin geregelte Pflicht zur Auslegung des Planes nebst Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen, vollständig erfüllt. Die Unterlagen entsprechen auch in vollem Umfang den Anforderungen des LUVPG (in Verbindung mit dem UVPG). Alle relevanten Umweltbelange wurden erhoben, geprüft und bewertet. Die Öffentlichkeit hatte damit die Möglichkeit, sich über die Umweltauswirkungen des Vorhabens zu informieren.

Die Planung hat nach korrekter ortsüblicher Bekanntmachung gemäß § 73 Abs. 5 LVwVfG im Magstadter Mitteilungsblatt vom 14.07.2006 im Rathaus von Magstadt vom 20.07.2006 bis 21.08.2006 öffentlich ausgelegt. Die Einwendungsfrist endete am 04.09.2006.

Soweit Einwender vorbringen, dass die Pläne nur in der Sommerferienzeit ausgelegt worden seien, ist auf folgendes hinzuweisen:

Die Auslegung der Planunterlagen richtet sich nach § 73 LVwVfG. Eine Begrenzung der Auslegungszeiten ist darin nicht vorgesehen. Außerdem begann die Auslegung am 20.07.2006 und damit bereits 2 Wochen vor Beginn der Sommerferien.

Soweit Einwender bemängeln, dass ihnen der digitale Planungsordner nicht übersandt wurde, ist darauf hinzuweisen, dass die Zusendung einzelner Unterlagen neben der öffentlichen Auslegung in § 73 LVwVfG nicht vorgesehen ist.

Die erhobenen Einwendungen sowie die eingegangenen Stellungnahmen wurden am 07.02.2007 in der Festhalle Magstadt mit dem Vorhabensträger, den Trägern der öffentlichen Belange, den Einwendern und Betroffenen erörtert.

Der Erörterungstermin war zuvor am 26.01.2007 ortsüblich bekannt gemacht worden. Auf eine Benachrichtigung der rd. 150 Einwender durfte gemäß § 73 Abs. 6 LVwVfG verzichtet werden. Die Benachrichtigung der privaten Einwender wurde durch öffentliche Bekanntmachung im Staatsanzeiger vom 22.01.2007 und in den örtlichen Tageszeitungen vom 26.01.2007 ersetzt.

Das Vorhaben ist entscheidungsreif. Mit den von der Straßenbauverwaltung vorgelegten Unterlagen, den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der rd.150 Privatpersonen, den Erwiderungen der Straßenbauverwaltung und den vorgelegten Gutachten ist der Sachverhalt soweit aufgeklärt, dass über alle entscheidungsrelevanten Fragen auf fundierter, zuverlässiger Grundlage entschieden werden kann.

## **IV. Rechtliche Würdigung**

### **1. Planrechtfertigung**

Der Neubau der L 1189 Ortsumfahrung Magstadt ist planerisch gerechtfertigt. Die Planrechtfertigung ergibt sich aus den mit der Planung verfolgten inhaltlichen Zielsetzungen. Die Ortsumfahrung Magstadt dient zum einen der Beseitigung der Bahnquerung an der Maichinger Straße und zum anderen der Verkehrsentslastung des Ortskerns von Magstadt.

Der S- Bahn gerechte Ausbau der Bahnlinie Böblingen - Renningen für die S-Bahnlinie S 60 erfordert, den Bahnübergang in der Maichinger Straße zu schließen. Mit dem Bau der Ortsumfahrung Magstadt kann der Verkehr künftig ohne Querung der Bahnlinie an der Maichinger Straße geführt werden. Somit wird mit dem Bau der Ortsumfahrung Magstadt die Voraussetzung geschaffen, um den Bahnübergang in der Maichinger Straße zu schließen.

Daneben kann mit der Ortsumfahrung Magstadt der Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung, der bislang durch den Ort verläuft, künftig südlich um Magstadt herumgeleitet werden. Diese Entlastung wäre mit einer Bahnübergangs-Ersatzmaßnahme an Ort und Stelle nicht zu erreichen.

Hierbei ist auch die Erschließung des Gewerbegebietes Süd zu berücksichtigen, die durch die Ortsumfahrung Magstadt möglich und sinnvoll ist. Der ins Gewerbegebiet gerichtete Schwerlastverkehr kann somit gänzlich aus der Ortsdurchfahrt herausgehalten und auf die Ortsumfahrung gelenkt werden.

Das erstellte Verkehrsgutachten (Band 3, Planunterlage 15.1) belegt, dass der Bau der neuen Ortsumfahrung zu einer spürbaren Verlagerung des Durchgangsverkehrs führen wird und dies eine Entlastung des Innerortsbereichs von Magstadt ermöglicht. Durch die vorhabensbedingte Verkehrsverlagerung wird sich die Verkehrsbelastung der Anwohner in den Innerortsbereichen deutlich reduzieren.



Mit dem Neubau der B 464 allein würde Magstadt keine ausreichende Verkehrsentlastung erfahren und wäre auch weiterhin erheblichem Durchgangsverkehr ausgesetzt. Denn die B 464 entlastet Magstadt nur in Nord-Süd-Richtung, nicht jedoch in Ost-West-Richtung. Mit der Ortsumfahrung kann deshalb eine weitere erhebliche Verringerung der innerörtlichen Verkehrsbelastung erreicht und damit auch eine städtebauliche Aufwertung des Ortskerns ermöglicht werden.

Die Ortsumfahrung führt insbesondere in der südlichen Maichinger Straße und in der Alten Stuttgarter Straße zur Verkehrsentlastung. So wird beispielsweise an der südlichen Maichinger Straße der Verkehr um ca. 6500 bis 7000 Fahrzeuge pro Tag abnehmen. In der Alten Stuttgarter Straße wird eine Entlastung um ca. 4000 bis 5000 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert. Dies führt für den Bereich vor der Schule und dem Kindergarten in der Alten Stuttgarter Straße zu einer Entlastungswirkung von 58%, was auch einen erheblichen Sicherheitsgewinn für den Schulweg bedeutet.

Auch aus den für die Ortsumfahrung selbst prognostizierten Verkehrszahlen lässt sich die spürbare Entlastung des Ortskerns von Magstadt erkennen. So sollen künftig auf der Südwesttangente 16.500 Kfz/24h unterwegs sein und auf der Südosttangente bis zu 5.900 Kfz/24h.

Deshalb ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten. Dass die Maßnahme nicht im Generalverkehrsplan enthalten ist, steht der Planrechtfertigung nicht entgegen. Die Planung für die Ortsumfahrung Magstadt ist mit dem Innenministerium Baden-Württemberg abgestimmt, der Vorentwurf wurde am 29.05.2006 genehmigt.

## **2. Trassenauswahl**

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob es im Vergleich zum planfestgestellten Vorhaben eine bessere Lösung für die zu bewältigende Aufgabe gibt oder ob eine genauso geeignete Variante möglich wäre und diese Lösung in geringerem Maße entgegenstehende öffentliche oder private Interessen beeinträchtigen würde.

Dies ist nicht der Fall. Das jetzt planfestgestellte Vorhaben hat sich nach intensiver Untersuchung als die insgesamt beste Lösung erwiesen. Hierzu im einzelnen:

### **2.1 Null-Variante**

Der Verzicht auf jegliche bauliche Veränderung der bislang mitten durch Magstadt verlaufenden L 1189 und L 1185 (sog. Null-Variante) würde den genannten Zielen in keiner Weise gerecht und den bisher gegebenen unbefriedigenden Zustand nicht nur verfestigen, sondern zukunftsorientiert betrachtet noch weiter verschlechtern.

Trotz des Neubaus der B 464 würde Magstadt keine ausreichende Verkehrsentslastung erfahren und wäre auch weiterhin erheblichem Durchgangsverkehr ausgesetzt. Nach Aufnahme des S-Bahnbetriebs auf der Bahnstrecke Böblingen - Renningen würde sich die verkehrliche Situation wegen der häufigen Schließzeiten des Bahnübergangs an der Maichinger Straße sogar deutlich verschlechtern. Die „Null-Variante“ kommt daher als Alternative nicht in Betracht.

### **2.2 Ausbau / Umbau der Bestandstrasse**

Ein Ausbau der Bestandstrasse ist im eng bebauten Ortskern von Magstadt weder möglich, noch im Interesse der Anlieger wünschenswert.

Soweit Einwender der Auffassung sind, der Bau einer Unterführung am Bahnübergang Maichinger Straße oder die Aufweitung der Unterführung in der Schafhauser

Straße wären die besseren Alternativen zur Ortsumfahrung, kann dem nicht gefolgt werden. Denn damit könnte nur das Problem der Schrankenschließungen gelöst werden, aber der Durchgangsverkehr würde weiter durch den Ort fahren.

### **2.3 Nordumfahrung**

Eine Nordumfahrung von Magstadt kommt wegen zu geringer Verkehrsentlastung nicht in Betracht. In den Innerortsbereichen wie Alte Stuttgarter Straße und Maichinger Straße würden sich durch eine Nordumfahrung kaum Entlastungswirkungen ergeben. Die größte Abnahme wäre dagegen außerorts im Bereich der Schafhauser Straße zu erwarten. Die Nordumfahrung würde auch nicht zu geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft als die Südumfahrung führen, da u.a. Wald betroffen wäre. Aufgrund der äußerst geringen Verkehrswirksamkeit dieser Variante wäre dieser Eingriff nicht vertretbar.

### **2.4 Varianten 1-3 südlich der Bahnlinie**

Die Varianten 1 bis 3 verlaufen südlich der Bahnlinie ortsnäher als die Antragstrasse. Sie wurden schon allein deshalb zu Recht nicht weiter verfolgt, weil sie höhere Immissionen für die angrenzende Wohnbebauung mit sich bringen würden und zugleich ein ökologisch sehr wertvolles Streuobstwiesengebiet durchquert werden müsste.

### **2.5 Variante 5 südlich der Bahnlinie**

Die Variante 5 verläuft südlich der Bahnlinie im wesentlichen wie die Antragstrasse, unterquert die Bahnlinie aber erst 90 m weiter südöstlich. Bei dieser Trassierung könnte, wie von vielen Einwendern gefordert, das nördlich unmittelbar an die Bahnlinie angrenzende Kleingartengebiet erhalten bleiben.

Allerdings steigt das Gebiet südlich der Bahnlinie steil an. Um an der angedachten Stelle die Bahnlinie unterqueren zu können, müsste die Trasse tief in das Gelände eingeschnitten werden. Die Anböschungen würden gegenüber der Antragstrasse, die die Bahnlinie in Dammlage unterquert, zu einem erhöhten Landschaftsverbrauch und die Maßnahmen zur Böschungssicherung zu erheblichen Kostensteigerungen führen.

Deshalb ist die Planfeststellungsbehörde nach Abwägung aller Vor- und Nachteile zur Auffassung gelangt, dass die Antragstrasse vorzugswürdig ist. Dabei war auch zu berücksichtigen, dass die Gemeinde Magstadt plant, das Kleingartengebiet bis zur Antragstrasse als Gewerbegebiet auszuweisen und, dass der Erhalt des Kleingartengebiets auch nicht aus Gründen des Lärmschutzes für die in einigem Abstand von 300 bis 400 Metern nördlich dahinter liegenden Wohngebiete von Magstadt erforderlich ist. (Näheres zum Thema Lärm unter 2.7 und unter 4.2).

## **2.6 Ortsnähere Varianten nördlich der Bahnlinie**

Soweit die Varianten 1-3 nördlich der Bahnlinie ortsnäher als die Antragstrasse verlaufen, wurden sie schon allein deshalb zurecht nicht weiter verfolgt, weil sie höhere Immissionen für die angrenzende Wohnbebauung mit sich bringen würden.

## **2.7 Ortsfernere Varianten nördlich der Bahnlinie**

Viele Einwender haben für diesen Bereich eine ortsfornere Trasse gefordert, insbesondere aus Lärmschutzgründen. Der Abstand zwischen der Antragstrasse und der Wohnbebauung beträgt an der nahesten Stelle (am Brahmweg) ca. 90 Meter. Eine schalltechnische Überprüfung auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass dieser Abstand zwischen Straße und Bebauung mindestens verdoppelt werden müsste, um die Lärmbelastung spürbar, d.h. um mindestens 3 dB(A) zu reduzieren.

Eine solche ortfernere Trasse nördlich der Bahnlinie steht jedoch im Widerspruch zu den legitimen Planungszielen des Vorhabensträgers, der bei der Trassenwahl auch die Eisenbahnunterquerung im Süden, die Einmündung in die K 1005 im Norden sowie das Landschaftsschutzgebiet „Glemswald“ im Westen berücksichtigen musste.

Wie bereits unter 2.5 dargestellt, sprechen planerische Gründe dafür, die Eisenbahn nicht noch weiter östlich zu unterqueren, als bei der Antragstrasse vorgesehen. An dieser Stelle kann der Eisenbahndamm beinahe ebenerdig unterfahren werden. Weiter östlich in Richtung Maichingen steigt der Hang stark an, so dass dort auch die Bahntrasse nicht mehr auf einem Damm verläuft.

Für jede Verschiebung der Eisenbahnunterquerung nach Osten müsste deshalb die Trasse tief in das Gelände eingeschnitten werden. Die Anböschungen würden gegenüber der Antragstrasse zu einem erhöhten Landschaftsverbrauch und die Maßnahmen zur Böschungssicherung würden zu erheblichen Kostensteigerungen führen.

Auch der Kreuzungswinkel mit der Eisenbahntrasse ist nicht zu beanstanden. Die DB-Richtlinie für Eisenbahnbrücken legt den Kreuzungswinkel im Regelfall auf 60° bis 120° fest. Unter den gegebenen topografischen Bedingungen wurde bereits mit rund 45° geplant.

Noch spitzere Winkel würden zu überproportionalen Kostensteigerungen und erhöhtem Unterhaltungsaufwand führen. Denn die Eisenbahnbrücke müsste dann um über 20 Meter länger gebaut werden, die Brückenspannweite würde sich von 11,35 Meter auf 35,80 Meter erhöhen. Bei dieser wesentlich längeren Brücke würden besondere Maßnahmen an den Fahrbahnübergängen erforderlich und es müssten Verwindungsprobleme gelöst werden, die größere Konstruktionshöhen und somit einen tieferen Einschnitt der Straße in das Gelände nach sich ziehen würden.

Nach den Angaben des Vorhabensträgers würden sich die Kosten für den Bau des deutlich längeren Brückenbauwerks von ca. 1,5 Millionen Euro für die in den Planunterlagen vorgesehene Brücke auf ca. 3,2 Millionen Euro für die längere Brücke mehr

als verdoppeln. Hinzu kämen dann noch dauerhaft erhöhte Unterhaltungskosten, insbesondere für die zusätzlich erforderlichen Lagerkonstruktionen und Fugenausbildungen. Der tiefere Einschnitt ins Gelände würde an dieser Stelle zudem Probleme mit der Entwässerung des Regenwassers nach sich ziehen.

Aufgrund dieser Ausgangslage ist es sachgerecht, dass die Trasse unmittelbar nördlich der Eisenbahnunterquerung nicht ortsferner verläuft, als in der Antragsplanung vorgesehen. Dies wird auch durch die einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Straßen bestätigt, die beim Neubau von Außerortsstraßen für den Regelfall vorschreiben, dass nachfolgende Radien in einem bestimmten Verhältnis zu den vorausgehenden stehen und bestimmte Mindestlängen aufweisen müssen.

Diesen trassierungstechnischen Vorgaben wäre nicht hinreichend entsprochen, wenn die Linie direkt nach der Eisenbahnunterquerung in eine ortsfornere Trasse einschwenken und so die Kleingartenanlage umfahren würde. Denn dazu wäre eine scharfe Kurve erforderlich, die den gleichmäßigen Verkehrsfluss hemmen und zugleich eine unfallanfällige Gefahrenstelle darstellen würde.

Dass gerade bei der Neutrassierung von Straßen den verkehrssicherheitstechnischen Aspekten ein hoher Stellenwert zukommt und dies auch den Verzicht auf vermeidbare Gefahrenquellen beinhaltet, liegt auf der Hand und wurde von der Straßenbauverwaltung auch berücksichtigt. Gründe von so erheblichem Gewicht, die die Hinnahme derartiger Nachteile rechtfertigen könnten, sind vorliegend nicht gegeben. So ist der Erhalt der Kleingartenanlage auch nicht aus Gründen des Lärmschutzes für die in einem Abstand von 300 bis 400 Metern nördlich dahinter liegenden Wohngebiete von Magstadt erforderlich. (Näheres zum Thema Lärm unter 4.2).

Danach wird der Trassenverlauf im wesentlichen vom Kreuzungspunkt mit der K 1005 (Alte Stuttgarter Straße außerorts) bestimmt. Der Vorhabensträger hat diejenige Stelle ausgewählt, die sich aus topographischen Gründen sehr gut für den Bau eines Kreisverkehrsplatzes (KVP) eignet.

Die Straßenbauverwaltung hat nachvollziehbar dargelegt, dass die für den Kreisverkehr geeignete Stelle für alle Varianten die gleiche ist, da die Lage des KVP insbesondere auch durch die topografischen Gegebenheiten bestimmt wird. Maßgebendes Kriterium ist, dass die K 1005 in Richtung Stuttgart stark ansteigt und somit die Hanglage für die Einmündung immer ungünstiger wird. Und nur an der geplanten Stelle gibt es einen Geländevorsprung, auf dem der Kreisverkehr relativ problemlos realisiert werden kann.

Im Erörterungstermin hat der Vorhabensträger erläutert, dass dies auch für die Variante 2 und 3 gelte. Zwar seien die Varianten 2 und 3 im Anschlussbereich an die K 1005 im Übersichtsplan ortsferner als die Antragstrasse eingezeichnet. Diese Zeichnung sei aber erfolgt, bevor die Entscheidung gefallen sei, den Anschluss der Ortsumfahrung Magstadt durch einen Kreisverkehr zu realisieren.

Die Ausbildung der Einmündung als Kreisel hat den zentralen Vorteil, dass damit ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss erreicht werden kann, was sich nicht nur auf die Verkehrssicherheit, sondern insbesondere auch auf die Lärmbelastung positiv auswirkt. Denn bei einer klassischen Einmündung würde entweder die ebenfalls starke Verkehrsbeziehung aus der Alten Stuttgarter Straße nach Stuttgart zum nicht bevorrechtigten Linkseinbieger werden oder aber die Bevorrechtigung der neuen L 1189 müsste unterbrochen werden. In beiden Fällen würden sich auf der jeweils wartepflichtigen Straße unerwünschte Rückstaus mit dem entsprechenden Brems- und Anfahrärm ergeben.

Die Planfeststellungsbehörde hält die für die Antragstrasse sprechenden Argumente für tragend und nachvollziehbar. Gründe von so erheblichem Gewicht, die eine andere Planung erfordern würden, liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Bei der Variantenauswahl wurde ferner zurecht berücksichtigt, dass eine ortsferne Trasse nördlich der Bahnlinie teilweise im östlich der Antragstrasse befindlichen Landschaftsschutzgebiet „Glemswald“ verlief.

Bereits eine nur um 30 Meter abgerückte Trasse würde das Landschaftsschutzgebiet tangieren, während die Trasse um mindestens 90 Meter verschoben werden müsste, um die Lärmbelastung spürbar, d.h. um mindestens 3 dB(A) zu reduzieren.

Daneben spricht gegen eine ortsfernere Trasse auch, dass auf Grund der längeren Strecke ein größerer Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere durch größeren Flächenbedarf (erhöhte Flächenversiegelung sowie größere Einschnittsböschungen), und damit wiederum ein Mehr an notwendigen Ausgleichsflächen erforderlich würden.

Deshalb ist die Planfeststellungsbehörde nach Abwägung aller Vor- und Nachteile zur Auffassung gelangt, dass die Antragstrasse vorzugswürdig ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass bereits mit der Antragstrasse selbst an der nahesten Stelle die zu beachtenden Lärmschutzgrenzwerte eingehalten werden. (Näheres zum Thema Lärm unter 4.2).

### **3. Dimensionierung und Verkehr**

Die vorgesehene und in den Planunterlagen dargestellte Dimensionierung ist im Hinblick auf die Funktion der Straße als Ortsumfahrung nach Abwägung aller Belange angemessen. Der planfestgestellte Querschnitt ist in Anbetracht der prognostizierten Verkehrsbelastung sachlich gerechtfertigt. Auch der übrige Umfang des Vorhabens (einschließlich der Folgemaßnahmen) ist angemessen und nicht überdimensioniert.

Die vorgesehenen Kreuzungen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz sind als notwendige Folgemaßnahmen gemäß § 75 Abs. 1 LVwVfG Gegenstand der Planfeststellung. Das Thema Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen und die in diesem Zusammenhang vorgebrachten Einwendungen werden im Kapitel Landwirtschaft behandelt.

Es ist sachgerecht, die Knotenpunkte als Kreisverkehrsplätze (KVP) anzulegen:



KVP Schafhauser Straße: Es kommen drei ähnlich starke Verkehrsbeziehungen zusammen, mit dem Kreisverkehr kann hier der Verkehrsfluss aus allen Richtungen am Besten gewährleistet werden. Aufgrund des Anstiegs der Schafhauser Straße vom Ortsrand Richtung Knotenpunkt und damit der damit verbundenen eingeschränkten Voraussehbarkeit sowie wegen der hohen Belastung der L 1189 neu in diesem Bereich (15.200 Kfz/24h) ist ein Kreisverkehr auch die verkehrssicherste Lösung.

KVP Maichinger Straße: Auch an diesem Knotenpunkt ist aufgrund der Uneinsehbarkeit von Richtung Maichingen aus (Gefällstrecke) die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes die verkehrssicherste Lösung. Und auch hier kann mit dem Kreisverkehr der Verkehrsfluss aus allen Richtungen am Besten gewährleistet werden, während bei einer klassischen Kreuzung die starke Beziehung aus Maichingen kommend zum Linkseinbieger geworden wäre.

KVP K 1005: Die Ausbildung der Einmündung als Kreisel hat den zentralen Vorteil, dass damit ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss erreicht werden kann, was sich nicht nur auf die Verkehrssicherheit, sondern insbesondere auch auf die Lärmbelastung positiv auswirkt. Denn bei einer klassischen Einmündung würde entweder die ebenfalls starke Verkehrsbeziehung aus der Alten Stuttgarter Straße nach Stuttgart zum nicht bevorrechtigten Linkseinbieger werden oder aber die Bevorrechtigung der neuen L 1189 müsste unterbrochen werden. In beiden Fällen würden sich auf der jeweils wartepflichtigen Straße unerwünschte Rückstaus mit dem entsprechenden Brems- und Anfahrnlärm ergeben.

Soweit Einwender kritisieren, dass am Bauende der Ortsumfahrung Magstadt in unmittelbarer Nähe zur Osttangente 2 Kreisverkehrsplätze vorgesehen seien, ist auf folgendes hinzuweisen:

Der Anschlusskreisel der Osttangente an die Alte Stuttgarter Straße ist nicht Gegenstand der Planung der Ortsumfahrung Magstadt (Südtangente). Ein direkter Anschluss der Osttangente an den KVP L1189/K1005 ist aus topographischen Gründen schwierig. Dieser müsste den Bergrücken (Lachenwäldle) mit der Zufahrt zum Sportgelände und dem dortigen Naturdenkmal durchschneiden oder untertunneln.

Die Gemeinde Magstadt hat angeregt, für Fußgänger und Radfahrer an der Kreuzung verlängerte Gottlieb-Daimler-Straße mit der L 1189 eine Quermöglichkeit zum öffentlichen Feldweg vorzusehen und den Gehweg auf der Nordseite der Gottlieb-Daimler-Straße stadtauswärts bis zur Einmündung des Feldweges 717 zu verlängern.

Die Verlängerung des Gehweges hat der Vorhabensträger zugesichert.

Demgegenüber ist eine zusätzliche Querung der Ortsumfahrung Magstadt im Bereich der Gottlieb-Daimler-Straße aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen. Um eine sichere Überquerung ermöglichen zu können, wäre es notwendig, den Knotenpunkt entweder mittels einer Lichtsignalanlage zu regeln oder einen mindestens 2,50 m breiten Mittelstreifen als Überquerungshilfe anzulegen.

Die Neuanlage einer Querungshilfe würde eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme in einem Gebiet verursachen, das künftig im Bereich der landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahme G 3 liegt. Aber selbst dann wäre eine Querung in diesem Kreuzungsbereich mit Abbiegespuren nicht völlig gefahrlos. Demgegenüber können Fußgänger und Radfahrer weiter nördlich an der vorgesehenen Straßenunterquerung die Straße geländegleich und völlig sicher passieren. Auch das Wegenetz ist auf diese Stelle ausgerichtet, während dessen an der Gottlieb-Daimler-Straße im Abschnitt direkt vor der Kreuzung mit der L 1189 gar kein Gehweg vorgesehen ist.

Die neue Führung des Radwegs nach Maichingen wurde von einigen Einwendern kritisiert. Die vorgesehene Strecke sei ein Umweg mit engen Kurven, besser sei eine direkte Führung mit einer Brücke über die L 1189.

Dem kann nicht zugestimmt werden. An der geplanten Stelle kann die in Dammlage gebaute L 1189 gut ebenerdig unterquert werden. Am direkten Schnittpunkt des Sindelfinger Weges mit der L 1189 ist die Straße noch geländegleich, Radfahrer könnten also nur über eine ca. 8 m hohe Brücke queren.

Diese Brücke (zusammen mit den erforderlichen Dammbauten für die Zufahrtswege) wäre ein erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere in das Landschaftsbild. Dieser Eingriff ist nicht erforderlich, wenn es wie hier Alternativen gibt, die einen Eingriff vermeiden. Dabei ist auch zu beachten, dass die Steigung zur Brücke hoch für Radfahrer, zumal mit Kindern oder Gepäck, mindestens ebenso belästigend ist, wie der vorgesehene kurze Umweg, der dafür eben verläuft.

Soweit ein Einwender angeregt hat, auch am Kreisverkehr zur Schafhausener Straße eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger zu schaffen, kann dem nicht entsprochen werden. Denn der Kreisverkehrsplatz Schafhauser Straße befindet sich anbaufrei ca. 400m von der Bebauung von Magstadt entfernt. Die Schafhauser Straße hat derzeit und später keinen parallel verlaufenden Geh- oder Radweg.

Für Fußgänger / Radfahrer, die auf dem Weg durch das Gewann Ries kommen (bei Nutzung der Fußgängerüberführung über die Bahn in Verlängerung der Riesstraße) kann die Schafhauser Straße ca. 40 m nördlich vor dem Kreisverkehr gekreuzt werden, um auf den nördlichen Weg von der Südwesttangente der L1189 zu kommen. Diese Querung befindet in dem Abbrems- bzw. Anfahrbereich des nebenliegenden Kreisverkehrs, der eine Geschwindigkeitsreduzierung erforderlich macht, so dass eine Querung trotz gestiegenen Verkehrsaufkommens möglich ist.

Soweit Einwender die Lage des PR-Parkplatzes südlich des Bahnhofs Magstadt kritisiert haben, wird darauf hingewiesen, dass der P+R-Platz nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Diese Planung liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde. Der nachrichtlich dargestellte Platz soll S-Bahn-Kunden aus dem westlichen Umland aufnehmen. Die Gemeinde beabsichtigt, für Fahrzeuge aus Magstadt einen P+R-Platz auf der Bahnhofsseite zu bauen.

#### **4. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen**

##### **4.1 Landesplanung, Raumordnung und Gemeindeplanung**

Das Vorhaben ist mit den Zielen der Landesplanung und der Raumordnung nach Maßgabe des gültigen Landesentwicklungsplans (LEP 2002) und des rechtsverbindlichen Regionalplans 1998 der Region Stuttgart vereinbar.

Zwar verläuft die Ortsumfahrung im Westen im Regionalen Grünzug Nr. 5.3 „Renningen bis Böblingen/Dagersheim“ und endet im Osten im Bereich der Grenze des Regionalen Grünzuges 5.1 „Waldgebiete westlich Stuttgart bis Siebenmühlental“. Im Süden befindet sich die Trasse zudem im Randbereich einer Regionalen Grünzäsur nach Plansatz 3.1.2 (Z) des Regionalplans Stuttgart. Damit tangiert der Bau der neuen Straße die Ziele der Grünzug- bzw. Grünzäsurplanung, die diese Räume möglichst unbebaut belassen möchte.

Jedoch ist es in diesem Fall gemäß § 24 Landesplanungsgesetz (LPIG) zulässig, von den Zielen dieser Regionalplanung abzuweichen, weil die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist.

Der Regionale Grünzug 5.1 „Waldgebiete westlich Stuttgart bis Siebenmühlental“ und die Regionale Grünzäsur nach Plansatz 3.1.2 werden nur ganz am Rande tangiert. Der Regionale Grünzug Nr. 5.3 „Renningen bis Böblingen/Dagersheim“ wird zwar stärker betroffen, aber auch dort bleiben der Freiraumzusammenhang und die Ausgleichsfunktion dieser Grünzäsur in ihrer maßgeblichen Grundstruktur erhalten.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass Magstadt so von den Regionalen Grünzügen und der Grünzäsur umgeben wird, dass eine veränderte Lenkung der Verkehrsströme zur Umgehung der Ortslage Magstadt ohne Inanspruchnahme dieser Freiraumstrukturen nicht sachgerecht verwirklicht werden kann und, dass der mit dem Bau der Ortsum-

fahrung verbundene Eingriff auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt wurde. Hinzu kommt, dass der Verband Region Stuttgart als Träger der regionalen Grünzugplanung der Zielabweichung zugestimmt hat.

Die Planfeststellungsbehörde ist deshalb nach Abwägung aller Umstände zur Auffassung gelangt, dass die straßenverkehrliche Entlastung des Ortskerns von Magstadt es rechtfertigt, die mit dieser Planung einher gehenden Eingriffe in die Freiraumstrukturen hinzunehmen.

Das Vorhaben ist auch mit der gemeindlichen Planung vereinbar. Das Vorhaben entspricht den Planungen des Magstadter Verkehrskonzepts. Die Gemeinde Magstadt hat deshalb auch dem Bau dieser Ortsumfahrung zugestimmt.

#### **4.2 Lärmimmissionen**

Der Vorhabensträger hat die maßgebliche Lärmbelastung der einzelnen repräsentativ ausgewählten Grundstücke im Einwirkungsbereich des planfestgestellten Vorhabens korrekt auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG), der Verkehrslärmschutzverordnung vom 21.06.1990 (16. BImSchV), der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) und den Vorgaben der Rechtsprechung an die Gesamtlärmbelastung ermittelt. Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Der Vorhabensträger hat gemäß § 50 BImSchG bereits bei der Linienführung darauf geachtet, dass belastende Lärmeinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete soweit als möglich vermieden werden.

In Bezug auf die Wohnbebauung, beispielsweise im Brahmsweg, im Beethovenweg oder in der Hauffstraße muss das Vorhaben daneben auch den Vorgaben in § 41 BImSchG in Verbindung mit § 2 der 16. BImSchV entsprechen. Gemäß § 2 Abs. 1

Nr. 2 der 16. BImSchV ist das Bauvorhaben so zu gestalten, dass in Wohngebieten tags die Lärmwerte von 59 dB(A) und nachts die Lärmwerte von 49 dB(A) nicht überschritten werden.

Aus den Schalltechnischen Untersuchungen (Band 1, Planunterlagen 11.1 und 11.2) ergibt sich schlüssig und nachvollziehbar, dass diese maßgeblichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. unterschritten werden. Dies gilt auch für die am nächsten an der neuen Straße gelegenen Gebäude im Brahmsweg und im Beethovenweg.

Auf die von den Anwohnern geforderten Lärmschutzmaßnahmen besteht folglich kein Anspruch. Es mag zwar Ausnahmefälle geben, in denen Lärmschutzmaßnahmen auch dann anzuordnen sind, wenn die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten sind. Im vorliegenden Fall sind jedenfalls keinerlei Anhaltspunkte für eine derartige, im Hinblick auf die Aussagekraft der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV atypische Konstellation, erkennbar.

Es sind auch keine weiteren lärmindernden Maßnahmen ersichtlich, die es aufgrund besonderen Nutzen- / Kosten- Verhältnisses nahe legen würden, im Rahmen des allgemeinen Lärmminimierungsgebotes zusätzliche Maßnahmen vorzusehen.

Daneben müssen auch die von der Rechtsprechung aufgestellten Regeln über die zulässige Gesamtlärmbelastung berücksichtigt werden. Bei grundrechtskonformer Auslegung von § 41 BImSchG unter Berücksichtigung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle nach Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) bzw. der Gesundheitsschwelle des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ist deshalb zusätzlich zu beachten, dass jedenfalls ab einem Schwellenwert von 73/63 dB(A) tags/nachts Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, um einer Gesundheitsgefährdung der Anwohner zu begegnen.

Aus den Schalltechnischen Untersuchungen (Band 1, Planunterlagen 11.1 und 11.2) ergibt sich schlüssig und nachvollziehbar, dass diese für die Gesamtlärmbetrachtung maßgeblichen Schwellenwerte im der neuen Trasse benachbarten Bereich nicht an-

nähernd erreicht werden. Dies gilt auch für die am nächsten an der neuen Straße gelegenen Gebäude im Brahmsweg und im Beethovenweg.

Lediglich am Gebäude in der Schafhauser Straße 11 werden nach der Verkehrszunahme aufgrund der geänderten Straßenverbindungen die maßgeblichen Schwellenwerte nach den Vorgaben der Rechtsprechung für die Gesamtlärbetrachtung an der zur Straße hingewandten Hausseite geringfügig überschritten. Der Vorhabensträger hat zugesagt, dass dieses Gebäude auf dieser Seite passiven Lärmschutz erhält. Aktiver Lärmschutz ist auf sinnvolle Weise nicht möglich, da sich das Gebäude direkt an der Schafhauser Straße befindet.

Entgegen der Auffassung einiger Einwender sind die Lärmberechnungen nicht fehlerhaft. So wurden beispielsweise die zu erwartende Verkehrsbelastung, die Schwerverkehrsanteile, die Gradienten und die den Lärmberechnungen zugrundegelegte Geschwindigkeit in nicht zu beanstandender Weise entsprechend den o. g. Vorgaben berücksichtigt:

Die Berechnung der Emissionspegel von Straßenverkehrswegen gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS 90 bzw. Anlage 1 zu § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erfolgt primär auf Basis des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens bzw. der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke, des Schwerverkehrsanteils sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Sekundär werden Korrekturwerte für den Einfluss der Fahrbahnarten oder für erhöhte Geräuschemissionen an Steigungen oder Gefällestrrecken mit Längsneigungen größer als 5% berücksichtigt. Die Differenzierung nach Pkw und Lkw geht demnach über den Schwerverkehrsanteil in die Berechnungsformel ein.

Im vorliegenden Schallgutachten wurde ein Schwerlastverkehrsanteil von 20 % tags und 10 % nachts berücksichtigt. Diese Werte wurden als Anhaltswerte für Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen aus Tabelle 3 der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) übernommen.

Im Zuge der Erstellung der Verkehrskonzeption Magstadt wurde eine Verkehrszählung und –befragung durchgeführt. Bei dieser Zählung wurden die Fahrzeuge unterschieden in Moped/Krad, PKW bis 2,8 t, Busse, LKW und Lastzüge. Die Durchschnittsbelastung aller betrachteter Verkehrswege lag für den Schwerverkehr bei einem Anteil von 7,4 %. Bei der Zählung wurden auch die aus dem ortsansässigen Steinbruchbetrieb kommenden Fahrzeuge berücksichtigt.

Demnach wurde die Lärmbelastung durch den LKW-Verkehr in der Schallbetrachtung deutlich nach oben abgeschätzt. Insofern sind die Schallgutachten selbst dann mit dem angesetzten Schwerverkehrsanteil auf der sicheren Seite, wenn die von Einwendern befürchtete Zunahme des Steinbruchverkehrs tatsächlich eintreten würde.

Die Schallgutachten sind auch nicht dadurch fehlerhaft, dass bei der Berechnung der Emissionen der Planfall 3H-20 mit dem Bau der Osttangente und dem Rückbau der Hölzertalstraße herangezogen worden ist. Während der dem Schallgutachten zugrunde gelegte Planfall 3H-20 mit einem Verkehrsaufkommen auf der Ortsumfahrung Magstadt (Südtangente) von 5.900 Kfz rechnet, ist ohne Osttangente und ohne Rückbau der Hölzertalstraße von einem Verkehrsaufkommen von etwa 4.500 Kfz/24h auszugehen.

Die vorliegende Berechnung wurde also gerade zu Gunsten der Anwohner durchgeführt. Bei einer Berücksichtigung der tatsächlich zu erwartenden Verkehrsbelastung durch die Südtangente ist von einer weitaus geringeren Lärmbelastung für den Siedlungsrand auszugehen.

Für die Gesamtlärberechnung wurden alle vorhandenen und geplanten Verkehrswege berücksichtigt, die infolge der Entfernung zu den Immissionspunkten Relevanz haben. In Bezug auf die Bahnlinie wurde auch die Anzahl der Güterzüge korrekt nach den von der DB Netz AG mitgeteilten Zahlen angesetzt.

Für den Abschnitt Magstadt - Renningen hat die Bahn 40 Güterzüge pro Tag (inklusive Nacht) angegeben. Dabei wurde das für das Jahr 2015 prognostizierte Betriebs-



programm zugrundegelegt und somit bereits eine Steigerung des Güterverkehrsaufkommens auf dieser Strecke von ca. 20% berücksichtigt. Die von Einwendern aus den Unterlagen zur S 60 zitierte Zahl 50 gibt dabei die maximale Zugzahl auf der Strecke zwischen Böblingen und Renningen an, die jedoch nur zwischen Böblingen und Sindelfingen erreicht wird.

Soweit Einwander befürchten, dass es durch den Wegfall von Gehölzen in der Kleingartenanlage an der Bahnlinie zu einem Anstieg der Lärmbelastung komme, kann auf folgendes hingewiesen werden:

Die Lärminderung durch Bewuchs (Wald, Buschwerk) ist erheblich geringer, als gemeinhin angenommen wird. Um eine deutlich spürbare Pegelminderung um ca. 5 dB(A) zu erreichen, sind Bepflanzungen mit einer Breite von mindestens 50 Meter mit dichter Belaubung und zumindest dichter Unterholzausbildung notwendig. Während der blattlosen Zeit ist die Pegelminderung durch Laubwald minimal. Auch bei niedrigem Buschwerk ist eine dämpfende Wirkung kaum spürbar.

Zudem wurden bei den Schallausbreitungsberechnungen die vorhandenen Gehölze nicht berücksichtigt. Entsprechend ändert ein Gehölzverlust die berechneten Lärmimmissionswerte nicht.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher im Ergebnis der Ansicht, dass das Vorhaben mit den Lärmschutzbelangen vereinbar ist.

#### **4.3 Schadstoffimmissionen**

Der Vorhabensträger hat die künftige Schadstoffbelastung in der Nachbarschaft des Planungsvorhabens auf der Grundlage der Musterabschätzung der Luftschadstoffbelastung nach MLuS-02 korrekt ermittelt.

Die Untersuchung (Band 1, Planunterlage 11.3) ergab, dass die einschlägigen Grenz- und Prüfwerte der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung (einschließlich des Feinstaubes) sowohl am Bebauungsrand von Magstadt als auch in unmittelbarer Fahrbahnnähe eingehalten werden. Der Gutachter hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde bestätigt, dass dies auch für den nördlichsten Teil der Ortsumfahrung unter Berücksichtigung der Steigung hin zum Kreuzungspunkt mit der K 1005 der Fall ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher im Ergebnis der Ansicht, dass das Vorhaben mit den Belangen der Lufthygiene vereinbar ist.

#### **4.4 Klima**

Das Planungsvorhaben wird den Kaltluftabfluß und die Kalt- und Frischluftproduktion in der Erbachau nicht erheblich behindern und deshalb dort das Klima auch nicht erheblich und nachhaltig beeinträchtigen.

Vom Gewann Sommerhalde kommende Kaltluftventilationsbahnen werden von der neuen Straße nicht erheblich behindert. Die wirksamsten Kaltluftströmungen weist das Gebiet südlich des Sindelfinger Weges auf. Dort verläuft die Trasse geländegleich, so dass keine Barrierewirkung auftreten kann. Die Kaltluft- und Frischluftzufuhr zur Ortsrandlage und im Verlauf des Erbachtales ist also weiterhin gewährleistet.

Erst nordöstlich des Sindelfinger Weges geht die geplante Trasse allmählich zur Einmündung in die K 1005 in eine Dammlage von maximal vier Metern über.

Die Dammlage wird sich jedoch nicht erheblich auf die Kaltluft- und Frischluftzufuhr von Magstadt auswirken, weil hier auch derzeit nur schwach ausgeprägte Kaltluftströmungen auftreten. Außerdem können mögliche Kaltluftströmungen in diesem Bereich durch die Radwegunterführung strömen.

#### **4.5 Natur, Landschaft und Erholung**

Die vorliegende Planfeststellung verletzt keine naturschutzrechtlichen Vorschriften. Das planfestgestellte Vorhaben stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar (a), von dem nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen ausgehen (b). Der Eingriff kann durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen und kompensiert werden (c). Das planfestgestellte Vorhaben verstößt auch nicht gegen sonstige spezielle naturschutzrechtliche Vorschriften (d).

a) Die Realisierung des Straßenbauvorhabens bedingt eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme inklusive aller Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen von insgesamt rund 12,8 ha, eine Fläche von rund 2,7 ha wird effektiv neu versiegelt. Bei dem Vorhaben handelt es sich damit um einen naturschutzrechtlichen Eingriff nach § 20 Abs. 1 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg (NatSchG). Im landschaftspflegerischen Begleitplan sind die für den Naturhaushalt, seine einzelnen Potentiale (Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen, Klima), für die Landschaft, das Landschaftsbild, die Erholung sowie für das Wohnen, das Wohnumfeld, die Kultur und sonstigen Sachgüter zu erwartenden Beeinträchtigungen im einzelnen aufgelistet.

Entgegen der Auffassung einiger Einwender wird das Naherholungsgebiet Käswasser vom Vorhaben nicht betroffen. Die Trasse trifft nördlich des genannten Gebietes im Gewann Sommerhalde auf die K 1005. Insofern müssen die Bewohner von Magstadt die geplante L 1189 queren, um in das Gewann Käswasser zu kommen. Eine Zerschneidung des Gebietes erfolgt jedoch nicht.

Auch das Gebiet der Erbachaue wird nicht zerschnitten, die Trasse verläuft südöstlich der Erbachaue an der Grenze zum Gewann Sommerhalde.

b) Der Eingriff in Natur und Landschaft ist unvermeidbar im Sinne von § 21 Abs. 1 NatSchG. Der Begriff der Vermeidbarkeit ist nicht im naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen, denn in tatsächlicher Hinsicht ist nahezu jede Beeinträchtigung vermeidbar. Auch der gänzliche Verzicht auf das Vorhaben stellt ebenso wenig wie die

Verweisung auf eine Alternativtrasse eine Vermeidung dar, weil es sonst keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen gäbe.

Die Vermeidbarkeit bezieht sich mithin immer auf die Frage, ob bei Verwirklichung des Vorhabens an der vorgesehenen Stelle erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden oder zumindest vermindert werden können. Beeinträchtigungen, die zum Erreichen des planerisch gewollten Zieles nicht erforderlich sind, müssen vermieden werden.

Diese Vorgaben werden vorliegend erfüllt. Mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vorgesehenen Gestaltungs-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (Band 2, Anlage 12.1 Seiten 110 bis 113 und 118, 119) werden Natur und Landschaft nur in einem zum Erreichen des Planungserfolges unerlässlichen Mindestumfang in Anspruch genommen.

So wird beispielsweise der Eingriff in das Landschaftsbild mit der Pflanzung einer Baumreihe und mit der Wiederbepflanzung der Böschungen wirksam minimiert.

Durch diese Gehölzpflanzungen wird die Trasse auch im Bereich der angrenzenden Erbachaue gut in die Landschaft eingebunden, so dass dadurch auch der Eingriff in die Erholungsfunktion dieses Gebiets wirksam minimiert wird. Die Funktionsfähigkeit des Naherholungsgebietes Erbachaue / Gewann Sommerhalde wird daneben auch dadurch sichergestellt, dass die Zugänglichkeit über Rad- und Fußwege weiterhin gewährleistet wird.

c) Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden gemäß § 21 Abs. 2 Satz 1 NatSchG durch Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen oder durch Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Der LBP sieht im einzelnen folgende Ausgleichsmaßnahmen (Band 2, Anlage 12.1 Seite 114 ) vor:

- Grabenrenaturierung,
- Extensivierungen entlang der Ortsumfahrung Magstadt,
- Anlage von Gras-Kräutersäumen,
- Anlage von Streuobstwiesen,
- Entsiegelungen.

Diese Ausgleichsmaßnahmen sind geeignet und auf Flächen vorgesehen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Die jeweilige ökologische Eignung und die Zuordnung zu den Beeinträchtigungen der einzelnen Umweltpotentiale ist im LBP ausführlich und nachvollziehbar beschrieben.

Jedoch reichen diese Ausgleichsmaßnahmen nicht aus, um eine vollständige Wiederherstellung des Naturraumes im Sinne von § 21 Abs. 2 Satz 2 NatSchG zu erreichen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des landschaftspflegerischen Begleitplaners an, dass sich keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen anbieten, die mit dem Eingriff in räumlich-funktionalem Zusammenhang stehen.

Deshalb sind im LBP folgende Ersatzmaßnahmen (Band 2 Anlage 12.1 S. 114) vorgesehen:

- Planbach im Hölzertal,
- Steinbruch östlich von Magstadt,
- Umwandlung Acker in Grünland.

Auch diese Ersatzmaßnahmen sind geeignet und auf Flächen vorgesehen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Die jeweilige ökologische Eignung und die Zuordnung zu den Beeinträchtigungen der einzelnen Umweltpotentiale ist im landschaftspflegerischen Begleitplan ausführlich und nachvollziehbar beschrieben.

Aufgrund des Hinweises der Forstverwaltung wurde die Ersatzmaßnahme „Steinbruch östlich von Magstadt“ nochmals überprüft. Bei einer Ortsbegehung wurde jedoch festgestellt, dass dort die im LBP vorgesehenen Maßnahmen noch nicht durchgeführt wurden und somit das Aufwertungspotential nach wie vor vorhanden ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist deshalb im Ergebnis der Ansicht, dass der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft ausgeglichen werden kann.

Die von Einwenderseite vorgebrachte Kritik an der Untersuchungsmethode und -tiefe der landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie der Geeignetheit der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen geht fehl und ist zurückzuweisen. Die durchgeführten Erhebungen und Analysen orientieren sich an den anerkannten Methoden und üblichen Standards und werden auch dem vorliegenden projektbezogenen Einzelfall gerecht. Der Vorhabensträger hat alles unternommen, um die vorhabenbedingten Umweltauswirkungen ausreichend zu ermitteln und zu bewerten, um auf dieser gesicherten Grundlage die geeigneten Maßnahmen treffen zu können.

Alle für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehenen Flächen weisen hinreichendes Potenzial für eine Entwicklung zu ökologisch höherwertigen Flächen auf. Soweit Einwender eine Reduzierung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, beispielsweise den Verzicht auf die Neuanlage von Streuobstwiesen, wünschen, kann dem nicht entsprochen werden, weil nur gerade so viele Maßnahmen vorgesehen sind, bis die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch den Straßenneubau ausgeglichen sind.

Soweit Einwender die Nachhaltigkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Frage stellen, wie beispielsweise die dauerhafte Pflege der neu anzulegenden Streuobstwiesen, ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabensträger durch eine Auflage in diesem Planfeststellungsbeschluss verpflichtet ist, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ordnungsgemäß zu unterhalten, beispielsweise durch den Abschluss von Pflegeverträgen.

Entgegen der Auffassung eines Einwenders konnte der naturschutzrechtliche Ausgleich nicht durch die Anlage eines größeren Gartenhausgebietes erfolgen. Durch die Ausweisung eines Kleingartengebietes können die Eingriffe in Natur und Landschaft ökologisch nicht ausgeglichen werden.

d). Besonders geschützte Biotopie i.S.v. § 32 NatSchG sind durch die Baumaßnahmen nicht betroffen. Das Vorhaben beeinträchtigt weder das faktische Vogelschutzgebiet „Streuobstwiesen, Heiden und Wälder rund um Weil der Stadt“ noch das FFH-Gebiet „Glemswald“. Auch eine Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes „Glemswald“ ist nicht zu befürchten, die Trasse verläuft außerhalb des Schutzgebietes.

Im Zuge der Planung des Neubaus der L 1189 wurde im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung auch eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), eine FFH-Vorprüfung sowie eine FFH-Verträglichkeitsstudie Potenzielles Vogelschutzgebiet gefertigt und damit die zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange erforderlichen Untersuchungen vorgenommen. Dabei wurden Vögel, Amphibien, Reptilien, Tagfalter und Hautflügler detailliert untersucht.

Für das Vorhaben sind die artenschutzrechtlichen Anforderungen in §§ 42, 43 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in europarechtskonformer Auslegung unter Hinzuziehung von Artikel 12, 13, 16 der FFH-Richtlinie und Artikel 5 der Vogelschutzrichtlinie zu beachten.

In der Konfliktanalyse der UVS ist nachvollziehbar dargestellt, dass die Verbotstatbestände in Artikel 5 der Vogelschutzrichtlinie nicht erfüllt werden. Hinweise auf die von Einwendern angedeuteten Fledermausvorkommen im Trassenbereich fanden sich nicht und sind auch den Naturschutzbehörden nicht bekannt.

Soweit hingegen bei anderen Tierarten wie beispielsweise Tagfaltern und Hautflüglern eine Betroffenheit der Verbotstatbestände in § 42 BNatSchG und Artikel 12,13 der FFH-Richtlinie nicht völlig ausgeschlossen werden kann, sind die Voraussetzungen für eine Befreiung nach § 62 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG in Verbindung mit Artikel 16 Abs. 1 Ziffer c) der FFH-Richtlinie erfüllt:

Das in diesem Fall überwiegende öffentliche Interesse an einer innerörtlichen Verkehrsentslastung in Magstadt erfordert nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde diese Abweichung. Die ausgewählte Trasse ist auch aus naturschutzrechtlicher Sicht günstig, eine anderweitig zufriedenstellende Alternative ist nicht ersichtlich. Im LBP ist schlüssig und nachvollziehbar dargestellt, dass die betroffenen Populationen in einem günstigen Erhaltungszustand bleiben.

#### **4.6 Forstwirtschaft**

Wald wird durch die Straßenbaumaßnahme nicht betroffen. Die naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme E 2 „Steinbruch östlich von Magstadt“ liegt im Waldbereich. Den forstlichen Belangen ist mit der Auflage ausreichend Rechnung getragen, diese Maßnahme mit dem örtlich zuständigen Forstamt abzustimmen.

#### **4.7 Landwirtschaft**

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde trägt die planfestgestellte Maßnahme den öffentlichen Belangen der Landwirtschaft und den privaten Belangen der betroffenen Landwirte in bestmöglichem Maße Rechnung. Die Planfeststellungsbehörde verkennt hierbei nicht, dass die geplante Maßnahme mit spürbaren Eingriffen in landwirtschaftliche Nutzflächen verbunden ist. Die trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen gegebenen Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen müssen jedoch in Anbetracht der hohen Verkehrsbedeutung der im Allgemeinwohlinteresse liegenden Straßenbaumaßnahme hingenommen werden.

Die Planung wurde eingehend überprüft, ob und ggf. inwieweit sich die Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen verringern lassen. Es hat sich hierbei gezeigt, dass auf die zur Inanspruchnahme vorgesehenen landwirtschaftlichen Flächen nicht verzichtet werden kann; dies würde die zentralen Planungsziele qualifiziert gefährden.



Einer Reduzierung des der Planung zugrundegelegten Querschnittes stehen leistungsfähigkeits- und verkehrssicherheitstechnische Gründe entgegen.

Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind unter Abwägung der öffentlichen Naturschutz- und Landwirtschaftsbelange sowie der privaten Eigentums- und Nutzungsinteressen für die Landwirte und sonstige betroffene Berechtigte zumutbar und verhältnismäßig. Auch die im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehenen Bepflanzungen werden so erfolgen, dass negative Auswirkungen auf landwirtschaftliche Kulturen soweit als möglich vermieden werden.

Der Vorhabensträger hat zudem folgende Zusagen abgegeben, mit denen sich die individuelle Betroffenheit der landwirtschaftlichen Betriebe mildern lässt:

Nicht mehr sinnvoll zu bewirtschaftende Restflächen werden auf Wunsch der jeweiligen Grundstückseigentümer komplett erworben, ein Flurneuordnungsverfahren wird beantragt und im Zuge des Grunderwerbsverfahrens erlangte Grundstücke werden in das Flurneuordnungsverfahren eingebracht.

Die vorliegende Straßen- und Wegeplanung gewährleistet, dass die landwirtschaftlich genutzten Flurstücke angemessen bewirtschaftet werden können und keine unzumutbaren Entfernungverschlechterungen auftreten.

So sind Querungsmöglichkeiten an den 3 Kreisverkehren, bei Bau-km 0+500 (Südwesttangente), bei Bau-km 0+550 (Südosttangente) sowie am Knotenpunkt L 1189 / Gottlieb-Daimler-Straße vorhanden. Der maximale Abstand zwischen den einzelnen Querungsmöglichkeiten liegt somit bei etwa 550 m.

Der Vorhabensträger hat auch versichert, dass die Erschließung aller Grundstücke sichergestellt wird. Dort, wo Grundstückszufahrten benötigt werden, können die Entwässerungsgräben verrohrt werden.

Eine Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Betrieben ist nicht zu befürchten. Nachdem von zwei Einwendern der Verlust existenznotwendiger Flächen geltend gemacht wurde, hat die Planfeststellungsbehörde einen Gutachter beauftragt, die Existenzgefährdung in beiden Fällen zu überprüfen.

Es stellte sich heraus, dass eine Einwenderin gar keinen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb bewirtschaftet, sondern eine private Pferdehaltung als Hobby betreibt. Sie befürchtet eine Beeinträchtigung für diese Pferdehaltung, eine Gefährdung ihrer landwirtschaftlichen oder beruflichen Existenz macht sie aber nicht geltend.

Im anderen Fall handelt es sich um eine Familie, die einen landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetrieb bewirtschaftet. Diese Familie ist von der geplanten Straßenbaumaßnahme relativ stark betroffen. Benötigt werden drei Eigentumsgrundstücke, außerdem sind eine Reihe von Pachtgrundstücken betroffen. Die gesamte Verlustfläche (Eigentum und Pacht) inklusive der unwirtschaftlichen Restflächen liegt bei ca. 2 ha.

Eine betriebswirtschaftliche Überprüfung der Existenzgefährdung anhand der Betriebsdaten möchte die Familie jedoch nicht durchführen lassen, zumal für die betroffenen Pachtgrundstücke derzeit nur mündliche und unbefristete (kündbare) Pachtverträge bestehen. Eine Existenzgefährdung konnte somit nicht festgestellt werden.

Diesen Einwendern wurde beim Erörterungstermin zugesagt, zu prüfen, ob die Ausgleichsmaßnahme A 2 anstelle auf den Flurstücken 679 bis 681 auf den Flurstücken 500 und 501 realisiert werden kann. Allerdings hat sich nun herausgestellt, dass die Flurstücke 679 bis 681 weder diesen Einwendern gehören, noch von ihnen gepachtet sind. Somit konnte dieser Ansatz leider nicht weiterverfolgt werden.

Über die konkrete Entschädigung für den Landverlust und für die sonstigen Vermögenseinbußen wird in diesem Planfeststellungsverfahren nicht entschieden. Diese Fragen werden im anschließenden Grunderwerbsverfahren (und erforderlichenfalls Enteignungsverfahren) geklärt.

#### **4.8 Wasserwirtschaft**

Das Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Zwar liegt das Vorhaben in der Außenzone des Heilquellenschutzgebiets für die Mineralquellen in Stuttgart. Und die Kreuzung der L 1189 mit der Maichinger Straße tangiert an einer Stelle die Zone III des Wasserschutzgebiets „Klingenbrunnen, Floschen I und II“.

Jedoch wurde den Belangen der Wasserwirtschaft durch die Planung selbst und den festgesetzten Nebenbestimmungen in hinreichendem Maße entsprochen. Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet auch die wasserrechtlichen Genehmigungen nach § 76 Wassergesetz für den Bau der Durchlässe für wasserführende Gräben und nach § 31 Wasserhaushaltsgesetz für die Umsetzung der Maßnahme A 1 „Grabenrenaturierung“.

Eine vorhabensbedingte Verschlechterung des Grundwassers ist bei der planfestgestellten Trassenführung nicht zu erwarten. So werden beispielsweise mit Reifenabrieb verunreinigtes Regenwasser oder Salzwasser durch die komplexen Entwässerungseinrichtungen gefasst und abgeleitet. Zudem verhindert der geologische Aufbau mit wasserundurchlässigen Schichten ein Eindringen des verschmutzten Wassers in das Grundwasser.

Die Entwässerungsmulden der Straße entwässern (lediglich) das auf die Straße gelangende Oberflächenwasser oder Hangwasser und führen dies den Rückhaltebecken zu, die das gesammelte Wasser verzögert den Vorflutern zuleiten. Die Mulden wirken sich darüber hinaus weder auf das sonstige Geländewasser noch auf das Grundwasser aus. Somit führen diese Entwässerungsmulden nicht dazu, dass angrenzenden Grundstücken, wie beispielsweise Nutzgärten in der Flur Birk, beschleunigt Wasser entzogen wird.

#### **4.9 Bodenschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar. Die geplante Maßnahme stellt in Anbetracht ihrer Flächenausdehnung und Neuversiegelung einen Eingriff in die Böden und deren Funktionen dar. Zugleich wurde den Belangen des Bodenschutzes gemäß § 2 des Landesbodenschutz- und Altlastengesetzes durch die Planung selbst und den festgesetzten Nebenbestimmungen in hinreichendem Maße entsprochen.

Die vorgesehenen Maßnahmen gewährleisten, dass Bodenbelastungen auf das nach den Umständen unvermeidliche beschränkt werden und auf einen sparsamen und schonenden Umgang mit den Böden geachtet wird. Mit den festgesetzten Nebenbestimmungen wird auch sichergestellt, dass der Abtransport nicht mehr benötigter Erdmassen direkt über das überörtliche Straßennetz erfolgt.

Der Eingriff in den Boden wird in der landschaftspflegerischen Begleitplanung detailliert bilanziert. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann dieser Eingriff mit den dort dargestellten Maßnahmen ausgeglichen werden. Dabei wird neben der Entsiegelung auch ein qualitativer Ausgleich vorgenommen, indem das bestehende Bodenpotenzial durch entsprechende Maßnahmen aufgewertet wird.

#### **4.10 Denkmalschutz**

Das Denkmalschutzreferat des RPS hat darauf hingewiesen, dass in der Flur Kan-nengießler eine Urnenfelderzeitliche Siedlung liegt und deshalb mit archäologischen Funden zu rechnen ist. Mit den festgesetzten Nebenbestimmungen ist den Belangen des Denkmalschutzes in hinreichendem Maße Rechnung getragen.

#### **4.11 Belange von Versorgungsunternehmen**

Das planfestgestellte Vorhaben tangiert Leitungen verschiedener Versorgungsunternehmen (Deutsche Telekom, Arcor Südwest, RWE, EnBW, Bodenseewasserversorgung). Den Belangen der betroffenen Leitungsträger wird durch die Planung und die im Tenor aufgeführten Zusagen angemessen Rechnung getragen. Vorhandene Leitungen werden bei der Baudurchführung beachtet, erforderlichenfalls umgelegt und geschützt. Die Ausführungsplanung wird mit dem jeweiligen Versorgungsunternehmen abgestimmt.

#### **4.12 Eigentum**

##### **a) unmittelbare Inanspruchnahme**

Für die Realisierung des Straßenbauvorhabens wird auch privates Eigentum in Anspruch genommen. Bei der Abwägung der von einem Straßenprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum selbstverständlich in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt.

Dies gilt in gleichem Maße auch für die Interessen der Pächter oder Mieter an den betroffenen Grundstücken. So ist beispielsweise eine Einwanderin als Pächterin (mündliche, unbefristete Pachtverträge) von Flächen für ihre Pferdehaltung mit einer Verlustfläche von ca. 0,6 ha betroffen. Sie befürchtet Probleme, künftig ihre Pferde tiergerecht mit ausreichenden Weideflächen halten zu können.

Das Interesse eines Eigentümers an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz genießt aber keinen absoluten Schutz, ebenso wenig das Interesse der Pächter oder Mieter an der Nutzung der betroffenen Grundstücken. Für das Eigentum oder die Nutzung der Grundstücke gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsbeachtliche

Belange, d.h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden, ebenso die Belange der betroffenen Pächter oder Mieter.

Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Das gewichtige öffentliche Interesse an einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse überwiegt vorliegend die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums. Dies gilt auch für die Fälle, in denen beispielsweise in ein bestehendes Kleingartengebiet oder als Pferdekoppel genutzte Grundstücke eingegriffen werden muss.

Es ist nicht möglich, durch (ergänzende) Planänderungen die Dimensionierung oder Trassierung so zu modifizieren, dass ein geringerer Eingriff in privates Eigentum resultiert, vielmehr muss es im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei der vorgelegten Planung mit allen darin vorgesehenen Eingriffen in Privatland bleiben. Deshalb kann, wie bereits bei der Trassenauswahl dargelegt, auch das Kleingartengebiet nördlich der Bahnlinie nicht umfahren werden.

Auch für geringfügige Linienänderungen zugunsten eines einzelnen Betroffenen ist bei einem Vorhaben dieses Ausmaßes kein Raum. Abgesehen davon würden derartige Trassenverschiebungen in Einzelbereichen dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und damit in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde. Im Laufe des Verfahrens wurden alle im Rahmen der Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft, die Grundstücksbetroffenen vor Flächeninanspruchnahmen und sonstigen Nachteilen zu verschonen.

Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind naturschutzrechtlich erforderlich, um den vorhabensbedingten Eingriff in Natur und Landschaft auszugleichen. Alle Maßnahmen sind ökologisch sinnvoll. Die Frage, ob bei einzelnen Kompensationsmaßnahmen zur Zweckerreichung anstelle eines Eigentumsübergangs auf

den Vorhabensträger auch dingliche Beschränkungen genügen, ist nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Hierüber sind grundsätzlich Vereinbarungen zwischen dem Vorhabensträger und den Eigentümern zu treffen. Soweit entsprechende Vereinbarungen nicht zustande kommen, sind auf Antrag der Straßenbauverwaltung Enteignungsverfahren einzuleiten.

Um die individuelle Betroffenheit soweit als möglich abzumildern, hat der Vorhabensträger auch zugesagt, die Restflächen auf Wunsch der jeweiligen Eigentümer zu erwerben, sofern diese Restgrundstücke nicht mehr sinnvoll bewirtschaftet werden können.

Abschließend und zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die planerischen Ziele bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht mehr realisieren ließen. Die Interessen der privaten Grundstückseigentümer, Pächter und Mieter haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens in dem planfestgestellten Umfang zurückzustehen.

Über die konkrete Entschädigung für den Landverlust wird in diesem Planfeststellungsverfahren nicht entschieden. Diese Fragen werden im anschließenden Grunderwerbsverfahren (und erforderlichenfalls Enteignungsverfahren) geklärt.

#### **b) Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigung**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern erstrecken sich auch - mit unterschiedlicher Intensität - auf zahlreiche anderweitige Grundstücke.

Die Planung des Vorhabensträgers trägt auch dem Interesse dieser Grundstückseigentümer angemessene Rechnung, in dem sie diese soweit als möglich vor (mittelbaren) Beeinträchtigungen schont. Die vorgesehene Linienführung, der Gradientenver-

lauf und das Wegenetz gewährleisten, dass den (mittelbar) betroffenen Grundstücken keine unzumutbaren Nachteile erwachsen.

Über die konkrete Entschädigung für Vermögenseinbußen wird nicht in diesem Planfeststellungsverfahren, sondern erst in anschließenden Enteignungs-/ Entschädigungsverfahren entschieden. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z..B. vor dem Bau einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist, als das Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt.

Die maßgeblichen Schwellenwerte im Sinne der Bestimmungen nach §§ 41, 50 BImSchG bzw. nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 LVwVfG sind vorliegend weder beim Lärm noch bei den Schadstoffen noch bei sonstigen Auswirkungen überschritten.

Die Planung sieht ebenfalls vor, dass nach Realisierung des Vorhabens die alten noch verbleibenden Wege mit den neu geplanten Wegen so verknüpft werden, dass sowohl für die Wohnbevölkerung als auch für den Landwirtschafts-, Forst- und Freizeitverkehr in ausreichendem Umfang Querungsmöglichkeiten vorhanden sind und keine unzumutbaren Umwege entstehen.

Dies bedeutet, dass die betroffenen Grundstücke in hinreichendem Maße an das Straßen- und Wegenetz angebunden sind und damit auch der sog. „Kontakt nach außen“ gewahrt ist. Die Schaffung von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten und Wegen ist somit nicht erforderlich und kann deshalb dem Vorhabensträger auch aus Kostengründen nicht zugemutet werden.

Halten sich nach alledem die faktischen, sozusagen „in natura“ gegebenen Beeinträchtigungen wie vorliegend im gesetzlich zulässigen Rahmen, stehen den Betroffenen Abwehr-, Schutz- und Entschädigungsansprüche nicht zu. Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden, und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die auf die neue Straße bezogene Lage des jeweiligen Grundstücks wertmindernd berücksichtigen würde.



Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden durch § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG nicht erfasst.

So verhält es sich auch in Bezug auf die von einer Einwenderin vorgebrachten Nachteile für ihre Zahnarztpraxis. Auch ein Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb kann allenfalls dann entschädigungspflichtig sein, sofern eine gesicherte Rechtsposition vorliegt. Dies ist hier jedoch nicht der Fall.

Denn ein Anliegergewerbebetrieb hat regelmäßig nur einen Anspruch darauf, irgendeinen Kontakt zum öffentlichen Straßennetz zu haben, nicht aber auf eine konkrete Verbindung bzw. auf das Nichtvorhandensein einer bestimmten Straße. Die bisherige Lage am Ortsrand ohne Umgehungsstraße stellt also nur eine günstige Chance und keine gesicherte Rechtsposition dar. Und die Immissionsschutzwerte, insbesondere in Bezug auf den Straßenlärm, werden wie bereits dargestellt eingehalten.

## **5. Zurückweisung von Einwendungen**

### **5.1 Zurückweisung von Einwendungen der Träger öffentlicher Belange**

Die Bedenken der Träger öffentlicher Belange werden, soweit sie nicht zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen in dieser Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen.

### **5.2 Zurückweisung von privaten Einwendungen**

Die Einwendungen der Privaten werden, soweit sie nicht zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen in dieser Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen.

## **6. Gesamtabwägung und Zusammenfassung**

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass durch die planfestgestellte Maßnahme die verkehrliche Situation entscheidend verbessert wird und dies auch dringend erforderlich ist. Die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen im Ergebnis die von der Planung negativ betroffenen öffentlichen und privaten Belange.

Die Prüfung der vorgelegten Planung hat ergeben, dass dem Vorhaben keine gesetzlichen Versagungsgründe entgegenstehen. Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Interessen insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden. In diesem Sinne übt die Planfeststellungsbehörde ihr Ermessen aus.

## **C. Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung beruht auf § 4 Abs. 1 Nr. 1 LGebG.

Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren erwachsenen Kosten fallen ausschließlich ihnen selbst zur Last. Beim Anhörungsverfahren handelt es sich um ein Verwaltungsverfahren, nicht um ein Vorverfahren i.S.v. §§ 68 f. VwGO. § 80 LVwVfG ist daher weder unmittelbar noch sinngemäß anwendbar (BVerwG, NVwZ 1990, 59 ff.).

Der Antragsteller ist gem. § 6 Abs.1 Ziff.1 LGebG von der Entrichtung einer Verwaltungsgebühr befreit.

**Rechtsbehelfsbelehrung:**

Gegen die Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich oder durch Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle Klage beim Verwaltungsgericht Stuttgart, Augustenstr. 5, 70178 Stuttgart, erhoben werden.

**Hinweis:**

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses und die festgestellten Planunterlagen werden bei der Gemeinde Magstadt nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Gegenüber den Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wird, hat die Auslegung keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist. Gegenüber den übrigen Betroffenen gilt der Planfeststellungsbeschluss mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt.

Jeder Beteiligte erhält auf schriftlichen Antrag Auskunft darüber, welcher Teil der Begründung sich auf sein Vorbringen bezieht oder, welcher Teil der Begründung sich auf das Vorbringen eines anderen bezieht, soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist.

Die Klage richtet sich gegen das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart. Eine Klage muss Kläger, Beklagten und Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben.