Bezirksregierung Detmold

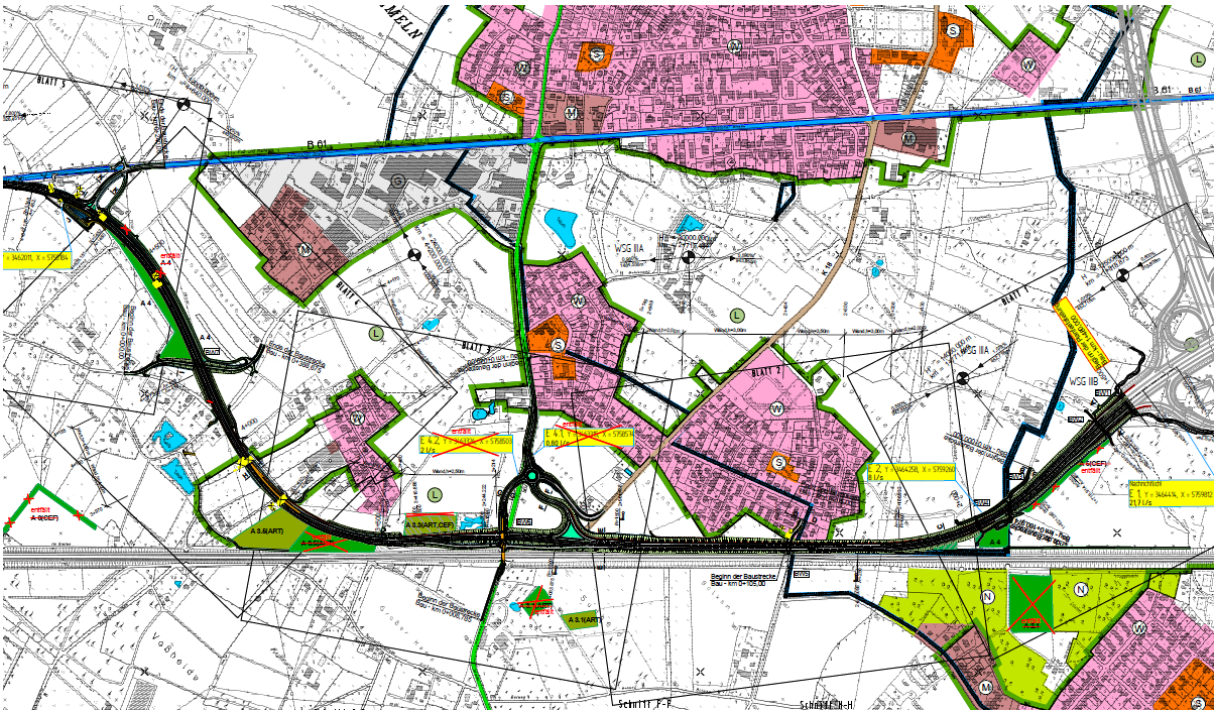
25.4.34-01-1/10

Planfeststellungsbeschluss

für den Neubau der A 33/B 61, Zubringer Ummeln

von Bau-km 1+480 bis Bau-km 5+200

auf dem Gebiet der Stadt Bielefeld



Detmold, den 27.09.2016

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis ... 2
Abkürzungsverzeichnis ... 6
A. Entscheidung ... 9
1. **Feststellung des Plans** ... 9
2. **Festgestellte Planunterlagen** ... 9
3. **Wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG** ... 13
3.1 Tenor der Erlaubnis ... 13
3.2 Rechtsgrundlagen der Erlaubnis ... 13
3.3 Allgemeine Angaben, Lage und Art der Einleitungen ... 14
3.4 Zweck der Einleitungen ... 15
3.5 Umfang der Einleitungen ... 15
3.6 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis ... 15
3.7 Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis ... 20
4. **Ausnahmen und Befreiungen von Verboten des Landschaftsschutzes** ... 22
5. **Nebenbestimmungen** ... 23
5.1 Allgemeine Schutzmaßnahmen ... 23
5.2 Unterrichtungspflichten ... 24
5.3 Wasserwirtschaft (allgemein/unabhängig vom Wasserrecht gem. Nr. 3) ... 24
5.4 Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz ... 34
5.4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen ... 34
5.4.2 Spezielle Nebenbestimmungen zum Artenschutz ... 40
5.4.3 Artenschutz-Monitoring/Risikomanagement ... 45
5.4.4 Abnahme der Ausgleichsmaßnahmen ... 45
5.4.5 Kompensationsflächenkataster ... 46
5.5 Lärmschutz ... 46
5.6 Landwirtschaft ... 49
5.7 Forstwirtschaft ... 52
5.8 Abfall, Altlasten und Altablagerungen ... 52
5.9 Bodendenkmalschutz ... 53
5.10 Versorgungseinrichtungen/Versorgungswege ... 54
5.11 Arbeitsschutz ... 58
5.12 Kampfmittelfunde ... 59
5.13 Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen ... 59
5.14 Nebenbestimmungen im Interesse betroffener Haus- und Grundeigentümer ... 59
5.15 Aktualisierung der Planunterlagen ... 61
6. **Entscheidung über Einwendungen** ... 61
6.1 Verfahrenseinwendungen ... 62
6.2 Präkludierte Einwendungen ... 63
6.3 Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen ... 65

6.4 Sonstige Einwendungen ... 65
7. **Zusagen/Zusicherungen des Vorhabenträgers** ... 67
B. Begründung ... 70
1. **Das Vorhaben** ... 70
2. **Vorgängige Verfahren** ... 71
3. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens** ... 73
3.1 Einleitung des Verfahrens ... 73
3.2 Auslegung der Planunterlagen ... 73
3.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ... 74
3.4 Erörterungstermin(e) ... 75
3.5 Planänderungen des Deckblatts 1 und Neuauslegung ... 76
4. **Verfahrensrechtliche Bewertung** ... 79
4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung ... 79
4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ... 79
4.3 Anhörungsverfahren ... 79
4.4 Einbringung der Planänderungen im Deckblattverfahren und formelle Präklusion der sich nicht gegen Planänderungen richtenden Einwendungen ... 94
4.5 Umfang der Planfeststellung ... 98
5. **Umweltverträglichkeitsprüfung** ... 100
5.1 Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren ... 100
5.2 Beschreibung der Umwelt ... 104
5.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG ... 113
5.3.1 Schutzgut Mensch ... 114
5.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ... 119
5.3.3 Schutzgut Boden ... 125
5.3.4 Schutzgut Wasser ... 128
5.3.5 Schutzgut Luft und Klima ... 133
5.3.6 Schutzgut Landschaft ... 136
5.3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter ... 139
5.3.8 Wechselwirkungen ... 140
5.4 Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG ... 142
6. **Materiell-rechtliche Würdigung** ... 144
6.1 Planrechtfertigung ... 144
6.1.1 Fernstraßenbedarfsplan ... 145
6.1.2 Verkehrliche Bedeutung der B 61n, Verkehrsaufkommen und Planungsziele ... 153
6.2 Raumordnung ... 182
6.3 Planungsleitsätze ... 183
6.4 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz ... 184
6.4.1 Artenschutz ... 184
6.4.1.1 Rechtliche Grundlagen des Artenschutzes, Verbotstatbestände ... 185
6.4.1.2 Prüfmethodik / Bestandserfassung ... 187

6.4.1.3 Planungsrelevante Arten ... 207
6.4.1.4 Prüfung der Verbotstatbestände ... 210
6.4.1.4.1 Tötungs-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 sowie § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Nr. 1 BNatSchG) ... 212
6.4.1.4.2 Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) ... 214
6.4.1.4.3 Beschädigungs- und Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG 215
6.4.1.4.4 Prüfung der Verbotstatbestände für die im Planungsgebiet vorkommenden planungsrelevanten Arten im Einzelnen ... 217
6.4.1.4.5 Allgemeiner Artenschutz des § 39 BNatSchG ... 253
6.4.2 Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz ... 257
6.4.3 Landschafts- und sonstige Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope ... 258
6.4.4 Eingriffsregelung ... 260
6.4.4.1 Rechtsgrundlagen ... 261
6.4.4.2 Beschreibung und Bewertung der Beeinträchtigungen, angewandte Methodik 265
6.4.4.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen ... 275
6.4.4.4 Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) ... 277
6.4.4.5 Gestaltungsmaßnahmen ... 281
6.4.4.6 Einwendungen gegen die Umsetzung der Eingriffsregelung/von ELES ... 281
6.4.4.7 Flächeninanspruchnahme für Kompensationsmaßnahmen ... 289
7. **Abwägung** ... 291
7.1 Planungsvarianten / Trassenwahl ... 292
7.1.1 Methodik der UVS von 2000/2002 ... 294
7.1.2 Varianten der UVS ... 298
7.1.3 Trassenvergleich und Wahl der Vorhabensvariante ... 300
7.1.3.1 UVS von Juli 2000/unbebaute Umwelt ... 300
7.1.3.2 UVS von Juli 2000/bebaute Umwelt ... 307
7.1.3.3 Betrachtung der Varianten 4, 4.1 und 5 (Nachtrag zur UVS vom August 2002) ... 311
7.1.3.4 Nullvariante ... 313
7.1.4 Gesamtbewertung der Planfeststellungsbehörde ... 316
7.2 Einzelheiten der Baumaßnahme, Ausbaustandard ... 323
7.3 Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft ... 326
7.3.1 Allgemeines ... 326
7.3.2 Flächenverbrauch und Grundstücksbetroffenheiten/-inanspruchnahmen ... 336
7.3.3 Existenzgefährdung ... 344
7.3.4 Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes ... 361
7.3.5 Ersatzland ... 371
7.3.6 Wertminderungen und Übernahmeansprüche ... 372
7.3.7 Beeinträchtigung von Drainagen ... 373
7.4 **Jagd** ... 374
7.5 **Immissionsschutz** ... 377

7.5.1 Lärmschutzbelange ... 378
7.5.1.1 Rechtsgrundlagen und Methodik ... 378
7.5.1.2 Verkehrsprognose ... 389
7.5.1.3 Lärmuntersuchung/-berechnung ... 390
7.5.1.4 Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel ... 393
7.5.1.5 Summenpegelbildung ... 394
7.5.1.6 Lärmschutzkonzept ... 399
7.5.1.7 Kosten-Nutzen-Analyse (§ 41 Abs. 2 BImSchG) ... 407
7.5.1.9 Summenpegel aus Straßen- und Bahnlärm/Grundrechtsschwelle und Übernahmeansprüche ... 422
7.5.1.10 Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV ... 425
7.5.1.11 Sonstiges zu den zu den Einwendungen ... 427
7.5.2 Luftschadstoffe ... 432
7.5.2.1 Rechtsgrundlagen ... 432
7.5.2.2 Verfahren ... 433
7.5.2.3 Ergebnisse und Bewertung ... 439
7.5.3 Beeinträchtigungen während der Bauphase, Erschütterungen ... 449
7.6 **Bodenschutz** ... 452
7.7 **Grundwasser- und Gewässerschutz** ... 453
7.7.1 Straßenentwässerung ... 454
7.7.2 Oberflächengewässer ... 461
7.7.3 Grundwasser ... 463
7.8 **Sonstige öffentliche Belange** ... 469
7.8.1 Denkmalpflegerische Belange ... 469
7.8.2 Forstwirtschaft/Wald ... 470
7.8.3 Stellungnahmen der Kommunen und Träger öffentlicher Belange ... 471
7.9 **Private Einwendungen / Anwohner- und Eigentümerbelange** ... 475
7.9.1 Gesundheit und Erholung ... 475
7.9.2 Eigentum ... 476
7.9.3 Wertminderungen ... 480
7.9.4 Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeansprüche ... 487
7.9.5 Hausbrunnen und Gebäudeschäden ... 490
7.9.6 Verkehrliche Belange ... 490
7.9.7 Sonstige private Einwendungen ... 493
8. **Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten** ... 577
9. **Abschließende Gesamtbewertung** ... 578
10. **Hinweise auf das Entschädigungsverfahren** ... 579
11. **Hinweis auf die Geltungsdauer des Beschlusses** ... 580
12. **Hinweis auf die Auslegung des Planes** ... 581
13. **Rechtsbehelfsbelehrung** ... 581

Abkürzungsverzeichnis

AGBGB NRW	Ausführungsgesetz des Landes NRW zum Bürgerlichen Gesetzbuch
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CEF-Maßnahme	Vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG
DIN	Deutsche Industrie Norm
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
DV FStrG	Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes
EAHV 93	Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, Ausgabe 1993
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
ELES	Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes und des Landes NRW
FFH-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG, Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie)

FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
LAfAO	Landesamt für Agrarordnung NRW
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LPlG	Landesplanungsgesetz NRW
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LG NRW	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz) des Landes Nordrhein-Westfalen
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MLuS 05	Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW
MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW
NSG	Naturschutzgebiet
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PlafeR 15	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2015, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2015)
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung
RAS-LP 1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 1: Landschaftspflegerische Begleitplanung, Ausgabe 1996;
RAS-LP 2	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RWBA	Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen
StrWG NRW	Straßen und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
SüwVKan	Selbstüberwachungsverordnung Kanal
MBl. NRW	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen

TA Luft	Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft)
TKG	Telekommunikationsgesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG NRW	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien)
V-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG, Vogelschutzrichtlinie)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WasgefStAnlV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährden den Stoffen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
ZustVU	Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der sich auf das Gebiet der Stadt Bielefeld und bezüglich der landschaftsrechtlichen Kompensationsmaßnahmen auch auf das Gebiet der Gemeinde Steinhagen und der Städte Halle und Borgholzhausen erstreckende Plan für den Neubau der A 33/B 61, Zubringer Bielefeld/Ummeln, von Bau-km 1+480 bis Bau-km 5+200 (nachstehend B 61n) wird einschließlich aller Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des vom Landesbetrieb Straßenbau NRW – Betriebssitz Gelsenkirchen und Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe in Bielefeld – aufgestellten Plans erfolgt gem. §§ 17ff FStrG in Verbindung mit §§ 72 ff. VwVfG NRW.
Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle anderen für dieses Vorhaben nach Bundes- oder Landesrecht erforderlichen Erlaubnisse, Planfeststellungen, Ausnahmen oder Befreiungen (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Zur wasserrechtlichen Erlaubnis wird auf Kapitel A Nr. 3 dieses Beschlusses verwiesen.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden Planunterlagen:

2.1 Planunterlagen (soweit kein gesondertes Datum genannt wird, vom April 2010), die in der Zeit vom 30.08. bis 29.09.2010 bei der Stadt Bielefeld im Amt für Verkehr sowie im Bezirksamt Brackwede öffentlich ausgelegen haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlagen-Nr., Seiten- und Blattzahl	Maßstab 1 : _____
1	Erläuterungsbericht inklusive Variantenplan	Unterlage 1, S. 1 - 42 u. 1 Blatt	- 25.000
2	Übersichtskarte	Unterlage 2	25.000
3	Übersichtslageplan	Unterlage 3	5.000
4	Übersichtshöhenplan	Unterlage 4	5.000/500
5	Bauwerksverzeichnis, allgemeiner Teil	Unterlage 5.1, S. 1 - 139	-
6	Bauwerksverzeichnis, Versorgungsleitungen	Unterlage 5.2, S. 1 - 29	-

7	Straßenquerschnitt A 33/B 61	Unterlage 6.1, Blatt 1 - 4	50
8	Straßenquerschnitt, kreuzende Straßen	Unterlage 6.2, Blatt 5 - 9	50
9	Lagepläne	Unterlage 7.1, Blatt 1 - 5	1.000
10	Lagepläne (externe LBP-Flächen)	Unterlage 7.2, Blatt 6 - 12	1.000 / 2.000
11	Lagepläne (Versorgungsleitungen)	Unterlage 7.3, Blatt 1 - 5	1.000
12	Höhenpläne A 33/B 61	Unterlage 8.1, Blatt 1 - 5	1.000/100
13	Höhenpläne (kreuzende Straßen)	Unterlage 8.2, Blatt 6 - 13	1.000/100
14	Höhenpläne (Rampen der Anschlussstelle)	Unterlage 8.3, Blatt 14 - 17	1.000/100
15	Grunderwerbsverzeichnis	Unterlage 9, S. 1 - 25	-
16	Grunderwerbspläne	Unterlage 10, Blatt 1 - 12	1.000/2.000
17	Erläuterungsbericht zum lärmtechnischen Entwurf	Unterlage 11.1, S. 1 - 6	-
18	Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen	Unterlage 11.2, S. 1 - 15	-
19	Übersichtslageplan Lärmtechnik	Unterlage 11.3	5.000
20	LPB, Erläuterungsbericht inkl. Maßnahmenverzeichnis	Unterlage 12, S. 1 - 86 zzgl. Literaturnachweis	-
21	LBP, Bestandsplan	Unterlage 12.1	5.000
22	LBP, Konflikt- u. Maßnahmenplan	Unterlage 12.2, Blatt 1 - 5	1.000
23	LBP, Maßnahmenübersichtsplan	Unterlage 12.3	5.000
24	LBP, Kompensationsmaßnahmen	Unterlage 12.4, Blatt 1 - 6	5.000
25	LBP, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	Unterlage 12.5, S. 1 - 27 zzgl. Literaturnachweis, Anlagen 1 u. 2 u. der „Art-für-Art-Protokolle“	-
26	LBP, faunistische Untersuchung (Amphibienwanderungen) vom Juli 2006	Unterlage 12.6, S. 1 - 16 zzgl. Anhänge 1 - 3 und Ergebniskarte	-
27	LBP, faunistische Untersuchung, vom Oktober 2008	Unterlage 12.7, S. 1 - 45 und Anhänge 1 - 3	-
28	LBP, faunistische Untersuchung vom Oktober 2008, Ergebniskarten	Unterlagen 12.7, Blätter Avifauna, Detektorgänge, Horchkistenuntersuchung, Amphibien und Baumhöhlen	5.000
29	LBP, Nachtrag zur faunistischen Untersuchung vom November 2009	Unterlage 12.7, S. 1 - 12 und Anhänge 1 - 3	-
30	Wassertechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht	Unterlage 13.1, S. 1 - 9	-
31	Wassertechnische Untersuchung, Einleitungsstellen	Unterlage 13.2, S. 1 - 3	-

32	Erläuterungsbericht Schadstoffuntersuchung	Unterlage 14.1, S. 1 - 8	-
33	Anhang zur Schadstoffuntersuchung (Ergebnisse)	Unterlage 14.2, insg. 10 Seiten	-

Mit ausgelegen hat des Weiteren auch das Verkehrsgutachten des Büros DTV Verkehrsconsult GmbH, Aachen, vom Juli 2009.

2.2 Planunterlagen des Deckblatts I (soweit kein gesondertes Datum genannt wird, vom Februar 2014), die in der Zeit vom 19.05. bis 18.06.2014 bei der Stadt Bielefeld im Amt für Verkehr sowie im Bezirksamt Brackwede öffentlich ausgelegen haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlagen-Nr., Seiten- und Blattzahl	Maßstab 1 : _____
1	Erläuterungsbericht	Unterlage 1, S. 1 - 7 mit Anlage (Erl.-bericht vom 30.04.2010)	-
2	Übersichtskarte	Unterlage 2	25.000
3	Übersichtslageplan	Unterlage 3	5.000
4	Übersichtshöhenplan	Unterlage 4	5.000/500
5	Bauwerksverzeichnis, allgemeiner Teil	Unterlage 5.1, S. 1 - 150	-
6	Bauwerksverzeichnis, Versorgungsleitungen	Unterlage 5.2, S. 1 - 31	-
7	Straßenquerschnitt A 33/B 61	Unterlage 6.1, Blatt 1 - 4	50
8	Straßenquerschnitt, kreuzende Straßen	Unterlage 6.2, Blatt 5 - 9	50
9	Lagepläne	Unterlage 7.1, Blatt 1 - 5	1.000
10	Lagepläne (externe LBP-Flächen)	Unterlage 7.2, Blatt 6 - 15	1.000 / 2.000
11	Lagepläne (Versorgungsleitungen)	Unterlage 7.3, Blatt 1 - 5	1.000
12	Höhenpläne A 33/B 61	Unterlage 8.1, Blatt 1 - 5	1.000/100
13	Höhenpläne (kreuzende Straßen)	Unterlage 8.2, Blatt 6 - 15	1.000/100
14	Höhenpläne (Rampen der Anschlussstelle)	Unterlage 8.3, Blatt 16 - 19	1.000/100
15	Grunderwerbsverzeichnis	Unterlage 9, S. 1 - 18	-
16	Grunderwerbspläne	Unterlage 10, Blatt 1 - 15	1.000/2.000
17	Erläuterungsbericht zum lärmtechnischen Entwurf	Unterlage 11.1, S. 1 - 6	-
18	Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen	Unterlage 11.2, S. 1 - 21	-
19	Übersichtslageplan Lärmtechnik	Unterlage 11.3, Blatt 1 - 2	2.500

20	LPB, Erläuterungsbericht inkl. Maßnahmenverzeichnis	Unterlage 12, S. 1 - 93 zzgl. Literaturnachweis	-
21	LBP, Bestandsplan	Unterlage 12.1	5.000
22	LBP, Konflikt- u. Maßnahmenplan	Unterlage 12.2, Blatt 1 - 5	1.000
23	LBP, Maßnahmenübersichtsplan	Unterlage 12.3, Blatt 1 - 2	5.000/ 50.000
24	LBP, Kompensationsmaßnahmen	Unterlage 12.4, Blatt 1 - 4	5.000
25	LBP, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	Unterlage 12.5, S. 1 - 30, Anlagen 1 u. 2, „Art-für-Art-Protokolle“	-
26	LBP, faunistische Untersuchung (Amphibienwanderungen) vom Juli 2006	Unterlage 12.6, S. 1 - 16 zzgl. Anhänge 1 - 3 und Ergebniskarte	-
27	LBP, faunistische Untersuchung, vom Oktober 2008	Unterlage 12.7, S. 1 - 46 und Anhänge 1 - 3	-
28	LBP, faunistische Untersuchung vom Oktober 2008, Ergebniskarten	Unterlagen 12.7, Blätter Avifauna, Detektorgänge, Horchkistenuntersuchung, Amphibien und Baumhöhlen	5.000
29	LBP, Nachtrag zur faunistischen Untersuchung vom November 2009	Unterlage 12.7, S. 1 - 12 und Anhänge 1 - 3	-
30	LBP, Plausibilitätskontrolle bezüglich ausgewählter Faunenelemente im Rahmen der geplanten Verlängerung des Ostwestfalendamms in Ummeln vom Dezember 2013	Unterlage 12,7, S. 1 - 4	-
31	Wassertechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht	Unterlage 13.1, S. 1 - 9	-
32	Wassertechnische Untersuchung, Einleitungsstellen	Unterlage 13.2, S. 1 - 3	-
33	Erläuterungsbericht Schadstoffuntersuchung (Aktualisierung)	Unterlage 14.1, S. 1 - 54 u. Anhang A 3.1 - A 3.6	-

Mit ausgelegen hat des Weiteren auch das aktualisierte Verkehrsgutachten des Büros DTV Verkehrsconsult GmbH, Aachen, vom Oktober 2013.

3. Wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG

3.1 Tenor der Erlaubnis

Dem Vorhabenträger, dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Wildenbruchplatz 1, 45888 Gelsenkirchen, vertreten durch die Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, Stapenhorststraße 119, 33615 Bielefeld, wird unbeschadet der Rechte Dritter aufgrund der wassertechnischen Unterlagen vom April 2010 in der Fassung der Planänderungen des Deckblatts 1 vom Februar 2014 im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld die **jederzeit widerrufliche Erlaubnis** erteilt,

auf den Straßenoberflächen des dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegenden Straßenneubauabschnitts der B 61n anfallendes Niederschlagswasser unter Beachtung der Vorgaben dieser Erlaubnis über Regenrückhaltebecken und Leichtflüssigkeitsabscheider mit vorgeschaltetem Öl- und Schlammfang (Einleitungen E 2 und E 3) sowie über die belebte Bodenzone (Einleitung 4) an den unter Ziffer 3.3 näher definierten Einleitungsstellen in den Trüggelbach, in ein namenloses Gewässer zum Reiherbach bzw. in das Grundwasser einzuleiten.

Die wasserrechtliche Erlaubnis gilt **unbefristet**, steht jedoch gemäß § 18 Abs. 1 WHG unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs sowie gem. § 13 Abs. 1 S. 1 WHG unter dem Vorbehalt nachträglicher Anforderungen.

Die Anlagen zur Gewässerbenutzung im Rahmen dieser Erlaubnis sind entsprechend den vorgelegten Plänen, Beschreibungen und Berechnungen sowie unter Beachtung der in dieser Erlaubnis Niederschlag findenden Nebenbestimmungen fertig zu stellen, in Betrieb zu nehmen und ordnungsgemäß zu betreiben und zu unterhalten.

3.2 Rechtsgrundlagen der Erlaubnis

- §§ 1 bis 3, 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10 bis 13, 18 Abs. 1, 23, 46 bis 48 und 54 ff WHG
- § 19 Abs. 1 und 3 WHG i. V. m. § 117 Abs. 1 LWG und der ZustVU

3.3 **Allgemeine Angaben, Lage und Art der Einleitungen**

3.3.1 Einleitungsstelle E 2

Gewässer:	Trüggelbach
Gewässerstationierungskarte GSK 25:	4016 (Bielefeld)
Flussgebietskennzahl:	313.22
Gemarkung, Flur und Flurstück:	Gem. Brackwede, Flur 19, Flst. 57
Stationierung:	1,975 km
Rechtswert:	3464258
Hochwert:	5759260

Die Einleitung erfolgt mit natürlichem Gefälle vom rechten Ufer über Mittelwasser und ein offenes Profil.

3.3.2 Einleitungsstelle E 3

Gewässer:	namenloses Gewässer zum Reiherbach
Gewässerstationierungskarte GSK 25:	4016 (Bielefeld)
Flussgebietskennzahl:	313.24
Gemarkung, Flur und Flurstück:	Gem. Ummeln, Flur 35, Flst. 95
Stationierung:	4,755 km
Rechtswert:	3462011
Hochwert:	5758184

Die Einleitung erfolgt mit natürlichem Gefälle vom rechten Ufer über Mittelwasser und ein geschlossenes Profil.

3.3.3 Einleitungsstelle E 4

Gewässer:	Grundwasser
Gewässerstationierungskarte GSK 25:	4016 (Bielefeld)
Flussgebietskennzahl:	313.22
Gemarkung, Flur und Flurstück:	Gem. Ummeln, Flur 34, Flst. 602 und Flst. 1828
Rechtswert:	3463372
Hochwert:	5756605

3.4 Zweck der Einleitungen

Die neuen Einleitungen dienen der Entsorgung von auf den Straßenoberflächen der B 61n (vgl. Übersichtspläne über die Einzugsgebiete in den wassertechnischen Unterlagen) anfallendem Niederschlagswasser.

3.5 Umfang der Einleitungen

Der zulässige und erlaubte Umfang der Einleitungen beträgt

- an der Einleitungsstelle E 2 eine Menge von 8 l/s,
- an der Einleitungsstelle E 3 eine Menge von 30 l/s und
- an der Einleitungsstelle E 4 eine Menge von 23,8 l/s.

Der Festlegung der errechneten Einleitungsmengen liegt das maßgebliche Bemessungsregenereignis mit einer Regendauer von 15 min und n = 1 zugrunde.

3.6 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis

3.6.1 Außer dem zugelassenen Abwasser dürfen keine Stoffe eingeleitet werden, die geeignet sind, den biologischen, chemischen oder physikalischen Zustand der Einleitungsgewässer nachteilig zu beeinflussen.

3.6.2 Alle zur Verwendung kommenden Materialien haben den abwassertechnischen DIN-Normen zu entsprechen und sind fachgerecht einzubauen bzw. anzuwenden. Die Regelungen der einschlägigen ATV-Arbeitsblätter und der RAS-EW für die Ausführung der abwassertechnischen Einrichtungen sind einzuhalten.
Alle innerhalb des Wasserschutzgebietes Bielefeld-Ummeln sowie alle innerhalb des Wassereinzugsgebietes des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide gelegenen Entwässerungsanlagen – im Einzugsgebiet dieses Wasserbeschaffungsverbandes befindet sich der Streckenabschnitt von Bau-km 2 + 900 bis Bau-km 3 + 820 – inklusive u. a. auch des Regenklär- und -rückhaltebeckens des Entwässerungsgebietes 2 sind unter Beachtung der Vorgaben der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) zu erstellen.

Dabei ist die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung im Streckenverlauf gem. Tabelle 2 der Nr. 3.6 RiStWag unter Berücksichtigung ihrer Durchlässigkeit und Mächtigkeit als nur gering bis mittel einzustufen und es sind angesichts des zu erwartenden Verkehrsaufkommens die bautechnischen Schutzmaßnahmen der Stufe 3 (RiStWag Nr. 6.2.6.4) umzusetzen. Ausgenommen ist insoweit der gesamte Bereich der Anschlussstelle Bielefeld-Ummeln mit allen Zu- und Abfahrten. Dort ist die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung unter Berücksichtigung ihrer Durchlässigkeit und Mächtigkeit als durchgehend gering einzustufen und es sind die bautechnischen Schutzmaßnahmen der Stufe 4 (RiStWag Nr. 6.2.6.5) umzusetzen.

3.6.3 Die Aufnahme der Bauarbeiten ist der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld mindestens zwei Wochen vorher anzuzeigen.

3.6.4 Nach Abschluss der Bauarbeiten und vor der Aufnahme der Gewässerbenutzung, in jedem Fall aber vor der Verkehrsfreigabe der B 61n, ist eine Schlussabnahme (ggf. vorab auch eine Teilabnahme) schriftlich bei der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld zu beantragen. Dem Antrag ist in 2-facher Ausfertigung ein Bestandsplan mit allen Maßeintragungen beizufügen, auf dem die Anlagen in ihrer abschließenden Ausführung darzustellen sind. Etwaige Abweichungen von den dieser Erlaubnis zu Grunde liegenden wassertechnischen Unterlagen oder Ergänzungen sind kenntlich zu machen.

3.6.5 Die Bemessung und konstruktive Gestaltung aller Abwasseranlagen, Kanäle und Leitungen ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld abzustimmen.

3.6.6 <u>Wassergefährdende Stoffe</u>

3.6.6.1 Über alle vom normalen Betrieb abweichenden Betriebszustände, bei denen nicht auszuschließen ist, dass sich negative Auswirkungen für das Gewässer ergeben (z. B. Betriebsstörungen, Abwasserkontaminierungen durch Schadstoffe und Unfälle), ist im Rahmen einer Sofortmeldung unverzüglich die untere Wasserbehörde der Stadt Bielefeld zu informieren.
Die Sofortmeldung hat telefonisch, per Fax oder E-Mail über die Einsatzleitstelle der Feuerwehr der Stadt Bielefeld (Tel.-Nr.: 0521 / 51 2301) zu erfolgen. Art, Umfang, Ort und Zeitpunkt des Schadensereignisses sowie die möglichen Auswir-

kungen, die voraussichtliche Dauer der Störung und die eingeleiteten Maßnahmen zur Begrenzung etwaiger Gewässerschäden sind dabei so genau wie möglich zu benennen.

Handelt es sich um eine zusätzliche Belastung des Abwassers mit wassergefährdenden Stoffen im Sinne des § 62 Abs. 3 WHG (hierzu zählen u. a. auch Heizöl, Säuren, Laugen und lösemittelhaltige Stoffe), soll die Sofortmeldung nach Möglichkeit auch Hinweise auf das Gefährdungspotential enthalten.

Wenn die Möglichkeit einer Beeinträchtigung von Fauna und Flora des Gewässers besteht, ist außerdem die untere Fischereibehörde (Stadt Bielefeld, Ordnungsamt) zu informieren.

3.6.6.2 Soweit wassergefährdende Stoffe im Einzugsgebiet der Einleitungen gelagert werden, sind Lagerung und Verarbeitung so zu gestalten, dass das Fortspülen mit dem Oberflächenwasser auszuschließen ist.

3.6.6.3 Öle und andere wassergefährdende Stoffe, die in den zugehörigen Einzugsgebieten infolge Unfall, Undichtigkeit, Überströmung, Ausspülung oder Entleerung ablaufen, sind aufzufangen oder mit Bindemitteln aufzunehmen und schadlos zu beseitigen. Entsprechende Auffang- bzw. Rückhaltevorrichtungen oder sonstige geeignete Vorrichtungen bzw. Bindemittel sind vorzuhalten.

3.6.7 <u>Versickerung</u>

3.6.7.1 Bei dem Bau der Versickerungsanlage im Anschussohr Ummeln dürfen nur Baustoffe (z. B. gewaschener Kies), Bauhilfsstoffe (z. B. Schalungsöle und Isolieranstriche) sowie Füll- und Ummantelungsmaterialien verwendet werden, die nach Fertigstellung der Baumaßnahme keine Gefährdung für das Grundwasser herbeiführen können.

3.6.7.2 Industrielle Nebenprodukte (z. B. Hochofenschlacke, Hüttensand, Waschberge) sowie Recyclingbaustoffe oder andere vergleichbare mineralische Reststoffe dürfen auf der Baustelle z. B. im Rahmen von Erd- und Straßenbauarbeiten nur eingesetzt werden, wenn die wasserwirtschaftliche Unbedenklichkeit des Materials vor der Verwendung dem Umweltamt der Stadt Bielefeld – 360.32 – nachgewiesen wird.

Einzelheiten bezüglich des Nachweises sind direkt mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld – 360.32 (Tel. 0521 / 51 6302) – abzusprechen. Mit dem Einbau des Materials darf erst begonnen werden, wenn die schriftliche Zustimmung vorliegt.

3.6.7.3 Durch geeignete Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen ist eine dauerhafte Funktionsweise der Bodenpassage in der Versickerungsanlage sicherzustellen.
Um das Rückhaltevermögen der oberen Bodenzone aufrechtzuerhalten, sind bei Bedarf z. B. durch Abschälen die am Feinmaterial akkumulierten Schadstoffe zu entfernen. Die entfernten Stoffe sind ordnungsgemäß zu entsorgen, die entfernten Bodenschichten zu ergänzen.
Auf hydraulische Kurzschlüsse (z. B. Trockenrisse in der belebten Bodenzone oder Auskolkungen), Vegetationsschäden und Bewuchsrückgang, welche für Boden und Grundwasser eine Gefahr bedeuten, ist besonders zu achten.

3.6.7.4 Zur Gewährleistung eines ausreichenden Rückhaltevermögens für Schadstoffe ist die obere Bodenzone im Bereich der Versickerungsanlage (bis ca. 30 cm unter Geländeoberkante) so anzuordnen, dass der Boden einen pH-Wert von 5,5 bis 8 nicht über- bzw. unterschreitet (z. B. mittels Verschneidens mit carbonatreichen Böden, Kalkungen). Der pH-Wert des Bodens ist regelmäßig zu überprüfen und ggf. neu einzustellen.

3.6.7.5 Bei der Pflege und Unterhaltung der Versickerungsanlage dürfen keine Pflanzenbehandlungs- und Schädlingsbekämpfungsmittel (PSM) eingesetzt werden.

3.6.8 <u>Überwachung der Abwasserleitungen bzw. Kanalisation</u>

3.6.8.1 Die Entwässerungsanlagen sind jederzeit in einem ordnungsgemäßen und betriebsfähigen Zustand zu erhalten. Dazu sind alle zur Einleitung führenden Abwasseranlagen, zu denen u. a. auch die Einläufe, Schmutzfänger, Schlammeimer, Mulden, Revisionsschächte, Rückhaltegräben, Überläufe sowie die Regenrückhaltebecken, die Leichtflüssigkeitsabscheider und die gesamte sonstige offene oder verrohrte Kanalisation gehören, ordnungsgemäß – insbesondere nach Starkregen-Ereignissen, Regen-Ereignissen nach langen Trocken- und Frostperioden und Unfällen und mindestens den Vorgaben der SüwVKan entsprechend – zu unterhalten, zu säubern und zu überwachen. Die angefallenen und entnommenen Stoffe sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

Bei offenen Gräben- und Muldensystemen sind als Unterhaltungsmaßnahmen im Sinne der SüwVKan Sichtkontrollen im Rahmen der Streckenwartung ausreichend. Ansonsten sind Abweichungen von der SüwKan nur nach vorheriger Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde möglich.

Alle auftretenden Missstände im Betrieb der Anlagen sind im Übrigen ohne besondere Aufforderung sofort zu beseitigen.

3.6.8.2 Alle Vorkommnisse einschließlich der durchgeführten Reinigungs-, Wartungs- und Kontrollarbeiten im Zusammenhang mit den Einleitungen und den zu den Einleitungen führenden Abwasseranlagen (wie z. B. die Wartung und Unterhaltung gem. Nebenbestimmung 3.6.7.3, 3.6.7.4 und 3.6.8.1 oder etwaige Havarien) sind nachvollziehbar und in EDV-verwertbarer Form, z. B. in einem Betriebstagebuch im EXCEL-Format, zu dokumentieren. Die Dokumentation ist mindestens 2 Jahre aufzubewahren und der unteren Wasserbehörde auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.

3.6.9 Die Einleitungsbauwerke und die Gewässerprofile sind ober- und unterhalb des Einleitungsbereichs ordnungsgemäß (gem. DIN 19657 – Sicherung von Gewässern, Deichen und Küstendünen – sowie den Vorgaben der ATV-Arbeitsblätter A 157 und M 176) zu sichern und naturnah zu gestalten; Uferabbrüche infolge der Einleitungen sind zu vermeiden.
Der Gesamteindruck des jeweiligen Gewässers darf durch das Auslassbauwerk nur so wenig wie möglich gestört werden.

3.6.10 Bei der Bezirksregierung Detmold sind die Einleitungen nach Fertigstellung der Entwässerungsanlagen zur Eintragung in das Wasserbuch anzumelden. Der Anmeldung sind Bestands- und Lagepläne zu den Einleitungsstellen beizufügen. Jede Einleitungsstelle ist unter Beschreibung der vorgeschalteten Abwasseranlagen sowie Benennung der erforderlichen Ortsangaben (Gewässerstationierungskarte, Flussgebietskennzahl, Stationierung, Rechts- und Hochwert, Einleitungsmenge, Grundstücksbezeichnung mit Gemarkung, Flur und Flurstück, Art des Einleitungsbauwerks und Uferseite der Einleitung etc.) ausreichend detailliert zu beschreiben.

3.6.11 Alle Veränderungen rechtlicher und technischer Art des in den Unterlagen dargestellten und beschriebenen Unternehmens, der Anlagen und Auswirkungen, die mit den erlaubten Gewässerbenutzungen zusammenhängen, sind der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld unverzüglich anzuzeigen.

Soweit sich die Lage einer Einleitungsstelle, die jeweils einzuleitende Wassermenge bzw. die Größe des jeweils angeschlossenen Entwässerungsgebietes oder sonstige maßgebende Faktoren wie z. B. das Verschmutzungspotential des Abwassers verändern, mit denen Auswirkungen auf die Qualität des einzuleitenden Niederschlagswassers verbunden sein können, ist rechtzeitig eine Anpassung bzw. Neuerteilung des Wasserrechtes zu beantragen.

3.6.12 Die für den Raum zuständigen Feuerwehrkräfte sind über die Funktions- und Wirkungsweise der Entwässerungsanlagen zu unterrichten; ihnen ist zudem der jederzeitige Zugang zu ihnen ermöglichen, so dass sie bei Bedarf die notwendigen Maßnahmen zum Zwecke der Gefahrenabwehr ergreifen können.

3.6.13 Diese Erlaubnis und sämtliche dazugehörigen Unterlagen sind zur Einsicht durch die Beauftragten der Gewässeraufsichtsbehörden sorgfältig und jederzeit zugänglich aufzubewahren.

3.7 Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis

3.7.1 Die Erlaubnis steht gem. § 18 Abs. 1 WHG unter dem Vorbehalt des Widerrufs. Der Widerrufsvorbehalt gilt insbesondere auch für den Fall, dass die Nebenbestimmungen nicht oder nicht ordnungsgemäß erfüllt werden oder Angaben oder Berechnungen in den wassertechnischen Unterlagen sich als fehlerhaft erweisen sollten.

3.7.2 Die Vorbehalte des § 13 WHG beinhalten insbesondere auch nachträgliche Anforderungen an die Beschaffenheit des Abwassers (vgl. § 13 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 c WHG). Insbesondere können bei wasserwirtschaftlicher Notwendigkeit weitere Regenwasserbehandlungsanlagen oder auch weitere Rückhaltemaßnahmen nachträglich angeordnet werden.

3.7.3 Die Kosten der Überwachung der Gewässerbenutzung und etwaiger nachträglich gem. § 13 WHG angeordneter Maßnahmen gehen zu Lasten des Einleiters.

3.7.4 Auf die Bußgeldbestimmungen in § 103 WHG und § 123 LWG sowie auf die Strafbestimmungen der §§ 324 - 330 a des Strafgesetzbuches (StGB) wird hingewiesen.

3.7.5 Der Einleiter haftet zivilrechtlich für alle Schäden, die Dritten durch die Gewässerbenutzung im Rahmen dieses Bescheides ggf. entstehen.

3.7.6 Die Erlaubnis geht gem. § 8 Abs. 4 WHG mit der Wasserbenutzungsanlage auf einen etwaigen Rechtsnachfolger über.

3.7.7 Auf die Anzeigepflicht nach §§ 25 Abs. 3 und 33 Abs. 2 LWG bei Änderung der Gewässerbenutzungsanlagen wird hingewiesen. Ggf. ist ein entsprechender Änderungsantrag erforderlich.
Gem. §§ 25 Abs. 2 und 33 Abs. 2 LWG sind Anlagen zur Benutzung eines Gewässers außerdem nach Wegfall der Benutzungsbefugnis zu beseitigen, wenn und sobald die zuständige Wasserbehörde dies anordnet. Dabei kann verlangt werden, dass der frühere Zustand wieder hergestellt wird.

3.7.8 Im Rahmen der Regelungen des § 101 WHG sind behördliche Überwachungen der Gewässerbenutzungen sowie der zugehörigen Abwasseranlagen zu dulden. Dazu ist den beauftragten Vertretern der Wasserbehörden jederzeit Zutritt zu den Anlagen zu gewähren. Die ggf. erforderlichen Arbeitskräfte, Unterlagen und Werkzeuge sind zur Verfügung zu stellen, verlangte Auskünfte zu erteilen.

3.7.9 Die Verkehrssicherungspflicht ist zu beachten. Ungeachtet der wasserrechtlichen Bestimmungen und der Regelungen dieser Erlaubnis sind daher alle Maßnahmen zu treffen, die im Zusammenhang mit den Einleitungsstellen, den Einleitungsbauwerken und den Einleitungen selbst zur allgemeinen Gefahrenabwehr für Leib und Leben Dritter notwendig sind. Sich aus der Umgebung der Einleitungsstelle heraus ergebende oder ggf. künftig entstehende Gefährdungspotentiale sind zu berücksichtigen.
Soweit dies erforderlich sein sollte, sind insbesondere die Einleitungsbauwerke mit geeigneten Einstiegssicherungen zu versehen.

3.7.10 Diese Erlaubnis befreit nicht von der Haftung nach § 89 WHG.

3.7.11 Diese Hinweise ergehen unbeschadet weiterer Rechtsvorschriften, die gesetzliche Gebote oder Verbote beinhalten.

3.7.12 Gem. §§ 12, 13 des Datenschutzgesetzes NRW (DSG NRW) kann die untere Wasserbehörde der Stadt Bielefeld zum Zweck ihrer Aufgabenerfüllung auch personenbezogene Daten (Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer natürlichen Person wie z. B. auch Name und Anschrift) erheben und speichern. Entsprechende Daten werden jedoch ausschließlich für die Zwecke verwendet, für die sie erhoben worden sind.

4. Ausnahmen und Befreiungen von Verboten des Landschaftsschutzes

Von den Festsetzungen des Landschaftsplans Bielefeld-West der Stadt Bielefeld für das Landschaftsschutzgebiet 2.2-6 „Ostmünsterland“ wird gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit eine Befreiung erteilt.
Ferner wird gem. §§ 30 Abs. 3, 67 Abs. 1 BNatSchG für die im Biotopkataster des LANUV unter den Bezeichnungen

- GB-4016-204 (naturnaher, mäandrierender Greipenbach mit begleitendem Erlen-/Auenwald nördlich der Bahntrasse und westlich der Siedlung Südwestfeld),
- GB-4016-225 (kleiner Erlenbruchwald nördlich der Bahntrasse und südwestlich der Siedlung Südwestfeld),
- GB-4016-242 (seggen- und binsenreiche Nasswiesen am Siedlungsrand südlich von Ummeln) und
- GB-4016-235 (stehendes, von Röhrichtgürtel, Rasen- und Großseggenried, aufkommenden Gehölzen, Hochstaudenfluren und einem Feldgehölz gesäumtes Gewässer)

verzeichneten gesetzlich geschützten Biotope eine Ausnahme von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG zugelassen.

Hinsichtlich der Begründung wird auf Ziffer 6.4.3 im Kapitel B dieses Beschlusses verwiesen.

5. Nebenbestimmungen

5.1 Allgemeine Schutzmaßnahmen

5.1.1 Der Vorhabenträger hat darauf zu achten, dass der Baustellenverkehr soweit als möglich über die neu zu bauende Trasse erfolgt und die Benutzung von Straßen in besiedelten Bereichen möglichst vermieden wird. Soweit möglich, sind lärm- und schadstoffarme Maschinen und Verfahren anzuwenden.

5.1.2 Die in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm vom 19.08.1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) festgesetzten Immissionsrichtwerte für die betroffenen Gebiete sind – entsprechend der Art ihrer tatsächlichen baulichen Nutzung – einzuhalten.

Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchG) vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478) in der Fassung des Artikels 23 des Gesetzes zur Neuordnung der Sicherheit von technischen Arbeitsmitteln und Verbraucherprodukten vom 06.01.2004 (BGBl. I S. 2) sind ebenfalls zu beachten.

Um unabhängig davon unzumutbaren nächtlichen Baustellenlärm zu vermeiden, sind Sonn- und Feiertage von Bauarbeiten auszunehmen und diese auf Werktage und den Zeitraum zwischen 6.00 Uhr am Morgen und 20.00 Uhr abends zu beschränken. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung der Planfeststellungsbehörde.

5.1.3 Der Vorhabenträger hat darauf hinzuwirken, dass während der Bauzeit – bei übermäßiger Staubentwicklung z. B. durch Wässern – Belästigungen durch Staubemissionen und Beeinträchtigungen durch verschleppten Schmutz vermieden werden. Er hat maßnahmenbedingte Schäden am untergeordneten Straßen- und Wegenetz (z.B. infolge der Benutzung durch Baufahrzeuge) nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zu beheben.
Um den Umfang etwaiger auf die Bauarbeiten zurückzuführender Schäden ermitteln zu können, hat der Vorhabenträger zu diesem Zweck vor Beginn der Bauarbeiten zu seinen Lasten Beweissicherungsverfahren gemeinsam mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger der benutzten Straße durchzuführen.

Im Übrigen ist während der Baumaßnahme die Verkehrssicherheit der benutzten Straßen und Wege z. B. durch die Beseitigung von Verschmutzungen sicherzustellen.

5.1.4 Nach Abschluss der Bauarbeiten sind alle außerhalb des Straßenkörpers vorrübergehend in Anspruch genommenen Grundstücksflächen unabhängig von ihrer vorherigen Nutzung fachgerecht wiederherzustellen und soweit wie möglich in ihren ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen. Dazu gehört auch, dass Verdichtungen soweit wie möglich durch Auflockerungen wieder beseitigt werden.

5.2 Unterrichtungspflichten

5.2.1 Die Bauarbeiten und die landschaftspflegerischen Arbeiten sind der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld, der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold und der Planfeststellungsbehörde jeweils 14 Tage vor ihrer Aufnahme, die Beendigung der Arbeiten unmittelbar danach schriftlich anzuzeigen. In der Anzeige über die Aufnahme der Arbeiten ist der zuständige Bauleiter mit Name, Anschrift und Telefonnummer zu benennen.

5.2.2 Über den Beginn und das Ende der Bauarbeiten sowie über die Verkehrsfreigabe ist die Wehrverwaltung, Landeskommando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden, in Kenntnis zu setzen.

5.3 Wasserwirtschaft (allgemein/unabhängig vom Wasserrecht gem. Nr. 3)

5.3.1 Allgemeines

5.3.1.1 Der Vorhabenträger hat während der Bauphase durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen, dass weder oberirdische Gewässer (Still- und Fließgewässer) noch das Grundwasser verunreinigt werden. Grundsätzlich sind alle Handlungen zu unterlassen, die nachteilige Auswirkungen auf die Beschaffenheit der Gewässer besorgen lassen. Dies gilt besonders im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. Treibstoffen und Ölen). Die Schutzvorschriften des WHG, des LWG und der VAwS sind zu beachten.
Im Einzugsbereich der Baugeräte und sonstiger Arbeitsmaschinen sind spezielle Sicherungsmaßnahmen – z. B. Auffangwannen oder Schutzfolien unter Treibstoff- und Öltanks sowie Hydraulikleitungen – zu ergreifen. Ständig im bewegli-

chen Einsatz befindliche Baugeräte sind von dieser Regelung ausgenommen. Ölbindemittel sowie Schutzfolien/Auffangwannen sind jedoch in ausreichender Menge am jeweiligen Einsatzort vorzuhalten.

5.3.1.2 Im Zuge der Baumaßnahmen entstehende Schäden in und an den Gewässern sind zu beseitigen bzw. dem Unterhaltungspflichtigen oder auch Dritten wie z. B. der Fischereigenossenschaft zu ersetzen.

5.3.1.3 Die Nebenbestimmungen der wasserrechtlichen Erlaubnis – vorstehend Nrn. 3.6.1 bis 3.6.13 – gelten auch unabhängig von den wasserrechtlichen Erlaubnistatbeständen sowie für alle nicht zu den Direkteinleitungen E 2 bis E 4 gehörenden Kanälen, Mulden und sonstigen Entwässerungsanlagen und damit u. a. auch für die, die zur Einleitung E 1 in den Sunderbach führen. Diese Einleitung samt des vorgeschalteten, im südöstlichen Quadranten der autobahnkreuzähnlich ausgebauten Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum angeordneten Regenklär- und -rückhaltebeckens ist bereits vorhanden, sie wurde unter bemessungstechnischer Berücksichtigung des Entwässerungsabschnitts 1 der B 61n im Zuge des Baus des A 33-Abschnitts 5 B errichtet und ist Gegenstand der wasserrechtlichen Genehmigungen und Erlaubnisse des Planfeststellungsbeschlusses des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes NRW für den A 33-Abschnitt 5 B vom 06.03.2006, Az. III B 4-32-03/700.
Damit ist u. a. bei jeder drohenden Gewässerverunreinigung und unabhängig vom Entsorgungsweg die sog. Sofortmeldung (Nebenbestimmung 3.6.6.1 der wasserrechtlichen Erlaubnis) abzusetzen.

5.3.1.4 Es dürfen nur solche Baumaterialien verwandt werden, von denen keine Beeinträchtigung der Wasserqualität ausgeht. Sofern mineralische Stoffe aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) oder mineralische Stoffe aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau verwendet werden, sind hinsichtlich der Verwendungsgebiete und der Güteüberwachung und Dokumentation folgende gemeinsame Runderlasse zu beachten:

- Gem. RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 21.12.1992 (MBl. NRW, Nr. 17, 1993, S. 511, - Hinweise für die Wiederverwendung teerhaltiger Straßenbaustoffe -)

- Gem. RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV) vom 09.10.2001 (MBl. NRW, Nr. 75, 2001, S. 1472, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBl. NRW, Nr. 76, 2001, S. 1494, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- u. Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBl. NRW, Nr. 77, 2001, S. 1508, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungsaschen im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBl. NRW, Nr.78, 2001, S. 1528, - Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 14.09.2004 (MBl. NRW, Nr.36, 2004, S. 871, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau -).

Des Weiteren sind die Regelungen und Vorgaben der LAGA (Technische Regeln für die Verwertung von Bodenmaterial – TR Boden – vom 05.11.2004) und des „Merkblatts über Bauwesen für technische Sicherungsmaßnahmen beim Einsatz von Böden und Baustoffen mit umweltrelevanten Inhaltsstoffen im Erdbau (MTSE)“ vom August 2009 zu beachten.
Der Einsatz von Boden und Recycling-Materialien ist ordnungsgemäß nachzuweisen und zu dokumentieren.

Auf die §§ 32 Abs. 2 und § 48 Abs. 2 WHG wird hingewiesen. Weiter wird darauf hingewiesen, dass der Verwertung von Abfällen nach dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz sowie dem Landesabfallgesetz NRW – unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften – Vorrang einzuräumen ist.

5.3.1.5 Sofern zur Ableitung von Grund- und Oberflächenwasser aus Baugruben oder Baugrubendrainagen Einleitungen in das Grundwasser oder in Oberflächengewässer notwendig sein sollten, ist dies vorher mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld abzustimmen. Dabei ist auch zu klären, ob ggf. gem. §§ 1, 2, 3 und 8 WHG eine wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung des Wassers erforderlich ist. Ist sie erforderlich, ist sie rechtzeitig bei der unteren Wasserbehör-

de zu beantragen. Die entsprechende Gewässerbenutzung darf in diesem Falle erst nach Vorlage der Erlaubnis aufgenommen werden.
Sollte das aus einer Wasserhaltung einzuleitende Wasser eine starke Trübung aufweisen, ist es vor der Einleitung in das Gewässer einer geeigneten Behandlung/Klärung zuzuführen.
Vor einer etwaigen Grundwasserableitung aus einem der von der Trasse tangierten Flächen mit Altlasten bzw. Altablagerungen – vgl. Nebenbestimmung 5. 8 – ist in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld zudem zu prüfen, ob Kontaminierungen mit Schadstoffen aus den Altlasten bzw. Altablagerungen zu befürchten sind. Ggf. sind Beprobungen durchzuführen. Soweit aufgrund entsprechender Kontaminierungen erforderlich, ist in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde eine ordnungsgemäße, d. h. dem Stand der Technik bzw. den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechende Behandlung des Grundwassers (z. B. mittels Aktivkohlefilter) sicherzustellen oder das Grundwasser anderweitig fachgerecht zu entsorgen.

Wird für die Errichtung eines Bauwerks eine Absenkung des zweiten Grundwasserhorizontes im Bereich des mit chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW) kontaminierten Grundwassers erforderlich – vgl. Stellungnahme der Stadt Bielefeld –, ist in jedem Fall eine Beprobung und Untersuchung des Grundwassers durchzuführen, um den Verbleib des zu fördernden Wassers mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld abstimmen zu können.

5.3.2 Oberflächengewässer

5.3.2.1 Alle Maßnahmen in und an Gewässern sind bezüglich ihrer Dimensionierung, Bemessung und Ausführung mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld abzustimmen.
Bei den notwendigen Gewässerverlegungen und -ausbaumaßnahen wie denen am Sunderbach, am Greipenbach (der auch unter der Bezeichnung Grippenbach geführt wird) und am Trüggelbach, die Errichtung der jeweiligen Gewässerdurchlässe eingeschlossen, sind die allgemeinen Grundsätze der Gewässerbewirtschaftung (§ 6 WHG), die Bewirtschaftungsziele der §§ 27ff WHG, die Vorgaben der §§ 67 Abs. 1 WHG und § 71 LWG NRW, die des § 75 WHG (Risikomanagementplan) sowie insbesondere auch die der „Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in Nordrhein-Westfalen“, Ausgabe 2010 (sog. „Blaue Richtlinie“) zu berücksichtigen und zu beachten. Entlang der Gewässer sind Entwick-

lungskorridore entsprechend der natürlichen Fließdynamik zu gewährleisten, ist eine standortgerechte Ufervegetation zu ermöglichen und sind die gem. § 38 WHG erforderlichen Gewässerrandstreifen (5 m Breite im Außenbereich) vorzusehen.

Die Durchlässe sind so tief anzulegen, dass innerhalb des Durchlassbauwerks die Gewässersohle aus natürlichem Geschiebe (Substrat) besteht. Das Substrat muss in der Mitte der Sohle mindestens 20 cm mächtig sein und eine übergangslose Anbindung an die ober- und unterhalb gelegenen Gewässerabschnitte ermöglichen. Die Dimensionierung der Durchlässe ist den entsprechenden hydraulischen Erfordernissen anzupassen.

5.3.2.2 Die betroffenen Fließgewässer verfügen topografisch bedingt nur über sehr geringe Gefälle. Bei den geplanten Gewässerverlegungen sind deshalb im Zuge der Ausführungsplanung vergrößerte Fließlängen und geringere Fließgeschwindigkeiten zu berücksichtigen. Die von daher ggf. anzupassenden Gewässerschnitte müssen mindestens für ein BHQ 50prog = Durchfluss von 5,02 m³/s ausgelegt sein.

Entsprechende hydraulische Nachweise sind der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld vorzulegen.

5.3.2.3 Die beiden aneinander anschließenden Durchlässe für das Gewässer mit der Nr. 38.01.01 (namenloses Nebengewässer des Trügggelbachs, Durchlässe im Dammweg und im planfestgestellten Zubringer) müssen anstelle des unter Nr. 3.13 des Bauwerksverzeichnisses benannten Querschnitts von DN 700 einen Querschnitt von mindestens DN 1.000 erhalten.

5.3.2.4 In Höhe des Grundstücks Ramsloh 44 quert ein namenloser und zum Reiherbach führender Graben die Trasse der B 61n (vgl. Vorfluterübersicht für das Einzugsgebiet 3, Nr. 2.9 des Erläuterungsberichts und der Berechnungen zum wassertechnischen Entwurf vom August 2010). Um für die in diesen Graben entwässernden Grundstücke die Vorflut zu erhalten, ist ein ausreichend großer, d. h. gem. Nebenbestimmung 5.3.6 hinsichtlich seiner Dimensionierung mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld abgestimmter Durchlass vorzusehen.

5.3.2.5 Bei Sicherungsmaßnahmen im Bereich von Fließgewässern ist Steinmaterial zu verwenden, welches auch natürlich in der Talaue vorkommt (z. B. Ibbenbürener

Sandstein, bei Pfahlreihen einheimisches Hartholz) und das insofern auch den Wassermechanismus nicht verändert.

5.3.2.6 Während der Bauarbeiten kann durch Erosion Dammbaumaterial in die vorhandenen Gewässer eingeschlemmt werden und sich dort ablagern. Der Vorhabenträger hat diese Ablagerungen in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde zu beseitigen und ggf. temporäre Sandfänge einzurichten.

5.3.2.7 Spätestens nach Fertigstellung des Gesamtvorhabens ist auch bezüglich der baulichen Maßnahmen an Gewässern zur Abnahme durch die untere Wasserbehörde der Stadt Bielefeld eine Bauzustandsbesichtigung durchzuführen.

5.3.3 Gewässerschutzvorkehrungen bei Gebäudeabrissen

5.3.3.1 Bei den für das Vorhaben erforderlichen Gebäudeabrissen ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe (z. B. Heizöl) austreten und über das Erdreich in das Grundwasser oder auch auf andere Weise in ein Gewässer gelangen können. Anlagen, in denen wassergefährdende Stoffe vorkommen, sind ordnungsgemäß außer Betrieb zu nehmen (Entleeren, Reinigen und Ausbauen).

5.3.3.2 Ggf. sind die Tätigkeiten an den entsprechenden Anlagen fachbetriebspflichtig. In diesem Fall ist das Reinigen und Ausbauen von Behältern zur Lagerung, Abfüllung und sonstiger Verwendung wassergefährdender Stoffe, von Rohrleitungen, Abscheidern etc. durch einen solchen Fachbetrieb durchführen zu lassen und durch eine Bescheinigung dieses Betriebes nachzuweisen. Die Fachbetriebsbescheinigungen sind der zuständigen unteren Wasserbehörde vorzulegen.
Still gelegte Anlagen bedürfen der Prüfbescheinigung eines Sachverständigen, die ebenfalls der unteren Wasserbehörde vorzulegen ist.
Auf die Regelungen des § 62 WHG sowie die der WasgefStAnlV und der VAwS wird ergänzend hingewiesen.

5.3.4 Grundwasser, Trinkwasserversorgung und -brunnen

5.3.4.1 Alle der Ableitung des Niederschlagswassers und seiner Zuführung zu den Regenklär- und Regenrückhaltebecken führenden Mulden und Gräben sind wegen des hoch anstehenden Grundwassers zur Vermeidung von Grundwasserkontaminationen nach unten hin mit einer Abdichtung zu versehen.

Innerhalb des Einzugsgebietes der Wassergewinnungsanlage 14 bzw. des zugehörigen Wasserschutzgebietes Bielefeld-Ummeln (dies betrifft den Bereich ab Baubeginn des Zubringers bei Bau-km 1 + 480 bis zur Höhe seiner Überführung über die Warendorfer Straße) müssen alle Mulden, Gräben und sonstigen Entwässerungsanlagen, zu denen auch das Regenklär- und -rückhaltebecken „Asholts Hof“ des Entwässerungsgebietes 2 gehört, nach den Vorgaben der RiStWag (Nr. 6.2.6.4) hergerichtet werden. Gleiches gilt für das Wassereinzugsgebiet des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide, das von dem planfestgestellten Zubringer zwischen Bau-km 2 + 901.438 und 3 + 819.385 gequert wird. Allerdings gelten für den Bereich der Anschlussstelle Bielefeld-Ummeln darüber hinaus auch die Regelungen der Nr. 6.2.6.5 RiStWag (vgl. dazu auch Nebenbestimmung 3.6.2 der wasserrechtlichen Erlaubnis).

Alle im Wasserschutzgebiet/im Einzugsgebiet des Wasserbeschaffungsverbandes stattfindenden Eingriffe in schützende Deckschichten sind auf das absolut notwendige Mindestmaß zu beschränken und in kürzester Zeit ohne Verzögerung umzusetzen. Soweit möglich, sind die ursprünglichen Deckschichten wieder herzustellen und die Deckschichten an Bauwerken und Bauteilen dicht anzuschließen.

5.3.4.2 Vor der Aufnahme der Bauarbeiten ist in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld zum Schutz des Grundwassers während der Bauphase (insbesondere im Hinblick auf die Errichtung von Baustellenzufahrten, Lager- und Betankungsplätze, Maßnahmen bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sowie die Verwendung technisch einwandfreier Baugeräte und -fahrzeuge) ein Sicherheitskonzept zu erstellen, auf dessen Beachtung alle bauausführenden Firmen gesondert hinzuweisen sind. Dieses Sicherheitskonzept hat sich wegen der hohen Zahl an Eigenwasserversorgungsanlagen und der in der Regel hohen Grundwasserstände nicht nur auf das Wasserschutzgebiet Ummeln und das Einzugsgebiet des Wasserbeschafftungsverbandes Kralheide, sondern auf das gesamt Baugebiet zu erstrecken.
Für den Zeitraum nach Verkehrsfreigabe und den Fall einer Havarie, insbesondere einer solchen mit Gefahrguttransportern, die sich auf das Wasserschutzgebiet oder das Einzugsgebiet des Wasserbeschaffungsverbandes auswirken könnte, ist mit der Feuerwehr und der Stadt Bielefeld ein Notfallplan abzustimmen.

Die Stadtwerke Bielefeld als Betreiber der Wassergewinnung im Wasserschutzgebiet Bielefeld-Ummeln ist mindestens 2 Wochen vorher über den Baubeginn im Wasserschutzgebiet zu informieren.

5.3.4.3 Beweissicherungsverfahren

5.3.4.3.1 Im Hinblick auf ihre etwaigen straßenbaubedingten Beeinträchtigungen hat der Vorhabenträger für

a) die Trinkwasserförderbrunnen des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide und
b) die Eigenwasserversorgungsanlagen bzw. privaten Hausbrunnen, die der Trinkwasserversorgung von nicht an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen Gebäuden dienen bzw. nicht vom Wasserbeschaffungsverband Kralheide versorgt werden und die einen Abstand von nicht mehr als 100 m zum Fahrbahnrand der planfestgestellten Verkehrsflächen des A 33/B61-Zubringers Bielefeld-Ummeln und seiner Zu- und Abfahrten (gemessen ab der Außenkante des befestigten Fahrstreifens) aufweisen,

mit Hilfe eines Grundwassermonitorings ein Beweissicherungsverfahren zu installieren. Im Rahmen dieses Beweissicherungsverfahrens ist die jeweilige Wasserqualität/Schadstoffbelastung des Grund-/Brunnenwassers sowohl vor der Aufnahme der Bauarbeiten (Status quo) als auch in regelmäßigen Abständen – jeweils mindestens halbjährlich – während der Bauarbeiten und im Hinblick auf verkehrsbedingte Wirkungen auch noch mindestens fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe zu untersuchen.

5.3.4.3.2 Um neben etwaigen qualitativen Veränderungen des Grundwassers auch etwaige Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundwasserstände zu erfassen, mit denen Gebäudeschäden oder Beeinträchtigungen der Landwirtschaft einhergehen könnten, sind parallel zu den qualitativen Untersuchungen auch Grundwasserstandsmessungen in das Monitoring/in die Beweissicherung zu integrieren.

5.3.4.3.3 Für dieses Beweissicherungsverfahren hat der Vorhabenträger vor der Aufnahme der Bauarbeiten alle im entsprechenden 100 m-Radius gelegenen Eigenversorgungsanlagen zu ermitteln und dem Umweltamt der Stadt Bielefeld sowie der Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Liste samt kartenmäßiger Darstellung zu übermitteln. Zum gleichen Zeitpunkt sind auch die Betreiber der Eigen-

wasserversorgungsanlagen über die Aufnahme des jeweiligen Brunnens in die Beweissicherung zu informieren.

5.3.4.3.4 Mit dem Grundwassermonitoring/Beweissicherungsverfahren ist ein geeignetes und unabhängiges Fachbüro zu beauftragen.

5.3.4.3.5 Der genaue Untersuchungsrahmen für das Beweissicherungsverfahren (d. h. die genaue Häufigkeit der Messungen und Beprobungen der Brunnen, die zu überprüfenden Parameter, die Zahl und die Lage der zu nutzenden oder auch neu einzurichtenden Grundwassermessstellen etc.) ist auf der Grundlage des gutachtlichen Vorschlags aus dem Wasserrechtsantrag des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide (Büro für Geohydrologie und Umweltinformationssysteme – BGU –, Bielefeld, vom 06.06.2013, S. 13 und 14), der für das Monitoring eine Grundwassermessstelle im Zustrom der beiden Brunnen im Nordosten vorsieht, und im Übrigen aufgrund eines Konzeptvorschlages des zu beauftragenden Fachbüros mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld abzustimmen.
In die qualitativen Untersuchungen sind alle Parameter einzubeziehen, die üblicherweise durch den Straßenverkehr freigesetzt werden (insbesondere Chlorid, Schwermetalle, PAK und Kohlenwasserstoffe).
Sollte sich aufgrund entsprechender Zwischenergebnisse die Notwendigkeit ergeben, ist der Untersuchungsradius über die 100 Meter hinaus auszuweiten.

5.3.4.3.6 Dem Umweltamt der Stadt Bielefeld sind die jeweiligen Untersuchungsergebnisse unmittelbar zuzuleiten. Unabhängig davon sind dem Umweltamt der Stadt Bielefeld und der Planfeststellungsbehörde fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe ein gutachtlicher Abschlussbericht und mindestens einmal, und zwar ein Jahr nach Verkehrsfreigabe, ein gutachtlicher und die bis dahin aufgelaufenen Untersuchungsergebnisse zusammenfassender und bewertender Zwischenbericht vorzulegen.

Der Untersuchungszeitraum für die qualitativen Untersuchungen ist zu verlängern, wenn fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe noch keine abschließende Aussage über etwaige vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Trinkwasserbrunnen möglich sein sollte.

5.3.4.3.7 Sollte im Rahmen der Untersuchungen festgestellt werden, dass sich durch den Straßenbau bzw. durch Straßenverkehrsimmissionen veränderte Grundwasser-

stände einstellen oder sich qualitative Beeinträchtigungen der Trinkwasserbrunnen ergeben, hat der Vorhabenträger unverzüglich alle Maßnahmen inklusive solcher zur konkreten Ursachenermittlung zu ergreifen, die notwendig sind, um weitergehende Beeinträchtigungen und Schäden zu vermeiden und die Schäden zu regulieren.

Beeinträchtigte Brunnen sind ggf. zu regenerieren, zu vertiefen oder an anderer Stelle neu zu errichten. Ist keine Eigenwasserversorgung mehr möglich, hat der Vorhabenträger die Kosten eines Anschlusses an die öffentliche Wasserversorgung zu übernehmen. Dem Grunde nach entsteht für die Eigentümer insoweit ein Entschädigungsanspruch.

Werden Veränderungen der Grundwasserstände festgestellt, ist für die Gebäude und Bauwerke des betroffenen Raums unverzüglich ein zusätzliches Beweissicherungsverfahren (Aufnahme des Status quo und Dokumentation eintretender Veränderungen) zu installieren, mit dem ebenfalls ein geeignetes Fachbüro zu beauftragen ist. Ein solches zusätzliches gebäude- bzw. bauwerkbezogenes Beweissicherungsverfahren ist nur entbehrlich, wenn gutachtlich belegt werden kann, dass etwaige Gebäude- und Bauwerksschäden wie z. B. Rissbildungen und Vernässungen ausgeschlossen werden können und die Planfeststellungsbehörde diesem Verzicht zugestimmt hat.
Auch bei etwaigen dem Straßenbau zuzurechnenden Gebäude- oder Bauwerksschäden entsteht für Eigentümer dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch.

Für den Streitfall behält sich die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich die Entscheidung über einen dem Grunde nach bestehenden Entschädigungsanspruch vor. Gleiches gilt in Abhängigkeit von den jeweiligen Untersuchungsergebnissen im Hinblick auf etwaige weitergehende Schutzmaßnahmen.

Über die Höhe einer etwaigen Entschädigung für Beeinträchtigungen der Eigenwasserversorgung wird, sofern es zwischen Vorhabenträger und dem Geschädigten nicht zu einer Einigung kommt, im Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW entschieden (vgl. Kapitel B Nr. 10 dieses Beschlusses).

5.3.4.3.8 Etwa in der Trasse gelegene private Trinkwasserbrunnen sind auf Kosten des Vorhabenträgers durch eine Fachfirma zurückzubauen.

5.3.4.4 Grundwassermessstellen

Im Verlauf der Trasse der B 61n befinden sich zahlreiche Grundwassermessstellen. Der Vorhabenträger hat vor der Aufnahme der Bauarbeiten alle entsprechenden Grundwassermessstellen zu ermitteln und zu erfassen und dem Umweltamt der Stadt Bielefeld eine Liste samt kartenmäßiger Darstellung aller Grundwassermessstellen zuzuleiten.

Der Vorhabenträger hat die Grundwassermessstellen in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld durch eine Fachfirma zurückbauen zu lassen oder, soweit sie nicht verzichtbar sind und noch benötigt werden, zu erhalten bzw. durch neue Messstellen zu ersetzen.

5.3.4.5 Grundwassersanierungsbrunnen

Ca. 70 m nördlich der Bahnlinie (DB-Strecke Bielefeld-Hamm) befindet sich an einem kleinen Wirtschaftsweg am nördlichen Rand der Trasse der B 61n der Grundwassersanierungsbrunnen B 084.063 (vgl. Stellungnahme der Stadt Bielefeld und Anlage 5 zu dieser Stellungnahme). Die Ableitung des geförderten kontaminierten Grundwassers verläuft entlang der DB-Trasse in nordöstliche Richtung und kreuzt die Eisenbahnlinie in Höhe des Weges „Asholts Hof“. Der Betrieb dieses Sanierungsbrunnens samt Ableitung ist nach Möglichkeit permanent und auch während der Bauarbeiten aufrechtzuerhalten. Dazu muss die Zugänglichkeit des Brunnens für Wartungs- und Reparaturarbeiten erhalten bleiben.
Um dies zu gewährleisten und etwaige Stillstandszeiten auf das unbedingt notwendige Mindestmaß zu beschränken, hat der Vorhabenträger die Bauarbeiten und die Bauzeiten in diesem Bereich mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld abzustimmen und ein entsprechendes Umsetzungskonzept zu erarbeiten.

5.4 Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz

5.4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen

5.4.1.1 Der Vorhabenträger hat die Eingriffe in Natur und Landschaft auf den im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) beschriebenen Umfang zu beschränken.

Zusätzliche, in den festgestellten Unterlagen nicht ausgewiesene Eingriffe oder Flächeninanspruchnahmen sind unzulässig.
Für den Fall, dass sich nicht bilanzierte Eingriffe ergeben oder sie festgestellt werden sollten, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Forderung weitergehender Kompensationsmaßnahmen ausdrücklich vor.

5.4.1.2 Die im LBP benannten Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen sowie die Gestaltungsmaßnahmen und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vollständig umzusetzen. In Abstimmung mit der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld und bezüglich der Maßnahmen auf dem Gebiet der Städte Halle und Borgholzhausen sowie der Gemeinde Steinhagen auch mit der unteren Landschaftsbehörde des Kreises Gütersloh sind landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen. In gleicher Weise ist bei forstlichen Maßnahmen eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz herbeizuführen.

Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachte Funktion auf Dauer erfüllen können, was die sachgerechte Pflege einschließt. Die Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege (RAS, LP 1, 2 und 4), ist zu beachten.

5.4.1.3 Die Durchführung der festgestellten Kompensationsmaßnahmen außerhalb des unmittelbaren Trassenbereichs der B 61n ist, soweit der Planfeststellungsbeschluss bzw. der LBP nicht ausdrücklich wie z. B. für artenschutzrechtliche Maßnahmen einen früheren Zeitpunkt vorgeben, spätestens mit Baubeginn einzuleiten und grundsätzlich innerhalb eines Jahres abzuschließen. Maßnahmen im unmittelbaren Trassenbereich sind innerhalb eines Jahres nach Herstellung der Fahrbahn/der Asphaltierung vorzunehmen. Die Vegetationsperiode ist jeweils zu beachten. Abweichungen im Einzelfall sind nur mit Zustimmung der Planfeststellungsbehörde zulässig.
Als Baubeginn gilt der Zeitpunkt erstmaliger Bautätigkeit am Trassenverlauf, der mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist.

5.4.1.4 Der Vorhabenträger hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen auf seine Kosten Sorge zu tragen und die erforderlichen Pflegemaßnahmen entsprechend der in Nr. 2.7.7 der RAS-LP 2 enthaltenen Vorgaben zu übernehmen. Soweit abweichend davon eine Regelung mit einem Dritten über die Ablösung der Unterhaltungspflicht getroffen worden ist, so ist da-

rauf in den zur Abnahme der Maßnahme vorzulegenden Unterlagen ergänzend hinzuweisen.
Die zeitliche Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist nach den in RAS-LP 2 dargestellten Grundsätzen festzulegen.

Bei im Privateigentum verbleibenden Flächen ist sicherzustellen, dass entsprechende dingliche Rechte in das jeweilige Grundbuch eingetragen werden. Abweichend hiervon sind auch Regelungen zulässig, wie sie in ELES unter Punkt 4 dargestellt sind.

5.4.1.5 Während der Bauzeit sind vorhandene Pflanzenbestände mit Maßnahmen gem. DIN 18 920 bzw. RAS-LP 4 (z. B. durch Schutzzäune, vgl. u. a. Schutzmaßnahmen S 01 und S 03) vor Beschädigungen zu schützen und zu erhalten.

Im Zuge der Bauausführung unbeabsichtigt entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen und Gehölzbeständen sind durch fachgerechten Schnitt und Wundverschluss gemäß den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene Beschädigungen oder Zerstörungen von Pflanzenbeständen sind zu ersetzen.

Bodenverdichtungen sind im Bereich der durch die Baumaßnahme betroffenen Pflanzenbestände nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Wurzelraum ist zu sichern.

Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind unter strikter Beachtung der Vorgaben der Nebenbestimmungen 5.4.2.1.1 und 5.4.2.2.2 vorzunehmen.

5.4.1.6 Nicht dauerhaft versiegelte, baubedingt aber verdichtete Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten in ihren vorherigen Zustand zurück zu versetzen; die Verdichtungen sind durch Auflockerungen soweit wie möglich zu beseitigen (vgl. auch Nebenbestimmung 5.1.4).

5.4.1.7 Im Bereich schutzwürdiger Flächen (im Einzelnen hier: Waldfläche am Greipenbach, ufernahe Waldfläche mit Trüggelbach, Feuchtgrünlandflächen an der Kasseler Straße und an der Ummelner Straße, Gehölzbestände an der Bahnlinie und Feuchtbiotop am Dammweg) sind bauzeitliche Flächeninanspruchnahmen so gering wie möglich zu halten. Baustelleneinrichtungs- und Bodenlagerflächen dür-

fen dort außerhalb des eigentlichen Baufelds nicht eingerichtet werden. Dies gilt gleichermaßen für die festgesetzten Kompensationsflächen.

5.4.1.8 Gem. Maßnahmenblatt S 2 des LBP sind verschiedenen Bereiche, die als „Tabu-Flächen“ von der Einbeziehung in die Baufelder auszunehmen sind, durch Bauzäune zu schützen. Auf diese Weise ist auch der zwischen dem Ortsrand Ummeln und der Bahnlinie gelegene und im Südwesten unmittelbar an die L 791/die Ummelner Straße grenzende Feuchtgrünlandkomplex zu schützen. Über die Ausführungsplanung ist sicherzustellen, dass dieser Bereich von Bautätigkeiten jeder Art vollständig ausgenommen wird.

Die Anlegung der Baufelder im Bereich dieses Feuchtgrünlandkomplexes sowie in allen Bereichen, die gem. LBP-Maßnahmenblatt S 2 zu schützen sind, ist den Landschaftsbehörden (untere Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld und höhere Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold) vorher und unabhängig von der Nebenbestimmung 5.2.1 gesondert anzuzeigen. Die zur Abgrenzung der jeweiligen Baufelder vom zu schützenden Umfeld zu errichtenden Schutzzäune sind ortsfest zu verankern.

Der Vorhabenträger hat den Landschaftsbehörden eine gemeinsame Vor-Ort-Kontrolle im Sinne einer Zwischenabnahme vor dem eigentlichen Baubeginn zu ermöglichen.

5.4.1.9 Bezogen auf die Extensivierungsmaßnahmen A 8, A 9 und A 11 CEF sind die Pflege- und Bewirtschaftungsvorgaben der Maßnahmenblätter nach Vorgabe dieser Nebenbestimmung zu vereinheitlichen.

Zur Ausmagerung des bestehenden Intensivgrünlandes ist jeweils und auch bei der Maßnahme A 11 ein Zeitraum von fünf Jahren und eine 3-schürige Mahd vorzusehen. Danach ist auf allen Flächen mit Wiesennutzung eine 2-malige Mahd mit Abfuhr des Mahdgutes innerhalb von zwei Wochen nach Schnittzeitpunkt vorzunehmen. Die erste Mahd muss ab 15. Juni, die zweite Mahd ab 01. September jeden Jahres erfolgen.

Eine Düngung darf nur mit bis zu 20 t Stallmist, verteilt auf zwei Gaben pro Jahr, erfolgen. Hühnermist und Gülle dürfen nicht verwendet werden, es dürfen keine mineralische Düngung und keine Kalkung erfolgen und außerdem auch keine Nachsaat und kein Pflegeumbruch vorgenommen werden.

Bei einer Weidenutzung sind maximal 2 Großvieheinheiten (GVE) pro ha zulässig; die Düngung muss unterbleiben und die übrigen Einschränkungen bezüglich der Wiesennutzung gelten analog. Zulässig ist die Beweidung innerhalb des Zeit-

raums vom 15. März bis 31. Oktober jeden Jahres. In Abhängigkeit von der Witterung und vom Aufwuchs kann dieser Zeitraum verlängert werden.
Zwischen dem 15. März und dem 15. Juni jeden Jahres darf keine maschinelle Bearbeitung erfolgen.
Abweichungen von diesen Vorgaben sind nur mit vorheriger Zustimmung der zuständigen unteren Landschaftsbehörde zulässig.

5.4.1.10 Die Maßnahme A 11 CEF ist in Abstimmung mit der Biologischen Station Gütersloh/Bielefeld zu Gunsten des Kiebitzes um eine weitere Bodenabtragsfläche sowie um einen 20 m breiten wechselnden Schwarzbrachestreifen in der zu extensivierenden Ackerfläche zu ergänzen. Auch insowei sind das Maßnahmenblatt, das für diese Maßnahme im NSG „Deteringswiesen“ in Steinhagen auch ansonsten eine Umsetzung der Einzelmaßnahmen in enger Abstimmung mit der Biologischen Station Gütersloh/Bielefeld vorsieht, und der Maßnahmenplan anzupassen.
In den Abstimmungs- und Umsetzungsprozess ist neben der biologischen Station in besonderer Weise auch die untere Landschaftsbehörde des Kreises Gütersloh einzubinden. Dabei sind die erforderlichen Rahmenbedingungen für die Flächenpflege und die erforderlichen Bewirtschaftungsvorgaben für den Extensivacker unter Berücksichtigung der Regelungen dieses Beschlusses (vgl. Nebenbestismmung 5.4.1.9) im Detail einvernehmlich festzulegen.
Bezüglich einer Teilfläche ist in der Maßnahmenbeschreibung des Maßnahmenblattes A 11 CEF der Abtrag von Oberboden der Extensivierung von Ackerflächen zugeordnet worden. Dieser Maßnahmenbestandteil gehört tatsächlich jedoch zur Grünlandaufwertung und ist in der Karte auch so dargestellt. Das Maßnahmenblatt ist auch insoweit zu korrigieren.

5.4.1.11 Die Ausführungsdetails der Aufforstungen beinhaltenden Ausgleichsmaßnahmen A 4 und A 10 sind mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW abzustimmen.

Vor der Aufforstungsmaßnahme A 10 ist nach Abtrag des zwischengelagerten Bodens und vor der Aufforstung eine sorgfältige Bodenvorbereitung/Lockerung durchzuführen, bei der Waldrandgestaltung ein ausreichender Abstand zum angrenzenden Wohnhaus einzuhalten.

5.4.1.12 Im Übergangsbereich von der B 61n (Richtung Gütersloh) auf die B 61 alt befinden sich sieben alte Lindenbäume, von denen im LBP drei als zu schützen und

zu erhalten gekennzeichnet sind. Der Vorhabenträger hat nach Möglichkeit – eine entsprechende Prüfung ist im Zuge der Bauausführung vorzunehmen – auch die übrigen vier Linden zu schützen und zu erhalten.
Über das Ergebnis der Überprüfung sind die Landschaftsbehörden zu unterrichten. Sofern die Bäume nicht erhalten werden können, ist dies vor ihrer Beseitigung entsprechend darzulegen und zu begründen.

5.4.1.13 Die zur Maßnahme A 12 gehörenden Saumstreifen dürfen im Herbst nicht komplett gemäht, geschlegelt und gegrubbert werden; der Aufwuchs muss als Futtergrundlage und Deckung über den Winter erhalten bleiben.

5.4.1.14 Für die Bauzeit einschließlich der Umsetzung des LBP ist in enger Abstimmung mit der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld und der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold sowie im Hinblick auf forstliche Maßnahmen auch des Landesbetriebes Wald und Holz NRW eine geeignete ökologische Baubegleitung und -überwachung (z. B. ein privater Sachverständiger oder ein Fachbüro) zu bestellen. Der dafür vorgesehene Ansprechpartner ist den Landschaftsbehörden vor der Aufnahme der Arbeiten unter Mitteilung seiner Erreichbarkeit (Anschrift, Telefon etc.) zu benennen. Die ausreichende fachliche Qualifikation ist in diesem Zusammenhang nachzuweisen.

Die ökologische Baubegleitung hat sicherzustellen, dass während der gesamten Ausführung des Vorhabens das sich aus dem LBP und den sonstigen planfestgestellten Unterlagen sowie aus diesem Beschluss ergebende umweltbezogene Schutzregime (insbesondere alle Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen zugunsten des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie die Ausgleichsmaßnahen) beachtet und vollständig und ordnungsgemäß umgesetzt wird.
Die Bauüberwachung hat in enger Abstimmung mit den Landschafts- und Forstbehörden zu erfolgen.

5.4.1.15 Vor Aufnahme der Arbeiten für die Gewässerausbaumaßnahmen sind die vorhandenen Fischbestände des jeweiligen Gewässers zu untersuchen und zu sichern (umzusetzen). Der zuständige Fischereiberater ist vor Beginn der Arbeiten zu informieren, ggf. ist ein Fischereibiologe beratend bei der Planung und Ausführung hinzuzuziehen.
Die fischereiliche Bewirtschaftung ist im Einzelfall neu zu regeln.

5.4.2 Spezielle Nebenbestimmungen zum Artenschutz

5.4.2.1 Artenschutz allgemein und Avifauna

5.4.2.1.1 Unvermeidbare Eingriffe in geschlossene Wald- und Gehölzflächen (Rückschnitt, Fällung und Rodung) sind nur außerhalb des Zeitraums vom 01. Februar bis zum 31. Juli jeden Jahres zulässig. Unvermeidbare Eingriffe in sonstige Pflanzen- bzw. Gehölzbestände (Röhrichte, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze) sind gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG außerhalb des Zeitraums vom 01. März bis 30. September vorzunehmen.
Bezüglich der Entnahme von Quartierbäumen für Fledermäuse gilt die Nebenbestimmung 5.4.2.2.2.

Sonstige unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände (in Folge der Baustelleneinrichtung / der Baufeldräumung einschließlich des damit verbundenen Oberbodenabtrags im Offenland ohne Gehölzbestände) sind nur außerhalb des Zeitraums vom 15. Februar bis zum 31. August jeden Jahres zulässig.

Von diesen Zeitfenstern kann nur abgewichen werden, wenn der Vorhabenträger im Vorfeld einer möglichen Baufeldherstellung oder Gehölzbeseitigung durch eine aktuelle und ausreichend detaillierte Brutplatzkartierung innerhalb eines an der Störanfälligkeit der potentiell vorkommenden Brutvogelarten orientierten Untersuchungsbandes den Nachweis erbringt, dass eine erhebliche Störung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG damit definitiv nicht verbunden ist.

5.4.2.1.2 Die im Artenschutzbeitrag und im LBP genannten Maßnahmen mit artenschutzrechtlich bedingten Funktionen, d. h. die Maßnahmen, die in den Maßnahmenblättern den Zusatz „Art“ für Artenschutz und „CEF“ für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erhalten haben und zu denen auch die nicht ausdrücklich mit dem Zusatz „Art“ gekennzeichnete Ausgleichsmaßnahme A 3.6 gehört, dürfen nicht später als in den Maßnahmenblättern zum LBP vorgegeben umgesetzt werden. Gibt der Planfeststellungsbeschuss einen früheren Zeitpunkt vor, gilt dieser.
Insbesondere die artenschutzrechtlich begründeten Maßnahmen mit der Zielrichtung Quartierersatz für die betroffenen Fledermausarten, die Maßnahmen zu-

gunsten des Kiebitzes sowie die Ersatzlaichgewässer und -lebensräume für Amphibien (Maßnahmen A 3.1 bis A 3.5 Art, A 5.1 Art und A 5.2 Art, A 8 CEF sowie A 11 CEF) sind mit ausreichend zeitlichem Vorlauf umzusetzen, um den betroffenen Arten einen gleichwertigen Ersatz zum Zeitpunkt der Baufeldräumung bzw. bezogen auf die Fledermäuse zum Zeitpunkt der Fällung der Gehölze mit Quartiereignung für die einzelnen Arten zu bieten.
Für die Ersatzlaichgewässer (alle Maßnahmenbestandteile der Maßnahmen A 3.1 Art bis A 3.5 Art) gilt insoweit eine auf den tatsächlichen Eingriff in die bestehenden Biotopstrukturen bezogene Mindestvorlaufzeit von drei Jahren, für den Kiebitz eine Mindestvorlaufzeit von zwei Jahren.

5.4.2.2 Artenschutzmaßnahmen zu Gunsten der Fledermäuse

5.4.2.2.1 Unmittelbar nach Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses sind alle potentiell als Fledermausquartier geeigneten Baumbestände, die im Zuge der Baumaßnahmen entnommen werden müssen, sowie das zu beseitigende und über mögliche Quartiere verfügende Gebäude bei Bau-km 0 + 480 durch qualifizierte Fachpersonen mit geeignetem Gerät auf das Vorhandensein von Höhlen oder von anderen als Fledermausquartier geeigneten Strukturen (bei Bäumen z. B. Stammrisse oder abgeplatzte Rindenabschnitte) nochmals zu untersuchen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren, die potentiell geeigneten Bäume zu kennzeichnen.

5.4.2.2.2 Alle ermittelten potentiellen Quartierbäume sowie potentielle Gebäudequartiere sind rechtzeitig (1 bis 2 Wochen vor Beginn der Fällarbeiten bzw. vor dem Gebäudeabbruch) von einer fachlich qualifizierten Person auf ihre tatsächliche Nutzung durch Fledermäuse hin zu untersuchen. Sofern die Höhlen/Quartiere unbesetzt sind, sind sie mit geeigneten Mitteln bis zur Fällung der Bäume bzw. bis zum Abbruch des Gebäudes dauerhaft zu verschließen, ansonsten mit einer Schleuse (Einwegsystem) in der Art zu sichern, dass Ausflüge weiterhin möglich sind, Einflüge jedoch wirksam verhindert werden. Quartierbäume dürfen nur dann gefällt bzw. das Gebäude erst dann abgebrochen werden, wenn die Quartiernutzung nachweislich beendet ist.

Unabhängig davon sind Fällung und Gebäudeabbruch nur in Anwesenheit einer mit der Erfassung von Fledermäusen erfahrenen Fachperson (Biologe; Landespfleger o. ä.) und abweichend vom Zeitfenster der Nebenbestimmung 5.4.2.1.1

ausschließlich innerhalb des Kalendermonats Oktober (d. h. während der Schwarmphase der festgestellten Arten) zulässig. Bei ausreichend warmer Witterung kann dieses Zeitfenster ggf. nach vorheriger Zustimmung der unteren Landschaftsbehörde bis zum 15. November des jeweiligen Jahres ausgeweitet werden.

5.4.2.2.3 Für jedes entfallende tatsächliche oder auch nur potentielle Fledermausquartier ist – wenn nicht vorher der Nachweis des Vorhandenseins einer ausreichenden Anzahl an Ausweichquartieren im Abstand von 200 m bis 500 m zur Baumaßnahme erbracht werden kann – ein Fledermauskasten in geeigneten Gehölz- bzw. Waldbeständen innerhalb dieses Entfernungsbandes aufzuhängen und mindestens solange funktionsfähig zu halten, bis der Nachweis geführt ist, dass eine dem derzeitigen Zustand entsprechende Anzahl an Höhlenbäumen (wieder) zur Verfügung steht.
Soweit möglich, wird der Vorhabenträger unabhängig von den auszubringenden Fledermauskästen mit Hilfe von entsprechenden Vereinbarungen mit den Eigentümern vorhandene Altbäume mit Quartierpotential aus der Bewirtschaftung/forstlichen Nutzung herausnehmen und so die natürliche Entwicklung potentieller Quartiere begünstigen (vgl. Zusage des Vorhabenträgers aus der Gegenäußerung zur Stellungnahme der Stadt Bielefeld).

5.4.2.2.4 Alle Ergebnisse, Erhebungen und durchgeführten Maßnahmen (Fundorte und Zahl der Höhlen und potentiellen Quartiere, Datum der Begehungen, Höhlenverschlüsse, Aufhängung von Fledermauskästen etc.) sind nach einschlägigen wissenschaftlichen Standards zu dokumentieren und der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld sowie der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold als Nachweis ihrer Umsetzung zeitnah, d. h. innerhalb eines Monats nach Durchführung, in schriftlicher Form zur Kenntnis zu geben.

5.4.2.2.5 Die LPB-Maßnahme S 5 (Art) ist zu ergänzen. In Höhe des einen zentralen Aktivitätsschwerpunkt der Fledermäuse bildenden Amphibiengewässers am Dammweg sind Irritationsschutzanlagen vorzusehen. Dazu ist auf der Nordwestseite der B 61n zwischen dem Lärmschutzwall im Südwesten und der Ummelner Straße im Nordosten geplante und insoweit gleichzeitig auch als Irritationsschutzwand nutzbaren 2,5 m hohen Lärmschutzwand (diese Lärmschutzwand grenzt sowohl den verbleibenden Teil der vorhandenen Amphibiengewässer als auch die im Anschluss daran geplanten Ersatzlaichgewässer und den am Nordrand der vorhandenen Amphibiengewässer geplanten Gewässerdurchlass zur B 61n hin ab) zusätzlich noch ein 1,5 m hoher Irritationsschutzzaun zu installieren, so dass sich für die kombinierte Wand-

/Zaunanlage eine Gesamthöhe von mindestens 4 m ergibt. Auf der gegenüberliegenden Seite der B 61n ist am Fahrbahnrand bzw. zwischen Fahrbahnrand und Abfahrtsrampe auf gleicher Länge (d. h. gegenüber der insoweit erweiterten Lärmschutzwand) und in Abstimmung mit den zuständigen unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld sowie der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung entweder ebenfalls ein 4 m hoher Irritationsschutzzaun zu errichten oder alternativ eine den fachlichen Anforderungen genügende und ausreichend dichte Schutzpflanzung vorzunehmen. Die Pflanzungen oder der Zaun sind nach Möglichkeit so zu positionieren, dass sie dort, wo sie – von Nordosten kommend – vor der Abzweigung der Abfahrtsrampe der Anschlussstelle unterbrochen werden muss, auf gleicher Höhe der B 61n und lediglich versetzt um die Breite der Abfahrtsrampe, zwischen dieser und der Bahnlinie fortgesetzt wird. Aus den „Blickrichtungen" Südosten bzw. Nordwesten muss so der Eindruck einer möglichst ununterbrochenen Anordnung des Zauns/der Schutzpflanzung entstehen.
Wird eine Schutzpflanzung vorgenommen, muss sie – dies gilt im Übrigen auch für alle anderen Schutzpflanzungen dieser Art, d. h. auch die im B 61-Abschnitt zwischen der A 33 und der Warendorfer Straße – bereits bei der Verkehrsfreigabe der B 61n durchgehend über eine Mindesthöhe von 4 m verfügen. Ansonsten wäre temporär ein Schutzzaun zu installieren, der erst dann wieder abgebaut werden darf, wenn die Schutzpflanzung durchgehend über die erforderliche Mindesthöhe von 4 m verfügt.

Sämtliche Irritationsschutzwände und -zäune sind in blickdichter Form auszuführen. Eine lichtdurchlässige Zaunanlage ist insoweit unzulässig.

5.4.2.2.6 Die Ausgleichsmaßnahme A 5.1 (Fledermausquartier im Gewässerdurchlass) ist in dem Zeitraum vom 1. Mai bis 31. Juli und damit außerhalb der Schwarm- und Winterschlafphase der Fledermäuse sowie in Abstimmung mit der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld umzusetzen.

5.4.2.2.7 In der Zeit vom 1. April bis 15. Oktober eines Jahres ist in den Bereichen, in denen die Trasse der B 61n nach den Ergebnissen der faunistischen Untersuchungen Flugrouten der Fledermäuse berührt (dies gilt insbesondere für den Bereich der Amphibiengewässer am Dammweg sowie für den durch Irritationsschutzwände zu schützenden Bereiche), in den Dämmerungs- und Nachtzeiten auf die Durchführung von Bauarbeiten zu verzichten. Die hiervon genau betroffenen Bereiche sind in Abstimmung mit der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld festzulegen.

5.4.2.3 Artenschutzmaßnahmen zu Gunsten der Amphibien

5.4.2.3.1 Während der Bauzeit und bis zur Fertigstellung und Funktionsfähigkeit der ortsfesten Amphibienschutzmaßnahmen (Leiteinrichtungen und Querungshilfen) ist das Baufeld insbesondere im Nahbereich des Feuchtbiotops am Dammweg während der jährlichen Wanderzeit der Amphibien durch mobile Schutzzäune so zu sichern, dass das Einwandern in die Baustellenbereiche so weit wie möglich unterbunden wird.

5.4.2.3.2 Den gem. LBP-Maßnahmenblatt S 3 (Art) bei Bau-km 3+755 zu errichtenden Durchlass in Länge von 25 m hat der Vorhabenträger seiner Zusage aus der Gegenäußerung zur Stellungnahme der Stadt Bielefeld sowie den Regelungen des Merkblattes für den Amphibienschutz an Straßen (MAmS 2000) entsprechend auf eine lichte Weite von 1,50 m (das Maßnahmenblatt sieht nur 1,0 m vor) und auf eine lichte Höhe 1,0 m (gem. Maßnahmenblatt sind nur 0,75 m vorgesehen) zu vergrößern.
Sowohl dieser Durchlass als auch der nach dem gleichen Maßnahmenblatt bei Bau-km 3+510 zu errichtende Durchlass sind als Stelztunnel, d. h. mit nach unten offener Sohle, zu errichten.
Das Maßnahmenblatt S 3 (Art) ist entsprechend anzupassen.

5.4.2.3.3 Die Bauweise der bauzeitlichen wie auch der endgültigen Leiteinrichtungen ist im Vorfeld mit der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld abzustimmen.

Die während der Bauphase an- und abwandernden Amphibien sind mit geeigneten Mitteln und durch ausreichend qualifizierte Personen abzufangen und umzusetzen.
Die Maßnahmen und ihre Ergebnisse sind zu dokumentieren und den Landschaftsbehörden in geeigneter Form zur Kenntnis zu bringen.

5.4.2.3.4 Die für den Bau der B 61n erforderliche Teilverfüllung der Amphibiengewässer am Dammweg (gesetzlich geschütztes Biotop GB 4016-235) darf nur in der Zeit von Mitte November bis Ende Februar vorgenommen werden.

5.4.3 Artenschutz-Monitoring/Risikomanagement

5.4.3.1 Um die Querungshilfen für Fledermäuse (Leitstrukturen und Überflughilfen bzw. Sperrriegel) auf ihre ausreichende Funktionserfüllung hin zu überprüfen, ist ein umfassendes Monitoring durchzuführen, das sich hinsichtlich Art und Umfang an den Zielarten orientieren muss. Art und Umfang der Untersuchungen und der angewandten Methodik müssen den einschlägigen wissenschaftlichen Standards entsprechen und sind rechtzeitig vor Baubeginn im Einzelnen mit der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld sowie der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold einvernehmlich abzustimmen.

Mit dem Monitoring ist, soweit möglich, schon vor der Verkehrsfreigabe der B 61n zu beginnen. Es muss ausgehend von den aktuellen Bestandsdaten auf einen ausreichend repräsentativen Zeitraum angelegt sein, der zunächst auf mindestens drei Jahre festgelegt wird. Dieser Zeitraum ist bezogen auf die jeweilige Zielart in Abhängigkeit von den Zwischenergebnissen der Untersuchungen auf Forderung der höheren Landschaftsbehörde ggf. zu verlängern, kann jedoch mit Zustimmung der höheren Landschaftsbehörde auch verkürzt werden.

Die Zwischenergebnisse und Ergebnisse des Monitorings sind jeweils einmal jährlich in einem Bericht zusammenzufassen, der den Landschaftsbehörden und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen ist.

5.4.3.2 Wenn und sobald die Ergebnisse des Monitorings, die Zwischenergebnisse eingeschlossen, aufzeigen, dass die Wirksamkeit der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht ausreicht und eine oder mehrere der betroffenen Zielarten nicht oder nur unzureichend geschützt wird, sind unverzüglich die zur Verbesserung der Schutzmaßnahmen erforderlichen Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Forderung entsprechender Nachbesserungen (dies sind insbesondere zusätzliche oder höhere Querungshilfen und Leitstrukturen) ausdrücklich vor.

5.4.4 Abnahme der Ausgleichsmaßnahmen

Sind die festgestellten Kompensationsmaßnahmen umgesetzt, spätestens jedoch am Ende der Entwicklungspflege, hat der Vorhabenträger eine Abnahme der Maßnahmen unter Beteiligung der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksre-

gierung Detmold sowie der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld sowie – bei forstlichen Maßnahmen – des Landesbetriebes Wald und Holz NRW durchzuführen. Dazu hat der Vorhabenträger alle erforderlichen Daten (z. B. geeignete Flurkarten und/oder Inhalte vertraglicher Art bzw. dinglicher Sicherungen) zur Verfügung zu stellen, so dass die systematische Erfassung und weitere Kontrolle der Maßnahmen durch die zuständige untere Landschaftsbehörde ermöglicht wird.

5.4.5 Kompensationsflächenkataster

Nach Abschluss der Maßnahmen ist den unteren Landschaftsbehörden der Stadt Bielefeld und des Kreises Gütersloh zur Eintragung in das Kompensationsflächenkataster eine Übersicht aller Ausgleichs- und Ersatzflächen (Übersichts-/Katasterkarte zuzüglich Liste der in Anspruch genommenen Grundstücke unter Nennung der jeweiligen Gemarkung, der jeweiligen Flur und des jeweiligen Flurstücks) zur Verfügung zu stellen.

5.5 Lärmschutz

5.5.1 Entsprechend der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage (vgl. 16. BImSchV) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (z. B. Lärmschutzwände oder -wälle) bzw. an den baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Auf Kapitel B Nr. 7.5.1 dieses Beschlusses mit allen Unterkapiteln wird verwiesen.

5.5.2 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Der Vorhabenträger hat die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen zu errichten und auf Dauer zu unterhalten. Bei der Ausgestaltung der Anlagen ist auf eine sorgfältige Anpassung an das Umfeld zu achten.

5.5.3 Der Vorhabenträger hat auf der B 61n im gesamten Streckenverlauf einen Straßenoberflächenbelag aufzubringen, der sicherstellt, dass ein Korrekturwert von D_{Stro} – 2 dB(A) gem. Ergänzung der Tabelle 4 der RLS-90 erzielt und dadurch die in den lärmtechnischen Unterlagen genannten Beurteilungspegel bzw. die durch

die 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte auf Dauer eingehalten werden.
Soweit dies nicht gewährleistet werden kann, ist die Einhaltung der Beurteilungspegel bzw. der Immissionsgrenzwerte durch zusätzliche Maßnahmen sicherzustellen; ggf. ist für die Festlegung dieser Maßnahmen ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

5.5.4 Die planfestgestellten aktiven Lärmschutzeinrichtungen sind – soweit im Bauablauf abseits der Dammlage möglich und sinnvoll – vor den eigentlichen Trassenbauarbeiten zu errichten, um einen größtmöglichen Schutz der Anlieger auch schon gegenüber dem Baustellenlärm sicherzustellen.

5.5.5 Passive Schutzmaßnahmen

Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke sind vom Vorhabenträger darauf hinzuweisen, dass sie, soweit mangels aktiver Schutzmaßnahmen oder auch nach Durchführung der aktiven Schutzmaßnahmen die Grenzwerte der jeweiligen Gebietskategorie nach der 16. BImschV überschritten werden, gegen den Vorhabenträger einen Anspruch dem Grunde nach auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen haben, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit der VLärmSchR 97. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind die Prognosewerte für das Jahr 2030 heranzuziehen.
Ansprüche dem Grunde nach haben die Eigentümer der folgenden Grundstücke:

Straße	Haus-Nr.	Gebietseinstufung
Warendorfer Straße	43	WA
Am Bahndamm	14, 18 und 20	MI
Knappweg	5	MI
Gütersloher Straße	375	MI

5.5.6 Entschädigungsanspruch Außenwohnbereich

Die Eigentümer der vorstehend unter Nr. 5.5.5 gelisteten Grundstücke, die mit einem Außenwohnbereich ausgestattet sind (Terrasse, Balkon, Loggia, Sitzecken etc.), haben gegenüber dem Landesbetrieb Straßenbau NRW Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch den von der hiermit planfestgestellten Straße ausgehenden Verkehrslärm, soweit die Beurteilungspegel im Außenwohnbereich den jeweiligen Immissionsgrenzwert überschreiten. Dabei ist auf den Immissionsgrenzwert für den Tag abzustellen. Der Anspruch wird hiermit dem Grunde nach festgestellt.

Der Vorhabenträger hat Außenwohnbereiche bisher nicht im Detail erhoben. Ihm wird vor diesem Hintergrund aufgegeben, unmittelbar nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses die bebauten und unbebauten Außenwohnbereiche an allen von etwaigen Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes für den Tag betroffenen Objekten konkret aufzunehmen, für sie nach den geltenden Vorschriften unter Berücksichtigung der mit diesem Beschluss planfestgestellten aktiven Schutzvorkehrungen die maßgebenden Beurteilungspegel zu berechnen und die Grundstückseigentümer anschließend über die Ergebnisse und das Bestehen oder Nichtbestehen eines entsprechenden Anspruchs zu informieren. Parallel dazu sind die entsprechenden Ergebnisse der Aufnahme der Außenwohnbereiche, der jeweils berechneten Beurteilungspegel und des jeweils zu Grunde gelegten Grenzwertes bzw. der Gebietseinstufung und die daraus abgeleiteten Ansprüche auch der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.

Für den Fall einer Streitigkeit über das Bestehen eines Anspruchs auf eine Entschädigung behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor. Sie kann vom betroffenen Grundstückseigentümer bei der Planfeststellungsbehörde beantragt werden.

Die Ermittlung des Umfangs einer Entschädigung richtet sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97. Für den Fall, dass zwischen dem Vorhabenträger und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Höhe der Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen erzielt wird, setzt die Bezirksregierung Detmold als zuständige Enteignungsbehörde die Entschädigung fest (§ 19a FStrG in Verbindung mit § 41 EEG NRW).

5.5.7 Die Dehnungsfugen bzw. die Übergangskonstruktion zwischen Brückenbalken und Widerlager sind entsprechend dem Stand der Technik so schallimmissionsmindernd auszubilden, so dass auffällige und lästige Pegel- und Frequenzänderungen sowie nach unten abstrahlende tieffrequente Geräuschanteile auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt werden.

5.5.8 Um Erhöhungen der Lärmimmissionen, hier durch solche, die durch Reflexionen des vom Bahnverkehr ausgehenden Schalls an dem aktiven Lärmschutz dienenden Lärmschutzwänden ggf. erst verursacht werden, zu vermeiden, hat der Vorhabenträger die Schallschutzwände dort, wo entsprechende Reflexionen nicht von vornherein ausgeschlossen werden können, auf der zur Bahn hin zeigenden Seite lärmabsorbierend auszugestalten.
Die lärmabsorbierende Ausgestaltung der Lärmschutzwand in Höhe des Querungsbauwerks Bokelstraße/Ramsloh ist vom Vorhabenträger im Rahmen des Anhörungsverfahrens zugesagt worden.

5.6 Landwirtschaft

5.6.1 Der Vorhabenträger hat vorhandene, funktionstüchtige Drain- wie auch Bewässerungssysteme, die durch die Straßenbauarbeiten oder auch durch landschaftspflegerische Maßnahmen beschädigt werden könnten, aufrechtzuerhalten bzw. deren Funktion zu gewährleisten bzw. wieder herzustellen. Falls notwendig, sind Schutzvorkehrungen zu treffen oder neue Drainagen anzulegen. Bodenmechanische Setzungsvorgänge sind dabei zu berücksichtigen und soweit erforderlich die Vorflutverhältnisse anzupassen. Der Vorhabenträger hat sich zu diesem Zweck um die Kenntnis örtlicher Drainpläne zu bemühen. Die notwendigen Bauarbeiten sind bei der Ausführungsplanung mit den betroffenen Eigentümern abzustimmen.

Ein etwa neugestalteter Drainagebestand ist zu vermessen und zu dokumentieren, die entsprechenden Pläne sind den betroffenen Grundeigentümern bei einer gemeinsamen Schlussbegehung vor Schließung der Baugruben an den Drainagen zur Verfügung zu stellen.

5.6.2 Bei der Bepflanzung von Straßen- und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des Nachbargesetzes (NachbG NRW, §§ 40 ff) einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Anpflanzungen entlang landwirtschaftlicher

Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden, indem Gehölze innerhalb der vorgesehenen Pflanzstreifen entsprechend positioniert werden.

5.6.3 Zufahrten zu land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken sind für eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung dieser Flächen während der gesamten Bauzeit aufrechtzuerhalten oder, soweit dies nicht möglich sein sollte, über provisorische Ersatzzufahrten zu gewährleisten, die mit den Betroffenen abzustimmen sind. Ggf. notwendig werdende Umwege sind auch insoweit möglichst kurz zu halten. Dies schließt es ein, Belange des landwirtschaftlichen Verkehrs bei der Baustelleinrichtung zu berücksichtigen.

5.6.4 Grundstücke, die durch die Errichtung der B 61n und die damit zusammenhängenden Baumaßnahmen von ihrer Zufahrt abgeschnitten werden und die insoweit ihre Erschließung verlieren, sind über das untergeordnete Straßennetz bzw. über vorhandene oder neu anzulegende Wirtschaftswege an anderer geeigneter Stelle wieder an das Wegenetz anzuschließen. Umwege in Folge der neuen Zufahrt sind so weit wie möglich zu vermeiden.

Der unter der Nr. 4.30 des Bauwerksverzeichnisses gelistete Wirtschaftsweg zwischen der B 61 alt und der Bokelstraße ist bei unveränderter Gesamtbreite von 5,50 m mit einer 3,50 m breiten Fahrbahn sowie mit jeweils 1,0 m breiten Banketten auszustatten. Dementsprechend muss die befestigte Aufweitung des Weges als Ausweichstelle für Gegenverkehr auf 4,50 m erweitert werden.

Im Übrigen sind bei der Ausgestaltung (Dimensionierung, Kurvenradien etc.) neuer Verbindungs- und Wirtschaftswege – dies gilt letztlich auch für Grundstückszufahrten, die mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden – die Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW) und der ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege des Bundesverkehrsministeriums zu beachten.

Eine neue Zufahrt ist entbehrlich, wenn das betreffende Grundstück anderweitig ausreichend erschlossen ist.

5.6.5 Infolge der Bauarbeiten entstandene Schäden an Wirtschaftswegen hat der Vorhabenträger nach Abschluss der Arbeiten vollständig zu beseitigen und vorüber-

gehend für Baustelleinrichtungen oder Bodendeponien etc. in Anspruch genommen Flächen so zu rekultivieren, aufzulockern und wiederherzustellen (vgl. dazu auch Nebenbestimmungen 5.1.4 und 5.4.1.6), dass die landwirtschaftliche Nutzung wieder in der ursprünglichen Ertragslage erfolgen kann.

5.6.6 Die betroffenen Landwirte sind innerhalb des Bauzeitenplans so früh wie möglich vor Baubeginn über den Zeitpunkt der Inanspruchnahme ihrer Flächen zu informieren, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Betriebsabläufe (Anbau- und Futterplanung etc.) rechtzeitig anzupassen. Dies gilt auch im Falle einer nur vorübergehenden Flächeninanspruchnahme.

5.6.7 Zur Überprüfung etwaiger Auswirkungen des Straßenneubaus auf landwirtschaftliche Kulturen durch Veränderungen der Grundwasserstände hat der Vorhabenträger ein Grundwassermonitoring durchzuführen. Auf die vorstehende Nebenbestimmung Nr. 5.3.4.3.2 wird dazu Bezug genommen.

5.6.8 Soweit Kompensationsflächen weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden, sind die Vorgaben der Maßnahmenblätter des LBP zu beachten.

5.6.9 Bezüglich der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen gilt die Nebenbestimmung 5.14.1. Soweit sich Ertragsminderungen oder sonstige unzumutbare Nachteile als mittelbare Folge des Bauvorhabens – Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen eingeschlossen – ergeben (z. B. durch die Verschattung landwirtschaftlich genutzter Flächen, durch über das zumutbare Maß hinaus entstehende Umwege, durch ungünstigere Zuschnitte verbleibender Restflächen oder sonstige Bewirtschaftungserschwernisse), wird festgestellt, dass den Betroffenen auch dafür ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über eine etwaige Entschädigung und ihre Höhe ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Kapitel B Nr. 10 des Beschlusses).

5.6.10 Zur Sicherstellung landwirtschaftlicher Fahrbeziehungen hat der Vorhabenträger an der Kreuzung „B 61/Ramsloh/Verbindungsweg B 61-Isselhorster Straße“ nach der Inbetriebnahme der B 61n eine Lichtsignalanlage (z. B. eine den Verkehrsfluss auf der B 61 möglichst wenig beeinflussende Bedarfsampel) zu installieren, wenn und sobald dies angesichts der Entwicklung der Verkehrszahlen und des Verkehrsflusses nach den Beobachtungen des Amtes für Verkehrs der Stadt Bielefeld notwendig sein sollte, um landwirtschaftlichen Fahrzeugen eine ver-

kehrssichere Querung der B 61 bzw. verkehrssichere Abbiegevorgänge zu ermöglichen und das Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld dem Vorhabenträger gegenüber eine solche Notwendigkeit anzeigt.

5.7 Forstwirtschaft

5.7.1 Bei allen forstlichen Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist die jeweilige konkrete Ausführung unter Berücksichtigung der Vorgaben des LBP und der vorstehenden Nebenbestimmungen der Nr. 5.4.1.11 mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW abzustimmen. Hierzu gehören auch etwa erforderlich werdende Schutzmaßnahmen neu angelegter Kulturen vor Wildschäden.

5.7.2 Um die Erreichbarkeit der städtischen Waldfläche auf dem Grundstück der Gemarkung Brackwede, Flur 19, Flurstück 241 sicherzustellen, hat der Vorhabenträger in Abstimmung mit der Stadt Bielefeld (städtischer Forst und untere Wasserbehörde) eine über den Greipenbach führende Furt anzulegen.
Die Unterhaltung des zum Flurstück 241 führenden neu anzulegenden Wirtschaftsweges (lfd. Nr. 1.21 des Bauwerksverzeichnisses) hat der Vorhabenträger abweichend von den Regelungen des Bauwerksverzeichnisses selbst zu übernehmen oder in Abstimmung mit dem Eigentümer des Flurstücks 241 anderweitig zu regeln. Der Eigentümer der Flurstücke 57 und 60, für den der Weg keine Erschließungsfunktion hat, ist als Anlieger von der Unterhaltungspflicht zu befreien. Das Bauwerksverzeichnis ist dementsprechend zu korrigieren.

5.8 Abfall, Altlasten und Altablagerungen

5.8.1 Vor den erforderlichen Gebäudeabbrüchen ist dem Umweltamt der Stadt Bielefeld eine Auflistung vorzulegen, der auch die Art und die bisherige Nutzung des jeweiligen Gebäudes zu entnehmen ist.
Der Abbruch ist so durchzuführen, dass alle Baustoffe fachgerecht getrennt gehalten werden und fachgerecht verwertet bzw. entsorgt werden können. Die Regelungen der Nebenbestimmung 5.3.1.4 sind dabei zu beachten.

5.8.2 Baumaßnahmen im Bereich erfasster Altlasten bzw. Altablagerungen (überplant wird die vorrangig Boden- und Bauschutt beinhaltende Altablagerung 4016 B 3012, die bei der Stadt Bielefeld als AA 365 verzeichnet ist, und im Nahbereich der B 61n-Trasse – Abstand rd. 50 m – befindet sich die ebenfalls vorrangig Bo-

den- und Bauschutt beinhaltende Altablagerung 4016 B 5 bzw. – lt. Stadt Bielefeld – AA 256) sind mit der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen. Soweit erforderlich, ist das Aushubmaterial auf seine Verwertbarkeit hin zu untersuchen und ggf. ordnungsgemäß zu entsorgen. Bezüglich der Ableitung von Grundwasser aus diesen Bereichen gilt die Nebenbestimmung 5.3.1.5.
Werden ansonsten im Zuge der Bauarbeiten Altablagerungen bzw. Altlasten, insbesondere Abfälle, Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen oder sonstige augenscheinlich bzw. hinsichtlich ihres Geruchs auffällige (kontaminierte) Materialien angetroffen, hat der Vorhabenträger den Boden bzw. die entsprechenden Materialien in Abstimmung mit der zuständigen Ordnungsbehörde, die umgehend zu benachrichtigen ist, unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu behandeln und zu verwerten bzw. zu entsorgen. Die Regelungen und Vorgaben der TR Boden und des Merkblatts „MTSE“ sind zu beachten (vgl. auch Nebenbestimmung 5.3.1.4).

5.8.3 Sofern Altablagerungen im Trassenraum und vor Ort verbleiben, sind altlastentypische Probleme wie z. B. das Setzungsverhalten beim Trassen- und Fahrbahnaufbau zu berücksichtigen.

5.8.4 Bei allen Arbeiten im Bereich von Altablagerungen bzw. Altlasten sind die erforderlichen Arbeits- und Anwohnerschutzmaßnahmen zu ergreifen.

5.9 Bodendenkmalschutz

Werden im Zuge der Erdarbeiten kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (z. B. Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien oder ähnliche Zufallsfunde) entdeckt, ist die Entdeckung unverzüglich der LWL-Archäologie für Westfalen (Landschaftsverband Westfalen Lippe / Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld, Am Stadtholz 24a, 33609 Bielefeld, Tel. 0521 / 52002-50, Fax 0521 / 52002-39) anzuzeigen. Die Entdeckungsstätte ist mindestens drei Werktage nach Zugang der Anzeige im unveränderten Zustand zu erhalten (§§ 15, 16 DSchG NRW).
Dem Landschaftsverband und seinen Beauftragten ist das Betreten der betroffenen Grundstücke zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können. Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.

5.10 Versorgungseinrichtungen/Versorgungswege

5.10.1 Allgemeines

Im Planbereich befinden sich diverse Ver- und Entsorgungsanlagen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen (Elektrokabel, Hochspannungsfreileitungen, Telekommunikationsanlagen und -linien, Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen etc.) verschiedener Betreiber, insbesondere der Deutschen Telekom Technik GmbH, der Stadtwerke Bielefeld, der Stadt Bielefeld sowie der Gasunie Deutschland Services GmbH.
Der Vorhabenträger hat dem jeweiligen Betreiber der Anlagen und Leitungen die jeweiligen Bauarbeiten mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf anzuzeigen und die notwendigen Anpassungsarbeiten, Umbauten, Umlegungen und Sicherungsmaßnahmen rechtzeitig mit ihm abzustimmen. Die nachstehenden Nebenbestimmungen der Nrn. 5.10.2 bis 5.10.5 sind zu beachten.

Einschränkungen für Bepflanzungen in bestehenden Leitungsschutzstreifen sind zu beachten. Bezüglich der Gehölzpflanzungen im Bereich von Ver- und Entsorgungsleitungen gelten die Regelungen des DVGW-Regelwerkes (GW 125) bzw. des „Merkblatts über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989.

5.10.2 Deutsche Telekom

Der Vorhabenträger hat die Deutsche Telekom Technik GmbH über die Bauarbeiten im Planbereich der betroffenen Telekommunikationseinrichtungen (vgl. Bauwerksverzeichnis Versorgungsleitungen) mindestens drei Monate vor Baubeginn zu unterrichten.
Darauf, dass die Versorgungsleitung bei Bau-km 1+529 (Nr. 1 des Bauwerksverzeichnisses Versorgungsleitungen) lt. Stellungnahme der Telekom vom 26.08.2010 nicht mehr vorhanden ist, entlang der Ummelner Straße lt. Stellungnahme der Telekom vom 05.05.2014 jedoch 2012 eine neue Telekommunikationslinie errichtet worden ist, wird hingewiesen. Die Planunterlagen sind entsprechend anzupassen.

5.10.3 Stadtwerke Bielefeld

5.10.3.1 Neben den im Bauwerksverzeichnis Versorgungsleitungen benannten Anlagen und Leitungen der Stadtwerke Bielefeld ist parallel zum geplanten Geh- und Radweg zwischen Kralheider Straße und Buschweg auch ein 1 kV-Kabel betroffen und die im Bauwerksverzeichnis Versorgungsleitungen unter der laufenden Nr. 21 gelistete 10-kV-Freileitung kreuzt auch den dort geplanten Wirtschaftsweg zwischen der B 61 alt und der Bokelstraße (vgl. Stellungnahme der Stadtwerke Bielefeld vom 01.07.2014). Daneben haben die Stadtwerke Bielefeld bereits am 15.10.2010 auf mehrere Unrichtigkeiten des Bauwerksverzeichnisses Versorgungsleitungen hingewiesen, die der Vorhabenträger nicht bzw. zumindest noch nicht vollständig in das modifizierte Bauwerksverzeichnis Versorgungsleitungen des Deckblatts 1 aufgenommen hat. So ist u. a. die Freileitung CU 4x50 (Bau-km 1+520, Nr. 2 des Bauwerksverzeichnisses Versorgungsleitungen) nicht mehr vorhanden, die unter Nr. 3 dieses Bauwerksverzeichnisse gelistete Leitung betrifft kein 10-kV-Erdkabel, sondern eine 110-kV-Freileitung und ein auf gleichem Gestänge mitgeführtes LWL-Luftkabel. Bei Bau-km 2+470 sind neben einem 10-kV-Erdkabel auch ein 1-kV-Erdkabel sowei eine Beleuchtungsfreileitung und -anlage betroffen (vgl. Anlage zur Stellungnahme der Stadtwerke vom 15.10.2010).

Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen vollständig zu aktualisieren und sowohl die Ausführungsplanung als auch die konkrete Umsetzung der Bauarbeiten gem. vorstehender Nebenbestimmung 5.10.1 mit dem für die jeweils betroffenen Elektrokabel, Hochspannungsfreileitungen, Telekommunikationslinien, Gas- und Wasserleitungen etc. zuständigen Fachbereich der Stadtwerke Bielefeld abzustimmen.
Unmittelbar vor Baubeginn ist unabhängig davon der Fachbereich „Zentrale Arbeitsvorbereitung, Sachbereich Arbeitsvorbereitung, Tel. 0521 / 51-4456)“ gesondert zu informieren.

5.10.3.2 Wie in seiner Gegenäußerung zugesagt, hat der Vorhabenträger bei Bauarbeiten im durch den zugehörigen Schutzstreifen gekennzeichneten Gefahrenbereich von Hochspannungsfreileitungen die einschlägigen technischen Regelwerke (u. a. die DIN VDE 0210/2002.03 (EN 50341) und 0105/2000.06 (EN 50110-1) sowie die sich daraus ergebenden Sicherheitsabstände einzuhalten.

Die bauausführenden Firmen sind entsprechend zu informieren. Auf das Merkblatt „Bagger und Krane – Elektrische Freileitungen“ der Bau- und Berufsgenossenschaft wird hingewiesen.

5.10.3.3 Die bauausführenden Firmen sind des Weiteren zu verpflichten, vor Baubeginn beim Fachbereich „Dokumentation / Netzinformationen und Geodaten“ der Stadtwerke Bielefeld Einsichtnahme in die Bestandspläne der Stadtwerke zu nehmen bzw. sich diese aushändigen zu lassen.
Sie sind über die notwendigen Sicherheits- und Schutzmaßnahmen zu informieren.

5.10.3.4 Ausschachtungsarbeiten im Bereich betroffener Anlagen und Leitungen sind in Abstimmung mit den Stadtwerken von Hand und somit nicht maschinell vorzunehmen.

5.10.4 **Gasunie**

5.10.4.1 Der Planbereich berührt auch die DN 250-Erdgastransportleitung ETL 0006.000 Ummeln-Paderborn samt Begleitkabel der Gasunie Deutschland Services GmbH, die nördlich der Warendorfer Straße im Schutzstreifen der dort von West nach Ost verlaufenden und die Umspannwerke Bielefeld-West und Bielefeld-Ost verbindenden110-kV-Hochspannungsfreileitung bzw. parallel zu dieser verläuft (vgl. Stellungnahme der Gasunie vom 20.06.2014). Die genaue Lage, die Deckung und der Verlauf dieser Leitung sind vor Beginn der Bauarbeiten im entsprechenden Streckenabschnitt der B 61n vor Ort unter Beteiligung der Gasunie Deutschland Services GmbH zu ermitteln. Unabhängig davon haben die bauausführenden Firmen die Lage und Tiefe der Leitung durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Ortung, Suchschlitze, Querschläge etc.) auch selbst zu eruieren und die Gasunie im Zweifelsfall hinzuzuziehen.

5.10.4.2 Um der Gasunie die Ermittlung der konkret notwendigen Sicherungs- und Schutzmaßnahmen zu ermöglichen, sind ihr rechtzeitig vor Baubeginn – wegen des Zeitbedarfs für die Planung der ggf. erforderlichen Schutzmaßnahmen nach Möglichkeit ein Jahr vorher – die dazu erforderlichen Unterlagen (Querprofil mit der Erdgastransportleitung, Höhenplan) zur Verfügung zu stellen.

5.10.4.3 Arbeiten im Schutzstreifen der Leitung sind aus Sicherheitsgründen nur in Anwesenheit eines Vertreters der Gasunie zulässig. Um dies zu gewährleisten, ist die Gasunie (Gasunie Deutschland Technical Services GmbH, Leitungsbetrieb Schneiderkrug, Husumer Str. 37, 49685 Schneiderkrug, Tel. 04447 / 809-227) über alle Arbeiten im Näherungsbereich, d. h. ab 50 m Abstand zur Leitungsachse, rechtzeitig, mindestens aber 5 Tage vorher, zu informieren.

5.10.4.4 Die Anweisungen zum Schutz von Erdgasleitungen (vgl. Anlage zur Stellungnahme der Gasunie vom 20.06.2014) sowie die im Schutzstreifen geltenden Einschränkungen für bauliche Anlagen und Anpflanzungen sind, dies gilt auch bei der Anlegung von Kompensationsmaßnahmen, zu beachten.
Auf die Lagerung und Zwischenlagerung von Boden, Material oder Gerät oder auch die Aufstellung von Bauwagen im Schutzstreifen ist zu verzichten, um jederzeit den uneingeschränkten, z. B. für Überwachungs-, Wartungs- und Reparaturarbeiten erforderlichen Zugang zur Erdgasleitung zu ermöglichen. Eine Veränderung des Geländeniveaus ist unzulässig bzw. darf nur in Abstimmung mit der Gasunie erfolgen.
Das Befahren der Erdgasleitung mit schwerem Gerät ist nur zulässig, wenn die Leitung zuvor mit Hilfe von Baggermatratzen gesichert worden ist.

Die bauausführenden Firmen sind entsprechend zu informieren.

5.10.5 **Stadt Bielefeld**

5.10.5.1 Abwasserleitungen, Druckentwässerungen eingeschlossen, sind in einem Korridor von 2,50 m beidseits der Rohrachse von Überbauungen und tief wurzelnden Gehölzen freizuhalten. Bei den Bauarbeiten ist sicherzustellen, dass Bestand und Funktionsfähigkeit der Leitungen nicht gefährdet werden.
Die Anfahrbarkeit der Kanalisationsschächte ist auch während der Bauarbeiten jederzeit sicherzustellen. Die erforderlichen Zuwegungen sind unter Beachtung der Vorgaben der Richtlinie zur Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 01) herzustellen bzw. zu gewährleisten, um u. a. auch die erforderlichen Anfahrten mit LKW (z.B. Spülfahrzeugen) zu ermöglichen.
Sofern erforderlich, sind die Abwasserleitungen – wie z. B. voraussichtlich die im Bauwerksverzeichnis unter Nr. 4.05 gelistete Druckrohrleitung, die von einer Lärmschutzwand überbaut wird, samt Spülschacht und Absperrschiebern – zu verlegen.

5.10.5.2 Entsprechend seiner Zusage aus der Gegenäußerung zur Stellungnahme der Stadt Bielefeld vom 26.08.2010 wird der Vorhabenträger auch die Druckrohrleitung, die am Ende der Ausbaustrecke kurz vor der Einschleifung der B 61n auf die B 61 alt von der B 61n gequert wird (genaue Lage siehe Anlage 2 der Stellungnahme der Stadt Bielefeld), sichern bzw., soweit erforderlich, auch verlegen. Die Planunterlagen, in denen diese Leitung auch im Deckblatt 1 bislang nicht verzeichnet ist, wird der Vorhabenträger berichtigen.

5.10.5.3 Die Detailplanung im Hinblick auf die erforderlichen Arbeiten zur Anpassung, Sicherung und etwaigen Verlegung der Abwasserleitungen wird der Vorhabenträger rechtzeitig vorher mit der Stadt Bielefeld abstimmen.

5.10.6 Sind sonstige öffentliche oder private Ver- oder Entsorgungsleitung betroffen, sind auch diese wiederherzustellen bzw. ist anderweitig für Ersatz zu sorgen.

5.10.7 Für den Fall, dass mit dem jeweiligen Betreiber der Anlagen bzw. Ver- und Entsorgungseinrichtungen keine Einigung erzielt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor.

Sofern über die erforderlichen Anpassungsarbeiten hinaus genehmigungspflichtige Änderungen an Telekommunikationsanlagen bzw. Ver- oder Entsorgungsanlagen vorgenommen werden sollen, ist die hierfür erforderliche Genehmigung in eigener Zuständigkeit zu beantragen.

5.11 Arbeitsschutz

Die Bestimmungen der Baustellenverordnung sind einzuhalten. Insbesondere ist Folgendes zu beachten:

- Der Vorhabenträger hat eine Unterlage zusammenzustellen, die die erforderlichen, bei möglichen späteren Arbeiten an der baulichen Anlage zu berücksichtigenden Angaben zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz enthält.
- Schon in der Planungsphase sind die allgemeinen Arbeitsschutzgrundsätze bei der Einteilung der verschiedenen Arbeitsabschnitte und der zeitlichen Abschätzung zu berücksichtigen.

- Spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle ist der zuständigen Arbeitsschutzbehörde, der Bezirksregierung Detmold, Dezernat 55, Leopoldstraße 13 - 15, 32756 Detmold, das Bauvorhaben anzukündigen.
- Vor Einrichtung der Baustelle ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen, der die erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen enthält.
- Bei Tätigwerden mehrerer Firmen auf der Baustelle ist ein Koordinator zu bestellen, der während der Planungsphase und der Bauphase den Arbeitsschutz organisiert.

5.12 Kampfmittelfunde

Sollten bei Durchführung der Maßnahme Kampfmittel, verdächtige Gegenstände oder außergewöhnliche Bodenverfärbungen vorgefunden werden, hat der Vorhabenträger bei gleichzeitiger Einstellung der Arbeiten unverzüglich die örtliche Ordnungsbehörde zu benachrichtigen.
Die Tiefbauarbeiten sind mit der gebotenen Vorsicht auszuführen.

5.13 Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen

5.13.1 Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen bzw. Anordnungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und, soweit erforderlich, einem separaten Verfahren vorbehalten.

5.13.2 Die Widmung der B 61n als Bundesstraße wird mit der Maßgabe verfügt, dass sie wirksam wird, sobald sie für den Verkehr freigegeben worden ist (§ 2 Abs. 6 S. 2 FStrG).

5.14 Nebenbestimmungen im Interesse betroffener Haus- und Grundeigentümer

5.14.1 Die durch das Bauvorhaben betroffenen Grundstückseigentümer haben gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen einschließlich baulicher Anlagen und Aufwuchs sowie für die sonstigen durch das Bauvorhaben hervorgerufenen unzumutbaren Nachteile.

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer die Übernahme dieser Flächen durch

den Vorhabenträger verlangen. Werden Flächen vom Vorhabenträger nicht übernommen, sind die für die Durchführung dieser Maßnahmen erforderlichen Rechte mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gegen eine entsprechende Entschädigung dinglich zu sichern.

Über die Höhe der Entschädigung wird – sofern es zwischen dem Vorhabenträger und einem betroffenen Eigentümer nicht zu einer entsprechenden Einigung kommt – in dem Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW entschieden.

5.14.2 Um schädliche Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen zu vermeiden, hat der Vorhabenträger bei allen Bauarbeiten in der Nähe von Gebäuden jedweder Nutzungsart die der DIN 4150-3 entnommenen und in Tabelle 1 zum Gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V B 2-8829 (VNr. 4/00), des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr – IV A 6-46-63, und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport – II A 4-850.1 – „Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ vom 31.07.2000 (SMBl. NRW 7129) enthaltenen Anhaltswerte zu beachten. Dies gilt auch für Bereiche beidseits etwaiger Baustraßen, die insoweit als Arbeitsfläche gelten, und unabhängig von der Zusage des Vorhabenträgers aus dem Erörterungstermin, für alle Gebäude, die sich innerhalb eines Bereichs von 50 m beidseits der Trasse befinden, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.
Die Zusage des Vorhabenträgers wird hiermit zudem insoweit erweitert, als ihm aufgegeben wird, alle Gebäude, die nicht vollständig in dem 50 m-Korridor liegen, aber in ihn hineinragen, verbindlich in die Beweissicherung aufzunehmen.

Sollten während der Bauausführung die Anhaltswerte überschritten werden, sind die Arbeiten zu unterbrechen, die Ursache der Überschreitung zu ermitteln und das Bauverfahren ggf. entsprechend zu modifizieren. Sollten dennoch (d. h. trotz optimiertem Bauverfahren) und von daher unvermeidbar die Anhaltswerte überschritten werden, hat der Vorhabenträger die Arbeiten erneut zu unterbrechen und für gefährdete Gebäude, die noch nicht in ein Beweissicherungsverfahren integriert sind, ein solches vor der Wiederaufnahme der Bauarbeiten einzuleiten. Werden Schäden verursacht, sind sie auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW nach den Grundsätzen des § 906 BGB zu entschädigen.

5.14.3 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke bzw. Grundstück- und Garagenzufahrten wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; ggf. sind vorübergehende provisorische Zufahrten einzurichten. Die Kosten für in diesem Zusammenhang notwendig werdende Umbauten – soweit sie erforderlich werden, auch solche zum Umbau von Carports oder Garagen – gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.

5.15 Aktualisierung der Planunterlagen

U. a. aufgrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens sind vom Vorhabenträger diverse Planänderungen vorgenommen und mit dem Deckblatt 1 in das Verfahren eingebracht worden, für die ein Beteiligungsverfahren gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW in Form einer Neuauslegung der Planunterlagen durchgeführt worden ist.
Soweit sich darüber hinaus aufgrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens oder dieses Beschlusses, seiner Nebenbestimmungen sowie der Zusagen des Vorhabenträgers weitere Ergänzungen oder Korrekturen ergeben, sind entsprechende Berichtigungen vom Vorhabenträger noch vorzunehmen (sog. „Grüneintragungen“).
Soweit dadurch oder durch sonstige sich später ergebende Änderungen Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt werden, bedarf es zur Wirksamkeit dieser Ergänzungen oder Änderungen deren Zustimmung; andernfalls ist ein Planänderungsverfahren gem. § 76 VwVfG NRW oder ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

6. Entscheidung über Einwendungen

Mit geringen Ausnahmen und bis auf einige Ergänzungen, die jeweils am Schluss angefügt worden sind, sind alle rd. 320 Einwendungen, die 2010 nach der Erstauslegung der Planunterlagen mit umfänglichen Schriftsätzen erhoben worden sind, nicht nur inhaltlich, sondern auch wörtlich jeweils identisch. Insoweit handelt es sich um zwar nicht um Sammeleinwendungen, jedoch um vervielfältigte Einwendungsschreiben bzw. -muster, die dann jeweils individuell eingereicht wurden. Gleiches gilt für die rd. 440 Einwendungen aus dem Deckblattverfahren.

6.1 Verfahrenseinwendungen

Bezüglich der Durchführung des Verfahrens ist in den Einwendungen insbesondere bemängelt worden, dass

- die Umweltverträglichkeitsstudie 2010 nicht mit ausgelegen hat und sie auch der Neuauslegung 2014 nach den Planänderungen des Deckblatts 1 nicht beigefügt war, obwohl in dem am 10. und 11. April 2013 durchgeführten Erörterungstermin eine solche Auslegung im Rahmen des Deckblatts signalisiert worden sei,
- in den ausgelegenen lärmtechnischen Unterlagen nicht für alle Gebäude im Umfeld der B 61n Beurteilungspegel ausgewiesen waren, so dass die sog. Anstoßwirkung mit der Auslegung nicht im erforderlichen Umfang erzielt worden sei,
- in den Planunterlagen des Deckblatts und hier insbesondere in den Einzelgutachten die erfolgten Änderungen nicht ordnungsgemäß nachvollziehbar seien,
- die in den Planänderungen des Deckblatts enthaltene „Öffnung“ der Kasseler Straße/ihre Anbindung an die Anschlussstelle Ummelner Straße ein eigenständiges neues Verfahren erfordere und nicht in das Planfeststellungsverfahren für die B 61n integriert werden könne und
- die Auslegung der Planunterlagen des Deckblatts 1 im Bielefelder Bezirksamt Brackwede im Mai/Juni 2014 nicht ordnungsgemäß erfolgt sei, weil
  a) sie zu spät begonnen habe und in den ersten Tagen nur bedingt eine Einsichtnahme in die Planunterlagen möglich gewesen sei,
  b) am 04. Juni 2014 in Brackwede eine Betriebsversammlung stattgefunden habe und in dieser Zeit keine Einsichtnahme möglich gewesen sei,
  c) das Verkehrsgutachten den Planunterlagen anfangs nicht mit ausgelegen habe bzw. es erst auf Verlangen einer Betroffenen den ausliegenden Unterlagen beigefügt worden sei,
  d) das Auslegungslokal anfangs nicht ordnungsgemäß ausgeschildert gewesen sei,
  e) die Unterlagen nicht wirklich ausgelegt bzw. ausgehängt worden wären, sondern sie nur in roten Kartons verpackt auf Tischen gelegen hätten und keine Informationsmaterialien zum Mitnehmen bereit gestanden hätten,
  f) der Vorhabenträger nur an zwei Tagen und trotz Öffnung bis 18 Uhr nur bis 17.45 Uhr vor Ort im Auslegungslokal anwesend gewesen sei,

werden diese Einwendungen zurückgewiesen. Auf Kapitel B Nr. 4.3 dieses Beschlusses wird dazu Bezug genommen.

6.2 Präkludierte Einwendungen

Von den 2010 nach der Auslegung der Planunterlagen in ihrer ursprünglichen Form erhobenen Einwendungen sind insgesamt 12 erst nach Ablauf der am 13.10.2010 zu Ende gegangenen Einwendungsfrist erhoben worden. Nach der Auslegung der Unterlagen des Deckblatts 1 im Jahr 2014 waren es 4 Einwendungen, die außerhalb der Einwendungsfrist – sie lief am 02.07.2014 aus – eingegangen sind.

Mit Ausnahme einer der 12 Einwendungen aus 2010 (Einwendungs- bzw. Schlüsselnummer 319), für die auf Antrag Wiedereinsetzung in den vorigen Stand nach den Regelungen des § 32 VwVfG NRW gewährt werden konnte, sind diese Einwendungen gem. §§ 17a FStrG, 73 Abs. 4 VwVfG NRW formell präkludiert. Die 11 Einwender von 2010 wurden mit Schreiben vom 02.11.2010 bzw. vom – mit diesem Schreiben wurde gleichzeitig der Antrag auf Wiedereinsetzung abgelehnt – 09.11.2010 sowie die 4 Einwender aus dem Deckblattverfahren mit Neuauslegung von 2014 mit Schreiben vom 21.08.2014 schriftlich über die Verfristung der Einwendungen informiert.

Die Regelung der §§ 17a FStrG, 73 Abs. 4 VwVfG NRW bestimmt, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Auslegungsgemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben kann. Dem haben die 11 Einwender aus 2010 und die 4 Einwender aus dem Deckblattverfahren von 2014 nicht entsprochen. Sie haben ihre Forderungen und Bedenken erst nach Ablauf der jeweiligen Einwendungsfrist vorgetragen, obgleich in den jeweiligen Bekanntmachungen zur Auslegung auf die jeweilige Auslegungsfrist hingewiesen wurde und in den offen gelegten Plänen die Baumaßnahme so dargestellt war, dass die Einwender schon zu diesem Zeitpunkt und damit rechtzeitig und vor Ablauf der Frist eine möglicherweise aus dem Straßenbau resultierende Beeinträchtigung ihrer Rechte hätten erkennen können. Die von einigen Einwendern vorgetragene Kritik am Verfahren steht dem nicht entgegen, die Einwendungen wurden zurückgewiesen (vgl. vorstehend Nr. 6.1).

Die Fristversäumnisse haben zur Folge, dass die Einwendungen für das Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen sind (formelle Präklusion). Insoweit sind die Einwendungen für das Planfeststellungsverfahren in der Sache verwirkt, verleihen den Einwendern mithin innerhalb des Planfeststellungsverfahrens keine Rechtsposition mehr.
Gründe, die nach § 32 Abs. 1 VwVfG NRW eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wegen Versäumnis der Frist ermöglichen würden, sind bei diesen insgesamt 15 Einwendungen und damit mit Ausnahme der Einwendung Nr. 319 nicht vorgetragen worden, im Übrigen auch nicht ersichtlich.

Insoweit Ausgeschlossen sind des Weiteren auch die Einwendungen bzw. die Teile der Einwendungen, die 2014 im Deckblattverfahren zwar fristgerecht erhoben worden sind, sich jedoch nicht gegen die dem Deckblattverfahren zu Grunde liegenden Planänderungen, sondern gegen die ursprüngliche Planung in der Form richten, die bereits zuvor Verfahrensgegenstand war. Gegen die insoweit unveränderte Planung hätte von daher bereits vor Ablauf der sich an die 2010 erfolgte Auslegung der Ursprungsunterlagen anschließenden Einwendungsfrist und damit bis zum 13.10.2010 erhoben werden müssen. Auf diesen Einwendungsausschluss, der sich aus den Regelungen der §§ 17a FStrG, 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG NRW ergibt, ist bei der ortsüblichen Bekanntmachung zur Auslegung des Deckblatts 1 hingewiesen worden.

Zur weiteren Begründung dieses Einwendungsausschlusses wird auf die Ausführungen unter Nr. 4.4 im Kapitel B dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die Frage der materiellen Präklusion und damit insbesondere die Frage, inwieweit damit Rechtsschutzmöglichkeiten (d. h. Möglichkeiten, den Klageweg zu beschreiten) eingeschränkt werden, bleibt davon vor dem Hintergrund des Urteils des BVerwG vom 22.10.2015, Az. 7 C 15.13, unberührt.

Inhaltlich sind in diesem Planfeststellungsverfahren unabhängig davon alle Einwendungen, d. h. auch die verfristeten, berücksichtigt bzw. geprüft und in die Abwägung einbezogen worden.

6.3 Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen

Den Einwendungen und Stellungnahmen wird, soweit sie durch

- die Planänderungen des Deckblatts 1,
- Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren oder
- Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, inhaltlich Rechnung getragen. Insoweit sind Einwendungen und Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange gegenstandslos geworden.

Gleiches gilt für grundstücksbezogene Einwendungen der Eigentümer planbetroffener Grundstücke, wenn und soweit diese im Rahmen von Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen bereits an den Vorhabenträger veräußert worden sind bzw. wenn entsprechende Nutzungsbeschränkungen eingeräumt wurden.

6.4 Sonstige Einwendungen

Soweit darüber hinaus von den Behörden und Trägern öffentlicher Belange und von privaten Beteiligten Einwendungen gegen den Plan erhoben und Forderungen gestellt worden sind, insbesondere

- die Notwendigkeit des Straßenneubaus und mit ihr die sog. „Planrechtfertigung“ bezweifelt werden,
- die UVS als fehlerhaft bzw. unzureichend kritisiert wird,
- der Trassenverlauf der B 61n und die Trassenwahl in Frage gestellt oder ein anderer Trassenverlauf bzw. eine andere Variantenwahl gefordert sowie eine unzureichende Variantenprüfung bemängelt werden,
- die Ausgestaltung der B 61n (Straßenquerschnitt, Zahl und Anordnung der Fahrstreifen, Gestaltung der Anschlussstelle etc.) als fehlerhaft bzw. überdimensioniert dargestellt wird,
- die Verkehrsuntersuchung und Verkehrsprognose u. a. mit der Folge als fehlerhaft bzw. unzureichend bemängelt werden, dass falsche Verkehrszahlen in die Planung und damit auch in die Einzelgutachten (Lärmtechnik, Luftschadstoffe) eingeflossen sind,
- die Verkehrsführung auf der B 61n im weiteren Verlauf in Richtung Gütersloh sowie im untergeordneten Straßennetz (und dort insbesondere im Bereich

des Bahndurchlasses „Ummelner Straße“) als unzureichend, Rückstaus produzierend oder nicht verkehrssicher bemängelt wird,

- aus anderen Gründen, z. B. aufgrund zu erwartender Verkehrsverlagerungen, Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit inklusive der Schulwegsicherheit zu erwarten seien,
- Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer und des Grundwassers aufgrund der Straßenentwässerung (unzureichende Vorflut, unzureichende Versickerungsfähigkeit des Bodens, ungenügende Niederschlagswasserbehandlung etc.) befürchtet werden,
- Beeinträchtigungen durch erhöhte Grundwasserstände und Vernässungen zu erwarten seien,
- Beeinträchtigungen bezüglich der öffentlichen und privaten Trinkwasserversorgung u. a. durch Eingriffe im Wasserschutzgebiet und Verschlechterungen der Wasserqualität befürchtet werden,
- die lärmtechnischen Berechnungen aus diversen Gründen (u. a. wegen fehlerhafter Gebietseinstufungen, fehlender Berechnungen der Lärmimmissionen des Bahnverkehrs und fehlender Summenpegel) als fehlerhaft und unzureichend bemängelt werden,
- weitergehende Lärmschutzmaßnahmen gefordert werden,
- sonstige über den Planungsstand hinausgehende Forderungen wie z. B. weitere Radwege im untergeordneten Straßennetz oder ein Fußgängertunnel im Bereich Dammweg gefordert werden,
- bemängelt wird, das Luftschadstoffgutachten sei unzureichend sowie methodisch fehlerhaft,
- gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Staub und Immissionen befürchtet werden,
- Bauschäden und sonstige Beeinträchtigungen von Grundstücken und Gebäuden z. B. durch Erschütterungen und sonstige unzulässige Eigentumseingriffe (u. a. wegen ungenügender Grundstückszuschnitte, durch zu erwartende Vernässungen – s. o. – oder die Beeinträchtigung von Grundstückszufahrten) befürchtet werden,
- vorgetragen wird, der Bau der B 61n führe in Ummeln zu einer nicht zumutbaren Verschlechterung der Lebensqualität und als Folge dieser sich auch auf Naherholungsmöglichkeiten beziehenden Beeinträchtigung sowie der Lage im Straßenumfeld auch zu erheblichen und nicht hinnehmbaren Wertverlusten von Grundstücken und Immobilien,

- Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Betriebe bis hin zur Existenzgefährdung, u. a. durch Flächenzerschneidungen, Flächenverluste und -anschnitte sowie die erschwerte Erreichbarkeit der Nutzflächen aufgrund ungenügender Zuwegungen und Querungsmöglichkeiten befürchtet werden,
- die im Zuge der Planung durchgeführten umwelt- und naturschutzbezogenen Bestandsaufnahmen (Biotopstrukturen, Arteninventar etc.) als unzureichend bemängelt werden und
- vorgetragen wird, die Planung zum Bau der Bau der B 61n bedinge das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände und führe auch ansonsten zu Beeinträchtigungen des Umwelt- und Naturschutzes, die dem Vorhaben entgegenstünden,

wird auf die Ausführungen im Kapitel B dieses Beschusses verwiesen. Den dortigen Ausführungen ist zu entnehmen, dass die Planungen des Vorhabenträgers den gesetzlichen Anforderungen entsprechen bzw. in der Abwägung die öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens die jeweils betroffenen privaten und sonstigen Belange überwiegen. Folglich können die in diesem Zusammenhang eingelegten Einwendungen nicht durchgreifen. Sie werden daher zurückgewiesen.

Fragen zur Entschädigung bleiben dem gesonderten Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW vorbehalten.

7. Zusagen/Zusicherungen des Vorhabenträgers

Im Hinblick auf sein Vorhaben und die im Vorfeld dazu im Anhörungsverfahren abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen hat der Vorhabenträger verschiedene Zusagen gemacht, die hiermit bestätigt und damit verbindlich und zum Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses werden. Dazu gehören neben denen, die schon in den Nebenbestimmungen benannt worden sind, u. a. insbesondere folgende Zusagen und Zusicherungen:

a) Das Deckblatt I sieht an der Kasseler Straße neue Bushaltestellen als Ersatz für die wegfallende Bushaltestelle „Ummeln Bahnhof“ vor. Der Vorhabenträger wird die Detailausgestaltung dieser Bushaltestellen in enger Abstimmung mit der moBiel GmbH vornehmen, den vorhandenen Fahrgastunterstand sowie die vorhandenen Fahrradbügel von der entfallenden Bushaltestelle auf

seine Kosten versetzen oder neu errichten und die Bankette an der neuen Kasseler Straße entsprechend der Anforderungen für den Bus-Begegnungsverkehr ausrichten und befestigen.

b) Der Vorhabenträger wird am kurz vor der Einschleifung der B 61n auf die Bestandstrasse der B 61 liegenden Knotenpunkt B 61n/B 61 alt eine Lichtsignalanlage nachrüsten, falls dies aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen geboten sein sollte und das Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld dem Vorhabenträger gegenüber eine solche Notwendigkeit anzeigt.

c) Der aus Richtung Ummeln kommende Radweg auf der rechten Seite der Gütersloher Straße wird lt. Planung nach der Einmündung der Isselhorster Straße mit einem Versatz von mehr als 5 m über den dort vorgesehenen Erschließungsweg an den in Richtung Gütersloh weiterführenden straßenbegleitenden Radweg angebunden. Um diesen Versatz zu vermeiden und eine geradlinige Radwegeführung sicherzustellen, hat der Vorhabenträger zugesagt, zwischen der Isselhorster Straße und dem Erschließungsweg die alte Radwegführung aufrechtzuerhalten. Der nur einem Anlieger dienende Erschließungsweg wird nicht an die Isselhorster Straße, sondern unter Verzicht auf seine Verschwenkung nach Norden südlich des alten und neuen Radweges direkt an die hier in neuer Führung verlaufende alte B 61 angebunden.

d) Für die jeweils linke Fahrbahn lässt der Mittelstreifen der B 61n im vierstreifigen Abschnitt (3 Fahrstreifen zuzüglich eines durchgehenden Verflechtungsstreifens) zwischen der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum und der Anschlussstelle Ummeln der B 61n aus Platzgründen keine Aufstellung von Verkehrsschildern (z. B. für Geschwindigkeitsbeschränkungen) zu. Der Vorhabenträger sagt deshalb zu, zur Befestigung entsprechender und von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde für notwendig erachteter Beschilderungen auch des linken Fahrstreifens Peitschenmasten zu errichten.

e) Der Vorhabenträger sagt zu, den Verzug südlich der Anschlussstelle Ummeln, für den lt. Planung eine Länge von rd. 70 m vorgesehen ist, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf eine Länge von 120 m zu strecken.

f) Wegen der dortigen exponierten Querungsstelle für Radfahrer wird der Vorhabenträger die zum bzw. aus dem Kreisverkehrsplatz herausführenden Ein-

und Ausfahrten mit Breiten und Radien ausstatten, die sich im mittleren Bereich der von den einschlägigen Regelwerken vorgegebenen Spannweite bewegen. Etwaige Änderungen der Planunterlagen werden, wie auch alle übrigen sich aus diesem Beschluss ergebenden Änderungen, über die sog. Grüneintragungen dokumentiert werden.

g) Der über die Planänderungen des Deckblatts in das Verfahren eingebrachte und in Richtung Friedrichsdorf weiterführende Radweg an der L 791 südöstlich der Bahnquerung, für den die Anordnung einer Benutzungspflicht zu erwarten ist, endet in Höhe der Straße „Am Bahndamm“. Die Verlängerung dieses Radweges Richtung Friedrichsdorf ist – außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens – geplant. Sollte dieser weiterführende Radweg vor dem Bau der B 61n fertig gestellt werden, wäre die verkehrsbehördlich geforderte Aufstellmöglichkeit zur Erleichterung der Querung der L 791 für Radfahrer, die aus Richtung Friedrichsdorf kommend nach links auf den Radweg wechseln müssen, entbehrlich. Für den Fall, dass die B 61n vorher realisiert wird, sagt der Vorhabenträger eine solche Querungshilfe zu.

h) Die Ausführungsplanung wird am aktuellen Stand der Regelungen zum Straßenquerschnitt RQ 15,5 ausgerichtet und es werden Nothaltebuchten eingerichtet.

i) Im Hinblick auf etwaige Gebäudeschäden durch Erschütterungen sagt der Vorhabenträger für alle Gebäude, die sich innerhalb eines Bereichs von 50 m beidseits der Trasse befinden, ein Beweissicherungsverfahren (z. B. mit Hilfe von Erschütterungsmessgeräten und ggf. auch vorheriger gutachterlicher Bestandsaufnahmen) zu.

Der Vorhabenträger hat auch alle sonstigen Zusagen, die im Anhörungsverfahren schriftlich dokumentiert worden sind (z. B. in den Stellungnahmen zu den Einwendungen sowie in der Niederschrift zum Erörterungstermin) einzuhalten, sofern in diesem Beschluss nichts anderes geregelt ist. Dies gilt auch dann, wenn der Vorhabenträger die Zusagen vorbehaltlich der Zustimmung der Planfeststellungsbehörde gegeben hat und die Zustimmung in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausdrücklich verweigert wird.

B. Begründung

1. Das Vorhaben

Das Vorhaben umfasst den Neubau der Bundesstraße 61 (B 61n) als Zubringer Bielefeld-Ummeln zwischen der A 33 Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum sowie dem an die Anschlussstelle angebundenen und in nordöstlicher Richtung von ihr wegführenden Ostwestfalendamm Bielefeld im Nordosten von Bielefeld-Ummeln und der B 61 im Südwesten des Bielefelder Ortsteils Ummeln. Sie beginnt bei Bau-km 1+480 auf der Südseite der vorhandenen, autobahnkreuzähnlich ausgebauten Anschlussstelle, umfasst einen Neubauabschnitt von rd. 3,7 km Länge und endet nach Einschleifung auf die vorhandene und Richtung Gütersloh weiterführende B 61 bei Bau-km 5+200, rd. 150 m, bevor die Straße Ramsloh in die vorhandene B 61 einmündet. Im Nordosten von Ummeln erfolgt der Anschluss an die B 61 über den Ostwestfalendamm und dessen erste Abfahrt hinter der Anschlussstelle. Sie ersetzt die bisherige Ortsdurchfahrt Ummeln und dient so auch als Ortsumgehung.

Die Trasse der B 61n führt von der Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum aus zunächst nach Süden, wird über den Sunder- und den Greipenbach, den Weg „Asholts Hof“ und den Trüggelbach geführt, macht vor der Bahnstrecke Hamm-Bielefeld einen Schwenk nach Südwesten, verläuft parallel zu der Bahnstrecke am Ortsrand von Ummeln entlang und quert mit Hilfe entsprechender Brückenbauwerke zunächst die Warendorfer Straße und dann auch die Ummelner Straße, an die sie mittels einer entsprechenden Anschlussstelle planfrei angebunden wird. Von der Höhe des Dammweges aus, an der ein von der Bahnlinie wegführender Schwenk Richtung Westen erfolgt, führt die B 61n dann in gerader Linie auf die vorhandene B 61 am Südwestende von Ummeln zu, auf die sie dort eingeschleift wird. Etwa auf halber Strecke zwischen der Bahnlinie und der B 61 alt wird die Bokelstraße mit Hilfe eines entsprechenen Bauwerks über die B 61n geführt und so an den Weg „Ramsloh“ auf der gegenüberliegenden Seite angebunden.
Zwischen der A 33-Anschlussstelle und der Abfahrt Ummeln wird die B 61n unter Einbeziehung durchgehender Verflechtungsstreifen 4-spurig geführt, im Übrigen erhält sie einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung sowie einen zusätzlichen Überholstreifen (d. h. drei Fahrstreifen, Betriebsweise 2 + 1).

Das Vorhaben schließt neben dem Straßenkörper der B 61n selbst mit allen zugehörigen Bauwerken und Anlagen auch alle damit im Zusammenhang stehenden Änderungs- und Folgemaßnahmen am bestehenden Straßen- und Wegenetz, die Änderungen an Anlagen Dritter, die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sowie die erforderlichen Maßnahmen an den zu querenden Gewässern mit ein. Bestandteil des Vorhabens sind daher u. a.

- alle Durchlässe, Dämme, Böschungen, Gräben, die Bankette sowie die Entwässerungsanlagen,
- die Lärmschutzanlagen,
- die Gewässerdurchlässe und die Brückenbauwerke zur Querung des Weges „Asholts Hof“, der Warendorfer Straße und der Ummelner Straße,
- die Brücke für die Überführung der Bokelstraße,
- die Umbaumaßnahmen im vorhandenen Straßennetz inklusive des Ausbaus der B 61n-Ausfahrt Ummeln samt des Anschlusses der Ummelner Straße und der Kasseler Straße mittels eines Kreisverkehrsplatzes,
- die Änderungen am Wirtschaftswegenetz inklusive der Neuanlage von Wirtschaftswegen wie dem zwischen der B 61 alt und der Bokelstraße,
- die Änderungen an Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen und
- die Gestaltungsmaßnahmen sowie die landschaftspflegerischen Minimierungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die sich teilweise auch auf das Gebiet der Städte bzw. Gemeinden Halle, Borgholzhausen und Steinhagen erstrecken.

Die B 61n ist als anbaufreie Kraftfahrtstraße geplant, die keinerlei Erschließungsfunktion übernimmt. Sie erhält den Querschnitt RQ 15,5, der zwischen der A 33-Anschlussstelle und der Abfahrt Ummeln auf 4 Fahrstreifen aufgeweitet (19,5 m) wird. Die der Planung zu Grunde liegende Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 80 km/h (Hinweis: Die Entwurfsgeschwindigkeit ist eine technische Trassierungsgrundlage und gibt nicht die zulässige Geschwindigkeit wieder; bezüglich der Verkehrsimmissionen wurden Geschwindigkeiten für PKW/LKW von 100/80 km/h berücksichtigt).

2. Vorgängige Verfahren

Die Notwendigkeit, dem Planfeststellungsverfahren im Straßenneubau vorgelagerte Verfahren (Linienbestimmung, Raum- und Landesplanung) durchzuführen,

bestand nicht.

Der im Fernstraßenbedarfsplan (Anlage zum 5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes – 5. FStrAbÄndG i.d.F. vom 04.10.2004 –, BGBl. I S. 2574) im vordringlichen Bedarf eingestufte Autobahnzubringer dient gleichzeitig als Ortsumgehung für den Bielefelder Ortssteil Ummeln. Für eine solche Ortsumgehung (d. h. für eine Bundesstraße, mit der wie auch hier eine Ortsdurchfahrt und damit gem. § 5 Abs. 4 FStrG eine Straßenführung beseitigt wird, die innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke dient) ist gem. § 16 Abs. 1 S. 2 FStrG letztlich keine förmliche Linienbestimmung erforderlich. Insoweit hätte auf eine Linienbestimmung verzichtet werden können. Gleichwohl ist nach vorhergehender Umweltverträglichkeitsprüfung – die Umweltverträglichkeitsstudie vom Juli 2000 bzw. bezüglich eines Nachtrags zur Variantenprüfung vom August 2002 hat in der Zeit vom 17.03. bis 16.04.2003 öffentlich ausgelegen – ein entsprechendes Linienbestimmungsverfahren durchgeführt worden. Das Bundesverkehrsministerium hat die Linienführung der B 61n mit Erlass vom 03.03.2005, Az. S 21/10.25.78.0033/101 NW 2004, gem. § 16 FStrG festgelegt.

Ein Raumordnungsverfahren findet für Bundesstraßen gem. §§ 32 Abs. 1 und 38 Abs. 1 Nr. 4 LPlG in Verbindung mit § 1 Abs. 1 der Verordnung über den Anwendungsbereich, den Kreis der Beteiligten sowie die Voraussetzungen für ein Raumordnungsverfahren (= Art. 5 der Verordnung zur Neufassung der Verordnungen zum Landesplanungsgesetz vom 10.05.2005) nicht statt.

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt „Oberbereich Bielefeld“, ist der Streckenabschnitt der B 61n in der vorgesehenen Trassierung bereits als Straße für den vorwiegend großräumigen Verkehr dargestellt. Das Dezernat 32 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung) hat der Planung daher in seiner Stellungnahme vom 31.08.2010 zugestimmt.
Die gewählte und im Regionalplan enthaltene Trassierung ist im Übrigen so auch Gegenstand des Flächennutzungsplans der Stadt Bielefeld und steht auch diesbezüglich nicht im Widerspruch zu planungsrechtlichen Vorgaben. Soweit der seinerzeitige Flächennutzungsplan der Stadt Bielefeld von 1984 eine andere Trassierung vorgesehen hat, steht dies dem nicht entgegen. Denn die Linienbestimmung ist erst 2003 auf der Grundlage einer deutlich nach 1984 erstellten UVS vorgenommen worden, die auch eine entsprechende Begründung für die

gewählte Trasse und damit die Abweichung von dem Flächennutzungsplan von 1984 enthält (zur UVS und zur Trassenwahl vgl. nachfolgend Nrn. 5 und 7.1).

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung des Verfahrens

Mit Schreiben vom 01.06.2010 hat der Betriebssitz Gelsenkirchen des Landesbetriebes Straßenbau NRW bei der Bezirksregierung Detmold die Durchführung des Anhörungs- und damit die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gem. §§ 17 ff FStrG in Verbindung mit §§ 72 ff VwVfG NRW beantragt. Die zugehörigen Planunterlagen sind durch die Regionalniederlassung Bielefeld des Landesbetriebs mit Schreiben vom 02.06.2010 eingereicht worden.

3.2 Auslegung der Planunterlagen

Die Planunterlagen haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Detmold in der Zeit vom 30.08.2010 bis einschließlich 29.09.2010 bei der Stadt Bielefeld, und zwar sowohl im Bezirksamt Brackwede als auch im Amt für Verkehr, während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Stadt Bielefeld hat Zeit und Ort der Auslegung am 21.08.2010 und damit rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise (öffentliche Bekanntmachung in der Neuen Westfälischen und im Westfalen Blatt) bekannt gemacht. Die gesetzliche Frist, innerhalb der gem. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG NRW Einwendungen gegen den Plan erhoben werden konnten (bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist = bis zum 13.10.2010), sowie die Stellen, bei denen die Einwendungen gegen den Plan innerhalb dieser Frist schriftlich zu erheben oder zur Niederschrift zu geben waren (Stadt Bielefeld sowie Bezirksregierung Detmold), sind in den Bekanntmachungen benannt worden. Darauf, dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen ausgeschlossen waren, wurde hingewiesen.

Die nicht ortsansässig Betroffenen sind, soweit von Person und Aufenthalt her bekannt, von der Stadt Bielefeld über die Auslegung informiert worden.

Mit Schreiben vom 30.09.2010 hat der Vorhabenträger die Planfeststellungsbehörde darüber informiert, dass versehentlich die lärmtechnischen Berechnungsprofile für einige Gebäude nicht mit in die Planunterlagen 11.2 und 11.3 aufge-

nommen worden waren und die entsprechenden Berechnungsprofile nachgereicht. Sie sind den Eigentümern der betroffenen Gebäude unter gleichzeitiger Verlängerung der Einwendungsfrist bis zum 22.10.2010 mit Schreiben vom 06.10.2010 zugeleitet worden, so dass ihnen insoweit verfahrenstechnisch keine Nachteile entstanden sind.

Alle rd. 320 Einwendungen wurden dem Landesbetrieb Straßenbau, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, mit Schreiben vom 16.11.2010 zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung zugeleitet.

3.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 26.08.2010 wurde den folgenden Behörden und Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 15.10.2010 gegeben:

- Stadt Bielefeld,
- Landwirtschaftskammer NRW, Bez.-Stelle für Agrarstruktur, Brakel,
- Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband Bielefeld/Herford,
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Ostwestfalen-Lippe, Minden,
- Westf. Amt für Denkmalpflege, Münster,
- LWL-Archäologie für Westfalen, Bielefeld,
- Wehrbereichsverwaltung West, Düsseldorf (heute Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn),
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bielefeld,
- Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, Bielefeld,
- Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen-Lippe zu Bielefeld, Bielefeld,
- Handwerkskammer OWL, Bielefeld,
- BVO Busverkehr Ostwestfalen-GmbH, Bielefeld,
- moBiel GmbH, Bielefeld,
- Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Essen,
- DB Netz AG, Niederlassung West, Duisburg,
- Stadtwerke Bielefeld, Bielefeld,
- Amprion GmbH, Dortmund,
- Deutsche Telekom AG, Bielefeld,
- RWE Westfalen-Weser-Ems, Münster (heute Westnetz GmbH, Münster)
- Wingas GmbH, Kassel (heute Gascade Gastransport GmbH, Kassel),

- Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG, Kassel und
- diverse Fachdezernate der Bezirksregierung Detmold (insbesondere Dezernat 25.1/Verkehr, Dezernat 32/Regionalentwicklung, Dezernat 33/ländliche Entwicklung, Bodenordnung, Dezernat 51/höhere Landschaftsbehörde, Dezernat 52/Abfallwirtschaft, Umweltschutz, und Dezernat 54/Wasserwirtschaft).

Die eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange sind dem Landesbetrieb Straßenbau, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, mit Schreiben vom 06.12.2010 zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung zugegangen.

3.4 Erörterungstermin(e)

Die Gegenäußerungen zu den Einwendungen – eine solche wurde auch von den Umweltverbänden erhoben – und den Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange hat der Vorhabenträger mit Schreiben vom 01.02.2013 mit der Bitte um Anberaumung des Erörterungstermins vorgelegt. Dieser hat am 10. und 11. April 2013 in der Aula des Brackweder Gymnasiums in Bielefeld stattgefunden.

In Form einer zweitägigen Generaldebatte ist sowohl den Behörden und Trägern öffentlicher Belange als auch den privaten Einwendern und Betroffenen, die Naturschutzverbände eingeschlossen, die Gelegenheit eingeräumt worden, ihre Bedenken und Anregungen thematisch geordnet vorzutragen.

Zu diesem Termin wurde angesichts der deutlich mehr als 50 Einwendungen gem. § 73 Abs. 6 VwVfG NRW von der Stadt Bielefeld durch ortsübliche Bekanntmachung sowie von der Bezirksregierung Detmold als Planfeststellungsbehörde durch öffentliche Bekanntmachung rechtzeitig eingeladen. Die Bekanntmachungen sind am 29.03.2013 (Bezirksregierung Detmold, „Osterausgabe“ der Neuen Westfälischen und des Westfalenblatts) bzw. am 02.04.2013 (Stadt Bielefeld, Neue Westfälische und Westfalenblatt) und damit gem. § 73 Abs. 6 S. 2 VwVfG NRW mehr als eine Woche vorher in der Presse erschienen. Im Amtsblatt der Bezirksregierung Detmold ist die Bekanntmachung ebenfalls rechtzeitig (02.04.2013) erfolgt. Zudem haben sowohl die Einwender als auch die Behörden und Träger öffentlicher Belange einschließlich der Naturschutzverbände vorab

unter Hinweis auf diesen Termin die Gegenäußerung des Vorhabenträgers zu ihrer Einwendung oder Stellungnahme erhalten.

Allen grundstücksbetroffenen Einwendern hat die Planfeststellungsbehörde darüber hinaus die Möglichkeit angeboten, ihre Belange in einem Einzelerörterungstermin zu behandeln. Von diesem Angebot haben diverse Eigentümer Gebrauch gemacht, insgesamt sind 18 Einzelerörterungstermine mit Grundstückseigentümern durchgeführt worden. Sie haben am 04.06.2013, am 01.07.2013 sowie am 30.10.2013 stattgefunden. Darüber hinaus wurden aufgrund sonstiger besonderer Betroffenheiten am 04.06. und 01.07.2013 auch noch drei Einzelerörterungstermine mit nicht grundstücksbetroffenen Einwendern sowie am 07.11.2013 eine Nacherörterung mit den Naturschutzverbänden durchgeführt.

Im Wesentlichen blieben die Einwendungen, soweit nicht im Einzelfall durch die Planänderungen oder im Einzelfall auch durch Zusagen und Zusicherungen des Vorhabenträgers ausgeräumt, bestehen. Für die weiteren Inhalte wird auf die Ergebnisprotokolle verwiesen, die zur Generaldebatte sowie zu den jeweiligen Einzelterminen erstellt und – soweit gewünscht – den Einwendern zugeleitet worden sind.

3.5 Planänderungen des Deckblatts 1 und Neuauslegung

Aufgrund der durch die Auswertung der Einwendungen, Stellungnahmen und Ergebnisse der Erörterungstermine bis dahin gewonnenen Erkenntnisse hat der Vorhabenträger diverse Planänderungen vorgenommen und mit Schreiben vom 29.04.2014 über das Deckblatt 1 in das Verfahren eingebracht, die im Wesentlichen

- die Verschiebung eines kleinen Teilstücks der B 61n-Trasse um rd. 5 m Richtung Süden,
- die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes an Stelle einer T-Kreuzung am nördlichen Teil der Anschlussstelle B 61n/L 791 (Ummelner Straße), an den auch die Kasseler Straße angebunden wird, sowie verschiedene sonstige Anpassungen des Straßen- und Wegenetzes (u. a. die Anlage eines Rechtsabbiegers von der B 61n auf die Gütersloher Straße/B 61 alt, die Verlängerung eines Radweges und die Neuanlage eines Wirtschaftsweges zwischen der B 61 alt und der Bokelstraße),

- diverse Rekultivierungsmaßnahmen,
- Verbesserungen bei den Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes,
- den Verzicht auf das Regenrückhaltebecken im Anschlussstellenohr mit anschließender Einleitung des Oberflächenwassers in ein Fließgewässer und stattdessen die Anlage einer großräumigen Versickerungsfläche,
- vergrößerte Gewässerunterführungen sowie
- die Überarbeitung des LBP und damit zusammenhängend eine Neukonzeptionierung der sich nunmehr auch auf das Gebiet der Gemeinde Steinhagen und der Stadt Borgholzhausen erstreckenden landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen (die zunächst im Stadtgebiet Harsewinkel geplanten Kompensationsmaßnahmen sind stattdessen entfallen)

beinhalten. Darüber hinaus sind das Verkehrsgutachten, die lärmtechnische Unterlage sowie das Luftschadstoffgutachten überarbeitet worden.

Aufgrund der Art und des Umfangs der Planänderungen sind die Unterlagen des Deckblatts nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung der Stadt Bielefeld, die am 10.05.2014 im Westfalenblatt sowie in der Neuen Westfälischen erfolgt ist, in der Zeit vom 19.05.2014 bis 18.06.2014 in Bielefeld, und wiederum im Amt für Verkehr sowie im Bezirksamt Brackwede, öffentlich ausgelegt worden. Sie waren darüber hinaus auf der Homepage der Bezirksregierung Detmold auch im Internet einsehbar, obwohl insoweit – die entsprechende Novellierung des VwVfG NRW mit dem neuen § 27a, der die Bereitstellung der Unterlagen im Internet vorsieht, ist erst am 28.05.2014 in Kraft getreten – noch keine entsprechende gesetzliche Verpflichtung bestanden hat.

Da die Ende April 2014 eingereichten Unterlagen des Deckblatts 1 jeweils einen Satz der gesamten einschließlich der unverändert gebliebenen Planunterlagen sowie jeweils die vollständige Neufassung der Gutachten beinhalten – die jeweiligen Planänderungen wurden sowohl zusammenfassend im Erläuterungsbericht dargestellt und als auch in den Planunterlagen selbst (farbliche Kennzeichnung der Bauwerksnummern des Bauwerksverzeichnisses, vgl. Legende) kenntlich gemacht –, war eine Mitauslegung der Ursprungsunterlagen zur Ermöglichung eines entsprechenden Vergleichs nicht erforderlich.

Die zweiwöchige Einwendungsfrist endete am 02.07.2014.

Mit Schreiben vom 05.05.2014 wurde den folgenden Behörden und Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 02.07.2014 gegeben:

- Stadt Bielefeld,
- Landwirtschaftskammer NRW, Bez.-Stelle für Agrarstruktur, Brakel,
- Westfälisch-Lippischer Landwirtschaftsverband Bielefeld/Herford,
- Gemeinde Steinhagen,
- Stadt Borgholzhausen,
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Ostwestfalen-Lippe, Minden,
- Westfälisches Amt für Denkmalpflege, Münster,
- LWL-Archäologie für Westfalen, Bielefeld,
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn),
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bielefeld,
- Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, Bielefeld,
- Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen-Lippe zu Bielefeld, Bielefeld,
- BVO Busverkehr Ostwestfalen-GmbH, Bielefeld,
- moBiel GmbH, Bielefeld,
- Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Essen,
- Stadtwerke Bielefeld, Bielefeld,
- Gascade Gastransport GmbH, Kassel,
- Gasunie Deutschland Services GmbH, Hannover,
- Deutsche Telekom AG, Bielefeld,
- Unitymedia GmbH & Co. KG, Kassel,
- Wasserbeschaffungsverband Kralheide, Bielefeld,
- diverse Fachdezernate der Bezirksregierung Detmold (insbesondere Dezernat 25.1/Verkehr, Dezernat 32/Regionalentwicklung, Dezernat 33/ländliche Entwicklung, Bodenordnung, Dezernat 51/höhere Landschaftsbehörde, Dezernat 52/Abfallwirtschaft, Umweltschutz, und Dezernat 54/Wasserwirtschaft).

Den Naturschutzverbänden wurde mit Schreiben vom 06.05.2014 unter Beifügung der Planunterlagen des Deckblatts 1 die Gelegenheit eingeräumt, eine Stellungnahme abzugeben bzw. Einwendungen zu erheben.
Der Vorhabenträger erhielt mit Schreiben vom 14. und 20.08.2014 alle Einwendungen (rd. 440 Einwendungen sind erhoben worden) und Stellungsnahmen des

Deckblattverfahrens für eine Gegenäußerung.

4. Verfahrensrechtliche Bewertung

4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Bundesstraßen dürfen gem. § 17 S. 1 FStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Der Neubau der B 61n setzt somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens voraus, das gem. § 17 S. 3 FStrG nach den Vorschriften der §§ 17a ff und 72 bis 78 VwVfG NRW durchzuführen ist.

Das Vorhaben ist damit zulässiger Gegenstand der straßenrechtlichen Planfeststellung. Dies gilt sowohl für die Verkehrsanlage selbst, also für den Straßenkörper mit allen Fahr-, Trenn- und Randstreifen einschließlich Unterbau und Bankette, für die sonstigen zugehörigen Bauwerke wie die Brücken, Dämme und Durchlässe, für Bepflanzungen sowie für die Entwässerungsanlagen (§ 1 Abs. 4 FStrG), für Schutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 VwVfG NRW und § 41 BImSchG), für die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (§ 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG NRW) sowie die zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Es gilt damit auch für alle in Kapitell B Ziffer 1 dieses Beschlusses benannten Bauwerke und Anlagen.

4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Die Bezirksregierung Detmold ist gem. § 22 Abs. 4 FStrG in Verbindung mit § 1 Abs. 3 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht zuständige Anhörungsbehörde und gem. § 2 Abs. 3 dieser Verordnung auch zuständige Planfeststellungsbehörde im Regierungsbezirk Detmold.

4.3 Anhörungsverfahren

Die sich im Wesentlichen aus § 17a FStrG und § 73 VwVfG NRW ergebenden Vorgaben an das Anhörungsverfahren (vgl. vorstehend Nrn. 3.1 bis 3.5) sind eingehalten worden. Die Planfeststellungsbehörde hat die darin enthaltene Pflicht

zur Auslegung des Plans nebst Zeichnungen und Erläuterungen, LBP, Verkehrsuntersuchung, lärmtechnischer Unterlage, Luftschadstoffgutachten und sonstigen Unterlagen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von ihm betroffenen Grundstücke, Anlagen und seine voraussichtlichen Auswirkungen erkennen lassen, vollständig erfüllt und den gem. § 73 Abs. 6 VwVfG NRW vorgesehenen, gem. § 17a Nr. 1 FStrG (vorher: § 17a Nr. 5 FStrG) jedoch nach Ermessen der Anhörungsbehörde auch verzichtbaren Erörterungstermin durchgeführt.

Gem. §§ 17a FStrG, 73 Abs. 2 VwVfG NRW war der Plan jeweils in den Städten bzw. Gemeinden auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt; zum Schutz ihrer individuellen Interessen sollen alle Betroffenen durch die Offenlegung der Planunterlagen über das Vorhaben informiert werden. Insoweit in erster Linie betroffen ist das Gebiet der Stadt Bielefeld, auf deren Gebiet sich der Straßenbau als solcher flächenmäßig beschränkt. Dort ist dementsprechend auch sowohl die Auslegung der Erstfassung der Planunterlagen als auch die Auslegung der Unterlagen des Deckblatts 1 erfolgt. Weitergehende Offenlegungen waren mangels erkennbarer möglicher Auswirkungen auf andere Gemeindegebiete – solche können sich ansonsten insbesondere durch Lärm-, Staub- und sonstige Immissionen ergeben – nicht erforderlich. Insoweit ist die rein abstrakte Möglichkeit, dass sich Auswirkungen über die Gemeindegrenze(n) hinweg erstrecken, nicht ausreichend.
Von den Kompensationsflächen in Halle, Borgholzhausen und Steinhagen (Maßnahmen in Steinhagen sind erst über das Deckblatt Bestandteil der Planung geworden, die ursprünglich in Harsewinkel vorgesehenen Maßnahmen sind nach den Änderungen des Deckblatts entfallen) sind keine Dritten betroffen, so dass Auslegungen in diesen Gemeinden nicht erforderlich waren. Die Maßnahmen finden auf Flächen der öffentlichen Hand (Flächen des Bundes, des Landes und der Stadt Borgholzhausen) bzw. auf Flächen in Steinhagen statt, die dem Vorhabenträger bzw. der öffentlichen Hand im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens Brockhagen zugewiesen worden sind. Der entsprechende Rechtszustand für die Flächen in Steinhagen war unabhängig von der Grundbuchberichtigung aufgrund der vom 10.01.2012 datierenden vorzeitigen Ausführungsanordnung der Flurbereinigungsbehörde bereits mit Wirkung vom 01.02.2012 eingetreten.

Die insoweit jeweils auf Bielefeld beschränkte Auslegung ist in den Einwendungen auch nicht beanstandet worden.

Kritisiert worden ist jedoch die Auslegung in Bielefeld als solche.

Auslegung von 2010 mit den Planunterlagen in ihrer Ursprungsfassung

In den Einwendungen zur Auslegung der Planunterlagen bei der Eröffnung des Verfahrens 2010 wurde bemängelt, dass die UVS nicht ausgelegt worden ist. Im Erörterungstermin wurde ergänzend vorgetragen, dass auch Teile des Verkehrsgutachtens gefehlt hätten; das Auslegungsexemplar habe nicht alle 35 Seiten beinhaltet, die das Gutachten tatsächlich umfasst.

Soweit sich diese Kritik am Planfeststellungsverfahren nicht ohnehin durch die Neuauslegung der Planunterlagen im Deckblattverfahren erledigt hat, weist die Planfeststellungsbehörde sie zurück. Zum einen hat das Verkehrsgutachten – dessen Auslegung zudem letztlich verfahrensrechtlich ohnehin nicht erforderlich gewesen wäre, vgl. nachstehende Ausführungen zur Auslegung des Verkehrsgutachtens im Deckblattverfahren, die auch im Zusammenhang mit der Auslegung von 2010 Gültigkeit haben – entgegen der insoweit nicht nachvollziehbaren Äußerung im Erörterungstermin vollständig ausgelegen. Dass die sieben Seiten 29 bis 35, die den letzten Absatz der Zusammenfassung des Gutachtens sowie die Anlagen enthalten, gefehlt haben sollten, ist jedenfalls nicht nachvollziehbar. Beide per Ringheftung gebundenen Auslegungsexemplare, die von der Stadt Bielefeld bzw. vom Bielefelder Bezirksamt Brackwede als solche gekennzeichnet worden sind und auf denen sie bzw. das Bezirksamt Brackwede die Auslegung mit Unterschrift und Siegel bestätigt und bescheinigt haben, weisen jedenfalls die vollen 35 Seiten des Gutachtens auf und die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass dafür, diese Bescheinigungen in Zweifel zu ziehen oder anzunehmen, die Stadt Bielefeld habe – soweit dies angesichts der Ringheftung überhaupt möglich gewesen wäre – vorübergehend einige Seiten entfernt und später wieder eingefügt. Unabhängig davon ist dieses Gutachten durch seine Neufassung von 2013 ersetzt worden und seine wesentlichen Ergebnisse hätten ihm auch ohne die Seiten 29 bis 35 bzw. ohne den letzten Absatz der Zusammenfassung und ohne die in den Anlagen enthaltenen Grundlagendaten bzw. Erhebungsergebnisse und Knotenstromanalysen entnommen werden können.

Es sei an dieser Stelle im Übrigen darauf hingewiesen, dass die verfahrensrechtlichen Vorgaben des FStrG und des VwVfG NRW weder für private Einwender noch für deren anwaltliche Vertretung einen Anspruch darauf generieren, die

Planunterlagen oder Teile dieser oder auch nur das Verkehrsgutachten unmittelbar zur Verfügung gestellt zu bekommen, um das Aufsuchen des Auslegungslokals zu vermeiden. Von daher wird die Einwendung der anwaltlichen Vertretung der Einwender mit der Schlüssel-Nummer 262 zurückgewiesen, in der Auswirkungen auf das Verfahren damit begründet werden, die ihm aufgrund seines Antrags nach dem Umweltinformationsgesetz (UIG) zur Verfügung gestellte Plan-CD habe das Verkehrsgutachten nicht enthalten, zumal diese Aussage insoweit fehlerhaft ist und nicht stimmt, als ihr das Gutachten vom Vorhabenträger mit E-Mail vom 05.10.2013 (und noch vor Ablauf der Einwendungsfrist am 13.10.2013) als Datei zur Verfügung gestellt wurde. Im Übrigen sind Informationsansprüche gem. UIG grundsätzlich losgelöst von verfahrensrechtlichen Vorgaben der Planfeststellung zu betrachten. Diesbezüglich sind allein die Auslegung und die mit ihr verbundenen Fristen maßgebend, so dass es für das Planfeststellungsverfahren völlig ohne Belang ist, ob und wann der Anwaltskanzlei das Verkehrsgutachten im Hinblick auf den UIG-Antrag zugegangen ist.

Ein sich auf die Auslegung des Verkehrsgutachtens beziehender Verfahrensfehler ist daher nicht erkennbar.

Zum anderen war eine Mitauslegung der UVS, die vom Juli 2000 bzw. bezüglich der Nachbewertung einiger Varianten vom August 2002 datiert, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens – dies gilt sowohl für die Erstauslegung als auch für die Neuauslegung im Deckblattverfahren – nicht erforderlich. Insoweit war es ausreichend, dass die UVS bereits im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens in der Zeit vom 17.03.2003 bis 16.04.2003 ausgelegen hat (vgl. vorstehend Kapitel B Nr. 2) und damit der Öffentlichkeit, die in diesem Zusammenhang auch die Gelegenheit erhalten hat, sich zur UVS zu äußern, bereits zugänglich war. Den Anforderungen des § 9 Abs. 1 und 2 UVPG zur Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens wurde damit Genüge getan. Eine erneute Auslegung der UVS im Zusammenhang mit der Planfeststellung sehen die Regelungen des UVPG nicht vor. Vielmehr regelt § 15 Abs. 4 UVPG ausdrücklich, dass sich das nachgelagerte Zulassungsverfahren dann, wenn die Öffentlichkeit bereits im vorgelagerten Linienbestimmungsverfahren zu den Umweltauswirkungen gehört worden ist, auf die Prüfung zusätzlicher oder anderer Umweltauswirkungen beschränken kann. Die nochmalige Erstellung oder Auslegung der UVS – dies gilt hier auch für die im November 2003 nachträglich erarbeitete Kurzfassung der UVS, die insoweit keine neuen Untersuchungen beinhal-

tet – ist deshalb nicht vorgesehen und war daher verfahrensrechtlich auch nicht notwendig.
Soweit sich zusätzliche oder andere Umweltauswirkungen ergeben, sind diese Gegenstand der erarbeiteten und ausgelegten Planunterlagen und Gutachten, insbesondere auch des LBP.
Zur ordnungsgemäßen Durchführung der UVS als solcher wird an dieser Stelle im Übrigen auf die nachfolgenden Ausführungen im Kapitel B Nr. 5 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Aber auch dann, wenn die UVS nicht bereits 2003 ausgelegt worden wäre, wäre im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Auslegung der gesamten zur UVS gehörenden Unterlagen entbehrlich gewesen. Gefordert wird gem. § 9 Abs. 1b UVPG nämlich nur die Auslegung ggf. vorliegender entscheidungserheblicher Berichte und Empfehlungen zum Vorhaben sowie die der Unterlagen nach § 6 UVPG. Diese umfassen Beschreibungen

- des Vorhabens mit Angaben über Standort, Art, Umfang und Bedarf an Grund und Boden sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder, soweit möglich, kompensiert werden,
- der unter Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfungsmethoden zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen,
- der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens,
- der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren,
- von Art und Umfang zu erwartender Emissionen und u. a. auch des Anfalls und Abwässern und Abfällen sowie
- eine Übersicht über die wichtigsten, vom Vorhabenträger geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten sowie die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen,
- eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung dieser Beschreibungen und Untersuchungen bzw. Lösungsmöglichkeiten und Auswahlgründe und
- Hinweise auf etwaige Schwierigkeiten bei der Erstellung dieser Angaben.

Wie die danach erforderlichen inhaltlichen Angaben aufzubereiten und vorzulegen sind, wird jedoch nicht vorgegeben und bleibt dem Vorhabenträger freige-

stellt. Sie sind vorliegend alle auch in den Unterlagen enthalten, die 2010 ausgelegen haben, ohne dass ihnen die UVS beigefügt wurde. Sie ergeben sich zum einen aus dem Erläuterungsbericht, der in Verbindung mit einem nachgehefteten Variantenplan auf den Seiten 5 bis 15 u. a. auch eine Beschreibung des Untersuchungsgebietes, eine Beschreibung und Darstellung der geprüften Hauptvarianten, einen nach den Kriterien Raumordnung, Städtebau, straßenbauliche Infrastruktur, Lärm und Schadstoffe, Natur und Landschaft sowie kulturhistorische Aspekte, Land- und Forstwirtschaft, Flächenbedarf, Auswirkungen auf Wassergewinnungs- und Überschwemmungsgebiete, Auswirkungen auf bebaute Gebiete, Aussagen Dritter und Wirtschaftlichkeit gegliederten Variantenvergleich dieser Hauptvarianten sowie eine Begründung zur Variantenwahl enthält. Vervollständigt durch die Angaben des LBP zum Trassenraum und seiner räumlichen Ausstattung, durch die lärmtechnische Unterlage sowie durch das Luftschadstoffgutachten genügen diese Unterlagen auch ohne die UVS und auch ohne die sonstigen gutachtlichen Unterlagen, die im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt worden sind, den Mindestanforderungen der §§ 6 und 9 UVPG an die öffentlich zugänglich zu machenden Unterlagen (zur begrenzten Auslegungspflicht von Einzelgutachten vgl. im Übrigen nachstehende Ausführungen zur Deckblattauslegung). Dass sich die notwendigen Inhalte auf verschiedene Unterlagen verteilen und sie nicht in einer einzelnen separaten Unterlage zusammengefasst sind, ist ohne Belang. Eine dahingehende Notwendigkeit ist dem UVPG ebenfalls nicht zu entnehmen (vgl. auch dazu OVG Münster, Urteil vom 17.11.2014, 11 D 88/11.AK, und dortige Rechtsprechungsverweise, u. a. zum Urteil des BVerwG vom 10.10.2006, 9 B 27.05).

Zur lärmtechnischen Unterlage und den in diesem Zusammenhang vorgetragenen Einwendungen, sie enthalte in ihrer Auslegungsfassung für einige Gebäude südlich der Bahnlinie keine Beurteilungspegel, wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabenträger diese Beurteilungspegel nachgereicht und die Planfeststellungsbehörde sie noch vor Ablauf der Einwendungsfrist an die Grundstückseigentümer weitergereicht hat und die lärmtechnische Unterlage von 2010 ohnehin durch die vom Februar 2014 ersetzt worden ist. Einwendungen, die mit dem Fehlen dieser Beurteilungspegel begründet worden sind und von den betroffenen Anliegern stammen, sind damit hinfällig geworden und für insoweit nicht betroffene Anlieger – von solchen ist wegen des Fehlens dieser Beurteilungspegel ein Verfahrensfehler geltend gemacht worden – war das Fehlen dieser Beurteilungspegel ohnehin nicht rügefähig; sie wurden insoweit nicht in ihren Rechten verletzt.

Dass die Planfeststellungsbehörde, wie sie im Erörterungstermin zum Ausdruck gebracht hat, eine Auslegung der UVS für wünschenswert gehalten hätte, steht der rechtlichen Bewertung, dass keine Auslegung erforderlich war, im Übrigen nicht entgegen. Angesichts dessen, dass die UVS bereits im Linienbestimmungsverfahren ausgelegen hat und die erforderlichen inhaltlichen Angaben den Planunterlagen auch so zu entnehmen sind, war der Vorhabenträger nicht verpflichtet, der Anregung der Planfeststellungsbehörde zu folgen, und die UVS für die Neuauslegung im Deckblattverfahren zur Verfügung zu stellen.

Neuauslegung/Auslegung der Deckblattunterlagen in 2014

Auch zur 2014 erfolgten Neuauslegung wird kritisiert, die Unterlagen seien unvollständig gewesen. In den Deckblattunterlagen – und hier insbesondere in den Einzelgutachten – seien die Planänderungen nicht hinreichend dokumentiert worden und die Auslegungen und insoweit insbesondere die des Deckblatts im Bielefelder Bezirksamt Brackwede wären zum Nachteil der Betroffenen nicht ordnungsgemäß gehandhabt worden. U. a. hätten beispielsweise die lärmtechnische Berechnung für einige Gebäude- bzw. Gebäudeteile des Planungsraums, die lärmtechnische Berechnung des Summenpegels aus Straßen- und Bahnlärm für alle relevanten Gebäude sowie erneut die Umweltverträglichkeitsstudie gefehlt. In Bielefeld-Brackwede sei in den ersten Tagen nur bedingt eine Einsichtnahme möglich gewesen, das Auslegungslokal nicht ordnungsgemäß ausgeschildert bzw. bekannt gegeben worden und habe zunächst auch das Verkehrsgutachten nicht mit ausgelegen. Die Auslegung sei durch eine Betriebsversammlung unterbrochen worden, die Unterlagen hätten nur in Kartons bereitgestanden und seien nicht ausgehängt worden, es hätten keine Unterlagen bzw. Informationsmaterialien zur Mitnahme bereit gestanden und der Vorhabenträger sei nur an zwei Tagen und trotz Öffnung bis 18 Uhr auch nur bis 17.45 Uhr vor Ort im Auslegungslokal anwesend gewesen.
Unabhängig davon wird die Durchführung des Deckblattverfahrens ohnehin als unzureichend kritisiert. Angesichts der im Deckblatt enthaltenen Planänderungen, insbesondere wegen der „Öffnung“ der Kasseler Straße/ihrer Anbindung an die Anschlussstelle Ummelner Straße und wegen der dazu vorgenommenen Planung eines bisher nicht Gegenstand der Planung gewesenen Kreisverkehrsplatzes sei von einer völligen Neuplanung auszugehen, die ein völlig neues Verfahren und damit letztlich die Einstellung des anhängigen Verfahrens bedinge (vgl. jeweils vorstehend Kapitel A Nr. 6.1 des Beschlusses).

Auch diese Einwendungen sind unbegründet und werden zurückgewiesen.

In den Unterlagen des Deckblatts 1 sind die Planänderungen entgegen der Einwenderkritik vollständig und nachvollziehbar erläutert, dokumentiert und u. a. mit Hilfe entsprechender Lagepläne auch zeichnerisch dargestellt worden. Sie sind zunächst inklusive der einzelnen Änderungen bei den landschaftsrechtlichen Kompensationsmaßnahmen auf den Seiten 3ff des Erläuterungsberichtes, dem im Übrigen der Erläuterungsbericht der Ursprungsunterlagen als Anlage beigefügt worden ist, einzeln aufgelistet und verbal beschrieben worden. Auch welche Einzelgutachten durch neue bzw. überarbeitete Gutachten ersetzt worden sind, wurde in diesem Teil des Erläuterungsberichtes aufgezeigt. Insoweit hat schon die Lektüre des Erläuterungsberichtes eine vollständige Übersicht über die Planänderungen ermöglicht. Diese wurden nicht nur in die Planunterlagen eingearbeitet, sondern dort beispielsweise durch farbliche Markierungen (vgl. jeweilige Legende zu den Plänen) auch gekennzeichnet. U. a. wurden Bauwerksänderungen (zu den Bauwerken gehören dabei nicht nur die Bestandteile des Straßenkörpers, sondern auch alle anderen vom Vorhaben betroffenen Bestandteile des geplanten Neubaus wie z. B. sonstige Straßen und Wege inklusive Wirtschaftswege, Leitungen, Zufahrten, Rückbauten, Entwässerungseinrichtungen, Lärmschutzanlagen etc.) durch blau hinterlegte Kreise mit den Bauwerksnummern und neue konzipierte Bauwerke mit gelb hinterlegten Kreisen und Bauwerksnummern gekennzeichnet. Ähnlich verhält es sich bei den übrigen Planunterlagen. So wurden Änderungen im Bauwerksverzeichnis ebenso wie solche im Grunderwerbsverzeichnis jeweils eindeutig identifizierbar rot markiert.
Dass sich dies in den Einzelgutachten (LBP, lärmtechnische Unterlage, Luftschadstoffgutachten und Verkehrsgutachten) teilweise anders darstellt, beinhaltet keinen Verfahrensfehler. Die Einzelgutachten sind zwar eine maßgebende Ausgangsbasis beispielsweise für die Trassierungsparameter oder die Dimensionierung des Straßenkörpers und Grundlage für die Ermittlung und Bewertung der zu erwartenden Immissionen (Verkehrsgutachten, Lärmtechnik und Luftschadstoffgutachten) sowie für die Konzeptionierung von Schutzmaßnahmen wie denen des Lärmschutzes (Lärmtechnik) und die Festlegung und Konzeptionierung von Art und Umfang der umwelt- und naturschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen (LBP). Sie sind insoweit jedoch kein unmittelbarer Bestandteil der Straßenneubauplanung als solcher und dienen der planungstechnischen Gestaltung des Vorhabens von daher nur indi-

rekt. In diesen von daher nur als Planungsgrundlage bzw. der Auswirkungsermittlung und -bewertung dienenden Unterlagen war eine Kennzeichnung der Daten, Parameter und Abschätzungen, die ggf. von denen aus der Ausgangsfassung der Gutachten abweichen, so weder durchgehend möglich noch erforderlich. Jedenfalls konnten den Planunterlagen, denen die Gutachten, die nicht bezogen auf z. B. Teilaspekte oder einzelne Abschnitte, sondern insoweit neu erstellt wurden, nicht nur auszugsweise, sondern in der besagten kompletten Neufassung beigefügt waren, die jeweiligen Auswirkungen vollständig in der Form entnommen werden, wie sich sich in unter Einbeziehung der Planänderungen in aktualisierter Form darstellen.

Die für die vorgenannten Planungszwecke aktualisierten bzw. überarbeiteten und fortgeschriebenen Gutachten und insoweit insbesondere das Verkehrsgutachten müssen ohnehin nicht in jedem Fall Bestandteil der Auslegungsunterlagen sein.

Durch die Auslegung der Planunterlagen nach § 17a FStrG in Verbindung mit den Regelungen des § 73 VwVfG NRW sollen die Betroffenen in die Lage versetzt werden, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden (sog. „Anstoßwirkung“). Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, werden von den Betroffenen im Verwaltungsverfahren nicht verlangt. Dementsprechend muss die Auslegung nicht notwendig alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planfeststellung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um „als Laie“ den Grund seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können. Dazu gehören Gutachten nur dann, wenn ohne deren Kenntnis der mit der Auslegung bezweckte Anstoß zur Erhebung von Einwendungen verfehlt würde (vgl. OVG Münster, Urteil vom 17.11.2014, 11 D 88/ 11.AK, Juris, RN 38ff, mit weiteren Hinweisen zur ständigen Rechtsprechung auch des BVerwG).

Vor diesem Hintergrund hätten weder 2010 noch 2014 die jeweiligen Verkehrsgutachten der Auslegung bedurft.

Die zu erwartenden, der Deckblattplanung zu Grunde liegenden und für die Verkehrsimmissionen maßgebenden Verkehrszahlen auf der B 61n – die sich im Üb-

rigen für das neue Prognosejahr 2030 für den B 61n-Abschnitt nördlich der Anschlussstelle Ummeln von 26.000 Kfz pro Tag auf 23.500 reduziert und für den B 61n-Abschnitt südlich der Anschlussstelle Ummeln nur geringfügig von 19.000 Kfz pro Tag auf 19.500 Kfz erhöht (jeweils im DTV) haben, so dass sich insoweit selbst südlich der Anschlussstelle keine nennenswerten Verschlechterungen ergeben – sind auch den übrigen Planunterlagen (und zwar sowohl dem Erläuterungsbericht, vgl. S. 7, der lärmtechnischen Unterlage, vgl. S. 4 der Unterlage 11, und auch dem Luftschadstoffgutachten, vgl. Abbildungen 4.2 und 4.3 auf den S. 16 und 17) zu entnehmen. Von daher bedurfte es des Verkehrsgutachtens weder, um zu ersehen, welche Verkehrszahlen der Deckblattplanung zu Grunde liegen, noch um zu erfahren, welche Verkehrsimmissionen der Vorhabenträger seiner Planung zu Grunde gelegt hat bzw. er erwartet. Angaben zu den Verkehrsimmissionen konnten der lärmtechnischen Unterlage sowie dem Luftschadstoffgutachten in wesentlich konkreterer sowie raum- bzw. sogar grundstücksbezogener Form entnommen werden (vgl. dazu Kapitel B Nr. 7.5 dieses Beschlusses).

Da auch der zu den Planunterlagen in ihrer Erstfassung gehörende Erläuterungsbericht vom April 2010 die in der Verkehrsuntersuchung vom Juli 2009 für 2025 ermittelten Verkehrsbelastungen enthält (S. 4) und dieser Erläuterungsbericht dem der Deckblattunterlage vom Februar 2014 beigeheftet ist, konnte den neu ausgelegten Unterlagen zudem durch einen einfachen Vergleich der beiden Erläuterungsberichte auch entnommen werden, in welchem Umfang die neu prognostizierten Verkehrszahlen von der bisherigen Verkehrsprognose abweichen. Gesonderte Angaben im überarbeiteten Verkehrsgutachten oder ein Abgleich mit dem Gutachten in seiner Ursprungsfassung waren dazu nicht erforderlich.

Wie nicht zuletzt die Vielzahl der im Deckblattverfahren erhobenen Einwendungen zeigt, ist die Anstoßwirkung mit der Neuauslegung der Planunterlagen damit in vollem Umfang erzeugt worden. Es war jedem Betroffenen möglich, in den für Einwendungen erforderlichen, aber auch ausreichenden groben Zügen Bedenken gegen die Planänderungen selbst als auch im Hinblick auf Beeinträchtigungen durch Immissionen geltend zu machen. Soweit einzelne Prognosewerte bzw. das ihnen zu Grunde liegende Ausgangsmaterial oder auch das Zustandekommen der Werte und die jeweilige gutachtliche Methodik aufgrund der Angaben im Erläuterungsbericht für EInwender nicht nachvollziehbar waren, stellt dies nicht

die hinreichende Anstoßwirkung in Frage, sondern gab vielmehr gerade Anlass, eine entsprechende Einwendung zu erheben (vgl. auch dazu OVG Münster, Urteil vom 17.11.2014, 11 D 88/11.AK, Juris, RN 38ff, mit weiteren Hinweisen zur ständigen Rechtsprechung auch des BVerwG).

Unabhängig davon, dass die Auslegung des Verkehrsgutachtens vor diesem Hintergrund im Ergebnis gar nicht erforderlich gewesen ist, konnte aber auch dieses Gutachten im Rahmen der Neuauslegung der Deckblattunterlagen eingesehen werden. Es wurde als lose Ausfertigung den übrigen in drei roten Mappen zusammengefassten Deckblattunterlagen als separates Heft beigefügt, war unstrittig während der gesamten Auslegung im zweiten Bielefelder Auslegungslokal, dem Amt für Verkehr, einsehbar und hat zusammen mit den übrigen Deckblattunterlagen auf der Homepage der Bezirksregierung Detmold online zur Verfügung gestanden. Auch vom Bezirksamt Brackwede ist die durchgehende Auslegung bescheinigt worden. Anlass, diese Bescheinigung inhaltlich zu beweifeln, sieht die Planfeststlelungsbehörde angesichts des Gesamtkontextes der diesbezüglichen Verfahrenseinwendungen nicht. Ggf. sind die Einwendungen auch darauf zurückzuführen, dass das separat beigefügte Verkehrsgutachten nicht als Bestandteil der Planunterlagen wahrgenommen worden ist. Selbst wenn es dort, wie in fast allen Einwendungen dargestellt, in den ersten Tagen gleichwohl tatsächlich nur zur Auslegung der drei roten Mappen gekommen und das Verkehrsgutachten erst verspätet zu den Auslegungsunterlagen gegeben worden sein sollte, wäre dies verfahrenstechnisch unschädlich. Wenn eine Unterlage ohnehin nicht auslegungspflichtig ist, kann ihr Fehlen über einige ganz wenige Tage keinen Verfahrensfehler darstellen. Es hätte zudem letztlich weder Auswirkungen auf das Verfahren noch auf die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde gehabt und wäre auch vor diesem Hintergrund unbeachtlich. Dass der entsprechende Hinweis auf den behaupteten Verfahrensfehler in den allermeisten und nicht nur in einigen Einwendungen zu finden ist, bekräftigt und bestätigt dabei nicht die Aussage oder einen Verfahrensfehler, sondern beruht darauf, dass alle diese Einwendungen auf demselben – wenn auch auf unterschiedliche Art und Weise vervielfältigen – Musterschreiben beruhen, ihnen also nur eine einzelne individuell erstellte und insoweit ggf. auf eigenem Erleben beruhende Einwendung zu Grunde liegt. So ist das Auslegungslokal gerade in den ersten Tagen auch nur von wenigen Einzelpersonen tatsächlich aufgesucht worden.
Inhaltlich handelt es sich bei diesen Einwendungen um Sammeleinwendungen, in denen inklusive der Auslegungskritik insgesamt achtzehn Kritikpunkte baustein-

artig und in teilweise unterschiedlicher Reihenfolge, ansonsten aber identisch enthalten sind und die lediglich individuell ausgefertigt und abgegeben wurden. Tatsächliche individuelle Elemente enthalten die oft auch nur aus Kopien bestehenden und handschriftlich um die Absenderangaben versehenen Einwendungen – falls überhaupt – nur in geringem Umfang hinter der 18 Punkte umfassenden Standardkritik im Anhang.

Keinen Verfahrensfehler stellt es auch dar, dass die UVS auch im Deckblattverfahren nicht ausgelegt worden ist. Zu den vorstehenden Ausführungen zur Auslegung von 2010, die auch bezüglich des Deckblattverfahrens Gültigkeit haben, wird dazu verwiesen.

Vollständig, d. h. für die Auslegung ausreichend, war auch die lärmtechnische Unterlage. Weitere Beurteilungspegel oder auch eine Summenpegelbildung unter Einbeziehung des Bahnlärms waren nicht erforderlich. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen im Kapitel B Nr. 7.5.1 dieses Beschlusses verwiesen. Gleiches gilt zudem auch für das Luftschadstoffgutachten (vgl. Kapitel B Nr. 7.5.2 des Beschlusses).

Aber die ausgelegten Unterlagen waren nicht nur vollständig. Auch die Auslegung selbst und insbesondere die im Bezirksamt Brackwede ist ordnungsgemäß durchgeführt worden.

Die Deckblattunterlagen sind in Bielefeld-Brackwede weder verspätet noch insoweit fehlerhaft ausgelegt worden, als aus räumlichen Gründen in den ersten Tagen keine oder zumindest nur bedingt eine Einsichtnahme möglich war. Auch wurde das Auslegungslokal nicht fehlerhaft bekannt oder zugänglich gemacht.

In der ortsüblichen Bekanntmachung zur Deckblattauslegung ist als Auslegungsort der Raum 120 im 1. OG des Bezirksamtes Brackwede in 33647 Bielefeld, Germanenstraße 22, benannt worden. Dass die Auslegung dann tatsächlich in anderen Räumen des Bezirksamtes, und zwar in der Zeit vom 19. bis 21.05.2014 im Raum 116 und in der übrigen Zeit, d. h. vom 22.05. bis 18.06.2014, im Raum 115 stattgefunden hat, weil der Raum 120 für die Europa- und Kommunalwahl bzw. deren Vor- und Nachbereitung benötigt wurde, die am Sonntag, dem 25.05.2014 stattgefunden hat, steht dem nicht entgegen und macht die Ausle-

gung nicht fehlerhaft. Auch ist vom ersten Tag der Auslegung an eine Einsichtnahme möglich gewesen und keinesfalls behindert worden.
Alle drei Räume (115, 116 und 120) befinden sich auf engem Raum im 1. OG des Gebäudes Germanenstraße 22. Auf dieser Etage des Gebäudes ist das gesamte Bezirksamt Brackwede untergebracht. Sie musste ohnehin von jedem Betroffenen, der die Planunterlagen in Brackwede einsehen wollte, aufgesucht werden. Postalisch hat sich der Auslegungsort daher nicht verändert, keinem Betroffenen ist eine falsche Adresse benannt und kein Betroffener durch die Bekanntmachung zu einem falschen Ort geführt worden. Auf die Raumänderung im Bezirksamt selbst sind die Betroffenen durch die Beschäftigten des Bezirksamtes hingewiesen worden, so dass sich für die Einsichtnahme in die Planunterlagen keine Hindernisse ergeben haben.

Der Leiter des Bezirksamtes hat zu der Auslegung in einer von der Planfeststellungsbehörde erbetenen Stellungnahme, die er am 07.07.2014 und somit kurz nach Ende der Einwendungsfrist abgegeben hat, Folgendes ausgeführt:

> *„Das Bezirksamt Brackwede befindet sich komplett im 1. OG des 3-geschossigen Gebäudes „Germanenstraße 22“. Die übrigen Räumlichkeiten sind von anderen Dienststellen belegt. Jeder Einsichtnehmende musste sich beim Personal melden bzw. wurde vom Personal angesprochen, damit der Raum zur Einsichtnahme aufgeschlossen wurde. Die Mitarbeiter/innen haben bei zumeist offenen Türen den Flur im Blick und sprechen Bürgerinnen und Bürger gezielt an, um ihnen zu helfen.*
> *Da das für die Planunterlagen zur Auslegung angedachte Zimmer 120 wegen der Durchführung der Wahlen nicht zur Verfügung stand, wurden die Unterlagen im Zimmer 116 in der Zeit vom 19. bis 21.05. ausgelegt. Am 22.05. bis 18.06.2014 lagen die Pläne im durch Personalfluktuation mittlerweile leergeräumten größeren Zimmer 115 aus (dies befindet sich genau gegenüber dem ursprünglich angedachten Auslegungsraum 120). Das Zimmer 115 war von seiner Größe her passender ausgelegt für die Erläuterung der Planunterlagen am Donnerstag, dem 22. Mai sowie Donnerstag, dem 05. Juni, durch die Mitarbeiter des Landesbetriebs Straßenbau NRW, zumal hier im Gegensatz zu Zimmer 116 die Möglichkeit bestand, die Pläne an der Wand zu befestigen.“*

Diese Ausführungen sind plausibel und nachvollziehbar und zeigen auf, dass die zwischen dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld, das die Auslegung in der

Stadt Bielefeld organisiert und die Bekanntmachung auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde veranlasst hat, und dem Bezirksamt Bielefeld-Brackwede irrtümlich unterbliebene Abstimmung über den in der Bekanntmachung benannten Raum die Auslegung nicht beeinflusst bzw. keine Einsichtnahmen behindert hat. Sollte ein Betroffener nicht direkt von einem Bediensteten des Bezirksamtes angesprochen worden sein, würde sich auch daraus kein Auslegungs- oder Verfahrensfehler ergeben. Einem durchschnittlich verständigen Bürger wäre es jedenfalls zuzumuten gewesen, ggf. auch von sich aus einen Beschäftigten des Bezirksamtes anzusprechen und sich nach der Auslegung zu erkundigen. Sollte dies unterblieben und ein Betroffener unverrichteter Dinge das Bezirksamt ohne Einsichtnahme wieder verlassen haben, kann dies jedenfalls nicht als Fehler gewertet werden, der dazu führt, dass die Auslegung als nicht ordnungsgemäß durchgeführt zu werten wäre und ggf. sogar – wie teilweise gefordert – wiederholt werden müsste.
Für die Zeit vom 22.05. bis 18.06.2014 hat das Bezirksamt Brackwede an der Tür des in der Bekanntmachung benannten Raums 120 zudem ein DIN A 4 Schild mit der Aufschrift „Auslegung Planunterlagen OU Ummeln in Zimmer Nr. 115 – Zimmmer genau gegenüber –“ angebracht.

Wie einigen insoweit konkreteren Einwendungen zu entnehmen ist, richtet sich die Kritik (die, dass in Brackwede in den ersten Tagen nur bedingt eine Einsichtnahme möglich gewesen ist, ist Bestandteil des „Einwendungsmusters“, in fast allen rd. 440 Einwendungen zu finden und kann, zumal im Auslegungslokal Brackwede in den drei Tagen vom 19. bis 21. Mai nur sehr wenige und auch danach nicht annähernd 440 Einsichtnahmen stattgefunden haben, ganz offensichtlich in den allermeisten Fällen nicht auf eigener Erfahrung beruhen) offensichtlich auch mehr daran, dass die Planunterlagen gesammelt in Kartons bzw. Mappen und nicht einzeln ausgelegt oder beispielsweise auch an Pinnwänden zur Einsichtnahme aufgehängt worden sind. Dies zeigt auch die schon benannte Stellungnahme des Leiters des Bezirksamtes Brackwede, die des Weiteren Folgendes ausführt:

„Am ersten Tage der Auslegung kamen zwei Herren aus Ummeln, die im Sitzungsraum 120 die Pläne einsehen wollten. Ihnen wurde erklärt, dass die Unterlagen im Zimmer 116 in Mappen zur Einsichtnahme bereit lägen (auf einer vollständig abgeräumten DV-Winkelkombination). Die Herren wollten sich aber keiner Mappe bedienen, sondern einen Plan einsehen. Es führte zu Unstim-

migkeiten, in deren Verlauf ich erfuhr, dass „man aus der Vergangenheit, in der die Pläne an der Pinnwand in Raum 120 ausgehängt waren", einen besseren Service gewohnt sei. Ich warb um Verständnis im Hinblick auf die Belegung des Raumes wegen der anstehenden Wahlen, worauf mir geantwortet wurde, dass man sich nicht für die Wahlen, sondern nur für die Ortsumgehung Ummeln interessiere. Ich schlug den Herren vor, sich zunächst die Mappen anzuschauen und sich anschließend am 22. Mai oder 5. Juni durch die Mitarbeiter des Landesbetriebes zu informieren. Die beiden Bürger verließen verärgert das Bezirksamt."

Den somit nicht nur in Einwendungen, sondern und auch vor Ort geltend gemachten Anspruch darauf, dass die Planunterlagen nicht nur zur gebündelt in Mappen oder Ordnern zur Einsichtnahme bereit liegen, sondern zumindest die eigentlichen Pläne (Lage- und Übersichtspläne etc.) aufgefaltet auf Tischen oder aufgehängt beispielsweise an Pinnwänden bereit gestellt werden, gibt es jedoch nicht. Wenn das Bezirksamt teilweise so verfährt, stellt dies eine rein freiwillige Serviceleistung dar. Verfahrensrechtlich allein ausschlaggebend ist, dass die Unterlagen tatsächlich zur Einsichtnahme bereitgestanden haben. Dies war hier der Fall.

Ebenfalls nicht erforderlich ist, dass Planunterlagen (weder ganz noch teilweise oder auch nur in Auszügen) oder gesonderte Informationsmaterialien zur Mitnahme vorgehalten werden und dass die Auslegung vom Vorhabenträger begleitet wird, so dass er Betroffenen für Fragen zu den Unterlagen zur Verfügung steht. Über die Bereitstellung der Unterlagen hinaus enthalten die gesetzlichen Regelungen der §§ 17ff FStrG und 72ff VwVfG NRW insoweit keine Vorgaben. Auch dass der Vorhabenträger an zwei Tagen vor Ort im Auslegungslokal anwesend gewesen ist, um die Planunterlagen bei Bedarf näher erläutern zu können, war daher eine freiwillige Serviceleistung, auf die kein Anspruch bestanden hat. Da die Unterlagen – auch dies, ohne dass eine gesetzliche Verpflichtung bestanden hätte oder auch nur § 27a VwVfG NRW schon in Kraft gewesen wäre – online gestellt worden sind, war im Übrigen mit Hilfe eines in heutiger Zeit wohl fast schon standardmäßig vorhandenen Internet-Anschlusses auch die geforderte Einsichtnahme jederzeit zu Hause möglich, ohne dass es Unterlagen zur Mitnahme bedurft hätte.

Unabhängig von all diesem wäre ein Verfahrensfehler auch nur dann von Bedeutung, wenn er Einfluss auf das Ergebnis hätte, was hier bedeutet, dass aufgrund von Auslegungsmängeln Einwendungen nicht oder nicht rechtzeitig erhoben worden sind oder erhoben werden konnten. Dafür ist nicht zuletzt angesichts der Vielzahl an Einwendungen, die sich fast durchgehend auch mit den Themen Verkehrsaufkommen, Lärm und Luftschadstoffe befassen, jedoch nichts ersichtlich. Auch die während der Auslegungsphase durchgeführte und Publikumsverkehr ausschließenden Betriebsversammlung, die den einen Monat umfassenden Auslegungszeitraum nur in sehr geringem Maße reduziert hat, hat, wie die Einwendungen ja zeigen, nicht dazu geführt, dass Einwendungen unterblieben sind (vgl. dazu u. a. BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 71/07).

Abschließend bleibt festzustellen, dass es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insgesamt keine Anhaltspukte für die Annahme gibt, die Einsichtsmöglichkeiten in die Planunterlagen seien während deren einmonatiger Auslegung unzumutbar – und damit rechtlich relevant – eingeschränkt worden.
Art und Weise der Durchführung der Auslegung stehen grundsätzlich im pflichtgemäßen Ermessen der jeweiligen Gemeinde. Personen, die Einsicht nehmen wollen, müssen dazu in angemessener Weise Gelegenheit haben. Die Größe des Auslegungslokals und die Zahl der ausliegenden Planexemplare müssen so bemessen sein, dass die Einsicht unter zumutbaren Bedingungen möglich ist, wobei ggf. auch Wartezeiten in Kauf zu nehmen sind (VG Augsburg, Urteil vom 11.07.2012, Au 6 K 11.1381). Unschädlich ist auch, wenn das Auslegungslokal einen Tag oder unter Umständen auch etwas mehr aus vertretbarem Anlass geschlossen ist, z. B. an Sylvester (dazu BVerwV, Urteil vom 13.09.1985, 4 C 64/80) oder wegen eines Betriebsausfluges der Behörde (Kopp, VwVfG, § 73, Rn 40), denn § 73 Abs. 3 S. 1 VwVfG NRW enthält lediglich die allgemeine Vorgabe der Auslegung des Plans für einen Monat. Der Gesetzgeber hat bewusst auf eine nähere Spezifizierung etwa im Sinne einer Vorgabe einer bestimmten Anzahl von Werktagen verzichtet.

4.4 Einbringung der Planänderungen im Deckblattverfahren und formelle Präklusion der sich nicht gegen Planänderungen richtenden Einwendungen

Zurückgewiesen werden auch die Einwendungen, in denen dargelegt wird, einige Planänderungen – insbesondere der Kreisverkehrsplatz an der Anschlussstelle Ummeln und die dort vorgesehene Versickerung von auf Straßenflächen anfal-

lendem Niederschlagswasser – oder zumindest deren Gesamtheit sei so gravierend, dass die Neuauslegung der Deckblattunterlagen letztlich als Neueröffnung des Verfahrens gewertet werden müsse, so dass auch die Gesamtplanung wieder zur Disposition stünde und Einwendungen im Deckblattverfahren mithin nicht mit dem Verweis ausgeschlossen werden dürften, sie richteten sich gegen unveränderte Planungsbestandteile. Damit werden für das Verwaltungsverfahren der Planfeststellung gleichzeitig auch die Einwendungen zurückgewiesen, in denen aus den gleichen Gründen noch weitergehend dargelegt wird, die Planänderungen könnten nicht im Deckblattverfahren eingebracht werden, sondern würden ein vollständig neues Verfahren – und mithin die Einstellung des laufenden Verfahrens – bedingen.

Die Planänderungen sind auch in ihrer Summe weit von der Schwelle entfernt, die es erfordert haben könnte, das anhängige Verfahren für den Neubau der B 61n einzustellen und ein vollständig neues Verfahren einzuleiten. Dies wäre allenfalls dann erforderlich geworden, wenn der Vorhabenträger seine bisherige Planung zumindest in wesentlichen Teilen durch eine vollständige Neuplanung ersetzt hätte und eine Identität von alter und neuer Planung nicht mehr gegeben wäre. Dies war jedoch eindeutig nicht der Fall.

Die Frage, ob einzelne oder auch mehrere Planänderungen in ihrer Summationswirkung so erheblich sind, dass das sog. Deckblattverfahren nach den Regelungen der §§ 17a FStrG und 73 Abs. 8 VwVfG NRW i.V.m. 73 Abs. 3 bis 6 VwVfG NRW trotz der Neuauslegung der Planunterlagen nicht mehr ausreichend ist, ist letztlich vom Verhältnis zwischen dem ursprünglichen Planungsstand und dem neuen Planungszustand unter Berücksichtigung der geänderten Teile des Vorhabens abhängig. Ein solches Deckblattverfahren könnte nur dann unzureichend sein, wenn die ursprüngliche Planung mit ihrer Grund- und Gesamtstruktur aufgegeben wird, sich wesentliche Veränderungen bezüglich Umfang, Zweck und letztlich auch der Gesamtauswirkungen des Vorhabens ergeben oder die überarbeitete neue Planung nicht mehr räumlich und sachlich von der bisherigen Planung abgrenzbar ist.

Die Grundkonzeption der B 61n-Planung mit der vorgesehenen Trasse, ihrer Anbindung an die B 61 alt im Südwesten von Ummeln und an die die A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum bzw. den Ostwestfalendamm Bielefeld im Nordosten von Ummeln ist trotz des Deckblatts unverändert geblieben. Gleiches gilt u.

a. auch für die Lage der Anschlussstelle Ummeln und für die Lage und grundsätzliche Gestaltung der Querungsbauwerke (Bokelstraße, Ummelner Straße, Warendorfer Straße, Trüggel- und Greipenbach etc.). Auch bei der mit der Vorhabenplanung verfolgten Zielsetzung haben sich keine Veränderungen ergeben, so dass das Plangefüge vollständig erhalten geblieben ist. Soweit mit dem Deckblatt 1 beispielsweise die B 61n-Trasse auf einem Teilstück südwestlich von Ummeln um rd. 5 Meter verschoben und die Gestaltung der Anschlussstelle Ummeln insoweit verändert wurde, als zum Anschluss der Ummelner Straße und der Kasseler Straße an den Ab- bzw. Auffahrtsarm zur B 61n anstelle von T-Kreuzungen ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen wurde, berührt dies nicht das Planungsgefüge als solches, sondern – wie u. a. auch die modifizierte Entwässerung (Versickerung im Anschlussohr statt Einleitung über ein Regenklär- und Rückhaltebecken in ein Oberflächengewässer), die Änderungen beim landwirtschaftlichen Wegebau und die Änderungen bei der Gestaltung der Gewässerdurchlässe – nur Ausführungsdetails abseits des eigentlichen Planungskonzeptes. Gleiches gilt für die Überarbeitung des landschaftlichen Begleitplans (LBP) und im Ergebnis auch für die sonstigen Einzelgutachten (Verkehrsgutachten, lärmtechnische Unterlage und Luftschadstoffe), die vor allem der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens dienen, nicht aber Gegenstand der baulichen Planung und damit der Planung im engeren Sinne sind.

Zu einem neuen Vorhaben haben die Planänderungen des Deckblatts 1, die im Übrigen weitgehend auf dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens zur Ursprungsplanung beruhen und der Vermeidung oder Abmilderung von Beeinträchtigungen und Auswirkungen dienen, somit nicht geführt. Trotz vieler Detailänderungen ist das Planungsgefüge in allen wesentlichen Punkten und nicht nur im Kern, sondern weit darüber hinaus erhalten geblieben. Die Planänderungen wirken sich aber auch in ihrer Gesamtheit qualitativ nicht in der Weise aus, dass planerisch ein neues Vorhaben entstanden wäre (dazu OVG Münster, Urteil vom 13.02.2006, 11 D 94/03.AK). Ein Deckblattverfahren war daher in jedem Falle ausreichend. Gem. § 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG NRW waren alle Behörden, Vereinigungen/Naturschutzverbände und Dritte, deren Aufgabenbereich oder deren Belange erstmals oder stärker als bisher berührt werden, über die Planänderungen zu informieren und war ihnen Gelegenheit zu geben, innerhalb von zwei Wochen eine Stellungnahme abzugeben oder Einwendungen zu erheben.

Bezogen auf alle Drittbetroffenen ist dieser Vorgabe mit der Auslegung der überarbeiteten Planunterlagen nach den Regelungen des § 73 Abs. 3 bis 6 VwVfG NRW Genüge getan worden. Unabhängig von einer konkreten persönlichen Be-

troffenheit durch erstmalig oder stärker als bislang betroffene Belange hat jeder Betroffene des Gesamtvorhabens die Möglichkeit erhalten, sich über die Planänderungen zu informieren. Damit ist auch die Umgestaltung der Anschlussstelle Ummeln gerade nicht „still und heimlich“, wie in den Einwendungen formuliert, sondern unter Einbindung der Öffentlichkeit in das Verfahren eingebracht worden. Sie ist zudem vom Vorhabenträger bereits im Erörterungstermin als mögliche Planänderung in einem Deckblattverfahren vorgestellt worden.

Gleichwohl sind, wie sich aus den Regelungen der §§ 17a FStrG, 73 Abs. 8 VwVfG NRW eindeutig ergibt, in einem solchen Verfahren trotz Neuauslegung Einwendungen letztlich nur zugelassen, wenn und soweit sie sich in Verbindung mit einer erstmaligen oder stärkeren Betroffenheit gegen die Planänderungen richten. Das Recht, Einwendungen zu erheben, ist auch nicht dadurch neu entstanden, dass nach den Hinweisen in der amtlichen Bekanntmachung zur Auslegung "Jeder" Einwendungen gegen den Plan erheben konnte. Die ausdrückliche Bezugnahme auf die damalige Regelung des § 17a Nr. 7 S. 1 FStrG (jetzt nur noch § 73 Abs. 8 VwVfG NRW) sowie die ergänzenden Hinweise des Folgeabsatzes der Bekanntmachung stellen eindeutig klar, dass nicht das Planfeststellungsverfahren neu eröffnet wurde, sondern nur innerhalb des schon anhängigen Verfahrens der ausgelegte Plan geändert und insoweit ein ergänzendes Anhörungsverfahren als Deckblattverfahren anstand.
Bei einem solchen Vorgehen der Planfeststellungsbehörde bleibt es hinsichtlich der von der Änderung nicht berührten Teile des Plans bei der einmal eingetretenen formellen Präklusionswirkung (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.03.2011, 9 A 9/10, juris, RN 25).

Die baulichen Planänderungen einschließlich der verlagerten oder anderweitig neu strukturierten und veränderten landschaftsrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, die damit Einwendungen zugänglich waren, sind in dem zu den Planunterlagen gehörenden Erläuterungsbericht hinreichend beschrieben und in den Planunterlagen/den Übersichts- und Lageplänen auch zeichnerisch dargestellt worden (vgl. vorstehend Nr. 4.3).

Auch die neu erstellten Einzelgutachten (Verkehrsgutachten, lärmtechnische Unterlage, Luftschadstoffgutachten und LBP) waren, auch wenn insoweit kein unmittelbarer Vergleich zwischen den alten und den überarbeiteten Gutachten möglich war, grundsätzlich nur insoweit neuen Einwendungen zugänglich, als sie neu

oder erstmalige Betroffenheiten aufzeigen. Dies ist im Wesentlichen nur dort der Fall, wo das Verkehrsgutachten für die B 61n ein etwas höheres Verkehrsaufkommen prognostiziert als bisher, d. h. auf ihrem Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Ummeln und ihrem westlichen, Richtung Gütersloh gelegenen Ausbauende (19.500 statt 19.000 Kfz pro Tag im DTV), sowie in den Bereichen des bestehenden Straßennetzes, für die sich z. B. durch etwas geringere Entlastungswirkungen eine höhere Verkehrsbelastung ergibt bzw. eine solche verbleibt (dies gilt für den mittleren Abschnitt der vorhandenen Ortsdurchfahrt der B 61, für die Kassler Straße und für den Abschnitt der Ummelner Straße nördlich der B 61n).
Da sich die Ausdehnung der von einem entsprechenden Mehrverkehr ausgehenden Immissionen nicht vollständig grundstücksscharf abgrenzen lässt und die Gutachten als solche nicht miteinander vergleichbar waren, so dass zwar die grundsätzlichen Ergebnisse, nicht aber jede Detailänderung dem Erläuterungsbericht bzw. einem Vergleich der benannten alten und neuen Verkehrszahlen für die B 61n entnommen werden konnte, bewertet die Planfeststellungsbehörde die sich gegen die Gutachten richtenden Einwendungen des Deckblattverfahrens aber nur dann als formell präkludiert, wenn sie sich im Ausnahmefall eindeutig und ohne entsprechenden Vergleich einem unveränderten Bestandteil der gutachtlichen Betrachtungen und Bewertungen zuordnen lassen.

Bei allen anderen Einwendungen des Deckblattverfahrens, die sich auf die unveränderte Ursprungsplanung wie z. B. auf die Notwendigkeit des Straßenneubaus (die sog. „Planrechtfertigung“), die grundsätzliche Trassierung der B 61n sowie die ihr zugrunde liegenden Variantenwahl und auf die UVS beziehen, verbleibt es beim formellen Einwendungsausschluss. Insoweit sind gleichzeitig auch die Einwendungen unbegründet, die sich gegen den diesbezüglichen Hinweis in der ortsüblichen Bekanntmachung zur Auslegung wenden.

Wie in Kapitel A Nr. 6.2 des Beschlusses schon ausgeführt, sind inhaltlich gleichwohl alle Einwendungen, d. h. auch die formell verfristeten, geprüft und in die Abwägung eingestellt worden.

4.5 Umfang der Planfeststellung

4.5.1 Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, und es werden alle öf-

fentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW). Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG NRW).
U. a. sind daher auch die Genehmigungen gem. §§ 68 WHG für die Gewässerverlegungen bzw. Ausbaumaßnahmen und gem. § 22 LWG auch Anlagen an Gewässern Bestandteil der Planfeststellung. Ausgenommen ist insoweit die wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG für die Niederschlagswasser-Einleitungen, über die jedoch gem. § 19 Abs. 1 und 3 WHG mit entschieden werden konnte.

4.5.2 Der Planfeststellungsbeschluss umfasst dabei auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (vgl. vorstehend Nr. 4.1). Eine "Notwendigkeit" im Sinne der vorgenannten Vorschrift ist dabei für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur "Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind". Dabei dürfen die Folgemaßnahmen "über Anschluss und Anpassung" nicht wesentlich hinausgehen. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben“ (BVerwG, Urteil vom 12.2.1988 - 4 C 54.84 - DVBl. 1988, S. 843).
Demnach stellen – soweit sie nicht ohnehin noch unmittelbar dem Bau der B 61n zuzurechnen sind – insbesondere

- die Errichtung der Anschlussstelle Ummeln inklusive des Kreisverkehrsplatzes und der Anbindung der Kassler Straße an den Kreisverkehr,
- die Maßnahmen am auch Gripenbach genannten Greipenbach sowie die am Trüggelbach (die am Sunderbach sind weitestgehend bereits Gegenstand des Neubauabschnitts 5 B der A 33 und des ihr zu Grunde liegenden Planfeststellungsbeschlusses) und
- die notwendigen Veränderungen an Ver- und Entsorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom, Telekommunikation etc.)

notwendige Folgemaßnahmen dar, weil ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und dem Straßenbauvorhaben besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen (dazu zählen auch die Gewässer), in die das Bauvorhaben eingreift, wiederhergestellt werden muss, damit sie weiterhin ihre bisherigen Funktionen und Aufgaben erfüllen können.

4.5.3 Soweit in das Bauwerksverzeichnis Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen (außer Telekommunikationslinien) aufgenommen worden sind, haben sie ausschließlich deklaratorische Bedeutung. Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehende Kosten sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln.

Lediglich für Telekommunikationslinien begründen die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG) insoweit ein öffentlich-rechtliches Nutzungsverhältnis, als die Deutsche Telekom AG nach § 72 Abs. 3 TKG im Falle der Änderung einer leitungsführenden Straße alle im Zusammenhang mit der Verlegung, dem Umbau und der Sicherung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten zu tragen hat. Befinden sich die Leitungen dagegen auf Grundstücken privater Eigentümer, besteht zwischen ihnen und der Deutschen Telekom AG ein privatrechtliches Nutzungsverhältnis. Da dieses nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, ist auch über diese Verlegungskosten nicht in der Planfeststellung, sondern aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

5. Umweltverträglichkeitsprüfung

5.1 Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren

Zweck und Ziel des UVPG ist es sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben, Plänen und Programmen zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen von Umweltprüfungen (Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategischen Umweltprüfungen) frühzeitig, umfassend und schutzgutbezogen ermittelt, beschrieben und bewertet und die Ergebnisse der Umweltprüfungen bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens bzw. bei der Aufstellung oder Änderung der Pläne so früh wie möglich berücksichtigt werden. Die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde soll verbessert und das Entscheidungsverfahren transparenter gestaltet werden, um damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen. Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht.

Nach den gesetzlichen Regelungen des UVPG bzw. des UVPG NRW ist für das Straßenbauvorhaben „B 61n“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht zwingend vorgeschrieben, sondern gem. § 3 Abs. 1 UVPG in Verbindung mit Nr. 14.6 der Anlage zu § 3 Abs. 1 UVPG NRW ("Bau einer sonstigen Bundesstraße") von dem Ergebnis einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls (§ 3 c UVPG) abhängig. Danach ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 des UVPG benannten Kriterien erhebliche negative Umweltauswirkungen haben kann, die gem. § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Der Vorhabenträger hat diese Frage bejaht und aufgrund des Umfangs der möglichen Auswirkungen im betroffenen Raum im Zusammenhang mit der Linienbestimmung eine entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Eine formelle Einzelfallprüfung in Form eines sog. „Screenings“ durch die zuständige Behörde war vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.

Die durchgeführten Untersuchungen genügen auch den Anforderungen, die das UVPG und das UVPG NRW an die Umweltverträglichkeitsprüfung, die gem. § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden konnte, stellen. Das Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (MUVS, Ausgabe 1990) ist bei der Erstellung der Unterlagen berücksichtigt worden.

Weitere Verfahrensschritte sind nicht erforderlich. Die vom Juli 2000 datierende Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit der Nachbewertung der Varianten 4, 4.1 und 5 vom August 2002 und mit ihr die gem. § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen haben im Zuge des Linienbestimmungsverfahrens mit der Möglichkeit, Einwendungen zu erheben, in der Zeit vom 17.03. bis 16.04.2003 öffentlich ausgelegen, so dass die Anforderungen des § 9 UVPG an die Öffentlichkeitsbeteiligung erfüllt sind (vgl. auch vorstehend Nrn. 2 und 4.3). Zudem sind die wesentlichen Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung inklusive der Angaben über die geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten auch den Planunterlagen (vor allem dem Erläuterungsbericht und dem LBP) zu entnehmen, die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden sind.

Den im Zuge des Verfahrens jeweils aktualisierten und ergänzten Unterlagen (LBP, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, schalltechnische Untersuchung, Luft-

schadstoffgutachten etc.) liegen die notwendigen Grundlagendaten und Erhebungen auch in angemessener Aktualität zugrunde.
Gegen dieses gestufte Vorgehen sind keine durchgreifenden Bedenken zu erheben. Es liegt in der Natur der Sache, dass die erforderlichen Untesuchungen im Zuge der fortschreitenden Planung nach und nach durchgeführt werden und daher auf verschiedene Unterlagen verteilt sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.10.2006, 9 B 27.05, juris Rn. 15; ebenso OVG NRW, Urteil vom 17.11.2014, 11 D 88/11.AK, juris Rn. 58), was sich im Übrigen zwingend aus der Vorgabe des § 15 Abs. 1 S. 1 UVPG ergibt, wonach für die Linienbestimmung nach § 16 Abs. 1 FStrG die Umweltverträglichkeit nach dem jeweligen Planungsstand des Vorhabens geprüft wird. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit über ein geplantes Vorhaben erfordert auch nicht zwingend die Zusammenfassung aller notwendigen Informationen in einer gesonderten Planunterlage. Ihrer Funktion, die Öffentlichkeit über die Auswirkungen zu unterrichten und den Betroffenen einen Anstoß zu geben, sich mit den Auswirkungen auseinanderzusetzen und über die Notwendigkeit diesbezüglicher Einwendungen schlüssig zu werden, kann die öffentliche Auslegung auch dann gerecht werden, wenn die notwendigen Angaben zwar in verschiedenen Planunterlagen enthalten sind, Wechselwirkungen jedoch nicht ausklammern (OVG NRW, Urteil vom 17.11.2014, aaO, OVG Lüneburg, Urteil vom 14.08.2015, 7 KS 121/12, juris, Rn. 56).

Den Einwendungen, wonach die UVS aus dem Jahr 2000 zu alt ist und die Umweltbedingungen nicht mehr aktuell widerspiegelt, kann in diesem Zusammenhang nicht gefolgt werden. Sie werden zurückgewiesen.

Etliche der in einer UVS zu berücksichtigenden Belange und Schutzgüter unterliegen zum einen keinen ständigen Veränderungen, so dass ihre Erfassung auch über einen längeren Zeitraum gültig bleibt (vgl. BayVGH, Urteil vom 16.03.2010, 15 N 04.1980). Zum anderen fehlt es auch an einer Bestimmung einer Geltungsfrist, nach deren Ablauf etwa eine früher erstellte UVS einer Planfeststellung nicht mehr zugrunde gelegt werden kann. Ob eine UVS die umweltrelevanten Einflussgrößen noch zutreffend beschreibt, ist vielmehr eine Frage des Einzelfalls und von zeitlichen Faktoren unabhängig (s. OVG Münster, Beschluss vom 23.03.2007, 11 B 916/06.AK, unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 24.11.2004, 9 A 42.03 und BVerwG, Beschluss vom 10.10.2006, 9 B 27.05).

In diesem Zusammenhang ist im Übrigen nochmals darauf hinzuweisen, dass sich die für eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendigen Daten und Informationen nicht notwendigerweise allein aus einem gesonderten, abgeschlossenen Dokument wie z.B. einer UVS ergeben müssen. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist vielmehr hinreichend geklärt, dass § 6 UVPG – auch im Einklang mit europarechtlichen Regelungen – lediglich Mindestanforderungen an die vom Vorhabenträger zu erbringenden Angaben setzt, jedoch nicht vorschreibt, in welcher Form er diese Angaben zu machen hat (s. hierzu z.B. BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, juris Rn. 27).

Es ist daher nicht zu beanstanden, wenn sich die Planfeststellungsbehörde bei der Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen nicht nur auf die UVS stützt, sondern zugleich auf die aktuell ins Verfahren gebrachten umweltrelevanten Unterlagen.

Auch eine damit verbundene kontinuierliche Anpassung und Aktualisierung der Daten stellt keine Verletzung des § 6 UVPG dar. *„§ 6 UVPG ist nicht schon dann verletzt, wenn sich im weiteren Verlauf des Verfahrens herausstellt, dass ergänzende Untersuchungen und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind. Denn das Anhörungsverfahren dient gerade dazu, Aufschluss über bislang nicht erkannte Umweltauswirkungen zu erhalten. Mängel der Antragsunterlagen können im Lauf des weiteren Verfahrens ausgeglichen werden.“ (BVerwG, Urteil vom 24.11.2004, 9 A 42.03).*

Damit wird gleichzeitig dem Aktualisierungsgebot, wie es von der Generalanwältin Kokott im Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof C-416/10 mit Blick auf stets mögliche Veränderungen der Verhältnisse oder des Vorhabens im Verlauf langdauernder Planungsprozesse für notwendig erachtet wird, entsprochen.

In verfahrensrechtlicher Hinsicht wurde die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit bezogen auf die UVS von 2000 im Rahmen der Linienbestimmung und bezogen auf ihre wesentlichen Ergebnisse und alle sie aktualisierenden Unterlagen durch die Anhörung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sichergestellt, so dass den verfahrensrechtlichen Vorgaben des UVPG im Hinblick auf alle Unterlagen Genüge getan wurde.

5.2 Beschreibung der Umwelt

Der im Südwesten der Stadt Bielefeld gelegene Planungsraum erstreckt sich von der Höhe des Trassenverlaufs der bis zur Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum bereits unter Betrieb stehenden A 33 im Nordosten bis zum Gütersloher Ortsteil Avenwedde im Südwesten. Im Nordwesten verläuft die Grenze des Untersuchungsraums in einem Abstand von rd. 250 m zur Trasse der Gütersloher Straße (vorhandene B 61 und Ortsdurchfahrt Ummeln) und im Südosten in einem Abstand von rd. 250 m zur Bahnlinie Hamm-Bielefeld. Er umfasst damit eine Ausdehnung von rd. 1,6 km in der Breite und knapp 6 km in der Länge und gehört zur naturräumlichen Haupteinheit „540. Ostmünsterland“. Sein größter Teil umfasst den Nordwestrand der „Stukenbrocker Lehmplatten“, die naturräumliche Untereinheit 540.10 des Ostmünsterlandes am Ostrand der zur atlantischen Region zählenden Westfälischen Bucht. Kennzeichnend für den von zahlreichen Einzel- und Streusiedlungsbereichen geprägten Untersuchungsraum, seine Vegetation und sein Nutzungspotential sind zum einen Sandböden, wie sie die Senne beherrschen, und einzelne Dünenfelder, zum anderen aber auch eine Reihe von Geschiebelehminseln, frischen bis feuchten, fast ebenen Flächen und Mulden sowie flach verlaufende und nur wenig eingetiefte Talbereiche.

Die diesen Raum durchlaufenden Hauptverkehrsadern sind – neben der A 33 am Nordrand – die Bahnlinie Hamm-Bielefeld, die den Untersuchungsraum von Südwesten nach Nordosten quert, die im Abstand von rd. 1 km weitestgehend parallel dazu verlaufende B 61, die L 791 (nördlich der B 61 Steinhagener Straße/südlich der B 61 Ummelner Straße), die Gütersloher Kreisstraße 35 (K 35/ Isselhorster Straße) und die Bielefelder Kreisstraße 18 (K 18, nördlich der B 61 Queller Straße und südlich der B 61 Kasseler Straße).
Als bedeutsames Infrastrukturobjekt quert zudem nördlich von Ummeln eine 110-kV-Hochspannungsfreileitung der Stadtwerke Bielefeld den Untersuchungsraum. Die in den Planunterlagen zunächst noch dargestellte und südlich von Ummeln durch den Untersuchungsraum verlaufende 220-kV-Hochspannungsfreileitung der Amprion GmbH ist zwischenzeitlich zurückgebaut worden und nicht mehr vorhanden. Sie ist dementsprechend in den Unterlagen des Deckblatts (vgl. u. a. Lageplan 4) auch bereits als solche gekennzeichnet worden.

Von Ost nach West wird der Untersuchungsraum von mehreren Fließgewässern und Gräben durchzogen, die im Wesentlichen nur noch innerhalb von Waldflä-

chen natürliche bis naturnahe Abschnitte aufweisen und in bebauten Bereichen teilweise verrohrt sind. Im nördlichen und insoweit gewässerreichen Bereich östlich von Ummeln sind als Fließgewässer insbesondere der Sunderbach, der Greipenbach und der Trüggelbach zu nennen. Im fließgewässerarmen südlichen Bereich ist der nördlich an Avenwedde vorbeifließende Reiherbach das einzige insoweit nennenswerte Gewässer. Es ist zugleich das größte Fließgewässer des Raums, der auch über diverse künstliche und bedingt naturnahe bis naturnahe Teichanlagen und ähnliche Stillgewässer verfügt. U. a. befinden sich eine Teichanlage südlich des Reiherbachs, ein Mühlen- und ein Fisch- und Nutzteich an der Bokelstraße südlich der Straße Ramsloh, stehende und teils naturnahe Kleingewässer an der Bahnlinie nördlich der Straße Reiherbach, südwestlich der Ummelner Straße an der Bahnlinie und in Höhe der Ummelner Ostlandstraße ebenfalls an der Bahnlinie. Inklusive aller Klein- sowie auch einiger Abgrabungs- und Artenschutzgewässer hat die UVS innerhalb des Untersuchungsgebietes 35 stehende Gewässer ermittelt.

Lediglich entlang des Trüggelbachs unmittelbar am Südostrand der sich direkt an die B 61 anschließenden Bebauung sowie entlang des Reiherbaches sind gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete ausgewiesen. Die entsprechenden Festsetzungen sind erst nach der Erarbeitung der UVS vom Juli 2000 erfolgt und in dieser noch nicht benannt.

Die Gewässergüte der Oberflächengewässer hat sich seit dem Jahr 2000 teilweise gebessert. In der UVS vom Juli 2000 wird sie als mäßig (Sunderbach, Gewässergüteklasse II), als kritisch belastet (Greipenbach und Trüggelbach, Güteklasse II – III) oder sogar als sehr stark bis übermäßig verschmutzt (Reiherbach, Güteklasse III bzw. sogar IV) beschrieben. Zwischenzeitlich weist auch der Trüggelbach die Gewässergüte II auf (LBP des Deckblatts von 2014) und im Reiherbach hat sich die Güteklasse II bis III (Stadt Bielefeld) eingestellt.

Quellen sind nicht, wohl aber vereinzelt quellartige Strukturen vorhanden. Gleichwohl steht das Grundwasser im Untersuchungsraum weitgehend hoch an. Die Grundwasserflurabstände belaufen sich auf in der Regel nicht mehr als 2 m, teilweise auch weniger als 1 m, so dass Staunässe teilweise bis in den Oberboden vordringt. Das aufgrund der geologischen Situation am Sennerand meist in zwei Grundwasserstockwerken auftretende Grundwasser hat hier eine hohe regionale Bedeutung auch für die Trinkwassergewinnung. In seinem nördlichen Teil

durchzieht das in Höhe der Bahnlinie beginnende und 1976 festgesetzte Wasserschutzgebiet Bielefeld-Ummeln den gesamten Untersuchungsraum, über den es bis zum Gewässerverlauf der Lutter im Nordwesten auch noch deutlich hinausragt. Der zugehörige Brunnen (Gewinnungsanlage 14 der Stadtwerke Bielefeld) befindet sich allerdings südöstlich der Brockhagener Straße und damit bereits außerhalb des Untersuchungsgebietes. Den zweiten, am Ummelner Sportplatz/am Bohlenweg gelegenen Brunnen (Gewinnungsanlage 17), der innerhalb des Untersuchungsgebietes liegt und in den UVS-Unterlagen auch als solcher verzeichnet ist, haben die Stadtwerke Bielefeld 2005 außer Betrieb genommen.

Neben dem Wasserschutzgebiet Ummeln liegen eine größere Anzahl von Eigenwasserversorgungsanlagen (Hausbrunnen) sowie – am Dammweg/südlichen Ende des Bohlenweges – zwei vom Wasserbeschaffungsverband Kralheide betriebene Brunnenanlagen innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Geologisch wurde der Untersuchungsraum im Wesentlichen durch die beiden jüngeren Vereisungen, der Saale- und der Weichsel-Kaltzeit geprägt. Die Saale-Kaltzeit (Drenthestadium) brachte die wichtigsten glazialen Sedimente und führte zu Geschiebesandablagerungen sowie zu Ablagerungen von Nachschüttsand und Sander (= schotterartige Ablagerungen aus Sand, Kies und Geröll). Die Weichsel-Kaltzeit hat dann mit ihren klimatischen Einflüssen in den Raum eingewirkt und dazu beigetragen, dass Flüsse und Bäche eingeschnitten und zunächst ältere Ablagerungen des Quartärs ausgeräumt wurden. Anschließend wurde mit stärker anfallender Sandfracht bei verminderter Wasserführung wieder aufgeschüttet. Die flachen und heute meist 100 m bis 200 m breiten Talauen haben ihre Ausgestaltung erst in der jüngeren Erdgeschichte erhalten.
Auf dieser geologischen Ausgangssituation haben sich die verschiedenen und heute anzutreffenden Bodentypen entwickelt. Überwiegend sind dies Podsole unterschiedlicher Ausprägungsgrade, die im Bereich des Geschiebelehms meist gleyartig sind. Bei geringerer Sandabdeckung sind auch podsolige, gleyartige Braunerden zu finden und stellenweise sind als Folge hoher Grundwasserstände die Podsole in Gley-Podsole und Podsol-Gleye übergegangen. Weitere im Untersuchungsraum zu findende Bodentypen sind Pseudogleye im Bereich von Geschiebelehm, Gleye in den Bach- und Talauen sowie durch Plaggenesche, die durch die jahrhundertelange Düngung mit Gras- und Heideplaggen entstanden ist.

Alle hier vorzufindenden Bodentypen verfügen unabhängig von ihrem Ausprägungsgrad lediglich über ein geringes bis (bei Podsol-Braunerde und Pseudogley) mittleres Regulationsvermögen, d. h. über vergleichsweise geringe Fähigkeiten, Stoffe zu filtern, zu puffern oder auch einer Umwandlung zuzuführen. Die natürliche Ertragsfunktion der Böden, d. h. ihre Fähigkeit, Pflanzen mit Nährstoffen und Wasser zu versorgen, ist – dies gilt auch für die vielen Ackerflächen – lediglich durchschnittlich, bei den Bodenwertzahlen, die von < 18 (sehr gering) bis > 75 (sehr hoch) reichen, werden mit Werten von 15 bis 45 lediglich solche von mittlerer bis nachrangiger Art erreicht.
Insgesamt weist die UVS von 2000 unter Berücksichtigung der jeweiligen Bodentypen und ihrer Potentiale sowie auch der vorhandenen Vorbelastungen – die außerhalb der Bebauungen insbesondere entlang der B 61 auch aus dem Straßenverkehr, ansonsten aber vor allem aus der landwirtschaftlichen Nutzung resultieren – daher nur Bereiche mit nachrangiger bis mittlerer Bedeutung aus. Eine höher einzuschätzende Bedeutung kommt – weil sie eine regional besondere Standortfaktorenkombination aufweisen – nur den Plaggeneschböden zu und Böden mit sehr hoher Bedeutung sind nicht vorhanden.

Da die Art der Überdeckung für den Geschütztheitsgrad des Grundwassers eine bedeutsame Rolle spielt, resultiert aus diesen Bodenverhältnissen eine letztlich hohe Empfindlichkeit für das ohnehin weitgehend hoch anstehende Grundwasser, dem hier – auch wenn dies insoweit nur für das untere der beiden Grundwasserstockwerke gilt – auch eine hohe Bedeutung für die Trinkwassergewinnung zukommt.

Das Untersuchungsgebiet liegt makroklimatisch innerhalb des atlantisch beeinflussten Klimabezirks „Westfälische Bucht“, für den milde Winter, mäßig warme Sommer und Niederschläge zu allen Jahreszeiten kennzeichnend sind. Der Wind weht überwiegend aus Westsüdwest. Regional beeinflusst der Verlauf des Teutoburger Waldes das Klima maßgeblich. Parallel zur Windrichtung steigt das zum Untersuchungsgebiet von 85 m ü. NN in seinem Südwesten auf 107,5 m ü. NN in seinem zum Teutoburger Wald hin gelegenen Nordosten an, der trotz seiner geringen Höhe von bis 350 m ü. NN zumindest für bodennahe Luftschichten ein erhebliches Hindernis darstellt, das einen Staubereich entstehen lässt, der zu einer Windzunahme führt. Da in der Regel gleichwohl ein ungehinderter Luftaustausch möglich ist, bildet sich kein eigenständiges Geländeklima aus. Bei windschwachen Strahlungswetterlagen kommt es jedoch nachts zu großflächiger Kaltluftbil-

dung, die entweder zu den tiefer gelegenen Bereichen hin abfließt oder zu sinkenden Temperaturen führt.
Die Jahresniederschlagsmenge liegt mit rd. 800 mm etwas höher als im Kernmünsterland. Die Jahresmitteltemperatur liegt bei rd. 9° C, wobei die Temperaturen in den Siedlungsflächen oberhalb derer der Waldflächen und auch derer des Offenlandes liegen.
Bedeutsame klimatische Bereiche stellen die Waldflächen mit ihrer lufthygienischen Ausgleichsfunktion sowie die Kalt- und Frischluftbahnen dar, die einen Siedlungsbezug, insbesondere zum Ortsteil Ummeln, haben.

Die potenzielle natürliche Vegetation des Untersuchungsgebietes – also diejenige Vegetation, die sich einstellen würde, wenn der menschliche Einfluss aufhörte, es mithin keine anthropogenen Beeinflussungen gäbe – umfasst je nach Standort und zugehöriger geologischer, pedologischer, hydrologischer und klimatischer Bedingungen Waldgesellschaften verschiedenster Art. In den Bereichen der Grundmoränen/des Geschiebemergels, der vorwiegend sandigen Ebenen und flachen Mulden sowie der sandigen Niederterrasse, die im Untersuchungsgebiet überwiegen, wäre dies feuchter Buchen-Erlenwald, feuchter Stieleichen-Buchenwald oder Eichen-Birkenwald bzw. Buchen-Eichenwald. In den nur vereinzelt vorkommenden Dünenfeldern fände sich trockener Eichen-Buchenwald, in den episodisch überschwemmten Auenbereichen Traubenkirschen-Erlen-Eschenwald und in ehemaligen Auenbereichen mit periodisch hohen Grundwasserständen Erlen-Eichen-Birkenwald.

Durch den starken anthropogenen Einfluss weicht die tatsächliche Vegetation aber weitgehend von der potenziellen natürlichen Vegetation ab, die auch abseits der Siedlungsbereiche nur noch selten oder rudimentär vorhanden ist.

Konkret weist das Untersuchungsgebiet vor allem im Südwesten (Gütersloh-Avenwedde) sowie im mittleren bis nordöstlichen Bereich (Bielefeld-Ummeln) und hier auch beidseits der Bahnlinie neben diversen Streusiedlungen und Einzelhoflagen dicht bebaute Siedlungsflächen auf. Kleinere Wald- und geschlossene Gehölzflächen gibt es teilweise zwar auch nördlich (u. a. im Umfeld des Hofes „Ostermann“ am „Austerweg“), vorrangig aber süd- bzw. südöstlich der B 61. Sie bestehen sowohl aus Nadel- als auch aus Laubgehölzen wie z. B. Buchenwald und sind sowohl südlich von Ummeln (insbesondere im Umfeld der Straßen Ramsloh und „Am Reiherbach“ sowie nördlich der Straße „Am Reiherbach“ beidseits der

Bahnlinie) als auch zwischen Ummeln und der Siedlung Südwestfeld (insbesondere nordöstlich der Bebauung entlang der Warendorfer Straße sowie südlich des Sunderweges und südöstlich der Bahnlinie) zu finden. Vorherrschend sind gleichwohl zum Teil gut strukturierte und vor allem an den Wegrändern Einzelgehölze, Gebüsche und Gehölzreihen aufweisende landwirtschaftliche Nutzflächen, die, wie u. a. nördlich des Sunderweges, südöstlich der Bahnlinie beidseits der Ummelner Straße, an der Straße Ramsloh sowie südlich des Reiherbachs, auch Grünland umfassen, ganz überwiegend aber aus Ackerflächen bestehen. Von daher dominieren außerhalb der Siedlungsgebiete die landwirtschaftlichen Flächen und auch die noch vorhandenen Wald- und Gehölzflächen werden forstwirtschaftlich genutzt und entsprechen ebenfalls weitestgehend nicht mehr der potentiellen natürlichen Vegetation.

Diese Raumausstattung und -nutzung ist in Verbindung mit seiner kulturhistorischen Entstehung – auch die noch vorhandenen Hofstandorte sind in der Regel historisch bedingt und gewachsen – auch für das Landschaftsbild prägend. Die UVS nimmt deshalb in Anlehnung daran eine Aufteilung des Raumes in insgesamt 11 Landschaftsbildeinheiten vor, denen nicht zuletzt wegen der guten und insoweit nicht gänzlich ausgeräumten Struktur des Raumes zumindest noch eine mittlere Bedeutung zuerkannt wird. Als Landschaftsbildeinheit mittlerer Bedeutung werden dabei

- der großflächige strukturierte und mit zerstreuter Bebauung durchsetzte Kulturlandschaftsbereich nördlich der Bahn zwischen Ummeln im Nordosten und den Gehölzflächen am Ramsloh im Südwesten,
- die ebenfalls großflächigen, aber wenig deutlich durch die Sennebäche geprägten Kulturlandschaftsbereiche (insbesondere der im mittleren Teil des Untersuchungsraums südlich der Bahnlinie gelegene Raum, der Raum östlich von Greipen- und Trüggelbach sowie ein Geländestreifen an der B 61 im Nordosten des Untersuchungsgebietes),
- die Streusiedungsbereiche im Nordosten des Gebietes und
- eine Kleingartenanlage südöstlich der Bahn am Rand der Siedlung „Südwestfeld“

eingestuft.

Als besonders hochwertig gelten dagegen

- die landschaftlich gut strukturierte Reiherbachaue,
- die Höfegruppe am Ramsloh mit ihrem typischen Feldgehölzumfeld,

- die kleinflächig strukturierten, durch diverse Sennebäche (Sunderbach, Greipenbach, Trüggelbach) geprägten Kulturlandschaftsbereiche im Nordosten des Raums und
- der beidseits der Bahnlinie vorhandenen bewaldeten Bereiche.

Die verbleibenden drei Landschaftsbildeinheiten, die großflächige, jedoch mit Gehölzen und Grünlandflächen durchsetzte Kulturlandschaft im Umfeld von Avenwedde, die weniger gut strukturierten Bereiche der Aue des Reiherbachs sowie die gut strukturierten Bereiche der Aue des Trüggelbachs, werden als gleichwertig zwischen den vorgenannten mittel- und hochwertigen Einheiten liegend benannt.

Größere Teile des Raums, insbesondere die landschaftlich hochwertigeren und solche im Umfeld von Ummeln, werden von der Bevölkerung angesichts ihrer guten Erschließung durch untergeordnete Straßen und Wege – beispielsweise sind entlang der Bokelstraße und des Knappweges auch Rundwanderwege ausgewiesen und die auch überregional bedeutsame Bahn-Rad-Route Hellweg-Weser führt über die Korbacher Straße, die Bokelstraße, die Straße Ramsloh, den Knappweg und die Isselhorster Straße durch das Untersuchungsgebiet – auch zu Zwecken der Naherholung genutzt.

Floristisch, d. h. bezogen auf seine Biotopausstattung, die im Detail, beispielsweise auch unter Unterscheidung der verschiedenen Wald- und Gehölzflächen, aufgenommen und in der Karte 2 der UVS dargestellt worden ist, enthält der stark anthropogen überformte Untersuchungsraum nur noch wenige naturnahe Bereiche, was jedoch noch keine Rückschlüsse auf die Bedeutung des Raums für die Fauna zulässt. Insofern finden eine Reihe von Arten ihren Lebensraum auch in einer entsprechend überformten Landschaft.

Eine besonders hohe Bedeutung für entsprechende Arten haben hier der überwiegende Teil der nordöstlich von Avenwedde gelegenen und bis zur Höfegruppe am Ramsloh reichenden Flächen sowie einige Gebiete östlich/nordöstlich von Ummeln. Von entsprechend geringer Bedeutung sind dagegen die sich im mittleren Teil des Untersuchungsgebietes nordöstlich der Höfegruppe am Ramsloh anschließenden und bis Ummeln reichenden Flächen, ausgenommen der Bereich im Umfeld des Hofes Hagemann.
In diesen für ansonsten weitgehend als Landlebensraum (Sommer- und Nahrungshabitate) bedeutsamen Gebieten konnten im Rahmen der für die UVS

durchgeführten Untersuchungen zum einen insgesamt 24 Laichgewässer für Amphibien lokalisiert und sechs Amphibienarten inklusive eines Kammmolch-Nachweises zuzüglich des nicht näher auf Artniveau differenzierten Grünfroschkomplexes erfasst werden. Auch Reptilienarten (Waldeidechse und Blindschleiche) und insgesamt 80 Vogelarten, davon 60 als Brutvögel, zu denen u. a. auch streng geschützte bzw. gefährdete Arten wie das Rebhuhn, die Feldlerche und der Schwarzspecht gehören, wurden nachgewiesen. Im Zuge der LBP-Erarbeitung wurden des Weiteren 9 Fledermausarten kartiert, so dass das Untersuchungsgebiet neben seiner Bedeutung für die Amphibien auch eine solche für die Avifauna und für Fledermäuse aufweist.

Bezüglich der näheren Einzelheiten dazu wird an dieser Stelle auf die Unterlagen der UVS und des LBP inklusive des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags Bezug genommen.

FFH-Gebiete sowie europäische Vogelschutzgebiete sind im Untersuchungsraum sowie auch darüber hinaus im näheren Umfeld nicht vorhanden. Das nächstgelegene entsprechende Gebiet, das FFH-Gebiet DE-4017-301 „Östlicher Teutoburger Wald“, befindet auf der gegenüberliegenden Seite der Stadt Bielefeld. Zwischen dem zur Stadt Bielefeld hin gelegenen Rand des Untersuchungsgebietes und dem FFH-Gebiet beträgt die Entfernung rd. 2,5 km. Das Untersuchungsgebiet berührt bzw. umfasst jedoch – vgl. Biotopkataster des LANUV – insgesamt vier Naturschutzgebiete (NSG), von denen drei vollständig im Untersuchungsraum liegen. Die beiden zusammen knapp 8 ha großen NSG’e Bi-012 „Erlenbruchwald am Südwestfeld“ und Bi-023 „Erlen- und Birkenbruch am Südwestfeld“ in dessen Nordosten liegen zwischen dem Südwestfeld und der Bahnlinie Hamm-Bielefeld, auf deren Südostseite sie angrenzen. Das mit nur rd. 0,23 ha sehr kleine NSG Bi-025 „Feuchtwiesen Röhrmann“ befindet sich, ebenfalls direkt östlich an die Bahnlinie grenzend, im mittleren Teil des Untersuchungsgebietes auf der Höhe der Erikenstraße. Erheblich größer (rd. 132,5 ha) ist das erst 2005 ausgewiesene vierte NSG, das NSG Bi-010 „Reiher- und Röhrbach“, das mit seinem ganz überwiegenden Teil jedoch außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt. Es ragt randlich in den mittleren Abschnitt des Untersuchungsgebietes (Höhe des Hofes Strohmann) hinein. Auch dieses vierte NSG liegt damit im Südosten der Bahnlinie. Nordwestlich von ihr wird insoweit kein NSG berührt.

In größerer Anzahl wartet das Untersuchungsgebiet mit gesetzlich geschützten Biotopen auf. Vom Nordosten des Gebietes in Richtung Südwesten sind dies (Bezeichnungen jeweils gemäß LANUV-Biotopkataster) jeweils:

a) nordwestlich der B 61:

- GB-4016-244 (seggen- und binsenreiche Nasswiesen, westlich der B 61 in Höhe der Einmündung „Stallbusch“ gelegen),
- GB-4016-234 (Bruch- und Sumpfwälder im Umfeld des Hofes Ostermann südlich von Ummeln am Rande des Untersuchungsgebietes),
- GB-4016-040 (seggen- und binsenreiche Nasswiesen an der der B 61 nördlich des Hofes Strothlücke),
- GB-4016-072 (Fließgewässer, hier der Reiherbach) und
- GB-4016-073 (Auwälder, in Gütersloh-Avenwedde zwischen Reiherbach und Bielefelder Straße gelegen).

b) zwischen der der B 61 im Nordwesten und der Bahntrasse im Südosten:

- GB-4016-221 (offene Binnendüne, gelegen südlich des Pivitsweges),
- GB-4016-204 (naturnaher, mäandrierender Greipenbach mit begleitendem Erlen-/Auenwald),
- GB-4016-225 (Bruch- und Sumpfwälder, vom direkt gegenüber liegenden Biotop GB-4016-017 durch die Bahnlinie getrennt),
- GB-4016-242 (seggen- und binsenreiche Nasswiesen beidseits der L 791),
- GB-4016-235 (stehende Binnengewässer, unmittelbar am Dammweg/an der Bahnlinie und südlich der L 791 gelegen),
- GB-4016-0042 und GB-4016-0015 (seggen- und binsenreiche Nasswiesen beidseits der Straße Ramsloh bzw. entlang des Firneweges),
- GB-4016-0037 (artenreiche Magerwiesen und -weiden unmittelbar südlich des Biotops GB-4016-0015),
- GB-4016-270 (Trockenrasen und seggen- und binsenreiche Nasswiesen, nördlich der Straße „Am Reiherbach“ gelegen),
- GB-4016-041 (seggen- und binsenreiche Nasswiesen an der B 61 nördlich des Hofes Strothlücke, direkt gegenüber von GB-4016-040),
- GB-4016-072 (Fließgewässer, hier der Reiherbach),
- GB-4016-061 (stehende Binnengewässer, westlich des Hofes Niederröhrmann) und
- GB-4016-062 (seggen- und binsenreiche Nasswiesen, in Gütersloh-Avenwedde an der Isselhorster Straße gelegen).

c) südöstlich der Bahnlinie Hamm-Bielefeld:

- GB-4016-016 und GB-4016-017 (Bruch- und Sumpfwälder, weitgehend identisch mit den NSG'en Bi-012 und Bi-023),
- GB-4016-018 (Fließgewässerbereiche, hier: parallel zu Bahnlinie und südlich von Asholts Hof bzw. zwischen GB-4016-017 und der Bahn verlaufender Trüggelbach),
- ein aus den Biotopen GB-4016-069 und GB-4016-071 (stehende Binnengewässer), GB-4016-068 (Sümpfe), GB-4016-067 (Röhrichte), GB-4016-066 (Bruch- und Sumpfwälder) und GB-4016-070 (seggen- und binsenreiche Nasswiesen) bestehender Komplex nördlich der Straße „Am Reiherbach" und
- GB-4016-063 (seggen- und binsenreiche Nasswiesen nördlich der Straße „Am Röhrbach" entlang der Bahntrasse).

Auch mehrere Naturdenkmäler (u. a. eine Stieleiche am Haus Südheide 17a, eine Eichenreihe und eine Hofeichengruppe am Haus Korbacher Straße 13, eine Eiche südlich eines Wohnhauses an der Bokelstraße nördlich der Bahnlinie und eine Eiche am Hinnenkamp nördlich eines Wohnhauses) und geschützte Landschaftsbestandteile, ausgewiesen in den Landschaftsplänen Bielefeld-West und Bielefeld-Senne, sind im Untersuchungsraum zu finden.

Mit Ausnahme der bebauten Gebiete des Bielefelder Ortsteiles Ummeln und der Bielefelder Siedlung Südwestfeld gehört der Bielefelder Teil des Untersuchungsgebietes zudem fast vollständig zu dem Landschaftsschutzgebiet 2.2.-6 „Ostmünsterland", das mit dem Landschaftsplan Bielefeld-West festgesetzt worden ist. Auch der Nordrand des Gütersloher Ortseiles Avenwedde, der die südliche Grenze des Untersuchungsgebietes bildet, ist außerhalb des Siedlungsraums als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

5.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG

Die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme lassen sich in drei Bereiche gliedern:

a) Baubedingte Auswirkungen:

Während der Bauphase ist mit Staub-, Lärm- und Abgasimmissionen durch den Betrieb von Baustellenfahrzeugen und -einrichtungen zu rechnen. Baustelleneinrichtungsplätze und Arbeitsstreifen sind potenzielle Emissionsorte. Gleichzeitig stehen diese Flächen während der Bauphase für ihre ursprüngliche Nutzung z. B. auch als Lebensraum für Tiere und Pflanzen nicht zur Verfügung. Sie dienen je nach Bedarf z. B. als Abstellfläche für Baugeräte und Baumaterialien oder der Lagerung von Erdmassen, die ggf. an anderer Stelle dauerhaft oder vorübergehend entnommen wurden.

b) Anlagebedingte Auswirkungen:

Durch die B 61n werden Flächen dauerhaft überbaut und versiegelt. Hiermit verbunden sind quantitative und qualitative Verluste an Vegetationsflächen und Lebensraum frei lebender Tiere sowie von Flächen für landwirtschaftliche Nutzungen. Die Straße kann zu Beeinträchtigungen der Trinkwassergewinnung führen, von ihr gehen Barriere- und Zerschneidungswirkungen aus und auch kleinklimatische Veränderungen können nicht völlig ausgeschlossen werden. Das Landschaftsbild verändert sich und das Wohnumfeld und die Erholungsqualität der Landschaft werden beeinträchtigt.

c) Betriebsbedingte Auswirkungen:

Als betriebsbedingte Auswirkungen sind vor allem Lärm- und Schadstoffemissionen zu sehen. Dabei ist nicht nur auf Luftschadstoffe abzustellen. Der Schadstoffeintrag durch die Entwässerung der Fahrbahn, auch bei möglichen Unfällen, ist ebenso zu berücksichtigen. Auch Fahrzeugbewegungen und Lichtreflexe von der Straße wirken sich auf die freie Landschaft aus.

5.3.1 Schutzgut Mensch

Unter den Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Mensch werden die Beeinträchtigungen verstanden, die geeignet sind, die physische und psychische Gesundheit des Menschen oder sein Wohlbefinden zu treffen. Im Zusammenhang mit dem Bau der B 61n resultieren Auswirkungen in erster Linie aus Beeinträchtigungen der im Planungsraum vorhandenen Erholungsbereiche sowie aus den Lärm-

und Luftschadstoffimmissionen. Dabei sind ausdrücklich nicht nur diejenigen Auswirkungen zu betrachten, die die Schwelle zu einer Gesundheitsbeeinträchtigung überschreiten, sondern auch bereits Belästigungen unterhalb dieser Schwelle.

Soweit sich aus den Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter indirekt auch Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch ergeben, sind diese vorrangig Gegenstand der separaten Schutzgutbetrachtungen sowie etwaiger Wechselwirkungen.

Erholung

Gegenstand dieser Darstellung ist ausschließlich die freiraumbezogene Erholung. Andere Erholungseinrichtungen weist der betroffene Raum nicht auf. Wegen der Nähe zu geschlossenen Wohngebieten muss daneben auch der Erholungswert der engeren Wohnumgebung in die Betrachtung eingestellt werden.

Nach dem gültigen Gebietsentwicklungsplan (GEP), Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, handelt es sich bei dem überwiegenden Teil des gesamten Planungsraum abseits der Wohn- und Gewerbeflächen (ausgenommen sind insoweit einige Flächen im Norden von Ummeln) um ein Gebiet zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung. Der GEP gibt in Kapitel B.IV. „Freizeit und Erholung“ insoweit das Ziel aus, für die Bevölkerung siedlungsnah und innerhalb der Siedlungsbereiche Freiräume für Zwecke der landschaftsorientierten Erholung, Sport- und Freizeitnutzung zu entwickeln und zu pflegen. Die Erholungseignung der Landschaft werde dabei wesentlich bestimmt durch die Vielfalt der landschaftlichen Strukturen sowie das Fehlen von industriell-städtischen Siedlungselementen und störenden Immissionen.

Abgesehen davon, dass auch die B 61n Eingang in die zeichnerische Darstellung des GEP gefunden hat und damit nach der textlichen Darstellung des GEP Bestandteil des zügig umzusetzenden, raumbedeutsamen Straßennetzes der Region geworden ist, bestätigt der GEP damit die faktische Nutzung des Gebietes auch als Erholungsraum für die Bevölkerung der umliegenden Siedlungsbereiche. Insofern sind insbesondere die Bereiche im Umfeld der Reiherbachaue im Süden, der Höfegruppe am Ramsloh im mittleren Bereich des Raums sowie der Sennebäche und der Waldflächen entlang der Bahnlinie im Nordosten des Raums, die, die – eng an die angrenzenden Siedlungsflächen angelehnt bzw.

von dort gut erreichbar – als Orte der Nah- und Feierabenderholung dienen. Ihnen ist, auch wenn sie teilweise sich mindernd auf die Erholungsfunktion auswirkenden Vorbelastungen durch landschaftsbildbeeinträchtigende Elemente – z. B. durch die Bahntrasse, die 110-kV-Hochspannungsfreileitung im Norden von Ummeln, die B 61 und die nahgelegene Trasse der A 33 sowie die Raumstruktur mit ihrer Zersiedlung und in Ummeln u. a. gewerbliche Flächen beinhaltenden Bebauung – ausgesetzt sind und nur noch stellenweise naturnahen Charakter haben (so ist der Nordosten des Raums zwar gewässerreich, verfügt aber nur noch bedingt über naturnahe Gewässerabschnitte), weitgehend noch eine hervorzuhebende Landschaftsbildqualität zuzumessen und sie sind durch Wege weitgehend erschlossen und von daher auch entsprechend nutzbar.

Die B 61n stellt in diesem Raum auf verschiedene Art und Weise ein neues und zusätzliches Belastungsband dar. Insbesondere östlich von Ummeln zwischen der Autobahnanschlussstelle Bielefeld-Zentrum und der Bahnlinie Hamm-Bielefeld sowie südöstlich von Ummeln von der Bahnlinie bis zur Einschleifung auf die vorhandene B 61 und damit abseits des Streckenabschnitts, in dem die B 61n parallel zur Bahnlinie geführt wird, geht mit dem Bau der B 61n eine neue und zusätzliche Zerschneidung des Raums einher. Damit verbunden sind eine weitere Überprägung des Raums durch ein landschaftsbildbeeinträchtigendes Element und neue bzw. zusätzliche Belastungen durch Verkehrsimmissionen. Allerdings bleiben die auf der jeweils gegenüberliegenden Seite der B 61n liegenden Räume weiterhin erreichbar, so dass eine völlige Abtrennung nicht stattfindet.
Entlang der Bahntrasse bleiben die vorhandenen Querungsmöglichkeiten (die unter der Bahn durchführenden Durchlässe L 791/Ummelner Straße und Warendorfer Straße) erhalten; die B 61n wird dort mittels entsprechender Brückenbauwerke überführt und wird somit ebenfalls mit Querungsmöglichkeiten ausgestattet.
Östlich von Ummeln zwischen der Bahn und der Anschlussstelle ist derzeit der Weg „Asholts Hof“ – der Sunderweg quert zwar wenige Meter nach Baubeginn an der Anschlussstelle die Trasse, kommt aber von der gegenüberliegenden Seite der A 33, von der er abgebunden wurde und kommt somit zur Querung des künftigen Trassenraums der B 61n ohnehin nicht in Betracht – der einzige die Räume beidseits der B 61n-Trasse erschließende Weg. Auch er führt im seinem weiteren Verlauf unter der Bahnlinie hindurch und wird auch von der B 61n mittels eines Brückenbauwerkes überführt. Die von der Anne-Frank-Straße kommende Wegeverbindung wird wieder an Asholts Hof angeschlossen.

Zwischen der Bahn und der Einschleifung der B 61n auf die bestehende B 61-Trasse südöstlich von Ummeln ist die Bokelstraße – mit Ausnahme des Knappweges – die einzige durchgehende und damit die Hauptverbindung der Räume beidseits des B 61n-Verlaufs. Sie wird rd. 130 m nördlich ihres bisherigen Verlaufs über die B 61n geführt und an den Weg Ramsloh angebunden, so dass auch diese Wegeverbindung erhalten bleibt. Der die Isselhorster Straße, die von Nordwesten kommend auf die B 61 mündet, nach Südosten verlängernde Knappweg wird zwar kurz vor der Einschleifung der B 61n auf die B 61 abgebunden und fällt als unmittelbare Querungsmöglichkeit weg. Er wird jedoch durch einen rd. 700 m langen neuen, an der B 61n entlang laufenden Wirtschaftsweg an die Bokelstraße bzw. das Querungsbauwerk Bokelstraße angebunden, so dass nur bedingt eine entsprechende Barrierewirkung entsteht. Allerdings sind Erholungssuchende auf diesem direkt an der B 61n verlaufenden Weg in besonderem Maße visuellen Beeinträchtigungen und auch solchen durch Lärm ausgesetzt. Abschirmende Bepflanzungen oder Lärmschutzanlagen sind hier nicht vorgesehen.

Beeinträchtigungen visueller Art und durch Verkehrsimmissionen sind damit die Hauptbeeinträchtigungen, die sich auch im übrigen Raum entlang der B 61n ergeben, wobei zumindest der Raum entlang der Bahn und im Nahbereich der A 33 im Nordwesten ohnehin bereits deutlichen Vorbelastungen ausgesetzt und mit entsprechenden Beeinträchtigungen für die Erholung verbunden ist. Zudem wird eine in weiten Teilen des Trassenraums vorgesehene Eingrünung im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen die visuellen Wirkungen abmindern.

<u>Lärm</u>

Die Lärmberechnungen stützen sich auf die in der Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2013 für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsdaten. Mit dem entsprechenden Verkehrsgutachten von 2013 wurde die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2009 aktualisiert. U. a. wurde eine Anpassung an die veränderte Bestandssituation (Verkehrsfreigabe der A 33 von der A 2 bis zu Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum bzw. bis zum Ostwestfalendamm) vorgenommen und der Prognosehorizont von 2025 auf das Jahr 2030 hinausgeschoben. Im Ergebnis haben sich kleine Veränderungen bei den Entlastungswirkungen im bestehenden Straßennetz sowie bezogen auf die B 61n eine minimale Erhöhung der Verkehrsbelastung südlich der Anschlussstelle Ummeln (+ 500 Kfz pro Tag im DTV)

und eine deutlichere Abnahme der Verkehrsbelastung nördlich der Anschlussstelle Ummeln (- 2.500 Kfz pro Tag im DTV) ergeben.

Die B 61n verläuft südöstlich von Ummeln in einem Bereich, der durch den Bahnverkehr auf der angrenzenden Bahnlinie Hamm-Bielefled bereits erheblichen und häufig schon oberhalb der Immissionsgrenzwerte liegenden Vorbelastungen ausgesetzt ist. In diesen Bereich trägt sie weitere Lärmimmissionen mit der Folge hinein, dass viele Beurteilungspegel nochmals zunehmen. Die vom Vorhabenträger entlang der B 61n vorgesehenen aktiven Lärmschutzeinrichtungen bewirken jedoch, dass es dort, wo die B 61n in Parallelführung neben der Bahntrasse herläuft, nur bei einem der auf der Nordseite der B 61n gelegenen Gebäude sowie bei drei Gebäuden auf der Südseite der B 61n zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV kommt. Gleichzeitig halten die Lärmschutzwälle bzw. Lärmschutzwände auf der Nordseite der B 61n, wie die für das Verfahren durchgeführten und auch Summenpegel beinhaltenden Berechnungen des Vorhabenträgers zeigen, letztlich aber auch Anteile des vom Bahnverkehr verursachten Lärms zurück, so dass auf dieser im Nahbereich teilweise dicht bebauten Seite der B 61n und der Bahn trotz des zusätzlichen Straßenverkehrs auch viele Beurteilungspegel deutlich abnehmen, d. h. unter die Vorbelastung zurückfallen.
Außerhalb des Streckenabschnitts mit der Parallelführung von Straße und Bahn verbleiben im Nahbereich der Einschleifung der B 61n auf die vorhandene B 61-Trasse weitere zwei Gebäude mit allerdings vor allem in einem Fall besonders deutlichen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte.

Den potenziellen Erholungsflächen kommen die aktiven Schutzeinrichtungen nicht zugute. Sie befinden sich vorrangig abseits der Parallelführung von B 61n und Bahn und damit außerhalb des Wirkungsbereichs der Lärmschutzanlagen. Allerdings ergeben sich – einhergehend mit eintretenden erheblichen Verkehrsentlastungen – unter diesem Aspekt des Schutzgutes ebenfalls zu berücksichtigende deutliche Entlastungen von Lärmimmissionen im Umfeld des angrenzenden Straßennetzes und insbesondere im Umfeld der bisherigen Ortsdurchfahrt Ummeln der B 61.

Luftschadstoffe

Im unmittelbaren Umfeld der B 61n und damit auch am Rande eines Wohngebietes ergibt sich verkehrsbedingt eine Erhöhung der Belastung durch Luftschadstoffe. Gleichzeitig bewirkt sie aber Entlastungen im angrenzenden Straßennetz, insbesondere entlang der Ortsdurchfahrt Ummeln sowie auch entlang des – in Fahrtrichtung Gütersloh – hinter der Querung des Ostwestfalendamms gelegenen Südring-Abschnitts. Somit gehen mit den zusätzlichen Belastungen entlang des neuen Straßenabschnitts erheblichen Entlastungen an anderer Stelle und vor allem im Bereich dicht bebauter Wohngebiete, die die B 61 in der Ortsdurchfahrt teilweise auf beiden Seiten aufweist, einher.

Im Unterschied zur Lärmbelastung führt der Bau der B 61n jedoch an keiner Stelle zu einer Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte, auch nicht an ausgewählten Immissionspunkten im Nahbereich der Trasse. Dabei bezieht das Luftschadstoffgutachten die großräumige Hintergrundbelastung ebenso mit ein wie die von den vorhandenen Straßen des klassifizierten Netzes ausgehenden Immissionen. Zusammen mit den Immissionen der B 61n weist das Gutachten damit im Ergebnis die Gesamtbelastung des Raums aus.

5.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Maßgebliches Ziel dieses Schutzgutes ist der Schutz der Lebensgemeinschaften und Lebensräume wildwachsender Pflanzen und wildlebender Tiere. Maßgebende Indikatoren des Schutzgutes sind die im Planungsraum vorzufindenden Biotoptypen mit ihrer Flora und Fauna. Die möglichen und in der UVS und im LBP beschriebenen Auswirkungen der B 61n auf die Belange dieses Schutzgutes sind sowohl bau- als auch anlage- und betriebsbedingter Art.

Baubedingte Auswirkungen sind dabei temporärer Natur und entfallen in der Regel nach Fertigstellung der Maßnahme. Soweit zur Errichtung der B 61n Lager- und Bauflächen außerhalb des künftigen Straßenkörpers in Anspruch genommen werden müssen, werden sie nur vorübergehend dem Naturhaushalt entzogen. Sie werden im Anschluss an die Baumaßnahme so weit wie möglich wieder rekultiviert und in ihren ursprünglichen Zustand zurück versetzt (vgl. LBP und Nebenbestimmung 5.1.4 und 5.4.1.6). Gleichermaßen wird mit den Bauflächen ver-

fahren, die für sonstige Bauarbeiten wie zur Umsetzung der Folgemaßnahmen benötigt werden.

Dass die temporären baulichen Beeinträchtigungen dabei jedenfalls auf ökologisch wertvollen Flächen auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt bleiben, stellt die Nebenbestimmung 5.4.1.7 im Kapitel A dieses Beschlusses sicher und ist auch bereits im LBP vorgesehen. Im Übrigen werden trassennahe Vegetationsbestände durch geeignete Maßnahmen vor Beeinträchtigungen geschützt (vgl. Kapitel 3.2.3 des LBP sowie Nebenbestimmung 5.4.1.5 im Kapitel A des Beschlusses).

Unabhängig davon kann es in den von Baumaßnahmen betroffenen Flächen durch den Einsatz schwerer Maschinen und Fahrzeuge zu Bodenverdichtungen und Veränderungen des Wasserhaushalts kommen, die ebenfalls auf Fauna und Flora wirken können. Zudem können Schadstoffe, die aus den Baumaschinen austreten können, Verunreinigungen des Bodens, des Grundwassers und der Oberflächengewässer hervorrufen. Während Bodenverdichtungen im Zuge der Rekultivierungsmaßnahmen durch Auflockerungen weitgehend wieder beseitigt werden, werden baubedingte Schadstoffeinträge soweit wie möglich mit Schutzvorkehrungen vermieden (vgl. u. a. Nebenbestimmungen 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3, 5.3.4 und 5.4.1.7 im Kapitel A des Beschlusses).
Nicht vermeidbar sind während der Bauphase die Lärm- und Luftschadstoffemissionen, die von Baufahrzeugen und -maschinen emittiert werden und die mit negativen Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere verbunden sein können. Sie werden jedoch durch den Einsatz schadstoff- und lärmarmer Maschinen und Verfahren soweit wie möglich begrenzt (vgl. Nebenbestimmung 5.1.1 im Kapitel A des Beschlusses).

Auch die sich mit der Inbetriebnahme der fertiggestellten B 61n einstellenden betriebsbedingten Dauerwirkungen bleiben nicht auf den Straßenkörper begrenzt. Sie führen vielmehr auch zu Randeffekten in den Biotopen des angrenzenden Raums und entwerten damit die betroffenen Landschaftsbestandteile innerhalb der entsprechenden Wirkräume partiell.

Anlagebedingte Auswirkungen sind die unmittelbar durch das Vorhaben verursachten und dauerhaft das Ökosystem verändernden Wirkungen. Sie entstehen schwerpunktmäßig durch die direkten Flächeninanspruchnahmen und topogra-

phischen Veränderungen. Soweit Flächen neu versiegelt werden (vorliegend rd. 15,3 ha von den rd. 23,5 ha, die gem. Grunderwerbsverzeichnis für das Vorhaben insgesamt – nach Abzug der Kompensationsflächen – benötigt werden, vgl. LBP, Kapitel 4.3 und 4.4), vernichtet dies alle Funktionen des gewachsenen Bodens und der auf ihm befindlichen floristischen und faunistischen Ausstattung und schafft für Tiere und Pflanzen lebensfeindliche Bereiche. Gleichzeitig wird die Grundwasserneubildungsrate durch einen erhöhten Oberflächenabfluss vermindert.

Ähnliches gilt für die nicht versiegelten, jedoch letztlich überbauten Flächen (Böschungen und sonstige gestaltete Randflächen, hier rd. 6,7 ha). Hier kann sich zwar in gewissem Umfang wieder ein Artenspektrum von Flora und Fauna entwickeln. Soweit diese Flächen jedoch dem Einfluss des Straßenverkehrs unterliegen, gilt dies infolge der betriebsbedingten Auswirkungen nur in eingeschränktem Maße.

Daneben führt ein Straßenkörper mit seinen Damm- und Einschnittslagen aber auch zu Durchschneidungs-, Trenn- und Barriereeffekten. Wird eine Neubautrasse in einem ohnehin stark zersiedelten Raum entwickelt, ruft dies zusätzliche Verinselungseffekte und Isolationsgefahren hervor, die umso stärker in Erscheinung treten, je mehr sich die Trasse von vorhandenen Belastungszonen in den Freiraum entfernt. Diese Effekte beschränken sich vorliegend jedoch weitgehend auf die abseits der Bahnlinie verlaufenden Trassenabschnitte im Norden und Süden. Im mittleren sich an die Bahnlinie anschmiegenden Trassenabschnitt werden derlei Effekte zwar ggf. noch verstärkt, gehen aber im Wesentlichen bereits heute von der Bahntrasse aus und entstehen insoweit nicht völlig neu.

Im LBP (Deckblattfassung), dort Tabelle 3 auf Seite 26, findet sich eine Zusammenstellung derjenigen Biotoptypen mit Angaben zur ökologischen Wertigkeit, die von der Trasse überbaut werden und/oder in der Zone betriebsbedingter Beeinträchtigungen liegen. Die hochwertigsten Biotoptypen (insbesondere Buchen-, Erlen-, Birken- und Eschenwald mit den Wertzahlen 9 und 10, aber auch den etwas geringeren Wertzahlen 7 und 8 und Fließgewässer mit der Wertzahl 10) finden sich dabei im dem Bereich zwischen dem Trassenanfang an der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum und dem nordöstlichen Ortsrand von Ummeln in Höhe der Querung der Warendorfer Straße sowie teilweise auch in dem Parallelabschnitt B 61n/Bahn südlich der Warendorfer Straße (hier insbesondere auch

Kleingewässer mit der Wertzahl 7). Dies sind gleichzeitig auch die Bereiche, in denen sich die vier vom Straßenneubau berührten gesetzlich geschützten Biotope (GB-4016-204, GB-4016-225, GB-4016-235 und GB-4016-242, vgl. Kapitel A Nr. 4 des Beschlusses) befinden. Südlich des Parallelabschnitts ist der betroffene Raum dagegen aufgrund seiner Agrarnutzung ausgeräumter.

Der entsprechenden und vorstehend unter Nr. 5.2 bereits näher beschriebenen Habitatausstattung entspricht das anzutreffende faunistische Artenspektrum. Die im Zuge der für den LBP durchgeführten Untersuchungen im Wirkraum der Planungstrasse ermittelte Avifauna (während im gesamten Untersuchungsgebiet im Rahmen der Untersuchungen für vom Juli 2000 datierende UVS unter Einbeziehung von 60 Brutvogelarten insgesamt 80 Vogelarten nachgewiesen werden konnten, wurden im Rahmen der Untersuchungen für den LPB vom Februar 2014 bzw. den zugehörigen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag im Wirkraum der B 61n insgesamt 67 Arten, davon 56 Brutvogelarten und 2 Arten mit Brutverdacht, kartiert) konzentriert sich weitgehend auf die Hof- und Siedlungsbereiche einschließlich der sie umgebenden Gehölzstrukturen sowie auf die genannten Bereiche mit höherwertigeren Biotopen wie die Gehölz- und Gehölzrandflächen östlich der Warendorfer Straße, die Bereiche im Umfeld der Stillgewässer sowie die Gehölze und Hofflächen im Umfeld des Ramsloh. Die weitgehend ausgeräumten Ackerflächen zwischen den Gehölzen am Sunderweg und denen östlich der Warendorfer Straße, denen östlich der Bahn, denen beidseits der L 791, denen westlich des Dammweges an der Bahntrasse und denen östlich des Knappweges/entlang der ehemaligen 220-kV-Freileitungstrasse weisen dagegen mangels entsprechender Habitatelemente kaum Brutvögel auf. Trotz der anteilig überwiegenden Siedlungs- und landwirtschaftlichen Nutzflächen bilden dabei insgesamt betrachtet die den Wald bzw. den Waldrand als Lebensraums präferierenden Arten den etwas größeren Anteil. Soweit die planungsrelevanten und gefährdeten Arten gegenüber denjenigen, die weit verbreitet und ungefährdet sind und sich im Übrigen gut an veränderte Lebensbedingungen anpassen können, unterschieden werden, sinkt jedoch der Anteil der Waldarten und die Kulturfolger bzw. die Arten der halboffenen bis offenen Kulturlandschaft mit Siedlungsgehöften bilden den deutlich stärkeren Anteil.
Eine leichte Konzentration planungsrelevanter Brutvogelarten ist dabei im südlichen Untersuchungsraum im Umfeld des Ramsloh bzw. der dort befindlichen Höfe und Gehölze festzustellen.

Ähnliches gilt für die Fledermäuse, die bezogen auf den Trassenraum der B 61n verstärkt entlang des Sunderweges und des dortigen Randes der südlich von ihm gelegenen Wald- und Gehölzflächen – am Nordrand des westlichen Abschnitts des Sunderweges endet der bis zur A 33-Anschlussstelle verlängerte Ostwestfalendamm der Stadt Bielefeld und schließt die den Sunderweg querende B 61n übergangslos an –, westlich der Gehölzflächen, die nördlich der Bahnquerung „Asholts Hof“ an die Bahnlinie grenzen, sowie im Bereich der von Gehölzen umstandenen Stillgewässer am Dammweg westlich der L 791 und im Umfeld des Ramsloh – und hier vor allem im Umfeld der von Gehölzen umgebenen Teiche am Amselweg – anzutreffen sind. Den (Haupt-)Schwerpunkt für entsprechende Fledermausaktivitäten – insgesamt konnten im Rahmen der Untersuchungen für den LBP 9 Arten nachgewiesen werden – bildet damit der Raum im Nordwesten der Bahn und der B 61n. Faunistische Funktionsbeziehungen über die Trassen der B 61n und der Bahn hinweg zu dem Raum südöstlich der Bahntrasse ergeben sich bezogen auf den gesamten Raum des Untersuchungsgebietes vorrangig über die Strukturen der Fließgewässer im Norden.

Die potentiellen Baumquartiere der Fledermäuse im Umfeld der B 61n-Trasse befinden sich zum einen innerhalb der vorstehend benannten Wald- und Gehölzbestände am Sunderweg sowie innerhalb des Birkenwäldchens westlich der Bahn am Trüggelbach und der Gehölze, die nördlich der Kasseler Straße die westliche Seite der Bahntrasse begleiten.

Der als Habitat für Fledermäuse bedeutsame und an der Bahntrasse südlich der L 791 gelegene Stillgewässerkomplex hat im Trassenumfeld der B 61n auch für Amphibien eine herausgehobene Bedeutung. Alle fünf im Wirkraum der B 61n-Trasse nachgewiesenen Amphibienarten sind auch hier kartiert worden; der dort im Rahmen der Untersuchungen für die UVS von 2000 noch vorgefundene Kammmolch konnte im Zuge der späteren Untersuchungen für den LBP und den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag allerdings nicht mehr nachgewiesen werden.

Neben der teilweise direkten Inanspruchnahme und Versiegelung unterliegen diese Biotopstrukturen in ihrer Bedeutung für die Artenvielfalt im Raum grundsätzlich einer hohen Empfindlichkeit gegenüber Zerschneidung, Isolation und Einschränkung ihrer vernetzenden Funktionen im Biotopverbund. Die B 61n verläuft zwar in einem bereits von Siedlungsflächen und Straßen und hier insbesondere von der Bahntrasse sowie im Norden auch von der A 33 und dem bis zur

Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum verlängerten Ostwestfalendamm bereits zerschnittenen und daher vorbelasteten Raum, bildet aber dennoch eine neue Zäsur nicht unbeträchtlichen Ausmaßes nicht zuletzt auch hinsichtlich betriebsbedingter Auswirkungen.

Dies betrifft insbesondere Fledermäuse, die vorhandene Leitstrukturen wie die entlang des Sunderweges, die von der B 61n gequert werden, und die entlang des an der Bahnlinie befindlichen Gehölzstreifens für Transferflüge zwischen Quartier und Jagdhabitat nutzen. Darüber hinaus sind wandernde Tierarten wie die Amphibien, die im jahreszeitlichen Verlauf ausgeprägte Fortpflanzungs-, Sommer- und Winterhabitate benötigen, betroffen. Fledermäuse können beim Überfliegen der Straßentrasse Kollisionen zum Opfer fallen, Amphibien bei Wanderungen über die Straße überfahren werden und Teillebensräume so abgetrennt werden, dass die verbleibenden Teillebensräume für sich den Mindestarealansprüchen der Arten nicht mehr gerecht werden können. Letztendlich kann sich hierdurch die Individuenzahl verringern oder die Population geschädigt und können empfindliche und seltene Spezialisten zugunsten unempfindlicher und weit verbreiteter Generalisten verdrängt werden.

Soweit im Kapitel 3.2.4 des LBP sowie in der LBP-Tabelle 3 die betriebsbedingten mittelbaren Auswirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe auf die Biotope im Umfeld der Trasse beschrieben und quantifiziert sind, muss ergänzend in den Blick genommen werden, dass über die Entwässerung des versiegelten Straßenraums in die Vorfluter potenziell Schadstoffeinträge in die Oberflächengewässer sowie in das Grundwasser möglich sind. Im wassertechnischen Entwurf werden diesbezüglich Maßnahmen vorgesehen, durch die einerseits die Einleitungsmenge in die Vorfluter auf das Maß eines natürlichen Abflusses gedrosselt wird und andererseits Schadstoffe in kombinierten Regenrückhalte- und Regenklärbecken bzw. einem Leichtflüssigkeitsabscheider mit vorgeschaltetem Öl- und Schlammfang abgebaut bzw. gedrosselt werden. Winterliche Salzeinträge in Form von Gischtfahnen sind dagegen nicht zu vermeiden.

All diese Beeinträchtigungen können letztlich dazu führen, dass sich das im Umfeld der Trasse anzutreffende Artenspektrum verändert. Arten mit sehr speziellen Habitatansprüchen oder geringer Toleranz gegenüber derartigen äußeren Einflüssen werden möglicherweise aus der Umgebung der Trasse verdrängt und

durch Ubiquisten ersetzt, die keine besonderen Ansprüche an das bewohnte Habitat stellen.

Insoweit nochmals gesondert zu betrachten sind Beeinträchtigungen der besonders und streng geschützten Arten. Sie und die zu ihrem Schutz vorgesehenen Maßnahmen wie z. B. Querungshilfen und Irritationsschutzwände für Fledermäuse sowie Amphibiendurchlässe und Leiteinrichtungen für Amphibien hat der Vorhabenträger im LBP beschrieben und in den Maßnahmenkarten dargestellt. Soweit sie nicht ohnehin Bestandteil des LBP oder als LBP-Maßnahmen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde unzureichend sind, sind die Maßnahmen über die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses erweitert bzw. zwingender Bestandteil des entsprechenden Maßnahmenkonzeptes geworden (vgl. Nebenbestimmungen der Nrn. 5.4.1, 5.4.2 und 5.4.3 im Kapitel A des Beschlusses).

Trotz aller Maßnahmen verbleibende negative Einwirkungen auf Tiere und Pflanzen sind im LBP bewertet und einer Kompensation zugeführt worden. Auch insoweit ist das Maßnahmenkonzept über die vorgenannten Nebenbestimmungen noch erweitert und verbindlicher Bestandteil der Planfeststellung geworden.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde verstößt das Vorhaben unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen trotz seiner Wirkungen auf besonders oder streng geschützte Arten nicht gegen Verbote des europäischen und nationalen Artenschutzrechts. Alle Betroffenheiten werden sachgerecht durch entsprechende Schutz-, Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen abgemildert bzw. kompensiert. Gleiches gilt im Hinblick auf alle sonstigen vom geplanten Straßenneubau auf das Schutzgut ausgehenden Beeinträchtigungen. Auf die Ausführungen im Kapitel B Nrn. 6.4.1 und 6.4.4 des Beschlusses wird dazu ergänzend Bezug genommen.

5.3.3 Schutzgut Boden

Nr. 1.3.1 des Anhangs I zu Nr. 0.6.1.2 der UVPVwV beschreibt die natürlichen Funktionen des Bodens als

- Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen

- Teil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen
- Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften.

Darüber hinaus hat der Boden Nutzungsfunktionen als

- Rohstofflagerstätte
- Standort für land- und forstwirtschaftliche sowie fischereiwirtschaftliche Nutzung
- Fläche für Siedlung und Erholung
- Standort für wirtschaftliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung und
- Archiv der Natur- und Kulturgeschichte.

Dies entspricht inhaltlich der Funktionsbeschreibung in § 2 Abs. 2 BBodSchG.

Durch den Neubau der B 61n werden zu Lasten der natürlichen Bodenfunktionen die Nutzungsfunktionen – hier die verkehrlichen Nutzungsfunktionen – ausgedehnt.

Es ist daher zu prüfen, ob als Folge des Vorhabens wegen einer Veränderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Bodens eine nachhaltige Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen zu besorgen ist, die unter Berücksichtigung der Nutzungsfunktionen und planerischen Festsetzungen mit den gesetzlichen Umweltanforderungen nicht vereinbar ist.

Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden ergeben sich vor allem durch Flächenentzug (Versiegelung und Überbauung), aber auch durch Veränderungen der Bodenstruktur, die z. B. durch Verdichtungen entstehen, und den möglichen Eintrag von Schadstoffen. Sie entstehen insbesondere durch die Einrichtung der Bauflächen und den Verkehr mit Baufahrzeugen und Baumaschinen, durch die Entfernung der Vegetationsschicht und sonstige Veränderungen durch Bodenabtrag und Bodenbewegungen sowie den Haupteingriff selbst, die Versiegelungen und Überbauungen, von dem vorliegend ein rd. 15,3 ha großes Areal mit seinem Boden betroffen ist (vgl. vorstehend Nr. 5.3.2 dieses Beschlusses).

Hinsichtlich der im Planungsraum vorhandenen und den jeweiligen Wirkungen betroffenen Böden sowie ihrer Eigenschaften auch mit Blick auf die Schutzfunktion für das Grundwasser wird auf Kapitel B 5.2 dieses Beschlusses sowie die Kapitel 2.2 und 3.3 des LBP zu Deckblatt 1 verwiesen.

Entsiegelungen als Ausgleich für Neuversiegelungen können nur in geringem Umfang erfolgen, so dass insoweit keine vollständige Kompensation möglich ist; weitere Maßnahmen (Erhöhung der Naturnähe an anderer Stelle) sind daher notwendig. Sie werden im Kapitel 4 des LBP ermittelt und benannt und in den zugehörigen Maßnahmenblättern beschrieben.

Es kann aber auch bereits während der Bauphase zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden kommen. Neben der eigentlichen Trassenfläche werden Baustellenflächen eingerichtet, auf denen schwere Maschinen und Baufahrzeuge verkehren oder Baustoffe zwischengelagert werden. Hierdurch können sich Bodenstruktur und Bodengefüge und damit auch die Bodeneigenschaften ändern. Darüber hinaus birgt der Einsatz von Baufahrzeugen das Risiko, dass Schadstoffe in die belebte Bodenzone sowie alle anderen darunter liegenden Bodenschichten eingetragen werden.

Bodenstandorte mit als sehr hoch einzustufender Bedeutung weist das Untersuchungsgebiet nicht auf und auch die Plaggeneschböden, die einzigen im Untersuchungsraum mit hoher Bedeutung, liegen außerhalb der Trasse der B 61n sowie auch außerhalb der Wirkzonen und bleiben daher unberührt, so dass vorhabenbezogen ausschließlich Böden geringer bis mittlerer Wertigkeit betroffen sind. Die unvermeidbar in Anspruch zu nehmenden Flächen mit Böden dieser Wertigkeiten sind anschließend wieder zu rekultivieren und in den ursprünglichen Zustand zu versetzen, Verdichtungen durch Auflockerungen zu beseitigen. Auf die vorstehenden Ausführungen der Nr. 5.3.2 wird dazu jeweils verwiesen. Die dort bezogen auf Veränderungen des Wasserhaushalts und daraus resultierende Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt und vorgesehene Schutzvorkehrungen getroffenen Aussagen gelten insoweit entsprechend auch für das Schutzgut Boden.

5.3.4 Schutzgut Wasser

Gewässer sind gem. § 1 WHG als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen. Sie sind nachhaltig zu bewirtschaften, insbesondere mit dem Ziel,

- nachteilige Veränderungen von Gewässereigenschaften zu vermeiden,
- Beeinträchtigungen auch im Hinblick auf den Wasserhaushalt der direkt von den Gewässern abhängigen Landökosysteme und Feuchtgebiete zu vermeiden und unvermeidbare, nicht nur geringfügige Beeinträchtigungen so weit wie möglich auszugleichen,
- sie zum Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch im Interesse Einzelner zu nutzen,
- bestehende oder künftige Nutzungsmöglichkeiten insbesondere für die öffentliche Wasserversorgung zu erhalten oder zu schaffen,
- möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen und
- an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten sowie insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen.

Dabei ist ein insgesamt hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt zu gewährleisten, mögliche Verlagerungen nachteiliger Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes sowie die Erfordernisse des Klimaschutzes sind zu berücksichtigen (§ 6 Abs. 1 WHG). Unter das Schutzgut Wasser fallen dabei sowohl oberirdische Gewässer als auch das Grundwasser, dem wegen seiner weiteren Funktion als Trinkwasserspeicher eine besondere Wertigkeit zukommt.
Oberflächengewässer sind so zu bewirtschaften, dass nachteilige Veränderungen ihres ökologischen und chemischen Zustandes vermieden werden bzw. dass ein guter ökologischer und chemischer Zustand erreicht wird (§ 27 WHG, Art. 4 WRRL), das Grundwasser so, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeit umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (§ 47 Abs. 1 WHG).

Das Straßenbauvorhaben verursacht mit der Versiegelung belebten, infiltrationsfähigen Bodens und die damit zusammenhängende Verschärfung des Oberflächenabflusses – dies betrifft rd. 15,3 ha – eine Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate und greift insoweit in den Wasserhaushalt des Untersuchungsgebietes ein. Weitere Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser können sich durch die Entsorgung des anfallenden Oberflächenwassers ergeben, das gerade bei verkehrsreichen Straßen wie der B 61n durch die Aufnahme schädlicher Ablagerungen von Schadstoffen auf der Straßenoberfläche (Reifenabrieb, Bremsenabrieb, Öle und Schmierstoffe, Staub etc., in den Wintermonaten ggf. Streusalze) zu Verunreinigungen in den Gewässern, das hier oft hoch anstehende und nicht grundsätzlich, sondern auch konkret für die Trinkwasserversorgung bedeutsame Grundwasser eingeschlossen, führen sowie bei Einleitungen in oberirdische Gewässer ein verändertes und verschärftes Abflussgeschehen mit einer Erhöhung der Hochwasserspitzen verursachen kann. Mit den Gewässerquerungen (insb. Sunderbach, Greipenbach, Trüggelbach) und den in diesem Zusammenhang erforderlichen Brückenbauwerken bzw. Durchlässen und zumindest auf kurzen Abschnitten auch Gewässerverlegungen wird zudem in die Fließgewässer des Planungsraums, die zudem mit oberflächennahem Grundwasser direkt in Kontakt stehen können, unmittelbar eingegriffen.

Unter Berücksichtigung des zum Schutz der Gewässer vorgesehenen Maßnahmenpaketes und seiner Ergänzung durch diesen Beschluss sind gleichwohl keine den Erheblichkeitsgrad erreichenden Beeinträchtigungen der Gewässer zu erwarten.

<u>Oberflächenentwässerungen, Schadstoffeinträge</u>

Der überwiegende Teil des auf den Straßenoberflächen der B 61n anfallenden Niederschlagswassers wird über die Straßenabläufe, Mulden und Kanäle gefasst, gesammelt und abgeleitet und mit dem Trüggelbach sowie einem namenlosen Nebengewässer des Reiherbachs in ortsnahe Oberflächengewässer (Einleitungsstellen 2 und 3) eingeleitet. Ein kleiner Teil des Niederschlagswassers des mittleren Trassenabschnitts (Anschlussstelle Bielefeld-Ummeln) wird über eine großflächige Versickerung dem Grundwasser zugeführt.

Das für 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen erreicht mit 19.500 bis 23.500 Kfz/24 h durchgehend ein Niveau, dass in erheblichem Umfang Schadstoffabla-

gerungen auf der Fahrbahn verursachen kann. Durch Abspülungen bei Regenereignissen können sie in die Gewässer gelangen und sich nachhaltig negativ auf die Gewässersysteme auswirken.
Gewässerbelastungen und Beeinträchtigungen der Gewässerbiozönose durch Schmutzfrachten organischer Art (Kohlenwasserstoffe) oder auch anorganischer Art (insbesondere Schwermetalle wie z. B. Blei, Cadmium, Zink und Chrom) sind deshalb ohne Schutzvorkehrungen nicht nur nicht auszuschließen, sondern wahrscheinlich. Dementsprechend sieht die Planung bezüglich der beiden Einleitungen in Oberflächengewässer die Errichtung von Regenwasserbehandlungsanlagen vor. Den Einleitungen sollen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik bemessene Regenklärbecken mit Tauchwand vorgeschaltet werden. Das den Oberflächengewässern zufließende Niederschlagswasser erfährt somit vor der Einleitung eine dem Gewässerschutz genügende Regenwasserbehandlung; entsprechende Schadstoffe werden in den Becken durch Sedimentation oder – soweit sie, wie Benzin und Öle, aufschwimmen – mit Hilfe der Tauchwände (Leichtflüssigkeitsabscheider) zurückgehalten. Dies gilt auch für den ersten am Baubeginn in Höhe der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum beginnenden Entwässerungsabschnitt, der an das im Anschlussohr bereits errichtete Regenklär- und Rückhaltebecken der A 33 angeschlossen wird. Soweit die Zuleitungen zu diesen Anlagen offen erfolgen und durch das Wasserschutzgebiet oder durch den Einzugsbereich des Wasserverbandes Kralheide verlaufen, werden die entsprechenden Mulden nach unten hin abgedichtet, um Verunreinigungen des Grundwassers durch Versickerungen des unbehandelten Niederschlagswassers vorzubeugen.
Bei der Versickerung (Einleitung in das Grundwasser) im mittleren, nicht unmittelbar die B 61n, sondern die angrenzenden Bereiche – Zu- und Abfahrten, Teilabschnitte der Kasseler und Ummelner Straße, Kreisverkehrsplatz – umfassenden Entwässerungsabschnitt erfolgt die Behandlung des Niederschlagswassers den Regeln der Technik entsprechend über die sog. belebte Bodenzone, in der sowohl Leichtflüssigkeiten als auch Schwebstoffe abgebaut bzw. zurückgehalten werden.

Um aber nicht nur qualitative, sondern auch quantitative Beeinträchtigungen der als Vorfluter genutzten Fließgewässer zu vermeiden, werden die Regenklärbecken mit Regenrückhaltebecken kombiniert. Sie drosseln die Einleitungsmengen auf Größenordnungen, die in etwa dem sog. natürlichen Landabfluss entsprechen. Rechnerisch werden den Vorflutern damit über die Einleitungen nur die

Regenmengen zugeführt, die ihnen bei einem entsprechenden Regenereignis auch ohne die Flächenversiegelungen auf natürlichem Wege zufließen würden. Auch die über das Deckblatt 1 das Verfahren gebrachte Versickerung im Entwässerungsabschnitt „Anschlussstelle Ummeln“ dient insoweit der Rückhaltung, als sie für den Regelfall eine Einleitung in ein Oberflächengewässer – hier in den Trüggelbach – entbehrlich macht. Lediglich ein etwaige Restmengen abführender Notüberlauf wird an den Trüggelbach angeschlossen.

Vorhabenbedingte Gewässerverunreinigungen und Abflussverschärfungen in den oberirdischen Gewässern mit einer erhöhten Gefahr von Ausuferungen und Überschwemmungen durch Niederschlagswassereinleitungen können daher ausgeschlossen werden.

Schadstoffeinträge sind zwar nicht nur im Zusammenhang mit den Niederschlagswassereinleitungen zu besorgen, sondern auch in Folge von Unfällen und auch schon während der Bauphase z. B. als Folge des Einsatzes von Baumaschinen und Baufahrzeugen. Dieses Risiko wird jedoch durch die Regelungen der Nebenbestimmungen der Nr. 5.3.1, 5.3.2.6 und 5.3.3 im Kapitel A gemindert und begrenzt.

Unmittelbare Eingriffe in die Oberflächengewässer

Die Querung der diversen Fließgewässer (Sunderbach, Greipenbach, Trüggelbach) erfordert unmittelbare Eingriffe in die Gewässer, die Querungsbauwerke erhalten und teilweise im unmittelbaren Anschluss an die Durchlässe ausgebaut und teilverlegt werden müssen.
Diese Eingriffe in die Oberflächengewässer sind zur Realisierung der B 61n in der planfestgestellten Trasse nicht vermeidbar. Abflusshindernisse ergeben sich gleichwohl nicht. Die Brückenbauwerke bzw. Durchlässe werden ausreichend dimensioniert, hydraulische Nachweise für die Gewässer und ihre künftigen Verläufe sind in den wassertechnischen Unterlagen enthalten.

Keine Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser ergeben sich auch im Hinblick auf den ökologischen Zustand der Fließgewässer. Auf die Wasserqualität bzw. Gewässergüte haben die Eingriffe in die Fließgewässer letztlich keine Auswirkungen und die Struktur der im derzeitigen Zustand nur noch in wenigen Bereichen naturnahen Gewässer wird in den Ausbauabschnitten mit ihrer naturna-

hen Gestaltung unter Beachtung der sog. „Blauen Richtlinie“ (vgl. Kapitel A Nebenbestimmung 5.3.2.1) letztlich verbessert, keinesfalls jedoch verschlechtert. Damit wird das ökologische Entwicklungspotential der Gewässer zumindest beibehalten und nicht verschlechtert, so dass das Vorhaben dem Bewirtschaftungsziel, einen guten ökologischen und chemischen Gewässerzustand zu erhalten bzw. zu erreichen, nicht entgegensteht.

Grundwasser

Dem Schutz des Grundwassers kommt nicht zuletzt aufgrund seiner Bedeutung als Trinkwasserreservoir grundsätzlich eine hohe Bedeutung zu. Für das Untersuchungsgebiet, das zum einen mit großen Teilen konkret dem Einzugsbereich einer öffentlichen Trinkwassergewinnungsanlage zuzuordnen und in diesen Bereichen als Wasserschutzgebiet ausgewiesen ist, gilt dies in besonderem Maße, zumal es darüber hinaus in weiteren Teilen auch das Einzugsgebiet des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide sowie eine Reihe privater Trinkwasserbrunnen beinhaltet. Vorhabenbedingte Auswirkungen auf das Grundwasser und die Trinkwassergewinnung sind von daher möglich und vom Grundsatz her nicht auszuschließen. Verunreinigungen durch die Oberflächenentwässerung werden jedoch, wie in diesem Zusammenhang schon vorstehend ausgeführt, durch die zumindest im Wasserschutzgebiet sowie im Einzugsgebiet des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide keine Versickerungen zulassende Ausführung der Abwasseranlagen wie der Abwasserleitungen, Mulden und Kanäle vermieden und das zu versickernde Niederschlagswasser wird über die vor dem Kontakt mit dem Grundwasser zu passierende belebte Bodenzone vermieden.

Grundwasseranschnitte, die die Ergiebigkeit der Grundwasserbrunnen, die privaten Trinkwasserbrunnen eingeschlossen, führen könnten, ergeben sich mit dem Bau der B 61n mangels entsprechend tiefer Einschnittslagen nicht. Die Gradiente verläuft nur zwischen der Überführung der Bokelstraße und der alten B 61 kurzzeitig in leichter Einschnittslage etwas (0,5 bis maximal 1,0 m) unterhalb, ansonsten oberhalb der Erdoberfläche und weitgehend sogar in Dammlage, so dass insoweit bezogen auf den Großraum die Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate als Folge der nicht vermeidbaren und in diesem Umfang auch nicht durch Entsiegelungen ausgleichbaren Neuversiegelung verbleibt.

Denkbar sind qualitative Beeinträchtigungen des als Trinkwasser geförderten Grundwassers durch die vom Straßenverkehr emittierten Schadstoffe, sofern sich entsprechende Brunnen im unmittelbaren Nahbereich der Trasse befinden. Diesbezüglich ist dem Vorhabenträger ein entsprechendes Monitoring auferlegt worden; er hat Brunnen, die in einem Abstand von nicht mehr als 100 m zum Fahrbahnrand liegen, in regelmäßigen Abständen zu untersuchen und muss im vorhabenbedingten Schadensfall für Abhilfe sorgen (vgl. Kapitel A Nr. 5.3.4.3.1 des Beschlusses).
Soweit in diesem Zusammenhang vorsorglich auch die Grundwasserstände regelmäßig überprüft werden (ebenfalls Nebenbestimmung 5.3.4.3.2 im Kapitel A des Beschlusses), erfolgt dies vorrangig nicht wegen der Befürchtung abnehmender Grundwasserstände, sondern im Hinblick auf die in vielen Einwendungen vorgetragene Besorgnis, dass sich Beeinträchtigungen durch Vernässungen und damit steigende Grundwasserstände ergeben könnten.

Baulich und betrieblich bedingte Verschlechterungen der Grundwasserqualität durch Verunreinigungen über Schadstoffeinträge werden zunächst durch entsprechende Vorsorge- und Schutzmaßnahmen soweit wie möglich vermieden. Auf das Schutzregime des LBP, die Nebenbestimmungen der wasserrechtlichen Erlaubnis und die der Nrn. 5.3.1, 5.3.3 und 5.3.4 im Kapitel A des Beschlusses wird dazu Bezug genommen. Darüber hinaus wird über das Monitoring der Hausbrunnen neben der Kontrolle der Grundwasserstände bzw. des Wasserdargebotes der Brunnen auch eine qualitative, d. h. sich auf die chemische Zusammensetzung des Grundwassers und etwaige Schadstoffbelastungen erstreckende Grundwasserüberwachung vorgenommen, so dass bei etwaigen entgegen den Erwartungen eintretenden Beeinträchtigungen auch nachträglich noch weitergehende Schutzvorkehrungen getroffen werden können.

Beeinträchtigungen des Grundwassers, die den Bereich der Erheblichkeitsschwelle erreichen, sind von daher vorhabenbezogen nicht zu erwarten.

5.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Zum Thema Luft und Luftschadstoffe wird zunächst auf die Darstellungen in den Kapiteln B 5.3.1 und B 7.5.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, in denen namentlich Ausführungen zur Entstehung und zur Ausbreitung von Luft-

schadstoffen und den durch den Neubau der B 61n zu erwartenden qualitativen und quantitativen Veränderungen enthalten sind.

Durch den Schadstoffeintrag in die Atmosphäre können Veränderungen des Makroklimas nicht ausgeschlossen werden. Indes lassen sich solche Veränderungen nicht beziffern und insbesondere nicht im Sinne einer juristischen Kausalitätslehre genau dem hier in Rede stehenden Straßenabschnitt zuordnen. Der Bereich dessen, was ein konkretes Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag, wird daher diesbezüglich überschritten.

Konkret ist unter dem Gesichtspunkt des lokalen oder globalen Klimaschutzes für unzulässige Beeinträchtigungen dieses Schutzgutes auch vorliegend nichts ersichtlich. Nach den nachvollziehbaren Feststellungen des Vorhabenträgers sind erhebliche nachteilige Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf das Lokalklima auszuschließen. Sich ergebende Beeinträchtigungen beschränken sie sich auf die in Anspruch genommenen Flächen und unmittelbar angrenzende Bereiche. Die zusätzliche Flächenüberbauung fällt vor dem Hintergrund der vorhandenen Bebauung und des übrigen Umfeldes (Offenland nördlich und südlich von Ummeln sowie auch östlich der Bahn) jedenfalls in klimatologischer Hinsicht nicht erheblich ins Gewicht und führt auch zu keinen klimatischen Veränderungen in der weiteren Umgebung.
Der Klimaschutz stellt im Übrigen einen die Umwelt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang dar, der nicht im Rahmen eines Einzelvorhabens bewältigt werden kann. Die Umsetzung klimapolitischer Erwägungen ist deshalb auch nicht Gegenstand des Prüf- bzw. Abwägungsprogramms in einem vorhabenbezogenen Zulassungsverfahren.
Der allgemeine Klimaschutz ist von daher auch nicht Prüfungsgegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinn des § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UVPG ("Klima"). Mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über die diesbezüglichen Wirkungszusammenhänge kann eine nachteilige Veränderung des globalen Klimas nicht dem Immissionsbeitrag einer einzelnen Anlage zugerechnet werden. Für einen Verstoß dieser Auslegung des § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UVPG gegen europäisches Recht, namentlich gegen Art. 3 der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl EG Nr. L 175/40), ist nichts ersichtlich. Auch ist mit Blick auf die Staatszielbestimmungen des Art. 20a GG hinsichtlich der Nichtberücksichtigung globaler Klimabelange in

der UVS und damit auch in diesem Planfeststellungsbeschluss kein Defizit erkennbar. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg (vgl. Urteil vom 01.09.2011, 1 S 1070/11) zur Gewichtung von Belangen des Klimaschutzes im Rahmen einer denkmalschutzrechtlichen Ermessensentscheidung zur Errichtung einer Photovoltaikanlage auf einem Baudenkmal. Zur Zurechnung von Immissionsbeiträgen einer einzelnen Anlage zu einer Veränderung des globalen Klimas verhält sich diese Entscheidung nicht und auch das ein völkerrechtliches Abkommen darstellende Kyoto-Protokoll (Zusatzprotokoll zur Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen vom 11.12.1997) vermag kein subjektiv-öffentliches Recht auf die Reduktion von Treibhausgasen zu vermitteln (so VGH München im Urteil vom 19.02.2014, 8 A 11.40040, 8 A 13.40004, 8 A 11.40064, 8 A 11.40061, 8 A 11.40059, mit weiteren Rechtsprechungsnachweisen sowie nachgehend auch BVerwG, Beschluss vom 22.06.2015, 4 B 59/14).

Soweit es im noch viele landwirtschaftliche Nutzflächen beinhaltenden Offenland im Umfeld von Ummeln bei windschwachen Strahlungswetterlagen zu großflächiger Kaltluftbildung kommt, fließt diese im Übrigen vorrangig der Topographie folgend in Richtung Süden/Südwesten und damit aus dem Raum nordöstlich von Ummeln in die Siedlungsgebiete von Ummeln hinein ab. Die entsprechenden Abflussbahnen bleiben weitgehend unangetastet. Lediglich im äußeren Nordosten des Planungsgebietes und am Rande dieser Bahnen können sich mit der dortigen Dammlage der B 61n leichte Beeinträchtigungen ergeben. Im Übrigen werden die Abflussbahnen jedoch nicht behindert; die weitergehende Dammlage der B 61n läuft in Höhe der Anschlussstelle Bielefeld-Ummeln aus und stellt von daher südlich von Ummeln kein Hindernis mehr dar. Parallel zur Bahntrasse ergeben sich keine nennenswerten Veränderungen, weil diese Richtung zum einen nicht der Abflussrichtung entspricht und hier auch die Bahntrasse bereits in einer entsprechenden Dammlage verläuft.

Die klimatischen Funktionen der Waldbereiche des Planungsraums, die grundsätzlich der Produktion von Frischluft dienen, wegen der in ihrem Bereich im Tagesverlauf geringen Temperaturschwankungen einen ausgleichenden thermischen Einfluss haben und durch ihre Fähigkeit, Schadstoffe auszufiltern und zu binden, zur Lufthygiene beitragen, bleiben weitestgehend unbeeinflusst. Die wesentlichen Eingriffe beschränken sich auf zwei kleine Waldflächen an der Bahnli-

nie nordöstlich von Ummeln sowie an die Querung des „Waldausläufers“ am Sunderweg. Sie werden durch Aufforstungen kompensiert.

5.3.6 Schutzgut Landschaft

Der Schutzbegriff Landschaft soll an dieser Stelle im Sinne von Landschaftsbild verstanden werden, da die anderen Funktionen der Landschaft z.B. als Lebensraum für Tiere und Pflanzen oder als Erholungsraum für den Menschen unter diesen Schutzgütern erfasst sind.

Das Landschaftsbild ist das sinnlich wahrnehmbare Gefüge des natürlichen und bebauten Raumes. Das Ausmaß seiner Beeinträchtigungen resultiert aus der Qualität des Landschaftsbildes und der Intensität der Auswirkungen auf den jeweiligen Landschaftsraum.

Die wesentliche Beschreibung des Landschaftsbildes nicht nur des Trassenumfeldes, sondern des gesamten Untersuchungsgebietes der UVS, die sich aus der Ausstattung und Gliederung des Raums ergibt, wurde inklusive der Aufgliederung des Raums in die unterschiedlichen Landschaftsbildeinheiten bereits vorstehend unter Nr. 5.2 beschrieben, so dass insoweit auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen wird.

Von diesen Landschaftsbildeinheiten durchläuft die gewählte Trasse der B 61n zunächst auf einem kurzen Teilstück durch den als besonders hochwertig eingestuften „kleinflächig strukturierten, durch diverse Sennebäche geprägten Kulturlandschaftsbereich“ (Landschaftsbildeinheit 7) sowie auf einem weiteren kurzen und bis zur Höhe des Feldbaches reichenden Teilstück durch den als nur noch als von mittlerer Qualität eingestuften und „wenig durch die Sennebäche geprägten Kulturlandschaftsbereich“ (Landschaftsbildeinheit 8). Parallel zur Bahnlinie folgen dann bis zum Siedlungsrand zunächst die wiederum „hochwertigen bewaldeten Bereiche beidseits der Bahnlinie“ (Landschaftsbildeinheit 9) und anschließend mit Ausnahme eines weiteren der Landschaftsbildeinheit 8 zuzurechnenden Teilstücks fast durchgehend durch die Landschaftsbildeinheit 5 (großflächig strukturierter, mit zerstreuter Bebauung durchsetzter Kulturlandschaftsbereich). Auch diesem Bereich wird eine mittlere Bedeutung beigemessen.

Im Hinblick auf Beeinträchtigungen lassen sich unabhängig von diesen Landschaftsbildeinheiten die drei Bereiche vom Baubeginn bis zur Bahntrasse, der Paralellabschnitt zur Bahntrasse sowie der Abschnitt zwischen der Bahn und der Rückführung auf die alte B 61 unterscheiden.

Im ersten Abschnitt vom Baubeginn bis zur Bahn verläuft die Trasse in Dammlage, so dass sie einerseits grundsätzlich gut visuell wahrnehmbar ist. Andererseits ergibt sich gerade auch durch die einzugrünende und mit Gehölzen zu bepflanzende Dammlage eine gute Einbindung in den auch ansonsten gut strukturierten und zudem angesichts der A 33, der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum, der Bahn und der 110-kV-Hochspannungsfreileitung nicht unvorbelasteten Raum. Insgesamt kann hier deshalb unter Berücksichtigung der landschaftsrechtlichen Maßnahmen von einem auch in ursprünglicher Wertigkeit wiederhergestellten Landschaftsbild ausgegangen werden. Allerdings ist – obwohl die Wegeverbindungen aufrechterhalten werden – nicht zuletzt wegen des Immissionseintrags gleichzeitig von einer deutlichen Minderung dieses Gebietes als Naherholungsraum auszugehen.
Im mittleren Parallelabschnitt schmiegt sich die B 61n-Trasse samt Dammlage eng an die ebenfalls in Dammlage verlaufende Bahntrasse an, so dass schon von daher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes nur in geminderter Form erfolgen. Aus süd-/südöstlicher Richtung wird die B 61n-Trasse letztlich trotz der bis zu 3,5 m hohen Lärmschutzwand bzw. des entsprechenden Lärmschutzwalls auf ihrer Nordwestseite angesichts der vorgelagerten Bahntrasse nur sehr bedingt wahrnehmbar sein und aus Norden/Nordwesten ersetzt der Blick auf den Straßendamm samt Lärmschutzwand mit vorgelagerter Begrünung weitgehend den auf den Bahndamm und der überbaute Kleingewässerbereich südlich der L 791 wird im unmittelbaren Anschluss an den nicht beanspruchten Bereich dieses Komplexes neu angelegt. Unter Berücksichtigung der Eingrünung von Straßendamm und Lärmschutzanlagen wird sich keine erhebliche Verschlechterung des Landschaftsbildes ergeben. Für die Naherholung ist dieser Raum schon heute wegen der Nähe zur Bahn eher unbedeutend.
Der dritte Abschnitt zwischen der Bahn und dem Ausbauende an der vorhandenen B 61 wird von der Streubebauung geprägt. Eine die visuelle Wahrnehmbarkeit der Straße bzw. deren Reichweite erhöhende Dammlage ist hier nicht mehr gegeben. Allerdings erreichen hier die Lärmschutzanlagen (Wall bzw. Wand an dem zum Ramsloh hin gelegenen Abschnitt auf der Südseite der B 61) eine Höhe von 4 m und auch das Brückenbauwerk zur Überführung der Bokelstraße und die

zugehörigen Rampen werden insoweit weiträumiger wahrnehmbar sein. Die B 61n selbst verläuft etwa ab Höhe der Bokelstraße in einem leichten und bis maximal rd. 1,0 m tiefen Einschnitt, der ihre visuelle Wahrnehmbarkeit und damit die Störwirkung zumindest dort etwas abmindert, wo keine Lärmschutzanlage vorgelagert ist. Die Vorbelastung des Landschaftsbildes durch die 220-kV-Hochspannungsfreileitung ist hier nach deren Rückbau entfallen.
Auch in diesem Abschnitt werden die B 61n-Trasse und die zum Brückenbauwerk (Überführung der Bokelstraße) führenden Rampen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen eingegrünt werden, so dass neue und die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes weitgehend kompensierende Strukturelemente entstehen.

Zur entsprechenden Einbindung in die Landschaft sieht der LBP entlang der der Bahntrasse vorgelagerten Nordseite der B 61n sowie dort, wo die Straßentrasse nicht parallel zur Bahntrasse verläuft, auch entlang ihrer Südseite unabhängig von der ansonsten flächendeckend erfolgenden Landschaftsraseneinsaat eine Bepflanzung aus Einzelbäumen bzw. strauchbetonten Gehölzen vor. Auf der Südseite zwischen Bokelstraße und B 61 wird ein bis zu 20 m breiter Feldgehölzstreifen (Ausgleichsmaßnahme A 4) angelegt, der sich zur Bokelstraße hin noch weiter aufweitet, im Bereich der Einschleifung der B 61n auf die B 61-Bestandstrasse wird deren Alleecharakter aufgenommen. Damit wird auch hier keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch technische Überprägung zurückbleiben. Nicht vermeidbar sind die Lärmimmissionen, denen auch – ohne vorgelagerte Lärmschutzanlage – der an der Nordseite der B 61n entlangführende Wirtschaftsweg ausgesetzt sein wird, der letztlich auch für Naherholungszwecke von Bedeutung ist.

Neben den der Einbindung in das Landschaftsbild dienenden Begrünungen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen tragen auch die sonstigen Kompensationsmaßnahmen im Nahbereich der Straßentrasse dazu bei, die Eingriffe in das Landschaftsbild zu kompensieren und nicht nur die landwirtschaftlich geprägte Landschaft mit naturnahen Elementen anzureichern. Darüber hinaus sieht der LBP Schutzmaßnahmen vor, um den Eingriff in bestehende landschaftsbildprägende Elemente so weit wie möglich zu vermeiden oder zu minimieren. So sind u. a. Gehölze und Einzelbäume mit Schutzzäunen zu sichern und ist das Baufeld in empfindlichen Bereichen ohnehin auf das erforderliche Maß zu begrenzen (vgl. Kapitel 4.2.3.2 des LBP).

Für das Schutzgut Landschaft ebenfalls bedeutsame und über den Nahbereich hinausgehende weiträumige Sichtbeziehungen werden mit dem Bau der B 61 nur stellenweise und nicht in erheblichem Maße unterbrochen. Auch insoweit gehen mit dem Bahndamm bereits entsprechende Vorbelastungen einher, die sich letztlich im gesamten Streckenabschnitt der B 61n auswirken. Zusätzliche, d. h. neue Beeinträchtigungen leichten Umfangs ergeben sich insoweit aus den vorstehend benannten Gründen nur im Umfeld der Bokelstraße im südlichen Trassenabschnitt abseits der Bahntrasse.

Im Ergebnis können anlagen- und betriebsbedingte Wirkungen des Straßenneubaus auf das Schutzgut Landschaft trotz des Ziels des LBP, das Straßenbauwerk mit umfangreichen landschaftspflegerischen Maßnahmen gestalterisch in die Landschaft einzubinden und den technischen Eindruck durch Bepflanzungen zu minimieren, weitgehend vermieden oder abgemildert, nicht jedoch vollständig vermieden werden.

5.3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

In der UVS werden die Nutzungen und Funktionen des Untersuchungsraums, die Entstehung und Entwicklung der Hoflagen und Streubebauungen und des Siedlungsgefüges von Ummeln detailliert beschrieben. Diesen Beschreibungen, auf die Bezug genommen wird, ist auch eine Bewertung der unter das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter fallenden hochwertigen und daher schutzwürdigen Objekte und Nutzungen des Untersuchungsraums zu entnehmen.

Unter Schutz gestellte Bodendenkmale weist das Untersuchungsgebiet danach nicht und auch sonstige geschützte Denkmale, denkmalwürdige Objekte, aufgrund ihres Alters und/oder architektonischer Besonderheiten schutzwürdige Bebauung, allgemein schutzwürdige Nutzungen oder stadtgestalterisch zu würdigende Strukturen weist das Untersuchungsgebiet – dies gilt insbesondere auch für das Siedlungsgebiet Ummeln, das insoweit nicht historisch gewachsen, sondern weitestgehend erst nach 1945 entstanden ist – nur in geringem Umfang auf. Zum Zeitpunkt der Erstellung der UVS waren im gesamten Untersuchungsgebiet lediglich drei Baudenkmale ausgewiesen.
Als unabhängig davon von hoher Bedeutung sind vor allem einige noch vorhandene kulturraumtypische und denkmalwerte Hofanlagen an kulturhistorisch gewachsenen Standorten zu betrachten.

Die vorhandenen Baudenkmale bzw. denkmalwerten Gebäude befinden sich jedoch nicht im unmittelbaren Umfeld der Trasse, bleiben insoweit unberührt und werden in ihrem kulturhistorischen Wert nicht beeinträchtigt. Dementsprechend haben die Denkmalbehörden im Verfahren auch keine Stellungnahme abgegeben und keine Bedenken aus denkmalpflegerischer Sicht vorgetragen.

Dem Schutz etwaiger nicht bekannter Bodendenkmale bzw. archäologisch bedeutsamer Funde bei Erdarbeiten trägt die Nebenbestimmung 5.9 Rechnung.

Bezüglich der Betroffenheit von Wohnbebauung durch Immissionen wird auf die Ausführungen zum Schutzgut Mensch Bezug genommen. Eingriffe in sonstige Sachgüter ergeben sich dadurch, dass für die Trasse insgesamt sieben Gebäude bzw. Gebäudekomplexe (Gebäudeeinheiten inklusive Nebengebäude) abgerissen werden müssen. Für die Trasse selbst und alle Nebenanlagen, Änderungen am Wegenetz und sonstige Anlagen sowie für landschaftspflegerische Maßnahmen werden zudem rd. 38 ha benötigt, die überwiegend von privaten Grundeigentümern bereitgestellt werden müssen. Durch den Zugriff auf landwirtschaftlich genutzte Flächen werden auch die landwirtschaftlichen Betriebe, deren Inhaber in Einwendungen ihre Belange vertreten haben, in der Ausübung ihrer Tätigkeit beeinträchtigt. In zwei Fällen bestätigen gutachtliche Prüfungen auch, dass landwirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz gefährdet werden.

5.3.8 Wechselwirkungen

Die Aufnahme des Begriffs der Wechselwirkungen in den Bereich der Schutzgüter des UVPG bringt zum Ausdruck, dass die Umwelt als ein System zu bezeichnen ist. Die oben beschriebenen Schutzgüter stehen nicht ohne jeden Zusammenhang nebeneinander, sondern in vielfältigen Beziehungen zueinander, weshalb auch die Vernetzung der verschiedenen Umweltkomponenten dargestellt und die Auswirkungen des Vorhabens hierauf beschrieben und bewertet werden sollen.

Die vielfältigen Beziehungen zwischen den Komponenten kommen in den Beschreibungen der vorstehenden Kapitel bereits zum Ausdruck, sollen daher an dieser Stelle nur noch einmal zusammengefasst werden.

So setzt sich der Planungsraum aus einer Vielzahl von das Landschaftsbild prägenden und belebenden Elementen zusammen, die ihrerseits auch Funktionen als Lebensraum für Fauna und Flora sowie als Erholungsraum für den Menschen haben. Jede Beeinträchtigung des Landschaftsbildes beinhaltet gleichzeitig eine Verringerung der Erholungseignung des Raumes für den Menschen. Jede Vernichtung von Landschaftsbild prägenden und gliedernden Elementen mindert auch die Biotopausstattung der Landschaft mit unmittelbaren Folgen für Fauna und Flora. Gleiches gilt für die Zerschneidung der Landschaft durch ein technisches Bauwerk, das gleichzeitig für eine Zersplitterung und Isolation von Biotopstrukturen sorgt. Werden klimatisch bedeutsame Bereiche beeinträchtigt, kann sich dies wiederum auf Mensch, Fauna und Flora auswirken.

Auch Lärm ist kein den Menschen allein in seiner Wohnumgebung oder den Erholungsmöglichkeiten betreffendes Problem. Vielmehr wird es im Umfeld der Trasse zu einer Beunruhigung der dort lebenden Tierarten kommen. Nur Arten mit einer entsprechenden Toleranzgrenze können in Trassennähe verbleiben; eine Veränderung der Artenstruktur ist jedoch denkbar.

Luftverunreinigungen wirken ebenfalls nicht nur auf den Menschen, sondern auch unmittelbar auf Fauna und Flora. Schadstoffe können zudem mittelbar über den Eintrag in Boden, Oberflächengewässer und Grundwasser auf Mensch, Tiere und Pflanzen zurückfallen. Gerade der Boden ist sensibel als Lebensgrundlage für Menschen, Tiere und Pflanzen, in seinen Funktionen im Wasser- und Nährstoffkreislauf und in seinen Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, mit denen er auch zur Erhaltung der weiteren Lebensgrundlage Wasser beiträgt. Durch Versiegelung geht der Boden mit diesen weit reichenden Funktionen vollständig auch zu Lasten von Mensch, Fauna und Flora verloren.

So wie Umweltauswirkungen des Vorhabens verschiedene Schutzgüter unmittelbar oder mittelbar beeinträchtigen können, können auch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen unterschiedlichen Schutzgütern zugutekommen. Beispiele hierfür sind Lärmschutzeinrichtungen, die die negativen Wirkungen des Lärms auf die Fauna und auch auf die Erholungseignung des Wohnumfeldes oder des Landschaftsraumes zugunsten des Menschen mindern können.

Im Weiteren ist zu berücksichtigen, dass Schutzmaßnahmen zugunsten des einen Schutzgutes negative Auswirkungen auf ein anderes Schutzgut haben kön-

nen. Aktive Lärmschutzeinrichtungen beispielsweise dienen dem Schutz der Menschen in ihren unmittelbaren Wohnbereichen, sie verstärken jedoch in offenen Landschaftsräumen je nach Ausgestaltung die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Dabei wiederum lassen sich Lärmschutzwände zwar nicht so gut in die Landschaft eingliedern wie Wälle. Letztere erhöhen jedoch die Flächeninanspruchnahme insgesamt.

Soweit derartige Wechselwirkungen, die sich über Wirkungsverlagerungen, Wirkpfade (d. h. den Transfer einer Belastung von einem Schutzgut zum anderen), Synergismen (d. h. das sich verstärkend oder auch vermindernd auswirkende Zusammenwirken von zwei miteinander in Wechselwirkungen stehenden Stoffen oder Belastungen) oder auch kumulative Wirkungsgefüge zwischen einzelnen Schutzgütern ergeben können bzw. zu erwarten und im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung erfassbar sind, sind sie bereits in die Betrachtung der einzelnen Schutzgüter einbezogen worden.

Für darüber hinausgehende spezifische und den Grad des Geringfügigen übersteigende Wechselwirkungen, die auf die ermittelten und berücksichtigten Wirkungen nochmals verstärkend wirken, haben sich keine Anhaltspunkte ergeben.

5.4 Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren, hier somit der Vorbereitung des straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen nicht umweltbezogenen Zulassungsvoraussetzungen. Eine Abwägung mit Belangen nicht umweltbezogener Art wird an dieser Stelle nicht vorgenommen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG – UVPVwV – vom 18.09.1995 – GMBl. 1995, S. 671).

Die vorstehend unter den Nrn. 5.2 bis 5.3.8 beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter stehen nach den Tatbestandsvoraussetzungen der einschlägigen Fachgesetzte einer Zulassung des Vorhabens nicht im Wege.

So werden, sechs Wohngebäude ausgenommen, die zum Schutz der menschlichen Gesundheit erlassenen Grenzwerte des BImSchG bzw. seiner Ausführungsverordnungen (16. und 39. BImSchV) durchgehend eingehalten. Dort, wo es mangels oder trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen an der Straße noch zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV kommt, d. h. an den sechs Wohngebäuden, wird dem Vorhabenträger aufgegeben, das Bauschalldämmmaß der betroffenen Gebäude zu überprüfen und ggf. die Kosten für notwendige passive Schutzmaßnahmen zu übernehmen. Gleichfalls hat er eine Entschädigung zu leisten, soweit ein Außenwohnbereich bei einer Überschreitung der Tagesgrenzwerte beeinträchtigt wird. Mit diesem Gesamtkonzept wird den berechtigten Ansprüchen der Anwohner der B 61n in rechtskonformer Weise Genüge getan (vgl. auch Kapitel B Nr. 7.5 dieses Beschlusses mit allen Unterkapiteln).

Dass unabhängig davon mit dem Bau der B 61n die Immissionsbelastung des Raumes gesteigert wird, führt zu keiner anderen Bewertung, zumal der Raum deutliche Vorbelastungen aufweist und für die dicht bebauten Siedlungsräume an der bisherigen Ortsdurchfahrt Ummeln im Zuge der B 61n sowie auch für weitere Flächen mit Wohnbebauung an untergeordneten Straßen deutliche Entlastungen zu erwarten sind.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt in seiner Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen sind vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung des BNatSchG und des LG NRW zu bewerten. Danach aber werden die vorhandenen Eingriffe einschließlich derer in die abiotischen Landschaftsfaktoren Boden, Wasser sowie Luft/Klima vollständig durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert. Gleiches gilt für die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes auch in seiner Erholungsfunktion.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde verstößt das Vorhaben auch nicht gegen Verbote des europäischen und nationalen Artenschutzrechts, da die Arten nicht in einem Maß betroffen sind, das Verstöße gegen die einschlägigen

Verbotstatbestände nach sich zieht. Zu den näheren Einzelheiten dazu wird auf Kapitel B Nr. 6.4 verwiesen.

Das Vorhaben trägt mit seinem Schutzkonzept, der Behandlung des zu entsorgenden Niederschlagswassers und dem naturnahen Ausbau der zu verlegenden Gewässerabschnitte darüber hinaus auch den Belangen des Grund- und Oberflächenwasserschutzes Rechnung.

Denkmäler oder ähnliche Kulturgüter sind im Bereich der Baumaßnahme nicht anzutreffen. Soweit sie vorhanden sind, befinden sie sich in einem ausreichenden Abstand zur Trasse und werden mithin weder optisch noch hinsichtlich der Immissionsbelastung in ihrem Wert beeinträchtigt. Zufallsfunde etwaiger, heute noch nicht bekannter Bodendenkmäler können bei Beachtung der Nebenbestimmung 5.9 einer fachgerechten Dokumentation zugeführt werden.

Soweit landwirtschaftlicher Grundbesitz in Anspruch genommen werden muss, berührt dies mit zwei im überwiegenden öffentlichen Interesse hinnehmbaren Ausnahmen auch die Existenz der jeweiligen Betriebe nicht. Jedwede Inanspruchnahme von Grundeigentum, auch soweit es um den Abriss von (Wohn-) Gebäuden geht, kann sachgerecht entschädigt werden.

Es ist somit im Ergebnis festzustellen, dass von dem Vorhaben zwar nachteilige Wirkungen auf die Schutzgüter des UVPG ausgehen. Diese Auswirkungen stellen aber – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen, Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen – bei keinem Schutzgut eine mit den jeweiligen gesetzlichen Schutzanforderungen unvereinbare Beeinträchtigung dar.

6. Materiell-rechtliche Würdigung

6.1 Planrechtfertigung

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern muss, gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts, erforderlich sein und angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG) den verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Grundeigentums (Art. 14 Abs. 3 GG)

genügen. Eine Planung ist in diesem Sinne gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv als erforderlich anzusehen ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073.04; BVerwG, Urteil vom 11.07.2001, 11 C 14.00; BVerwG, Urteil vom 24.11.1989, 4 C 41.88; BVerwG, Urteil vom 06.12.1985, 4 C 59.82; OVG NRW, Urteil vom 20.08.1997, 23 A 275/96).
Dies ist vorliegend der Fall. Zum einen wurde die entsprechende verkehrliche Notwendigkeit zum Bau der B 61n über den Fernstraßenbedarfsplan verbindlich per Gesetz festgestellt. Zum anderen genügt das Vorhaben auch ansonsten den Anforderungen an die Planrechtfertigung und ist damit vernünftigerweise geboten.

6.1.1 Fernstraßenbedarfsplan

Die gesetzliche Feststellung der Planrechtfertigung ergibt sich aus § 1 Abs. 1 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.01.2005 (BGBl. I S. 201) in Verbindung mit der Anlage zu § 1 dieses Gesetzes; die B 61n ist über die mit ihm neu gefasste Anlage zu § 1 FStrAbG mit dem 5. Gesetz zur Änderung des FStrAbG'es vom 04.10.2004 (5. FStrAbÄndG), BGBl. I S. 2574) als Autobahnzubringer in den im FStrAbG festgeschriebenen vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Dieser umfasst alle Maßnahmen, deren Realisierung dem Willen des Gesetzgebers entspricht und die somit als im öffentlichen Interesse und damit als erforderlich im Sinne der Planrechtfertigung anzusehen sind.
Der Gesetzgeber hat in § 1 Abs. 2 S. 1 FStrAbG gleichzeitig festgestellt, dass der Neubau der B 61n den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG entspricht, ihr also innerhalb eines zusammenhängenden Fernstraßennetzes die Funktion einer dem weiträumigen Verkehr dienenden Bundesstraße zukommt.

Nach § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG ist die entsprechende Bedarfsfeststellung für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich (vgl. OVG Münster, Beschluss vom 25.11.2009, 11 A 474/07, angesichts der Parallelität zur Bedeutung des Fernstraßenbedarfsplans mit Hinweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts). Einer weiteren Einzelfallprüfung bedarf es nicht (BVerwG, Urteil vom 21.05.2008, 9 A 68.07 und VG Münster, Urteil vom 05.09.2008, 10 K

928/08, mit Verweis auf das BVerwG).

Schon damit werden die von den Naturschutzverbänden sowie von verschiedenen Einwendern gegen das Vorhaben vorgebrachten Argumente, für die B 61n fehle die erforderliche überörtliche Verkehrsfunktion und es gebe auch keinen verkehrlichen Bedarf, ausgeschlossen, so dass die Planrechtfertigung ohne Erfolg in Frage gestellt wird.

Die Naturschutzverbände und teilweise auch Einwender führen insoweit an, die B 61n diene zwar als Autobahnzubringer, dies jedoch ganz überwiegend nicht für den überörtlichen Verkehr, sondern nur für den Regionalverkehr, d. h. den aus der örtlichen Umgebung. Dies gelte insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Stadt Gütersloh in ihrem Gebiet einen Ausbau der B 61 ablehne, so dass der B 61 weiterführend die entsprechende Verkehrsqualität fehle und ihr diese auch langfristig nicht mehr zufalle. Vielmehr werde der überörtliche Verkehr unmittelbar über die A 33 abgewickelt. Dies würde auch der Regionalplan belegen, nach dem die ursprünglich beabsichtigte Weiterführung der B 61 in südwestlicher Richtung/Richtung Gütersloh nicht mehr enthalten sei und die B 61n lediglich als Ortsumgehung dargestellt werde.
Ähnliches wird auch in den privaten Einwendungen ausgeführt, wonach das in der Verkehrsuntersuchung prognostizierte Verkehrsaufkommen zum einen viel zu hoch ausfalle und auch den geplanten Ausbauquerschnitt nicht rechtfertige und zum anderen – soweit es tatsächlich zu erwarten ist – zumindest ganz überwiegend regional bedingt sei. Der für eine Bundesstraße notwendige Anteil an überregionalem Verkehr, der in der Verkehrsuntersuchung vor diesem Hintergrund auch nicht gesondert ermittelt worden sei, sei jedenfalls gar nicht vorhanden. Auch unabhängig davon arbeite die Verkehrsuntersuchung mit fehlerhaften und nicht begründeten Zahlen und sei daher als Planungsbasis nicht zulässig. So seien u. a. die Verkehrsanteile > 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht nicht auf der Basis von Verkehrszählungen ermittelt, sondern lediglich statistisch hochgerechnet worden und der Individualverkehr nehme schon demographisch bedingt ab und nicht zu.

Diese Argumente stellen die gesetzliche Bedarfsfeststellung und damit die nach gesetzgeberischer Wertung feststehende Planrechtfertigung indes nicht in Frage.

Dem Gesetzgeber steht bei dem Bedarfsplan ein weiter Gestaltungs- und Prog-

nosespielraum zu (VG Aachen, Urteil vom 13.12.2006, 6 K 20/05 mit Verweis auf BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073.04). Die gesetzgeberische Entscheidung ist insoweit nur an den Vorgaben des Verfassungsrechts zu messen (BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, 4 C 4.94; BVerwG, Urteil vom 22.01.2004, 4 A 32.02). Verfassungswidrig kann das Bedarfsgesetz aber nur dann sein, wenn der Gesetzgeber sein gesetzgeberisches Ermessen überschritten hätte, was nach ständiger Rechtsprechung nur dann der Fall wäre, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung an jeglicher Notwendigkeit fehlen würde oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (vgl. u. a. BVerwG Urteile vom 22.01.2004, 9 A 32.02, vom 30.01.2008, 9 A 27/06 und vom 06.11.2013, 9 A 14/12).

Für eine solche evidente Unsachlichkeit der Bedarfsfeststellung gibt es vorliegend keine Anhaltspunkte, zumal es für einen Verfassungsverstoß nicht ausreichen würde, wenn die Annahmen und Feststellungen, die der Gesetzgeber seiner Bedarfsfeststellung zugrunde gelegt hat, überholt wären. Veralterte Daten und Annahmen zum Verkehrsgeschehen sind jedenfalls noch nicht geeignet, automatisch auch die Bedarfsfeststellung in Frage zu stellen. Der Bedarfsplan wird nicht nur deswegen gegenstandslos, weil sich die Annahmen, die ihm zugrunde liegen, in der Folgezeit nicht bestätigen. Denn Zweifel daran, ob die gesetzliche Regelung weiterhin Geltung beansprucht bzw. ob sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit so grundlegend gewandelt hätten, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen ließe, wären nach der vorgenannten Rechtsprechung des BVerwG erst dann angebracht, wenn die nachträglichen Veränderungen der Planungsgrundlage so gravierend wären, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte. Dafür ist insbesondere vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2013 nichts ersichtlich (vgl. dazu nachstehend Nr. 6.1.2). Das gesetzgeberische Ermessen wäre selbst dann nicht überschritten worden, wenn das in dieser Untersuchung für die B 61n und das Jahr 2030 mit – je nach Abschnitt – 19.500 bzw. 23.500 Kfz im DTV prognostizierte Verkehrsaufkommen deutlich zu hoch angesetzt worden wäre und auch sonst würde bereits ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen eine Planrechtfertigung begründen können.

Unabhängig davon ist es gem. § 4 S. 2 FStrAbG allein dem Gesetzgeber vorbehalten, die Bedarfsfeststellung ggf. an veränderte Verhältnisse anzupassen. Dazu hat gem. § 4 S. 1 FStrAbG das Bundesverkehrsministerium jeweils nach Ablauf von fünf Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist.
Eine solche Überprüfung findet auch regelmäßig statt. So ist auch der im Januar 2005 gesetzlich festgestellte Bedarfsplan 2009/2010 vom Bundesverkehrsministerium einer Überprüfung unterzogen worden. Zwar wurde aufgrund der Vielzahl der Projekte nicht jede Einzelmaßnahme für sich überprüft, sondern insoweit nur untersucht, ob sich die seinerzeit der Bewertung zugrunde gelegten verkehrlichen Rahmenbedingungen so gravierend geändert haben, dass der Projektbedarf grundsätzlich in Frage gestellt werden muss. Dies war jedoch nicht der Fall. Die Analysen haben im Ergebnis vielmehr ergeben, dass wichtige Einflussfaktoren der Bewertungsrechnungen beim im Januar 2005 gesetzlich festgeschriebenen Bundesverkehrswegeplans 2003 auch weiterhin Bestand haben. Sie haben alle im geltenden Bedarfsplan ausgewiesenen Straßenbauprojekte bestätigt, so dass keine Anpassung der Bedarfspläne erforderlich ist bzw. war (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisse der Überprüfung de Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen vom 11.11.2010, ferner eingehend auch OVG Münster, Urteil vom 13.04.2011, 11 D 37/10.AK). Wie das BVerwG in seinem Urteil vom 06.11.2013, 9 A 14/12, festgestellt hat, sind diese Ergebnisse auch ausreichend belastbar.

Die nach Ablauf weiterer fünf Jahre seit 2010 anstehende erneute Überprüfung des Fernstraßenbedarfsplans ist derzeit beim Bundesverkehrsministerium anhängig und insoweit abgeschlossen, als inzwischen ein neuer Bundesverkehrswegeplan vorliegt. Nach Durchführung des Konsultationsverfahrens für den Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 vom März 2016 im Rahmen der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung und der Überarbeitung dieses Entwurfs aufgrund der Ergebnisse des Konsultationsverfahrens hat die Bundesregierung ihn am 03.08.2016 beschlossen.
Bis zur nach wie vor ausstehenden gesetzlichen Verabschiedung eines neuen Fernstraßenausbaubedarfsplans (bzw. bis zu einer etwaigen und bisher weder eingetretenen noch zu erwartenden und durch den Bundesverkehrswegeplan 2016 auch widerlegten grundlegenden Wandlung der Verhältnisse) behält der Bedarfsplan des 5. Gesetzes zur Änderung des FStrAbG vom 04.10.2004 zum

einen jedoch seine Gültigkeit. Zum anderen kann aber mit ausreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass es bei der gesetzlichen Feststellung des vordringlichen Bedarfs für die B 61n verbleibt, die B 61n mithin auch im gesetzlich noch zu verabschiedenden neuen Fernstraßenausbaubedarfsplan als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs enthalten sein wird. Denn sie gehört als Bestandteil des A 33-Lückenschlusses zwischen Bielefeld und Borgholzhausen zum sog. Bedarfsbezugsnetz, weswegen sie als indisponibel gestuft wird (vgl. „Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben - Bundesfernstraßen“ unter www.bmvi.de) und für den neuen Bundesverkehrswegeplan, in dem sie als A 33-Zubringer Ummeln und dementsprechend fest disponiertes Projekt – vgl. lfd. Nr. 7 der entsprechenden NRW-Projektliste – enthalten ist, auch als gesetzt galt.

Indes wird weder mit dem Bundesverkehrswegeplan noch mit dem gesetzlichen Bedarfsplan eine Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorweggenommen. Andere Belange können bei der Abwägung die vorbezeichnete gesetzgeberische Verbindlichkeit nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG überwinden (OVG Münster, Beschluss vom 25.11.2009, 11 A 474/07 mit Verweis auf BVerwG, Urteile vom 18.06.1997, 4 C 3.95; und vom 26.10.2005, 9 A 33.04). Es sind jedoch keine anderen Belange in einer so gewichtigen Weise berührt, dass sie der beschriebenen Verbindlichkeit der gesetzgeberischen Entscheidung entgegenstehen könnten. Auf die weiteren Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses wird dazu verwiesen.

Die A 33 ist bei der Erstellung bzw. Überprüfung des Bedarfsplans im Übrigen bereits berücksichtigt worden (sie ist ebenfalls Gegenstand des Bedarfsplans, ihr Abschnitt 5 war 2010 bereits im Bau und steht seit Dezember 2012 unter Verkehr, der Abschnitt 6 wurde 2007 planfestgestellt und befindet sich im Bau und der letzte Abschnitt 7.1 wurde im Juni 2011 planfestgestellt und befindet sich ebenfalls im Bau), so dass von der A 33 ausgehende Veränderungen auf das Bundesfernstraßennetz und die Bedeutung und Funktion auch der B 61 in den Plan eingeflossen sind. Damit hat der Gesetzgeber gleichzeitig festgestellt, dass der B 61 in ihrem von der A 33 in Richtung Gütersloh führenden Abschnitt weiterhin die Funktion einer dem weiträumigen Verkehr dienenden Bundesfernstraße im Sinne von § 1 Abs. 1 FStrG zukommt und sie diese weder durch den A 33-Lückenschluss zwischen Bielefeld und Borgholzhausen noch durch das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben verliert.

Welchen Anteil der überörtliche Fernverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen ausmacht und ob und ggf. in welchem Umfang der örtliche bzw. regional bedingte Verkehr diesen überwiegt, ist dabei für die Klassifizierung des hier betroffenen Abschnitts der B 61 bzw. der B 61n als Bundesfernstraße ohne Belang. Eine konkrete Ermittlung des Fernverkehrsanteils war von daher im Rahmen der Verkehrsuntersuchung entgegen des Vorbringens der Einwender auch nicht erforderlich.

Bundesfernstraßen im § 1 Abs. 1 S. 1 FStrG sind öffentliche Straßen, die zum einen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und zum anderen einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Diese Kriterien werden weder durch die Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens noch durch den Bau der A 33 in Frage gestellt.

Die B 61 verbindet den niedersächsischen Großraum südlich von Bremen mit Ostwestfalen und der A 2 und über diese auch mit dem Ruhrgebiet, das die B 61 bis zu ihrer Umstufung zur Landesstraße westlich von Rheda-Wiedenbrück auch selbst an den Großraum südlich von Bremen angeschlossen hat. Sie beginnt bei Bassum in Niedersachsen, wo sie von der B 51 abzweigt, und führt über Sulingen nach Nordrhein-Westfalen und hier über Petershagen, Minden, Bad Oeynhausen, Löhne, Herford, Bielefeld und Gütersloh nach Rheda-Wiedenbrück, wo sie an die B 55 angebunden ist und endet (bezüglich ihres früheren weiteren Verlaufs über Oelde, Beckum und Hamm bis Lünen ist sie mit Wirkung vom 01.01.2014 bzw. 01.01.2015 zur Landesstraße abgestuft worden). Dass sie zusammen mit den diversen anderen Bundesfernstraßen, an die sie angebunden ist (dazu gehören u. a. die A 2 und die A 30 sowie die B 65, die B 66, die B 239 und die B 482), ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bildet und damit das erste Kriterium der Definition des § 1 Abs. 1 FStrG erfüllt, steht außer Frage und wird auch von den Einwendern nicht bestritten. Die mit dieser Einbindung in das Verkehrsnetz verbundene Funktion schließt aber eine Bündelung mit anderen, lokal oder regional ausgerichteten Zielen nicht aus. Dass der Anteil des weiträumigen Verkehrs auf einer Bundesstraße stark hinter dem lokalen Verkehrsanteil zurückbleibt, ist vielmehr gerade in Abschnitten in innerstädtischen oder stadtnahen Lagen – dies gilt besonders im Umfeld von Großstädten wie Bielefeld und vor allem im Umfeld von Autobahnanschlüssen – nicht untypisch (vgl. dazu auch Müller/Schulz, Kommentar zum FStrG, Anmerkungen 9 ff zu § 1 sowie BVerwG, Beschlüsse vom 23.10.2002, 4 B 49/02, und vom 16.01.2007, 9 B 14/06). Denn

es ist ja gerade das Planziel der Autobahn-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum wie auch jeder anderen Anschlussstelle, die Gebiete zu erschließen und mit einer guten verkehrlichen Anbindung zu versehen, die sich im Umfeld der Anschlussstelle befinden und über sie erreichbar sind. Demzufolge liegt es in der Natur der Sache, dass sich Ziel- und Quellverkehre auf dem Weg von bzw. zur A 33 auf dem entsprechenden Zubringer – hier der B 61n bzw. dem Ostwestfalendamm Bielefeld – konzentrieren, diese Ziel- und Quellverkehre sehr häufig regional bedingt sind und sie den weiträumigen und überregionalen Verkehr überlagern. Ohnehin wird eine klassifizierte Straße von einem Verkehrsteilnehmer nur selten von Anfang bis Ende befahren. Im Regelfall werden insbesondere überörtliche Straßen vielmehr immer nur abschnittsweise in Abhängigkeit vom Start- und Zielort einer Fahrt benutzt. Schon von daher ist hier auf der B 61 als Hauptverbindungsstraße zwischen Gütersloh mit rd. 97.000 Einwohnern und der ein Oberzentrum bildenden und nur rd. 20 km entfernten Großstadt Bielefeld mit rd. 330.000 Einwohnern ein hoher lokal bzw. regional bedingter Verkehrsanteil zu erwarten. Die weit über Bielefeld und Gütersloh hinausreichende Netzfunktion der B 61 stellt dies jedoch nicht in Frage. Generalisierende Angaben darüber, welche absolute oder relative Größenordnung an weiträumig ausgerichtetem Verkehrsaufkommen für die Verkehrsfunktion einer Bundesfernstraße erforderlich ist, sind dabei nicht möglich. Für die Verkehrsfunktion fordert § 1 Abs. 1 FStrG zudem nicht, dass eine Bundesstraße tatsächlich (und überwiegend) dem weiträumigen Verkehr dient. Es ist vielmehr ausreichend, dass sie überwiegend dem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt ist. Damit wird auf die – hier wohl unstrittig gegebene – überörtliche und länderübergreifende Netzfunktion abgestellt, die als solche im Übrigen durch den Bau der B 61n als A 33-Zubringer und gleichzeitige Ortsumgehung Ummeln und die damit verbundene Neutrassierung im Raum Bielefeld-Ummeln nicht verändert wird.

In Frage zu stellen wäre die Funktion der B 61 bzw. des geplanten neuen B 61-Abschnitts als Bundesfernstraße allenfalls dann, wenn der Anteil des weiträumigen Verkehrs hinter dem Anteil jeder Art der übrigen Verkehrsvorgänge zurückbleibt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.10.2002, 4 B 49/02). Dass auf der B 61 bzw. der B 61n ausschließlich nur noch regional bedingter Verkehr zu finden ist bzw. zu finden sein wird und Fernverkehr letztlich vollständig ausbleibt bzw. die A 33 nutzt, kann vorliegend jedoch ausgeschlossen werden und wurde auch in den Einwendungen nicht vorgetragen. Insofern stellt sich die Situation hier auch anders dar als westlich von Rheda-Wiedenbrück, wo die zur Landesstraße umgestufte ehemalige B 61 unweit der A 2 weitgehend parallel zu ihr verläuft und ih-

re eigenständige Netzfunktion für den weiträumigen Verkehr in Gänze verloren hat. Dies ist aufgrund des Verlaufs der B 61 östlich von Rheda-Wiedenbrück und damit auch im hier betroffenen Bereich von Bielefeld-Ummeln, von wo zwar auch über die A 33 und die A 2 eine Verbindung in Richtung Minden besteht, die B 61 jedoch mit anderen Verknüpfungspunkten in das Straßennetz eingebunden ist, so nicht der Fall. Insoweit wird der weiträumige Verkehr zwar in großen Teilen, nicht jedoch in Gänze auf die A 33 und die A 2 ausweichen.

Dass der B 61 losgelöst vom regionalen Verkehr eine grundsätzliche Bedeutung für den Fernverkehr zukommt, zeigt auch ein über den Planungsraum hinausgehender Blick auf das tägliche Verkehrsaufkommen, das, wie den in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen veröffentlichten Verkehrsstärkekarten mit den Ergebnissen der bundesweiten Verkehrszählung des Jahres 2010 zu entnehmen ist, auf der B 61 selbst in den nur dünn besiedelten Räumen Niedersachsens mindestens 5.200 Kfz umfasst und mit zunehmender Besiedlungsdichte sprunghaft ansteigt. So beträgt die Verkehrsbelastung bei Bassum 8.800 Kfz/24 h und bei Sulingen 10.700 Kfz, nördlich von Minden in Richtung Minden ansteigend liegt sie zwischen 10.000 bis 20.000 Kfz/24 h und bei Minden bereits bei mehr als 20.000 Kfz/24 h. Bei Oeynhausen, bei Herford und bei Gütersloh sind es teilweise mehr als 30.000 Kfz/24 h und auf einem Teilstück des Ostwestfalendamms in Bielefeld sogar 75.000 Kfz/24 h. Offensichtlich ist also eine nicht nur über örtliche und regionale Verkehre erklärbare Grundbelastung vorhanden, die selbstverständlich regelmäßig durch den unterschiedlich umfangreichen regionalen Verkehr verstärkt und dann oft auch überlagert wird.

Von einem solchen – wenn auch in der Verkehrsuntersuchung so bezüglich seines Anteils am Gesamtverkehr nicht spezifizierten – Fernverkehrsanteil geht auch das ihr zu Grunde liegende Verkehrsmodell aus. Seine Entwicklung ist unter Verwendung der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungsmatrix abgeschätzt worden.

Die Frage, ob die B 61 in ihrem weiteren Verlauf in Richtung Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück zur Verbesserung der Verkehrsqualität im Stadtgebiet Gütersloh weiter ausgebaut wird, hat ebenfalls keinen Einfluss auf die Klassifizierung der B 61 als Bundesstraße. Ihre Verkehrsqualität würde zwar ggf. mit einem Ausbau verbessert, die Netzfunktion ist aber davon unabhängig und geht ohne einen solchen Ausbau nicht verloren. Insoweit hätte ein weiterer Ausbau lediglich Ausfluss

auf den Anteil des weiträumigen Verkehrs, der ggf. zunähme. Die grundsätzliche Bedeutung der B 61 für den Fernverkehr und ihre Netzfunktion bleiben davon jedoch unberührt. Im Übrigen weist die B 61 zwischen Ummeln und Gütersloh eine deutlich bessere Verkehrsqualität auf als dies derzeit in der Ortsdurchfahrt von Bielefeld-Ummeln, die durch die B 61 ersetzt wird, der Fall ist und im innerstädtischen Bereich von Gütersloh, wo die Vielzahl ihrer Anbindungen an das städtische Straßennetz auf die Verkehrsqualität einwirkt, ist sie bereits als vierstreifiger Stadtring ausgebaut.

Ein den Fernverkehr überwiegender Anteil regionalen Ziel- und Quellverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen steht somit der Klassifizierung der B 61n als Bundesstraße nicht entgegen. Die mit ihm begründeten und auf eine unzureichende Planrechtfertigung zielenden Einwendungen weist die Planfeststellungsbehörde daher zurück. Soweit die diesbezüglichen Einwendungen ergänzend mit einem zu hoch angesetzten Verkehrsaufkommen begründet werden, wird auf die nachführenden Ausführungen unter Nr. 6.1.2 verwiesen.

6.1.2 Verkehrliche Bedeutung der B 61n, Verkehrsaufkommen und Planungsziele

Die Errichtung der B 61n ist auch allein gemessen an den Zielen des FStrG und damit unabhängig von der entsprechenden gesetzlichen Feststellung erforderlich im Sinne der Planrechtfertigung.

Der Verlauf der B 61 und ihre Verknüpfungen mit dem sonstigen Bundesfernstraßennetz sind bereits vorstehend unter Nr. 6.1.1 beschrieben worden. Auf diese Ausführungen wird zunächst Bezug genommen. Innerhalb von Bielefeld verläuft die B 61 von Norden kommend über den zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung aufweisenden Ostwestfalendamm, über den ab der Anschlussstelle Bielefeld-Quelle auch die B 68 verläuft, anbaufrei bis zum Knotenpunkt Südring. Während der Ostwestfalendamm inzwischen bis zur A 33 verlängert worden ist und die B 68 über den ebenfalls vierstreifig ausgebauten Südring in Richtung Osten weiterführt, verläuft die B 61 zunächst über den Südring und eine Strecke von rd. 500 m in Richtung Westen bis zur Einmündung der von Nordwesten kommenden Gütersloher Straße. Von diesem Knotenpunkt an verläuft sie, ab hier nur noch über einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung verfügend und nicht mehr anbaufrei, in südwestlicher Richtung durch Bielefeld-Ummeln hindurch in Richtung Gütersloh/Rheda-Wiedenbrück (ebenfalls Gütersloher Straße).

Die A 33 bzw. deren Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum ist damit aus nordöstlicher Richtung von der B 61 über den verlängerten Ostwestfalendamm bereits direkt zu erreichen. Aus Richtung Südwesten fehlt ein solcher Anschluss der B 61 an die A 33. Von dort aus kann der entsprechende Verkehr die A 33 nur über die Ortsdurchfahrt Ummeln und den Südring erreichen.

Das Verkehrsaufkommen auf dem Ostwestfalendamm beläuft sich vor dem Südring (B 61/B 68), wie die Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2013 ergeben hat, auf rd. 60.000 Kfz/24 h im DTV. Auf dem Südring weist die B 68 eine Verkehrsaufkommen von 26.000 Kfz/24 h im DTV und auf der Gütersloher Straße sind es in der Ortslage von Ummeln bis zur Einmündung der K 18 (Kasseler Straße) 20.500 und hinter der Kasseler Straße 18.000 sowie ab der Einmündung der L 791 (Ummelner Straße) und im weiteren Verlauf Richtung Gütersloh 16.000 Kfz (ebenfalls jeweils im DTV).

Diesem Verkehrsaufkommen wird die nicht anbaufreie Gütersloher Straße in Ummeln nicht gerecht. Dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung der Ziele des FStrG, denen zu Folge der Träger der Straßenbaulast verpflichtet ist, Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen bzw., soweit dieser nicht gegeben ist, zu erweitern oder sonst zu verbessern (§ 3 Abs. 1 FStrG). Insoweit wird die Verkehrsqualität (dazu gehört, dass eine Straße gleichmäßig mit einer der Netzfunktion angemessenen Geschwindigkeit befahren werden kann) der B 61 durch ihre Erschließungsfunktion für die Anliegergrundstücke sowie durch die einmündenden untergeordneten Straßen und Wege bei gleichzeitigem negativem Einfluss auf die Verkehrssicherheit erheblich gemindert. Die Einmündungen untergeordneter Straßen und vor allem auch die Zufahrten zu den Anliegergrundstücken stellen ein erhebliches Hemmnis für den erforderlichen Verkehrsfluss dar, so dass die für eine Bundesstraße notwendige Leichtigkeit des Verkehrs nicht bzw. nicht mehr gegeben ist. Gleichzeitig gehen mit dem Verkehrsaufkommen erhebliche Belastungen für die Anlieger durch Immissionen einher, die durch den ungenügenden Verkehrsfluss noch begünstigt und letztlich verstärkt werden und die wegen der Erschließungsfunktion der B 61 auch nicht bzw. allenfalls stellenweise und nicht durchgehend durch Schutzmaßnahmen wie aktiven Lärmschutz reduziert werden können. Eine Möglichkeit, die B 61 innerhalb der Ortsdurchfahrt unter Berücksichtigung der Ansprüche an eine überregionale Verkehrsverbindung auszubauen, bieten die

Örtlichkeiten hier letztlich nicht. Insbesondere könnte keine Anbaufreiheit geschaffen werden, womit auch im Ausbaufall Schutzvorkehrungen wie aktiver Lärmschutz nur sehr bedingt möglich wären.

Bestandteile des Planungsziels sind es daher,

- den Verkehrsfluss auf der B 61 im Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt Ostwestfalendamm/Südring und dem Südwesten von Ummeln deutlich zu verbessern,
- die B 61 aus südwestlicher Richtung mit der Funktion eines Autobahnzubringers auszustatten und sie direkt an die A 33 anzubinden, so dass der Verkehr aus Richtung Gütersloh die A 33 auf direktem Wege ohne den Umweg durch Ummeln und damit sehr viel schneller erreichen kann,
- die bisherige Ortsdurchfahrt deutlich vom Durchgangsverkehr zu entlasten, so dass die B 61n auch als Ortsumgehung fungiert, und
- gleichzeitig auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit für Verbesserungen zu sorgen.

Auch der Abschnitt des Ostwestfalendamms zwischen dem Südring und der Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum wird zum Bestandteil der B 61.

Die zur Ermittlung der konkreten Verkehrsbelastung und ihrer Entwicklung von der DTV Verkehrsconsult GmbH Aachen im Oktober 2013 erstellte Verkehrsuntersuchung belegt die hohen Verkehrsbelastungen und zeigt, dass mit einer entsprechenden Verkehrsbedeutung und einem entsprechenden Verkehrsaufkommen auch in der Zukunft zu rechnen ist und diese nicht abnimmt, sondern mit dem Weiterbau der A 33 bis Borgholzhausen tendenziell noch zunimmt. Das Verkehrsaufkommen wird sich – auch ohne den Bau der B 61n und den damit einhergehenden verbesserten Verkehrsfluss – noch etwas erhöhen. Sie zeigt auch, dass die bisherige Ortsdurchfahrt zwar nicht vom Verkehr befreit werden kann, sie jedoch in erheblichem Maße entlastet wird.

Zu den Anforderungen an eine solche Verkehrsuntersuchung hat das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, ausgeführt:

> *„Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt eine ordnungsgemäße Untersuchung der von einem Straßenbauvorhaben voraussichtlich ausgehenden Geräuschimmissionen voraus, dass die ihr zu-*

grunde liegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht erstellt worden ist. Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet ist (...).“ UA Rn. 96 m.w.N.
(in diesem Sinne auch: BVerwG, Beschluss vom 15.03.2013, 9 B 30/12, und Urteil vom 23.04.2014, 9 A 25/12)

Die hier in das Verfahren eingebrachte Verkehrsuntersuchung beruht auf ausreichenden Daten und wurde mit einer geeigneten Methode durchgeführt. Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Für den Neubau der B 61n wurde im Juli 2009 von dem Büro DTV Verkehrsconsult GmbH, Aachen, eine erste Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2025 erstellt. Dazu wurden zunächst die Daten der im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen in Auftrag gegebenen bundesweiten Straßenverkehrszählung von 2005 bzw. deren NRW-weite und zählstellenscharfe Hochrechnung für 2007 ausgewertet. Da der Planungsraum 120 entsprechende Zählstellen aufweist, lagen für diese Zählstellen konsistente Belastungszahlen als Ausgangsbestand vor. Diese Ausgangsdaten wurden um die Ergebnisse eigener Erhebungen ergänzt. So wurden am Ostwestfalendamm, auf der B 61 in Ummeln und auf der L 791 (Ummelner Straße) in der Zeit vom 21.04.2009 bis 28.04.2009 die Verkehrsbelastungen im Rahmen einer einwöchigen Querschnittszählung erfasst und am 21.04.2009 am Knotenpunkt B 61 (Gütersloher Straße) / L 791 (Ummelner Straße/Steinhagener Straße) die Abbiegeströme ermittelt.
Für eine detailgerechte Verkehrsanalyse im konkreten Planungsraum ist schließlich ein Verkehrsnetz festgelegt worden, das – jeweils einschließlich – im Süden und Osten bis zu A 2 und ihrer Zulaufstrecken und Anschlussstellen, im Südwesten bis zur Sassenberg und Gütersloh verbindenden B 513, im Nordwesten bis zur Sassenberg und Borgholzhausen verbindenden B 476 sowie im Norden bis zur L 785 und zur B 66 (Detmolder Straße in Bielefeld) reicht. Es umfasst im engeren Planungsraum feinmaschig das Ortszentrum von Ummeln, den Bielefelder Stadtteil Brackwede und die benachbarten Straßen der B 61 sowie – zum Rand hin weniger feinmaschig – das klassifizierte Straßennetz inklusive der wichtigen kommunalen Straßenzüge.

Für die Straßen des so modellierten Netzes wurden unter Verwendung der ausgewerteten Ergebnisse der punktuellen bundesweiten und auch der eigenen Zählungen mit Hilfe entsprechender Modellrechnungen die Verkehrsbelastungen des Jahres 2007 im gesamten Analysenetz ermittelt (Analyse-Nullfall 2007). Die vom Verkehrsbüro im April 2009 selbst erhobenen Verkehrsbelastungen wurden dazu vorab auf das Jahr 2007 zurückgerechnet. Zu diesem Zeitpunkt waren die A 33 zwischen dem Kreuz Bielefeld und der Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum sowie die Verlängerung des Ostwestfalendamms bis zu dieser Anschlussstelle noch im Bau, so dass diese Straßenabschnitte im Analyse-Nullfall 2007 noch nicht enthalten sind.

Aufbauend auf dem Analyse-Nullfall wurde dann eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025 erstellt. Ihr hat das Büro DTV bezüglich des Fernverkehrs die deutschlandweite Verkehrsverflechtungsmatrix zu Grunde gelegt. Um ergänzend dazu die Entwicklung des kleinräumigen regionalen Verkehrs abschätzen zu können, hat das Büro die regionalen Strukturen und Entwicklungen in die Verkehrsverflechtungsmatrix eingeflochten, die sich u. a. aus

- der Entwicklung der – rückläufigen – Bevölkerungszahlen,
- der Entwicklung der Wohn- und Gewerbegebiete und die von ihnen ausgehende Verkehrserzeugung,
- der Entwicklung des Kfz-Bestandes und
- der Entwicklung der allgemeinen Fahrleistungen

im Planungsraum ergeben, und die Aufteilung möglicher Quell- und Zielverkehre verfeinert. Bei den zu erwartenden Entwicklungen greift das Verkehrsgutachten dabei auch auf die Szenarien „Impulse“ und „Tradition“ der sog. Shell-Prognose zurück, aus deren einerseits wachstumsorientierten (Szenario Impulse) und andererseits eher konservativ bzw. von rückläufigen Entwicklungen (Szenario Tradition) ausgehenden Daten Mittelwerte gebildet wurden.
Unter Beachtung und Berücksichtigung dieser Einflussfaktoren sind schließlich die Quelle-Ziel-Relationen der Fahrtenmatrix einzeln an die zu erwartenden Änderungs-/Steigerungsraten angepasst und im Rahmen einer Prognose zum einen die Verkehrsbelastungen errechnet worden, die 2025 auf dem vorhandenen Straßennetz zu erwarten sind, ohne dass die B 61n realisiert wird (Prognose-Nullfall 2025). Zum anderen ist errechnet worden, welche Verkehrsbelastungen 2025 unter Berücksichtigung des Baus der B 61n zu erwarten sind (Planfall), wobei in der Verkehrsuntersuchung von 2009 noch zwischen zwei Planfällen unter-

schieden worden ist. Der nicht mehr relevante Planfall 2 beschreibt die Verkehrsbelastungen, die entstehen, wenn zusätzlich zum Bau der B 61n die B 68 (d. h. der Südring) einen Durchstich zur L 806, der Brockhagener Straße, erhält. Dem Planfall 1 liegt die planfestgestellte Planung zu Grunde, die keinen entsprechenden Durchstich vorsieht. Sonstige Maßnahmen, die wie der vollständige Lückenschluss der A 33 bis Borgholzhausen bis 2025 realisiert werden sollen, und die damit verbundenen Veränderungen der Netzstruktur und der Verkehrsflüsse, sind im entsprechenden Verkehrsmodell unterstellt worden.

Für die wesentlichen Straßenzüge des Analysenetzes haben sich folgende Verkehrsbelastungen (in Klammern in absoluten Zahlen jeweils die Schwerlastverkehrsanteile > 3,5 t) ergeben:

Straßenabschnitt	Verkehrsuntersuchung 2009		
	Analyse 2007	Nullfall 2025	Planfall 1 2025
B 61 (OWD) vor dem Südring	43.500 (1.900)	53.000 (5.500)	56.000 (5.650)
B 68 (Südring) in Richtung Gütersloh vor dem Ostwestfalendamm	33.000 (1.750)	23.000 (2.350)	21.500 (2.250)
B 61 (Südring) in Richtung Gütersloh hinter dem Ostwestfalendamm	23.000 (900)	25.000 (1.600)	10.500 (450)
Gütersloher Str. vom Südring in Richtung Bielefeld-Zentrum	11.500 (700)	13.500 (700)	10.000 (500)
B 61 (Gütersloher Str.) zwischen Südring und Kasseler Str. (K 18)	21.000 (900)	23.500 (1.900)	bis 10.000 (350)
B 61 (Gütersloher Str.) zwischen Kasseler Str. (K 18) und L 791	17.500 (1.000)	18.500 (1.800)	5.500 (300)
B 61 (Gütersloher Str.) zwischen L 791 und der Mündung der B 61n	16.000 (800)	19.000 (1.850)	5.000 (350)
B 61 (Gütersloher Str.) süd-/südöstlich der Mündung der B 61n	16.000 (800)	19.000 (1.850)	24.000 (1.900)
L 791 (Ummelner Str.) zwischen der B 61 und der K 18 bzw. der B 61n	7.000 (500)	6.500 (500 - 700)	4.000 (500)
L 791 (Ummelner Str.) südlich der K 18 bzw. der B 61n	6.500 (300)	6.500 (550)	11.000 (650)
L 791 nördlich der B 61 (Steinhagener Str.)	6.500 (450)	6.500 (650)	7.000 (500)
K 18 (Kasseler Straße)	4.500 (50)	5.000 (100)	4.500 (50)
B 61n, nördlicher Abschnitt zwischen der A 33 und der L 791			26.000 (2.300)
B 61n, südlicher Abschnitt zwischen der L 791 und der B 61 alt			19.000 (1.900)

Mit der neuen Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2013 ist die vom Juli 2009 bei unverändertem Aufbau und unveränderter Methodik vollständig aktualisiert und gleichzeitig auf das Prognosejahr 2030 umgestellt worden. Die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung beinhaltet sowohl die Anpassung des ihr zu Grunde liegenden definierten Verkehrs- und Analysenetzes, in das die zwischenzeitlich in Betrieb gegangenen Neubauabschnitte der A 33 und des Ostwestfalendamms integriert worden sind, als auch die Umstellung auf eine neuere und verbesserte Datenlage.

So wurden nicht mehr die auf 2007 hochgerechneten Ergebnisse der bundesweiten Verkehrszählung von 2005, sondern die seit 2012 vorliegenden Ergebnisse der inzwischen durchgeführten neuen Verkehrszählung des Jahres 2010 verwendet, die zudem mit den auf das gleiche Jahr hochgerechneten Ergebnissen der Verkehrszählung von 2005 abgeglichen wurden. Sie wurden in Anlehnung an die Verkehrsentwicklung an den Dauerzählstellen des Planungsraums auf das Jahr 2013 fortgeschrieben, das als Ausgangsjahr gewählt wurde, weil zuvor 2012 der A 33-Abschnitt 5B und die Verlängerung des Ostwestfalendamms in Betrieb genommen worden sind. Auch die eigenen Erhebungen sind 2013 wiederholt worden, so dass auch diesbezüglich die sich aus den Verkehrsfreigaben von 2012 ergebenden Änderungen erfasst wurden. Dazu wurden

- am 20.06.2013 über vier Stunden an den Knotenpunkten B 61 (Gütersloher Straße)/L 791 (Ummelner Straße)/Steinhagener Straße, Südring/Ostwestfalendamm/östliche Rampe sowie Südring/Ostwestfalendamm/westliche Rampe die Abbiegeströme erfasst,
- ebenfalls am 20.06.2013 und zur gleichen Zeit an zwei Messquerschnitten am Ostwestfalendamm auf Höhe des Haller Weges sowie an der A 33 auf Höhe des Enniskillener Straße eine Verkehrszählung durchgeführt und
- über eine Woche ab 20.06.2013 eine Querschnittszählung an der L 791 (Ummelner Straße) am Ortseingang von Ummeln, sowie an der B 61 in der Ortsdurchfahrt von Ummeln zwischen Ummelner Straße und Kasseler Straße

durchgeführt. In Verbindung mit den Ergebnissen der bundesweiten Verkehrszählung von 2010 konnte die Belastbarkeit der entsprechenden Daten somit deutlich verfestigt werden, zumal 2013 im Rahmen des Verkehrsmonitorings Nordrhein-Westfalen ebenfalls eine zweiwöchige Verkehrszählung erfolgt ist und das Büro DTV deren Ergebnisse in seine Untersuchungen einbezogen hat.

Mit Hilfe dieser neuen Daten und des angepassten Verkehrsnetzes wurde der sog. Analyse-Nullfall für das Jahr 2013 neu berechnet und aufbauend auf diesem die Verkehrsprognose neu erstellt und auf das Jahr 2030 (Analyse-Nullfall 2030 und Planfall 2030) bezogen. Auch hier greift das Verkehrsmodell bezüglich des Fernverkehrs wieder auf die deutschlandweite Verkehrsverflechtungsmatrix zurück, die allerdings nur den Zeitraum bis zum Jahr 2025 beinhaltet. Das Büro DTV hat deren Prognose daher bis zum Jahr 2030 linear extrapoliert.
Aktualisiert worden ist des Weiteren auch die zur Abschätzung der Entwicklung des kleinräumigen regionalen Verkehrs benutzte Datenlage. So ist nicht mehr von den Einwohnerzahlen des Jahres 2007, sondern von denen des Jahres 2013 (Fortschreibung des Zensus 2011) und analog dazu von den entsprechend neueren Bevölkerungsvorausberechnungen (Quelle: Landesbetrieb für Information und Technik NRW) ausgegangen worden. Bezüglich des PKW-Bestandes und der allgemeinen Fahrleistungen, jeweils der Shell-Studie entnommen, wurden die verwendeten Daten des Jahres 2007 durch die aktuelleren des Jahres 2013 ersetzt und auch die zu erwartende Entwicklung der Wohn- und Gewerbegebiete mitsamt der von ihnen ausgehenden Verkehrserzeugung wurde für die neue Prognose auf den Stand von 2013 gebracht und in die Berechnungen eingepflegt. Gleiches gilt für die Auswirkungen des geplanten Abzugs der britischen Streitkräfte aus dem Raum Bielefeld und Gütersloh.

Das Büro DTV hat sich somit im Ergebnis nicht auf eine schlichte Hochrechnung der im Gutachten 2009 für das Jahr 2025 prognostizierten Werte beschränkt, sondern die Verkehrsprognose insoweit vollständig neu erstellt und hierzu alle bekannten Veränderungen in die Grundlagendaten des Modells eingepflegt. Die planfestgestellte neue Verkehrsuntersuchung ist Bestandteil des Deckblatts 1, das – ohne, das eine entsprechende Verpflichtung bestanden hätte, vgl. vorstehend Nr. 3.5 – im Mai bzw. Juni 2014 mit ausgelegen hat. Sie hat die alte Untersuchung insoweit ersetzt.

Diese neue Verkehrsuntersuchung hat für die wesentlichen Straßenzüge des Analysenetzes folgende Verkehrsbelastungen (in Klammern in absoluten Zahlen jeweils die Schwerlastverkehrsanteile > 3,5 t) ergeben:

Straßenabschnitt	Verkehrsuntersuchung 2013		
	Analyse 2013	Nullfall 2030	Planfall 2030
B 61 (OWD) vor dem Südring	60.000 (3.000)	59.000 (3.700)	60.000 (3.700)
B 68 (Südring) in Richtung Gütersloh vor dem Ostwestfalendamm	26.500 (850)	27.000 (1.150)	27.500 (1.150)
B 61 (Südring) in Richtung Gütersloh hinter dem Ostwestfalendamm	26.000 (950)	26.500 (1.500)	14.500 (700)
Gütersloher Str. vom Südring in Richtung Bielefeld-Zentrum	12.500 (700)	13.000 (650)	12.000 (650)
B 61 (Gütersloher Str.) zwischen Südring und Kasseler Str. (K 18)	20.500 (1.100)	21.500 (1.550)	bis 7.500 (600)
B 61 (Gütersloher Str.) zwischen Kasseler Str. (K 18) und L 791	18.000 (1.100)	18.500 (1.500)	6.000 (550)
B 61 (Gütersloher Str.) zwischen L 791 und der Mündung der B 61n	16.000 (1.050)	17.000 (1.500)	3.500 (500)
B 61 (Gütersloher Str.) süd-/südöst-lich der Mündung der B 61n	16.000 (1.050)	17.500 (1.500)	23.000 (2.150)
L 791 (Ummelner Str.) zwischen der B 61 und der K 18 bzw. der B 61n	7.000 (400)	7.000 (350)	6.000 (450)
L 791 (Ummelner Str.) südlich der K 18 bzw. der B 61n	6.500 (350)	7.000 (400)	7.500 (300)
L 791 nördlich der B 61 (Steinhagener Str.)	6.000 (450)	7.000 (750)	6.000 (550)
K 18 (Kasseler Straße)	5.500 (100)	6.500 (100)	5.000 (100)
B 61n, nördlicher Abschnitt zwischen der A 33 und der L 791			23.500 (1.900)
B 61n, südlicher Abschnitt zwischen der L 791 und der B 61 alt			19.500 (1.650)

Wie diesen Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung zu entnehmen ist, weist die B 61 nicht nur eine unverändert hohe, sondern auch eine hoch bleibende und tendenziell noch steigende Verkehrsbedeutung auf. Die Verkehrszahlen des Jahres 2007 (ab 16.000 Kfz/24 h in der Ortsdurchfahrt bis 23.000 Kfz/ 24 h auf dem Südring, Analyse-Nullfall der Verkehrsuntersuchung von 2009), die des Jahres 2013 (16.000 Kfz/24 h bis 26.000 Kfz/24 h, Analyse-Nullfall 2013 der Verkehrsuntersuchung von 2013) und die, die 2030 im heutigen Netz zu erwarten sind (17.000 Kfz/24 h bis 26.500 Kfz/24 h, Analyse-Nullfall 2030 der Verkehrsuntersuchung von 2013), zeigen zwar nur eine vergleichsweise leichte, aber stetige Steigerung eines Verkehrsaufkommens auf, dem die B 61 mit ihrer nicht anbaufreien Ortsdurchfahrt schon jetzt nicht mehr genügt. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich der Planungsraum mit der A 33-Anschlussstelle zu einem der zentralen Bündelungspunkte für den Fernverkehr von und nach Bielefeld

entwickelt hat und mit der Freigabe der im Bau befindlichen und dem A 33-Lückenschluss in Richtung Landesgrenze Niedersachsen dienenden Bauabschnitte weiter entwickeln wird. Die B 61n stellt sicher, dass nicht nur der aus Richtung Bielefeld kommende Verkehr, sondern auch der von der A 33 störungsfrei und ohne den Umweg über das Verkehrsflusshemmnis Ortsdurchfahrt, die gleichzeitig erheblich entlastet wird, abfließen kann. Nachdem schon jetzt der Verkehr aus Bielefeld direkten Zugang zur A 33 hat, wird dies künftig auch für den aus Gütersloh der Fall sein.

Der sich aus der beschriebenen, der Bedeutung und Funktion der B 61 nicht gerecht werdenden verkehrlichen Situation mit der nicht vorhandenen Anbaufreiheit und der hohen Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Ummeln ergebende Bedarf für eine anderweitige Verkehrsführung auf neuer Trasse genügt daher auch ohne die über das FStrAbG erfolgte gesetzliche Bedarfsfeststellung den Kriterien, die an eine Planrechtfertigung zu stellen sind. Soweit sich dies allein auf die Notwendigkeit einer Ortsumgehung bezieht, bleibt die Ortsdurchfahrt zwar auch weiterhin durchaus stark frequentiert. Dies resultiert schon weitgehend aus der Führung der L 791 (Ummelner Straße/Steinhagener Straße) und der der K 18 (Kasseler Straße sowie Queller Straße bzw. Umlostraße), die beide innerhalb von Ummeln an die B 61 angeschlossen sind. Gleichwohl wird sich (siehe Tabelle) auf der B 61 in Ummeln der Verkehr – auch insoweit jeweils im DTV – bezogen auf das Jahr 2030

a) zwischen dem Südring und der K 18 (Kasseler Straße) von 21.500 Kfz auf 7.500 Kfz (= um rd. 65 %),
b) zwischen der K 18 (Kasseler Straße) und der L 791 (Ummelner Straße) von 18.500 Kfz auf 6.000 (= um rd. 67,5 %) und
c) zwischen der L 791 (Ummelner Straße) und der Einschleifung/Mündung der B 61n von 17.000 Kfz auf 3.500 Kfz (= rd. 79 %)

in ganz erheblichem Maße reduzieren.

Für das sowohl als Autobahnzubringer als auch als Ortsumgehung notwendige Vorhaben besteht daher nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis, unter dessen Blickwinkel die Maßnahme objektiv als erforderlich anzusehen ist. Sie ist vernünftigerweise geboten.

Die in den Einwendungen vorgetragene Kritik an der Planrechtfertigung und der Verkehrsuntersuchung, die u. a. als fehlerhaft und unzureichend bezeichnet wird,

weist die Planfeststellungsbehörde zurück. Dazu im Einzelnen:

a) Nullfall 2030

Die Behauptung, eine Verkehrsbetrachtung ohne B 61n sei nicht durchgeführt worden, geht fehl. Sie ist Gegenstand des vorstehend beschriebenen Planfalls Null 2030, in dem das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen betrachtet worden ist, das sich einstellt, wenn die B 61n nicht gebaut wird. Nicht betrachtet worden ist lediglich die in den Einwendungen ebenfalls geforderte Untersuchung einer Nullvariante, in der die A 33 bzw. die von ihr ausgehenden Auswirkungen auf den Verkehr im Raum Ummeln unberücksichtigt bleiben.

Mit einer solchen Untersuchung wäre kein zusätzlicher Erkenntnisgewinn für die Planung der B 61n bzw. für ihr Bewertung und für das Planfeststellungsverfahren verbunden. Die A 33 ist bis zur Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum und zum verlängerten Ostwestfalendamm bereits in Betrieb genommen worden, der Lückenschluss bis Borgholzhausen bestandskräftig planfestgestellt worden und im Bau. Ihre Ausblendung ist daher nicht mehr möglich, ihre Berücksichtigung vielmehr zwingend geboten. Soweit von ihr Auswirkungen auf den Planungsraum, unabhängig davon, ob mit oder ohne B 61n, ausgehen, sind sie als gegeben hinzunehmen.

b) Analysenetz/Netzdefinition

Das der Verkehrsuntersuchung zu Grunde liegende Analysenetz ist nicht zu beanstanden, die Aussage, es seien nur klassifizierte Straßen berücksichtigt worden, geht fehl.

Da die Wirkungen, die verschiedene Straßen eines Verkehrsnetzes wechselseitig auf sich haben, mit zunehmender Entfernung deutlich abnehmen, hat das Büro DTV ein Analysenetz entwickelt, das nicht nur alle klassifizierten Straßen, sondern gerade in Ummeln und im Nahbereich der B 61n sehr engmaschig angelegt ist und daher auch alle wichtigen kommunalen Straßen beinhaltet. Nur zum Rand hin wurde das Analysenetz wegen des abnehmenden Einflusses der jeweiligen Straße auf den Verkehr in Ummeln/auf der B 61 und B 61n etwas ausgedünnt. Dies ist methodisch nicht zu beanstanden, denn der Verkehr beispielsweise einer reinen Anliegerstraße kann nur den der Straße beeinflussen, in die diese Anliegerstraße mündet. Schon auf der übernächsten Masche des Verkehrsnetzes ist es ohne Belang, ob es sich um Durchgangsverkehr oder um Verkehr handelt, der ziel- oder quellmäßig der

Anliegerstraße zuzurechnen ist. Ausschlaggebend ist dann allein, dass die über diese Straße erschlossenen Anwohnergebiete mitsamt ihrer Einwohnerzahl/ihren Kfz-Beständen in der Ermittlung des regional verursachten Verkehrsaufkommens berücksichtigt und der entsprechenden Verkehrszelle zugeordnet worden sind. Dies ist vorliegend geschehen.

c) Verfälschung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung durch Baustellen

Die Verkehrsuntersuchung ist nicht deswegen fehlerhaft, weil die über die Ausgangsdaten in sie eingeflossenen Ergebnisse der Verkehrszählungen in unzulässiger Weise durch langanhaltenden und dauerhaften Baustellenumleitungsverkehr beeinflusst worden sind und daher nicht verwertbar wären.

Zum einen sind die Zählstellen durchgehend gezielt so gewählt worden, dass Einflüsse durch Umleitungsverkehr möglichst auszuschließen sind. Diesbezügliche Einwendungen, die 2010 erhoben wurden und sich auf die Verkehrsuntersuchung von 2009 beziehen, haben sich zudem durch das Deckblatt 1 und die mit ihm in das Verfahren gebrachte neue Verkehrsuntersuchung von 2013 erledigt. Hätten sich tatsächlich Einflüsse eines Umleitungsverkehrs auf die Ergebnisse und Daten der bundesweiten Zählungen von 2005 sowie der eigenen Erhebungen des Gutachterbüros von 2009 ergeben, wären sie ohne Belang, weil sie insoweit durch die später erhobenen Daten der bundesweiten Zählung von 2010 sowie die eigenen Verkehrserhebungen des Gutachterbüros von 2013 ersetzt wurden.

Aber auch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung von 2013 sind nicht durch Verkehrszählungen beeinflusst worden, die durch Straßensperrungen und damit verbundenen Umleitungsverkehr verfälscht wurden. Richtig ist, dass die L 791 (Steinhagener Straße) im Abschnitt zwischen der Brockhagener Straße und der Straße Am Speksel in der Zeit vom 25.03.2013 bis zum 05.06.2013 gesperrt gewesen ist und dass der Verkehr umgeleitet wurde. Die Sperrung ist jedoch nicht erst nachträglich durch die Einwendungen bekannt geworden, sondern wurde vom Gutachterbüro selbst durch Nachfrage bei der Stadt Bielefeld eruiert. Bei der Wiedergabe der Zählergebnisse wird im Anhang A des Verkehrsgutachtens (S. 29/30) explizit auf diese Sperrung hingewiesen. Wie eine genaue Betrachtung der dort benannten Zählstellen und -termine zeigt, ist allerdings innerhalb des relevanten Zeitraums vom 25.03. bis zum 05.06.2013 an keiner der benannten Zählstellen innerhalb der vom Umleitungsverkehr betroffenen Streckenabschnitte – dies sind die Brockhagener Straße (L 806) bzw. die Gütersloher Straße (B 61) und als Verbindung

dieser beiden Straßen die Queller Straße (K 18) bzw. die Umlostraße – eine Zählung stattgefunden, die sich entsprechend ausgewirkt haben könnte. Wie das Gutachten plausibel darlegt und wie auch anhand der Straßenverläufe nachvollziehbar ist, hat die Sperrung insoweit weiter entfernte Zählstellen nicht mehr beeinflusst. Zudem bilden die Ergebnisse der im Rahmen des nordrhein-westfälischen Verkehrsmonitorings vorgenommenen Zählungen sowie die der eigenen Erhebungen des Büros, um die es hier geht, nur einen Teil des dem Verkehrsgutachten zu Grunde liegenden umfassenden Datenmaterials, so dass etwaige „Ausreißer" bei den Zählergebnissen im Rahmen der weiteren gutachtlichen Bewertungen bzw. im verwandten Verkehrsmodell bereinigt worden sind. Ohnehin haben beide Verkehrsuntersuchungen mit zusammen acht Jahre umfassenden Erhebungszeiträumen (bundesweite Verkehrszählung von 2005 bis zum NRW-Monitoring und den gutachtlichen Erhebungen von 2013) und ihren sehr homogenen Ergebnissen aufgezeigt, dass die Planung auf einer ebenso homogenen sowie sehr breit gefächerten und schon von daher derartige Fehlerquellen weitgehend bereinigenden aussagekräftigen Datenbasis beruht.

d) Aktualität der Ausgangsdaten

Die Verkehrsuntersuchung beruht, wie vorstehend ausgeführt, nicht nur auf einer sehr breit angelegten und daher auch entsprechend belastbaren, sondern vor dem Hintergrund, dass als Ausgangsbasis der Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2013 das Jahr 2013 gewählt worden ist, auch auf einer ausreichend aktuellen Datenbasis. Insbesondere sind entgegen einiger Einwendungen über die eigenen Erhebungen des Büros DTV auch die Auswirkungen des seit Ende 2012 unter Betrieb stehenden A 33-Abschnitts zwischen dem Kreuz Bielefeld und der Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum in die Verkehrsanalyse eingeflossen.

Die Ergebnisse dieser eigenen Querschnitts- und Knotenpunktzählungen zeigen, dass die Verkehrsbelastung auf der B 61 keinesfalls wegen der bis zur Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum fertigen und unter Betrieb stehenden A 33 abgenommen hat. Er hat vielmehr zugenommen. Dies ist nicht nur plausibel. Es war vielmehr zwingend zu erwarten, weil der Verkehr, der jetzt über die A 33 und die Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum abgewickelt wird – dies gilt noch verstärkt nach Fertigstellung des Lückenschlusses bis Borgholzhausen, aber schon jetzt, vgl. Analyse-Nullfall 2013, nutzen 33.000 Kfz/ 24 h die Anschlussstelle und fließen somit der B 61 inklusive Ostwestfalendamm bzw.

dem Südring und der B 68 zu – bislang andere Routen außerhalb des Plangebietes genutzt hat und somit neu in den Planungsraum hineingeführt wird. Denn die 33.000 Kfz, die über die Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum auf die A 33 fahren bzw. diese über sie verlassen, verteilen sich zwangsweise auf die genannten Anschlussstraßen, d. h. die B 61 bzw. den Südring und den Ostwestfalendamm oder die B 68 sowie künftig die B 61n.

Dabei sind die vom Büro DTV durchgeführten Zählungen auch ausreichend repräsentativ. Dauerzählungen über längere Zeiten waren nicht erforderlich. Insoweit reichen die Ergebnisse, die über den Zeitraum einer ganzen Woche bzw. – bezogen auf die beiden Querschnittszählungen am Ostwestfalendamm sowie an der A 33 und auf die Abbiegeströme an den Knotenpunkten – vier Stunden erhoben worden sind, in vollem Umfang aus, um aus den Ergebnissen die erforderlichen Rückschlüsse für das Verkehrsgeschehen abzuleiten und so aufzubereiten, dass eine belastbare Verwendung im Rahmen der verkehrstechnischen Bewertungen und Analysen möglich ist. Es ist insoweit Stand der Technik, entsprechende Zählungen zur Erfassung des Verkehrsgeschehens auf ausgewählte Zeiträume und Tage zu beschränken, weil sich die täglichen Verkehrsabläufe so ähneln, dass bereits dementsprechend kurze Zeiträume ausreichend aussagekräftige Datenbestände ergeben. So werden auch bei der alle fünf Jahre stattfindenden großen Verkehrszählung, mit der für das jeweilige Jahr bundesweit der DTV bestimmt wird, die manuellen Erhebungen in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung auf 6 bzw. 8 Tage sowie bestimmte Zeiträume an diesen Tagen (18 bzw. 28 Zählstunden zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr) beschränkt. Die Ergebnisse werden unter Berücksichtigung von automatischen Dauerzählungen hochgerechnet und auf das Verkehrsnetz umgelegt.

Mit vergleichbarer und nicht zu beanstandender Methodik ist auch das Büro DTV bei der hier durchgeführten Verkehrsuntersuchung vorgegangen. Zudem sind zur Vermeidung von Analysefehlern sowohl die Eingangsdaten aus unterschiedlichen Quellen miteinander abgeglichen als auch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung im Rahmen eines Abgleichs mit den Ergebnissen anderer Untersuchungen sowie auch im Rahmen der Berechnungen des Verkehrsmodells Gegenkontrollen unterzogen worden, so dass Fehlerquellen mit der gebotenen Sicherheit auszuschließen sind.

e) Vorhabenbedingtes induziertes Verkehrsaufkommen

Dass der geplante Straßenneubau aufgrund seiner Anbindung an das Straßennetz nicht nur dem örtlichen Verkehr dient (weshalb, s. o., auch die Klassifizierung der B 61n als Bundesstraße nicht in Frage steht) und insoweit auch zusätzlichen, hier vor allem auf die A 33 und die Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum zurückzuführenden Fernverkehr generiert, liegt in der Natur der Sache. Andernfalls würde der Straßenneubau zwar ggf. seiner Funktion als Ortsumgehung gerecht und damit per Verkehrsverlagerung die Ortsdurchfahrt entlasten, nicht jedoch der Bedeutung als Bundesfernstraße mit Autobahnzubringerfunktion. So weist auch die Verkehrsuntersuchung von 2013 ausdrücklich eine dementsprechend zunehmende Bedeutung der B 61n aus, die erheblich zum zu erwartenden Verkehrsaufkommen beiträgt, das auch, soweit es örtlich verursacht wird, noch zunimmt, nicht jedoch wegen des demographischen Faktors (dazu vgl. nachstehend Buchstabe h)) ausschließlich abnimmt.

Soweit das Vorhaben somit Verkehr generiert, von dem der Planungsraum ansonsten unberührt bliebe (und der letztlich auch – wenn auch auf großräumigere – Verkehrsverlagerungen zurückzuführen ist, so dass wiederum an anderer Stelle des Verkehrsnetzes Entlastungen entstehen), resultiert dieser daher letztlich aus den Planungszielen und steht dem Vorhaben nicht entgegen. Eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens, wie in diversen Einwendungen dargestellt, ergibt sich unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs (Verkehr auf der B 61 alt in der Ortsdurchfahrt zuzüglich des Verkehrs der B 61n) gleichwohl nicht. So wird ohne die B 61n in der Ortsdurchfahrt Ummeln auf dem höchstbelasteten Abschnitt nordöstlich der Queller Straße für 2030 ein Verkehrsaufkommen von 21.500 Kfz/24 h prognostiziert. Im Planfall beläuft sich das Verkehrsaufkommen dort nur noch auf 7.500 Kfz/24 h und auf der B 61n auf 23.500 Kfz/24 h (ebenfalls höchstbelasteter Abschnitt, zwischen den Anschlussstellen Bielefeld-Zentrum und Ummeln), die addierte Maximalbelastung beider Straßen insoweit also auf 31.000 Kfz/24 h, keinesfalls jedoch auf 2 x 21.500 = 43.000 Kfz/24 h. Bereits daran zeigt sich die Fehlinterpretation der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens in den Einwendungen. Denn dieser Vergleich lässt die Entlastungen, die sich für die Ortschaft Ummeln an anderer Stelle ergeben, vollständig außer Acht und kann deshalb so ohnehin nicht gezogen werden. Die für einen solchen ortsteilbezogenen Gesamtbelastungsvergleich vielmehr notwendige Berücksichtigung aller relevanten Straßenabschnitte ergibt dann auch ein völlig anderes Bild.

Aufaddiert ergeben nämlich die für 2030 prognostizierten Belastungen (wiederum Kfz/24 h bzw. im DTV) des Nullfalls

- der drei Abschnitte der Ortsdurchfahrt (Gütersloher Straße) nordöstlich der Queller Straße, zwischen der Queller Straße und der L 791/Ummelner Straße und zwischen der L 791 sowie südwestlich der L 791,
- der K 18/Kasseler Straße südöstlich der Gütersloher Straße,
- der L 791/Ummelner Straße südöstlich der Gütersloher Straße,
- der L 791/Steinhagener Straße nordwestlich der Gütersloher Straße,
- der Umlostraße und
- der K 18/Queller Straße nordwestlich der Gütersloher Straße,

ergibt sich für diese alle wesentlichen Durchgangsstraßen umfassenden Straßenzüge (auf der L 806/Brockhagener Straße bleibt das Verkehrsaufkommen unverändert) eine Gesamtbelastung von 83.000 Kfz. Für den Planfall 2030 unter Einbeziehung der beiden B 61n-Abschnitte nordöstlich und südwestlich der Anschlussstelle Ummeln ergibt dies mit 82.500 Kfz eine praktisch identische Größenordnung.

Unzumutbare erhebliche Immissionsbelastungen ergeben sich dabei im Übrigen nicht. Auf die Ausführungen unter Kapitel B Nr. 7.5 dieses Beschlusses wird dazu Bezug genommen.

f) <u>Verkehrsaufkommen zwischen 2,8 und 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht</u>

Nicht zu beanstanden ist auch, dass in der Verkehrsuntersuchung nur der Schwerlastverkehrsanteil ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht ermittelt und der Verkehrsanteil von 2,8 t bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht nur statistisch berechnet worden ist.

Im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung oder auch mit allgemeinen Fragen zur Verkehrsbelastung ist die Unterscheidung von Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t bis 3,5 t sowie von mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht letztlich nicht von Bedeutung. So wird in Abhängigkeit vom Anteil dieses Verkehrsaufkommens der Verkehrsfluss weder in der vorhandenen Ortsdurchfahrt Ummeln besser oder schlechter noch hat er Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Straßennetzes oder der B 61n bzw. den für sie vorgesehenen und erforderlichen Querschnitt. Benötigt wird die Unterscheidung insoweit nur für die lärmtechnische Untersuchung. Obwohl lt. Aussage der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) keine Emissionsdifferenzen mehr feststellbar sind und keine derartige Unterscheidung mehr für erforderlich gehalten wird, stellen die 26. BImSchV

und die RLS 90 weiterhin auf eine solche sich zu Gunsten der Betroffenen auswirkenden Differenzierung ab. Das Büro DTV hat deshalb im Verkehrsgutachten (vgl. S. 22 und 23) unter Berücksichtigung der Kfz-Bestandsdaten des Kraftfahrtbundesamtes eine statistische Umrechnung (wie für den Lärmschutz erforderlich, getrennt für die Tages- und Nachtanteile) vorgenommen. Diese Vorgehensweise entspricht der Rechtsprechung des BVerwG (vgl. Urteile vom 11.01.2001, 4 A 13.99, und vom 10.10.2012, 9 A 18/11). Danach müssen entsprechende Untersuchungsergebnisse – d. h. die Verifizierung der entsprechenden jeweiligen Anteile des Schwerlastverkehr ab 2,8 t bzw. ab 3,5 t – auf ausreichenden empirischen Erkenntnissen beruhen, aus denen in korrekter Weise Schlussfolgerungen für die zu beurteilende Situation gezogen werden. Eine mathematisch "zwingende" Beweisführung ist jedoch nicht erforderlich.

Gemessen an diesen Vorgaben weist die Prognose der Lkw-Anteile von mehr als 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht auf dem planfestgestellten Straßenabschnitt keine Mängel auf.

g) Leistungsfähigkeit des weiteren Verlaufs der B 61 in Richtung Gütersloh

In einigen Einwendungen wird vorgetragen, am Ende des Neubauabschnitts in Fahrtrichtung Gütersloh werde eine Engstelle entstehen, die regelmäßig Rückstaus auf der B 61n auslöst. Damit würde sich der Verkehrsfluss auf der B 61 trotz Umgehung der Ortsdurchfahrt letztlich nicht verbessern, so dass das Planungsziel nicht erreicht werde. Damit entfalle dann auch die Planrechtfertigung.

Die Annahme regelmäßiger Rückstaus ist unbegründet. Wie die B 61 im vorhandenen Verlauf erhält auch die B 61n den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans entsprechend im Grunde nur einen 2-streifigen Querschnitt, der um einen wechselseitigen Überholstreifen ergänzt wird (Regelquerschnitt RQ 15,5, Betriebsweise 2 + 1). Ein solcher 2-streifiger Querschnitt kann regelmäßig ein Verkehrsaufkommen von rd. 20.000 Kfz/24h bewältigen. Der Überholstreifen als dritte Fahrspur erhöht dabei, weil nicht durchgehend verlaufend, nicht die eigentliche Leistungsfähigkeit der Straße, sondern dient dem besseren Verkehrsfluss und damit der Verkehrsqualität.

Die B 61n ist daher für das zu erwartende Verkehrsaufkommen von 19.500 Kfz/24 h bzw. bis zu 23.500 Kfz/24 h im Abschnitt zwischen der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum und der B 61n-Anschlussstelle Ummeln zwar – auch zur Minimierung der Betroffenheiten – knapp, aber ausreichend

bemessen. Zwar weist sie zwischen den beiden Anschlussstellen über die drei Fahrstreifen des Querschnitts RQ 15,5 hinaus faktisch vier Fahrstreifen auf. Jedoch handelt es sich hier bei dem vierten Streifen nicht um eine vollwertige zur Abwicklung des Verkehrsaufkommens notwendige Fahrspur oder um einen zusätzlichen Überholstreifen, sondern um eine Verflechtungsspur, die hier zwischen den Anschlussstellen Bielefeld-Zentrum und Bielefeld-Ummeln unter Verzicht auf eine Unterbrechung durchgezogen wird, um die Zahl der notwendigen Verflechtungsvorgänge (d. h. der Fahrspurwechsel) zu minimieren, damit die Verkehrssicherheit deutlich zu erhöhen und angesichts des eher knapp bemessenen Querschnitts durch Fahrspurwechsel entstehende Verzögerungen im Verkehrsfluss zu vermeiden (vgl. Kapitel B Nr. 7.2 des Beschlusses). Auf gerader und knotenpunktfreier Strecke ohne Verflechtungen wäre die vierte Fahrspur insoweit nicht erforderlich und es könnte bei zwei Fahrstreifen und einem wechselseitigen Überholstreifen bzw. bei Außerachtlassung der Anforderungen an die Verkehrsqualität auch bei einer Fahrspur pro Fahrtrichtung ohne zusätzlichen Überholstreifen verbleiben.
Im Ergebnis beinhaltet deshalb auch die Planung der B 61n nur den Bau einer zweistreifigen Straße, die anstelle eines separaten Überholstreifens pro Fahrtrichtung einem durchgezogenen Verflechtungsstreifen aufweist.
Dem gewählten erforderlichen, aber auch ausreichenden Querschnitt entsprechend wird der Verkehr deshalb in Fahrtrichtung Gütersloh bereits hinter der Anschlussstelle Ummeln und noch deutlich vor ihrem Ausbauende auf dann nur noch einen Fahrstreifen zurückgeführt; der Überholstreifen als dritte Fahrspur befindet sich in Fahrtrichtung Bielefeld. Eine rückstaugefährdete Engstelle bildet das Ausbauende in Richtung Gütersloh deshalb mangels einer Profileinengung nicht, auch die vorhandene B 61 wird das zu erwartende Verkehrsaufkommen (hier 23.000 Kfz/24 h; im Nullfall, d. h. ohne B 61n, wären 17.500 Kfz/24 h zu erwarten) mit ihrem 2-streifigen Querschnitt trotz des vorhabenbedingen zusätzlichen Verkehrs bewältigen können. Einschränkungen sind lediglich bezüglich der Verkehrsqualität und auch nicht schon vorm bzw. am Ausbauende der B 61n, sondern erst in ihrem weiteren Verlauf in Richtung Gütersloh hinzunehmen. Sie sind aber schon heute feststellbar, werden insoweit daher nicht durch den Bau der B 61n verursacht und stehen ihm auch nicht entgegen. Sie gehen auf die fehlende Anbaufreiheit bzw. die nicht plan- bzw. teilplanfreien Knotenpunkte zurück, die bei Abbiegevorgängen zur Verlangsamung des Verkehrsflusses führen und ggf. temporäre Rückstaus auslösen können. Aus diesem Grund hat das Land NRW den wei-

teren Ausbau der B 61 zwischen Gütersloh und Ummeln sowie auch zwischen Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 (und zwar vierspurig, wobei eine Fahrbahn pro Fahrtrichtung letztlich aber nur eine durchgehende Spur zur Bewältigung des ab- und einbiegenden Verkehrs darstellt und dazu dient, den leistungsmäßigen Nachteil der hier planungleichen B 61 im Vergleich zu ihrer planfreien Strecke im Zuge der Ortsumgehung Ummeln/des A 33-Zubringers zu kompensieren) nicht nur zur Bewertung angemeldet. Er ist vielmehr auch, und zwar im vordringlichen Bedarf, in den von der Bundesregierung am 03.08.2016 beschlossenen neuen Bundesverkehrswegeplan übernommen worden (vgl. lfd. Nrn. 149 bis 151 der NRW-Projektliste). Der Vorhabenträger prüft aber unabhängig davon gerade, in wieweit unabhängig vom entsprechenden weiteren Ausbau durch Verbesserungen an den Knotenpunkten wie die Einrichtung separater Abbiegespuren, die in den späteren Ausbau integriert werden könnten, schon jetzt Steigerungen der Verkehrsqualität realisierbar sind.

Mittel- bis langfristig sind deshalb auch im weiteren Verlauf der B 61 Verbesserungen für den Verkehr zu erwarten. Dass die Leichtigkeit des Verkehrs dort derzeit noch nicht der entspricht, die auf dem Neubauteilstück des Zubringers / der Ortsumgehung Ummeln erreicht werden wird, liegt in der Natur der Sache und kann dem Bau der B 61n nicht entgegengehalten werden.

h) <u>Auswirkungen des demographischen Faktors</u>

Es fehlt nicht deswegen die Planrechtfertigung, weil die zu erwartende Verkehrsbelastung zu hoch angesetzt worden ist bzw. weil sie im Hinblick auf sinkende Bevölkerungszahlen (sog. demographischer Faktor) so stark abnehmen wird, dass der Bau der B 61n nicht mehr erforderlich ist.

Richtig und unstrittig ist zwar, dass die Gesamtbevölkerung Deutschlands abnimmt. Trotz des Bevölkerungsrückgangs und obwohl der Anteil der Personenkraftwagen das Gesamtaufkommen an Kraftfahrzeugen dominiert, ist jedoch kein Rückgang des Verkehrsaufkommens zu erwarten, zumal über die A 33 Fernverkehr in den Planungsraum hineingetragen wird, der bisher andere Routen gewählt hat. Der Scheitelpunkt der Verkehrsentwicklung ist hier deshalb noch nicht erreicht und steht noch aus.

Zu berücksichtigen ist, dass sich die zu erwartende Bevölkerungsabnahme nicht überall gleichmäßig vollzieht, sondern von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten abhängig ist. So sind kleine Ortschaften auf dem Lande in der Regel deutlich stärker betroffen als Großstädte, in denen, ihr unmittelbares

Umfeld eingeschlossen, die Einwohnerzahlen deutlich weniger stark oder kaum abnehmen und häufig sogar noch zunehmen. Das Büro DTV hat daher eine konkrete Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung im Planungsraum vorgenommen und dazu auf die statistischen Angaben des Landesamtes für Information und Technik NRW (Fortschreibung des Zensus und Bevölkerungsvorausberechnungen bis 2030/2050), die des Amtes für Demographie und Statistik der Stadt Bielefeld (Stand Oktober 2013 und Demographiebericht 2012) sowie die des Kreises Gütersloh (Stand Oktober 2013 und Demographiebericht 2011) zurückgegriffen. Diese Daten entstammen nicht etwa einer unseriösen Quelle, bei der man davon ausgehen könnte, dass sich nicht nach üblichen statistischen Methoden erhoben wurden (jedenfalls ist diesbezüglich nichts ersichtlich oder vorgetragen worden), sondern aus einer amtlichen Quelle und können daher auch verwendet werden.

Wie die Auswertung dieser Daten zeigt, ist in Nordrhein-Westfalen bis 2030 mit einem Bevölkerungsrückgang von 3,5 % zu rechnen. Im Regierungsbezirk Detmold sind es 4,9 % und im Bereich des Kreises Herford sogar 8,1 %, im Bereich der Stadt Bielefeld aber nur 1,8 % und im Kreis Gütersloh sogar nur 0,3 %. Im für das Aufkommen des örtlichen Verkehrs maßgeblichen Raum ist daher nur ein vergleichsweise geringer Bevölkerungsrückgang zu erwarten, der sich wiederum nicht gleichermaßen auf alle Altersgruppen verteilt. Gerade die besonders (auto)mobilen Altersgruppen werden insoweit kaum abnehmen bzw. teilweise sogar noch zunehmen. Im hier relevanten Raum ist vor diesem Hintergrund noch immer, wenn auch abflachend, mit einer Zunahme des PKW-Bestandes sowie auch einer Zunahme der Fahrleistung zu rechnen, die von einem Einwohner im Durchschnitt mit dem PKW zurücklegt wird, so dass sich trotz des demographischen Wandels das regionale Verkehrsaufkommen vorerst entgegen der Einwenderkritik nicht vermindern wird. Das Büro DTV hat unter Berücksichtigung der genannten Einflussfaktoren sowie in Anlehnung an das Trend-Szenario der sog. „Shell-Studie“ vielmehr eine weitere Zunahme der regional bedingten Fahrleistungen um 1,4 % bis 2,9 % sowie unter weiterer Berücksichtigung des Fernverkehrs (der zum einen in dieser Form und in diesem Umfang letztlich durch den Bau der A 33 und die Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum neu in den Raum hineingetragen wird und der zum anderen auch nicht vom demographischen Faktor, sondern von wirtschaftlichen Faktoren sowie bevölkerungsunabhängigen Entwicklungen abhängig ist) eine Zunahme des Gesamtverkehrs von insgesamt 11,8 % ermittelt. Die einzelnen sich ergebenden unterschiedlichen Ver-

änderungen der Quelle-Ziel-Relationen der Fahrten-Matrix wurden im Rahmen de Modellprognose in das Verkehrsmodell eingepflegt und so das auf dem jeweiligen Straßenabschnitt zu erwartende Verkehrsaufkommen errechnet.

Diese Vorgehensweise ist plausibel und methodisch nicht zu beanstanden, so dass kein Anlass ersichtlich ist, vor dem Hintergrund sinkender Bevölkerungszahlen von einem fehlerhaft angesetzten Verkehrsaufkommen auszugehen und damit die Planrechtfertigung in Frage zu stellen, zumal diese auch ohne Verkehrszunahme gegeben wäre und aufgrund der Bedeutung und Funktion der B 61n als Autobahnzubringer selbst bei einem deutlichen Verkehrsrückgang nicht entfiele.

Sollten die methodisch einwandfrei prognostizierten Verkehrszahlen tatsächlich niedriger ausfallen, hätte dies von daher letztlich keine Auswirkungen auf die Planrechtfertigung und das Planfeststellungsverfahren. Für die Betroffenen ergäben sich insofern Vorteile, als sich bezüglich der Verkehrsimmissionen der Sicherheitspuffer vergrößern würde bzw. die Immissionen geringer ausfielen als angenommen, diesbezügliche Betroffenheiten mithin abnähmen.

i) <u>Sonstige Netzausbauplanung</u>

Fehl geht auch der Einwand, der vorgesehene sonstige Ausbau des Straßennetzes sei nicht in die Planung/die Verkehrsuntersuchung eingeflossen. Wie das Büro DTV auf S. 14 der Verkehrsuntersuchung erläutert hat, sind bei der Analyse für 2030 sowie im Nullfall als auch im Planfall alle sonstigen Vorhaben berücksichtigt worden, die bis 2030 realisiert werden sollen. Dies sind vorliegend die noch fehlenden Teilstücke der A 33 zwischen dem Kreuz Bielefeld-Zentrum und Halle sowie zwischen Halle und Borgholzhausen, die sich beide bereits im Bau befinden, sowie die Ortsumgehung Gütersloh-Friedrichsdorf im Zuge der L 791 bzw. der L 788 (das im Landesstraßenbedarfsplan, Stand 12.12.2006, als Ortsumgehung Friedrichsdorf im vordringlichen Bedarf der Stufe 1 gelistete Projekt beinhaltet neben der L 791 als „Ostumgehung“ auch die L 788 als „Südumgehung“).

j) <u>Auswirkungen der Ortsumgehung Gütersloh-Friedrichsdorf</u>

Umgekehrt zu den vorstehenden Ausführungen unter Buchstabe h) bedurfte es auch keiner separaten Untersuchung der Auswirkungen, die sich ggf. ergeben, wenn die Ortsumgehung Gütersloh-Friedrichsdorf nicht realisiert wird. Eine dahingehende Forderung hat die Stadt Gütersloh vor dem Hintergrund

erhoben, dass die Landesregierung NRW im September 2011 im Rahmen einer umfassenden Projektpriorisierungsaktion zum einen u. a. auch entschieden hat, die Planung der Ortsumgehung Gütersloh-Friedrichsdorf nach Abschluss der aktuellen Planungsstufe, hier also nach der vorbereitenden Untersuchung zur Linienabstimmung, nur noch nachrangig weiter zu verfolgen (das Vorhaben wurde im Rahmen einer Priorisierungsliste für Maßnahmen des Straßenbaus mit „Rot“ = „nach Abschluss der Planunsstufe nachrangig planen“ gekennzeichnet und damit im Ergebnis vorläufig ausgesetzt), und das Land zum anderen bei der Anmeldung des weiteren Ausbaus der B 61 zur Bewertung im Bundesbedarfsplan per Fußnote angemerkt hat, auf das Landesstraßenbauprojekt „Ortsumgehung Friedrichsdorf“ verzichten zu wollen, wenn – wie geschehen – der weitere B 61-Ausbau realisiert bzw. in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird.
Dass die Ortsumgehung Friedrichsdorf nach Auffassung der Landesregierung NRW im Vergleich zu anderen Straßenbauvorhaben nicht zu denen gehört, denen eine nochmals herausgehobene Bedeutung beigemessen wird und die daher unter Berücksichtigung der Planungskapazitäten sowie der Haushaltslage vorrangig zu planen und zu realisieren sind und die in der Priorisierungsliste „Grün“ erhalten haben, ändert nichts an der mit dem Landesstraßenausbaugesetz (LStrAusbauG) und dem ihm zu Grunde liegenden Landesstraßenbedarfsplan einhergegangenen – gesetzlichen – Bedarfsfeststellung als solcher. Es ist weder der Sinn der Priorisierungsliste, einen früher zunächst festgestellten Bedarf zu negieren noch wäre sie angesichts des gesetzlichen Charakters der Bedarfsfeststellung dazu geeignet. Die mit dem LStrAusbauG getroffenen Feststellungen haben daher weiterhin uneingeschränkt Gültigkeit. Die gesetzliche Bedarfsfeststellung wäre insoweit erst dann hinfällig, wenn der Landesstraßenbedarfsplan gesetzlich abgeändert worden ist oder – obwohl auch diese noch eine Änderung des Landesstraßenbedarfsplans bedingt – zumindest der ersatzweise für notwendig erachtete weitere Ausbau der B 61 auch über den gesetzlichen Ausbaubedarfsplan des Bundes abschließend abgesichert wird.

Dessen ungeachtet hat der Vorhabenträger rein vorsorglich und außerhalb einer entsprechenden Verpflichtung hypothetisch überprüfen lassen, welche Veränderungen sich beim Verkehrsaufkommen in Ummeln für 2030 ergäben, wenn im Analysenetz der Verkehrsuntersuchung die Ortsumgehung Friedrichsdorf gestrichen würde, und zwar jeweils getrennt ohne (ergänzend be-

trachteter Planfall 1) und mit dem weiteren Ausbau der B 61 (ergänzend betrachteter Planfall 2). Das Gutachterbüro hat dazu durch Streichung der Ortsumgehung Friedrichsdorf ein erstes neues Analysenetz erstellt und dieses in einem zweiten Schritt – ebenfalls hypothetisch – um eine zwischen Bielefeld und Gütersloh durchgehend vierspurig ausgebaute B 61 ergänzt.

Wie diese Untersuchungen (Gutachterliche Gegenäußerungen zu den Einwendungen und Stellungnahmen im Planfeststellungsverfahren A 33 / B 61n – Zubringer Bielefeld/Ummeln – vom August 2015) zeigen, würden sich die prognostizierten Verkehrsbelastungen auf der B 61n und auch im Raum Ummeln aber nur in einem letztlich sehr geringen Umfang innerhalb des Netzes verlagern bzw. erhöhen. Auf der Karl-Triebold-Straße sowie auf den jeweiligen Abschnitten der K 18 würde sich danach in beiden Fällen keinerlei Veränderung ergeben. Die anteilig gesehen größte Veränderung wäre – wiederum unabhängig davon, ob mit oder ohne weiteren Ausbau der B 61 – auf der Ummelner Straße (L 791) im Abschnitt südöstlich der Karl-Triebold-Straße zu verzeichnen. Hier würde der Prognoseverkehr 2030 gegenüber der Prognose aus dem 4.000 Kfz/24 h ausweisenden Verkehrsgutachten vom Oktober 2013 um 25 % zunehmen und damit 5.000 Kfz/24 h betragen. Gegenüber dem Zustand ohne Neubaumaßnahmen (Verkehrsanalyse Nullfall 2013) wäre dies allerdings nur eine Zunahme um 500 Kfz/24 h bzw. 11,1 %.

Soweit sich ansonsten gegenüber dem Planfall 2030 Verkehrszunahmen einstellen, betragen sie im Planfall 1 (ohne Ortsumgehung Friedrichsdorf und ohne weiteren Ausbau der B 61) durchgehend um 500 Kfz/24h bzw. weniger als 10 %. Unverändert bliebe der Verkehr auf der L 791 nordwestlich der B 61alt, auf der B 61n im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Ummeln und ihrem Ausbauende hinter der Einmündung der B 61 alt sowie auf der B 61 alt zwischen der L 791 und der ihrer Einmündung die die B 61n.

Im Planfall 2 (ohne Ortsumgehung Friedrichsdorf, aber mit weiterem Ausbau der B 61 zwischen Ummeln und Gütersloh) kommen auf der B 61n zwischen den Anschlussstellen Bielefeld-Zentrum und Ummeln weitere 500 Kfz/24 h und auf der B 61 alt zwischen Ummeln und Gütersloh 1.000 Kfz/24 h hinzu. Auf der B 61n zwischen der Anschlussstelle Ummeln und ihrem Ausbauende hinter der Einmündung der B 61 alt erhöht sich der Verkehr gegenüber dem neuen Planfall 1 und der Verkehrsprognose 2030 der Verkehrsuntersuchung von 2013 um 1.000 sowie auf der B 61 alt zwischen der L 791 und der Einmündung in die B 61n um 500 Kfz/24 h, die anderen Verkehrszahlen bleiben wiederum unverändert.

Für die Straßen bzw. Straßenabschnitte, in denen sich mit dem Wegfall der Ortsumgehung Friedrichsdorf Veränderungen ergeben, stellen sich die jeweiligen Verkehrszahlen in einer Tabelle zusammengefasst wie folgt dar:

	Analyse 2013	Nullfall 2030	Prognose 2030	Vergleichsfall 1	Vergleichsfall 2
L 791 südlich der Karl-Triebold-Str.	4.500	4.000	4.000	5.000	5.000
L 791 zwischen Karl-Triebold-Str. und K 18	6.500	7.000	7.500	8.000	8.000
L 791 zwischen K 18 und B 61 alt	7.000	7.000	6.000	6.500	6.500
L 791 nordwestlich der B 61 alt	6.000	7.000	6.000	6.000	5.500
Karl-Triebold-Str.	2.500	2.500	3.000	3.000	3.000
B 61n nordöstl. L 791	-	-	23.500	24.000	24.500
B 61n südwestl. L 791	-	-	19.500	19.500	20.500
B 61 alt ab B 61n Richtung Gütersloh	16.000	17.500	23.000	23.500	24.500
B 61 alt nordöstl. K 18	20.500	21.500	7.500	8.000	8.000
B 61 alt zwischen K 18 und L 791	18.000	18.500	6.000	6.500	6.500
B 61 alt zwischen L 791 und B 61n	16.000	17.000	3.500	3.500	4.000

Analyse 2013 = Verkehrsanalyse der Verkehrsuntersuchung von 2013 für 2013
Nullfall 2030 = Verkehrsprognose der Verkehrsuntersuchung von 2013 für 2030 (Netzfall mit B 61n und mit OU Friedrichsdorf sowie ohne weiteren Ausbau der B 61)
Prognose 2030 = Verkehrsprognose 2030 der Verkehrsuntersuchung von 2013
Vergleichsfall 1 = Prognose 2030 ohne Ortsumgehung Friedrichsdorf und ohne weiteren Ausbau der B 61 zwischen Ummeln und Gütersloh
Vergleichsfall 2 = Prognose 2030 ohne Ortsumgehung Friedrichsdorf und mit weiterem Ausbau der B 61 zwischen Ummeln und Gütersloh

Diese Untersuchungsergebnisse belegen, dass weder auf der L 791 noch ansonsten innerhalb von Ummeln oder auch im weiteren Verlauf der B 61 in Richtung Gütersloh – dort wären es 6,5 % – mit den in den Einwendungen oder auch in der Stellungnahme der Stadt Gütersloh befürchteten massiven Zunahme des Verkehrs zu rechnen ist, wenn der Neubau der Ortsumgehung Gütersloh-Friedrichsdorf tatsächlich nicht weiter verfolgt werden sollte.

Die Einwendungen, in denen diesbezüglich ein fehlerhaftes Analysenetz bemängelt wird, waren daher nicht nur zurückzuweisen, weil die unter Einbeziehung der nach wie vor gesetzlich vorgesehenen Ortsumgehung Friedrichsdorf erstellte Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2013 methodisch einwandfrei erstellt worden und daher nicht zu beanstanden ist. Sie sind vielmehr

auch inhaltlich unzutreffend. Dabei könnten die bei einem Wegfall der Ortsumgehung Friedrichsdorf zu erwartenden verkehrlichen Mehrbelastungen aufgrund ihres gerade auch relativ gesehen geringen Umfangs auch die prognostizierten Lärmimmissionen nicht in einem solchen Maße anheben, dass bedeutsame Auswirkungen auf das Lärmschutzkonzept der B 61n (vgl. Nr. 7.5.1 im Kapitel B) zu erwarten wären.

k) Bedeutung der L 791, Verkehrsaufkommen auf der L 791

Entgegen verschiedener Einwendungen (insbesondere der Einwendung D 411) weist die Verkehrsuntersuchung auch keine Mängel im Hinblick auf die verkehrliche Bedeutung der L 791 sowie die Berücksichtigung und Ermittlung des Verkehrsaufkommens dieser Landesstraße auf.

Wie bereits ausgeführt, reicht das beiden Verkehrsuntersuchungen zu Grunde liegende Analysenetz im Süden und im Osten bis zur A 2 und damit noch deutlich über den Ortsteil Friedrichsdorf hinaus. Das von dort ausgehende Verkehrsaufkommen und seine zu erwartende Entwicklung (Einwohnerzahlen, Entwicklung des Fahrzeugbestandes, Fernverkehr, Ziel- und Quellverkehr und damit auch Fahrbeziehungen zwischen dem Raum Gütersloh und Bielefeld, gemeindliche Planungen etc., siehe Methodik der Verkehrsuntersuchung) ist daher ebenso in die Verkehrsuntersuchung eingeflossen, wie dies auch bezogen auf Ummeln der Fall ist. Die Verkehrsuntersuchung ist von daher keinesfalls nur für den lokalen Verkehr von Ummeln erstellt worden, sondern hat alle Fahrbeziehungen örtlicher und überörtlicher Art inklusive der Berufspendler und der Bedeutung der jeweiligen Straße im Straßennetz – und damit auch die der L 791 – mit einbezogen. Es sind deshalb weder falsche Eingangsdaten für die L 791 in die Verkehrsuntersuchung eingeflossen noch weist die der Verkehrsprognose zu Grunde liegende Berechnung diesbezüglich Fehler auf.

Keinen Fehler stellt es auch dar, dass die Verkehrsuntersuchung von 2013 gegenüber der von 2009 in der Prognose (in der Verkehrsuntersuchung von 2013 für 2030 statt für 2025) für die Ummelner Straße östlich der B 61n mit 3.500 bis 4.500 Kfz/24 h deutlich niedrigere Verkehrszahlen ausweist. Diesbezüglich ist zu berücksichtigen, dass die Frequentierung einer Straße regelmäßig stark durch Netzwiderstände beeinflusst wird. Solche Netzwiderstände können sich nicht nur aus längeren Wegstrecken/Umwegen, sondern auch aus anderen Gesichtspunkten heraus ergeben. Vorliegend resultiert daraus, dass Ummeln von Friedrichsdorf aus über die L 791 nur über den ein-

spurigen und per Lichtsignalanlage geregelten Bahndurchlass erreichbar ist, ein solcher Netzwiderstand. Dieser Bahndurchlass ist zwar für das zu erwartende Verkehrsaufkommen ausreichend leistungsfähig, trägt aber mit seiner regelmäßigen Unterbrechung des Verkehrsflusses gleichzeitig dazu bei, dass viele Verkehrsteilnehmer auf andere Routen ausweichen, so dass sich das Verkehrsaufkommen auf der L 791 an dieser Stelle bzw. östlich der Bahn – der Verkehrsuntersuchung von 2009 lag noch die ursprüngliche Planung zu Grunde, die eine zweispurige Verkehrsführung ohne Lichtsignalanlage beinhaltet hat, im Deckblatt aber aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen verworfen wurde – entsprechend minimiert (vgl. dazu S. 21 der Verkehrsuntersuchung). Im Ergebnis führt dies, wie ein Vergleich der Nullfall-Prognose 2030 mit dem Planfall 2030 zeigt, zu einer gleich bleibenden bzw. nur in sehr geringem Umfang zunehmenden Verkehrsbelastung (keine Veränderung östlich der Karl-Triebold-Straße und nur + 500 Kfz/24 h im Abschnitt zwischen der Karl-Triebold-Straße und der B 61n). Vorhabenbedingte Mehrbelastungen in Friedrichsdorf sind somit nicht zu erwarten.

Ob und wann die Deutsche Bahn den Bahndurchlass erneuert, so dass wieder ein zweispuriger Verkehr ohne Lichtsignalanlage ermöglicht wird und sich das Verkehrsaufkommen aufgrund des Wegfalls des Netzwiderstandes erhöht, ist derzeit nicht ersichtlich. Konkrete Planungen oder Planungsabsichten sind jedenfalls nicht bekannt, so dass derzeit nur die einspurige Verkehrsführung mit Lichtsignalanlage unterstellt werden kann, die Planungsgegenstand ist. Auch ist nach heutiger Kenntnis aufgrund der Regelungen des Landessstraßenbedarfsplans bzw. des künftigen Bundesverkehrswegeplans davon auszugehen, dass mittel- bis langfristig (s. o.) auf die Ortsumgehung Friedrichsdorf nur verzichtet wird, wenn stattdessen die B 61 weiter ausgebaut und Friedrichsdorf auf diese Weise entlastet wird.

Aber auch die Zunahme des den Bahndurchlass querenden Verkehrs der L 791/Ummelner Straße um 500 Kfz/24 h, die sich beim Verzicht auf die Ortsumgehung Friedrichsdorf ergäbe – vgl. vorstehend Buchstabe j) –, würde die Leistungsfähigkeit des Bahndurchlasses nicht beeinflussen.

l) <u>Sonstige Beeinflussungen des Analysenetzes</u>

Auch die weitere Kritik der Einwendung D 411 am Verkehrsgutachten geht fehl.

Absichten, die L 933 (Windelsbleicher Straße), wie in der Einwendung D 411 behauptet, für Lkw im Durchgangsverkehr zu sperren, bestehen nicht. Eine

solche Maßnahme ist weder Bestandteil des ersten Lärmaktionsplans der Stadt Bielefeld von 2010 noch ist sie im Entwurf des zweiten Lärmaktionsplans der Stadt Bielefeld vom Februar 2015 vorgesehen. Unabhängig davon, dass nicht ersichtlich ist, warum sich ein solches Durchfahrtsverbot auf die Verkehrsprognose für die B 61n auswirken sollte (vom Südring Bielefeld aus in Richtung Gütersloh stellt ohnehin die B 61 bzw. B 61n die attraktive Verkehrsverbindung dar, was sich mit einem weiteren Ausbau der B 61 noch verstärken würde), geht die Verkehrsuntersuchung auch in diesem Zusammenhang nicht von fehlerhaften Ausgangsdaten aus.

Die Verkehrsprognose, die 2002/2003 im Rahmen seiner Planfeststellung für den A 33-Abschnitt 5 B (Kreuz Bielefeld bis Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum) erstellt wurde und in der auch die Verkehrsbelastung für die zur A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Senne führende L 788 (Buschkampstraße) ermittelt worden ist, ist für die Planfeststellung der B 61n irrelevant. Selbst wenn die in diesem Zusammenhang erstellte Verkehrsprognose fehlgeschlagen sein sollte, ließe dies keinen Rückschluss auf das vorliegend maßgebliche Verkehrsgutachten vom Oktober 2013 zu. Gleichwohl gibt es keinen Anlass, von einer diesbezüglich 2002/2003 fehlerhaft erstellten Prognose auszugehen. Denn seinerzeit ist für die Buschkampstraße im Jahr 2020 ein Verkehrsaufkommen von 10.500 Kfz/24 h prognostiziert worden (vgl. dazu S. 127 des Planfeststellungsbeschlusses des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes NRW für den A 33-Abschnitt 5 B vom 06.03.2006, Az. III B 4-32-03/700). Das tatsächliche Verkehrsaufkommen liegt jedoch mit 9.500 Kfz/24 h (Zählung an der Zählstelle 4017 2338 W im Verkehrsmonitoring NRW 2013, wiedergegeben in der Tabelle auf S. 30 des Verkehrsgutachtens) noch 1.000 Kfz/24 h unterhalb der seinerzeitigen 2020'er Prognose und die Auswirkungen der Anschlussstelle Bielefeld-Senne auf den Verkehr auf der L 788 sind in die 2013 durchgeführte Zählung bereits in vollem Umfang mit eingegangen.

Nicht nachvollziehbar ist auch, weswegen die Autobahnmaut (gemeint ist offensichtlich die Infrastrukturabgabe, eingeführt mit dem Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen mit Wirkung vom 01.01.2016) nennenswerten Einfluss auf das Verkehrsgeschehen auf der B 61n und in ihrem Umfeld haben und die Verkehrsuntersuchung damit in Frage stellen sollte. Da sie für in Deutschland steuerpflichtige Kraftfahrzeuge durch eine parallel eingeführte Ermäßigung der Kraftfahrzeugsteuer vergleichbarer Höhe (Zweites Verkehrssteueränderungsgesetz – 2. VerkehrStÄndG –, ebenfalls vom 08.06.2015) kompensiert werden soll, wären

wegen dieser Abgabe – falls sie im Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof Bestand hat und es bei ihr verbleibt – allenfalls bezüglich ausländischer Kraftfahrzeuge Verkehrsverlagerungen denkbar. Vorliegend und weit abseits von grenznahem Transitverkehr ist dafür jedoch nichts und insbesondere nichts ersichtlich, was ansatzweise einen nennenswerten Einfluss auf die ermittelten Verkehrszahlen haben könnte.

Anhaltspunkte für nennenswerte und der B 61n zuzurechnenden Verkehrsverlagerungen zu Lasten des Gütersloher Ortsteils Friedrichsdorf vermag die Planfeststellungsbehörde jedenfalls im Ergebnis nicht zu erkennen. Sie wären auch nicht, wie behauptet, per se unzulässig (ein dahingehendes Verbot enthalten weder das für eine Bundesfernstraße gar nicht anwendbare Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW noch das FStrG), sondern können, solange dem kein abwägungserheblicher Belang entgegensteht und wie es vorliegend die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Ummeln ist, das planrechtfertigende Ziel beinhalten oder Bestandteil davon sein.

m) <u>Auswirkungen der B 61n auf das Verkehrsaufkommen in Gütersloh</u>

Die von der Stadt Gütersloh erwartete Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der B 61 im Stadtgebiet Gütersloh oder sogar noch darüber hinaus auch im Stadtgebiet Rheda-Wiedenbrück ist nicht begründet. Einer zusätzlichen Verkehrsuntersuchung mit einem erweiterten Analysenetz, wie sie zur Überprüfung dieser Fragestellung gefordert wird, bedarf es nicht.

Das sowohl der Verkehrsuntersuchung vom Juli 2009 als auch der vom Oktober 2013 zu Grunde liegende Analysenetz reicht, wie schon beschrieben, im Südwesten des Planungsraums bis zur B 513 und umfasst somit u. a. auch die nordöstliche Hälfte des vierspurig ausgebauten Gütersloher Stadtrings, über den die B 61 hier verläuft. Fernverkehrsanteile der B 61, die diese Bundesstraße auch zwischen Gütersloh und Bielefeld belasten, sowie der Ziel- und Quellverkehr der Stadt Gütersloh, der die B 61 zwischen Gütersloh und Bielefeld nutzt, sind deshalb, auch wenn die Netzpläne mit den jeweiligen Ergebnisdarstellungen dies nicht explizit zeigen, in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt worden und über die entsprechenden Quelle-Ziel-Relationen der Fahrtenmatrix in das Verkehrsmodell eingeflossen.

Nennenswerte Einflüsse auf das Verkehrsgeschehen im Innenstadtbereich von Gütersloh oder im weiteren Straßennetz Richtung Westen ergeben sich danach durch den Bau der B 61n jedoch nicht. Zwar ist südwestlich des Neubauabschnitts auf der B 61 gegenüber dem Nullfall 2030 ein zusätzliches

Verkehrsaufkommen von 5.500 Kfz/24 h zu erwarten. Dieses ist aber im Wesentlichen auf den verbesserten Anschluss des östlichen Stadtrandgebietes Gütersloh und seiner umfänglichen Gewerbegebiete – wie z. B. auch dem zwischen Gütersloh und Bielefeld unmittelbar an die B 61 angebundenen Gewerbegebiet an der Robert-Bosch-Straße – an die A 33 zurückzuführen, über die im Übrigen auch die A 1, die A 7, die A 30 sowie die A 44 erreichbar sind, so dass insgesamt sehr attraktive Fernverbindungen eröffnet werden. Für diese Bereiche ist der Weg zur A 33 deutlich attraktiver als der über die Anschlussstelle Gütersloh und die A 2. Der Mehrverkehr wird deshalb ganz überwiegend durch Quelle-Ziel-Relationen zwischen der B 61n und den östlichen Stadtrandgebieten und hier insbesondere den Gewerbegebieten von Gütersloh verursacht und weiter westlich nicht zu zusätzlichen Belastungen führen. Vielmehr ist insoweit durch eine Verkehrsverlagerung von der A 2-Anschlussstelle zur A 33-Anschlussstelle Ummeln tendenziell eher eine Entlastung im weiteren Straßenverlauf realistisch.

n) <u>Dimensionierung der B 61n</u>

Die Frage, ob die Planung der B 61n überdimensioniert ausgefallen ist oder das prognostizierte Verkehrsaufkommen die gewählte Trasse rechtfertigt, ist keine Frage der Planrechtfertigung, so dass insoweit auf die Ausführungen zur Trassenwahl und zum Ausbauquerschnitt (Kapitel B Nrn. 7.1 und 7.2 dieses Beschlusses) verwiesen wird. Bezüglich der Anschlussstelle Ummeln, deren Notwendigkeit ebenfalls in den Einwendungen in Frage gestellt worden ist, muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass das Verkehrsmodell der Verkehrsuntersuchung diese Anschlussstelle voraussetzt und die Entlastungswirkung entlang der Ortsdurchfahrt der B 61 alt ohne die Anschlussstelle so nicht erzielbar wäre.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde genügt die Verkehrsprognose des Büros DTV Aachen nach all dem den an sie zu stellenden Anforderungen. Sie bildet auf der Grundlage ausreichender Strukturdaten das aktuelle Verkehrsgeschehen zum Analysezeitpunkt ab und kommt mit zulässigen Methoden und Annahmen zu einer tragfähigen Prognose für das Jahr 2030.

Aus ihr wird auch ersichtlich, dass sowohl für einen Autobahnzubringer als auch für eine Ortsumgehung sehr wohl ein Verkehrsbedürfnis besteht; eine prognostizierte Belastung von bis zu 23.500 Fahrzeugen pro Tag auf der B 61n ist insoweit

eindeutig.

Vor dem Hintergrund all dessen ist die Verkehrsprognose nicht nur als Ausgangsgrundlage für die Berechnungen und Prognosen zur Lärmbelastung und zur Belastung von Luftschadstoffen geeignet. Sie belegt die Planrechtfertigung auch unabhängig von der vom Gesetzgeber bereits getroffenen Feststellung.

6.2 Raumordnung

Das Straßenbauvorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Der als Autobahnzubringer und Ortsumgehung konzipierte Neubauabschnitt der B 61n ist eine regionalplanerisch bedeutsame Maßnahme im Sinne des Regionalplans. Sie ist im Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt „Oberbereich Bielefeld“ (aufgestellt durch Beschluss des Regionalrates vom 28.07.2003 und am 04.06.2004 von der Landesplanungsbehörde genehmigt) bereits als Straße für den vorwiegend großräumigen Verkehr enthalten. In Ziel 1 im Kapitel B.V.1.1 des Regionalplans ist in Satz 1 festgelegt, dass die raumbedeutsamen Straßenbauvorhaben zügig umzusetzen bzw. zu sichern sind. Gem. Satz 2 des Ziels ist dabei u. a. dem Ausbau vorhandener Straßentrassen und dem Bau von Ortsumgehungen der Vorrang vor dem Bau neuer Straßenverbindungen einzuräumen. Ein solches vorrangiges Ziel wird auch mit dem Bau der B 61n umgesetzt.

Da die Straßenbaumaßnahme unter Einstufung in den vordringlichen Bedarf im gültigen Fernstraßenbedarfsplan des Bundes enthalten ist (vgl. Kapitel B Nr. 6.1.1 des Beschlusses), war die Regionalplanungsbehörde letztlich verpflichtet, die Straßenverbindung in den Regionalplan zu übernehmen. Sie ist in der vorgesehenen Trassierung mit der gestrichelten Linienstruktur der Nr. 3 aa-2 der Anlage 3 der Verordnung zur Durchführung des Landesplanungsgesetzes NRW (LPlG DVO) – d. h. insoweit ohne räumliche Festlegung – zeichnerisch als Maßnahme des vorwiegend großräumigen Verkehrs dargestellt worden. Die Darstellung erfolgt dabei im regionalplanerischen Maßstab 1 : 50.000. Mit seiner Genehmigung gem. § 16 LPlG a.F. im Juni 2004 sind sowohl die zeichnerischen als auch die textlichen Darstellungen des Regionalplans (vgl. §§ 12 Abs. 1 und 18 Abs. 1 LPlG) zum gültigen Ziel der Raumordnung geworden.

Die Regionalplanungsbehörde hat vor diesem Hintergrund gegen die Planung keine Bedenken erhoben. Gem. § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) ist die Fachplanung im Übrigen im Hinblick auf die raumordnerischen Ziele an die entsprechenden Vorgaben übergeordneter Planungsentscheidungen gebunden.

Für die planfestgestellte Maßnahme bedurfte es auch keines Raumordnungsverfahrens. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens richtet sich in Nordrhein-Westfalen nach §§ 32 Abs. 1 und 38 Satz 1 Nr. 4 LPlG in Verbindung mit § 1 Abs. 1 der Verordnung über den Anwendungsbereich, den Kreis der Beteiligten sowie die Voraussetzungen für ein Raumordnungsverfahren (= Artikel 5 der Verordnung zur Neufassung der Verordnungen zum Landesplanungsgesetz vom 10.05.2005, GV. NRW S. 506). Der Bau einer Bundesstraße gehört danach nicht zu den Planungen und Maßnahmen, für die ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

6.3 Planungsleitsätze

Die Planung für den Neubau der B 61n einschließlich der Folgemaßnahmen und der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen orientiert sich an den im FStrG und in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.

Die Regelungen
- des § 1 Abs. 1 FStrG (Zweckbestimmung der Straße),
- des § 3 Abs. 1 FStrG (Umfang der Straßenbaulast) und
- des § 4 FStrG (bautechnische Sicherheit),

die nicht nur das Planungsziel, sondern auch bestimmte, der Zielverwirklichung dienende Planungsleitlinien enthalten, sind beachtet worden.

Als externer Planungsleitsatz ist außerdem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG), beachtet worden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass ein Verzicht auf den Eingriff durch Aufgabe des Vorhabens nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebotes sein kann.

6.4 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Zu den von der Maßnahme betroffenen öffentlichen Belangen, die im Rahmen der Abwägung von der Planfeststellungsbehörde gem. § 17 FStrG zu berücksichtigen sind, gehören einschließlich des Artenschutzes auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, die durch europarechtliche Vorgaben (FFH-RL, V-RL), die im § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze sowie die darauf aufbauenden weiteren Regelungen des BNatSchG und des LG NRW konkretisiert werden.

Das Vorhaben ist mit den entsprechenden Anforderungen des nationalen und europäischen Artenschutzrechts vereinbar.

Hindernisse in Form rechtlicher Verbote stehen der Verwirklichung des Planvorhabens nicht entgegen. Verbotstatbestände werden bezüglich betroffener Landschaftsschutzgebiete sowie gesetzlich geschützter Biotope erfüllt, können aber mit Hilfe der Befreiung bzw. einer Ausnahme, deren Voraussetzungen die Planfeststellungsbehörde jeweils bejaht, überwunden werden.

6.4.1 Artenschutz

Das Straßenbauvorhaben widerspricht nicht den Anforderungen des Artenschutzrechtes. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen bzw. mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Auffangen potenzieller Funktionsverluste für alle nachgewiesenen und potenziell vorkommenden Arten sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Insoweit treten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht ein.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Artenschutz sind Gegenstand der UVS, des LBP und der zum LBP gehörenden artenschutzrechtlichen Prüfung, des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags. Die in diesen Untersuchungen enthaltenen und auf den zugehörigen faunistischen Untersuchungen beruhenden Aussagen zu den betroffenen Biotopen und ihrer Flora und Fauna stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine ausreichende Grundlage für eine dementsprechende Planungsentscheidung dar.

6.4.1.1 Rechtliche Grundlagen des Artenschutzes, Verbotstatbestände

Die Regelungen des speziellen bzw. besonderen Artenschutzes befinden sich zunächst in den Richtlinien der Europäischen Union. Insbesondere sind insoweit die Regelungen der FFH-RL und der V-RL von Bedeutung. Darin hat die Europäische Union ein abgestuftes Schutzregime für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten vorgegeben. So bestehen zum einen Vorschriften zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten (Art. 3 - Art. 11 FFH-RL, Art. 4 V-RL) und zum anderen artenschutzrechtliche Verbotsregelungen (Art. 12 - Art. 16 FFH-RL, Art. 5 - Art. 9 V-RL). Die Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht findet sich in den Regelungen der §§ 31 bis 36 BNatSchG zum Schutz des europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" und insbesondere der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der europäischen Vogelschutzgebiete. Auch der sog. Habitatschutz (siehe dazu auch nachfolgende Nr. 6.4.2) ist damit bundesrechtlich verankert.
Regelungen zum nicht habitatsgebundenen besonderen Artenschutz finden sich schließlich in den §§ 44 (Verbotstatbestände) und 45 (Ausnahmen von den Verbotstatbeständen) BNatSchG.

Zu beachten sind die Tatbestände des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 BNatSchG, nach denen es verboten ist,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 1),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erheblich Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Abs. 1 Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 3) und
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 4).

Besonders geschützte Arten in diesem Sinne sind gem. der Definition des § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels vom 09.12.1996,
- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL,
- Europäische Vogelarten, d. h. alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL und
- Tier- und Pflanzenarten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (z. B. der Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung) als solche benannt sind.

Streng geschützte Arten sind gem. der Definition des § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG besonders geschützte Arten, die

- im Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- im Anhang IV der FFH-RL oder
- in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (z. B. in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung) als solche benannt sind.

Tiere oder Pflanzen dieser Kataloge werden durch das Vorhaben jedoch nicht in einer Form beeinträchtigt, mit der einer der benannten Verbotstatbestände erfüllt wird.

Dabei gelten die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG bei gem. § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffen, d. h. bei Eingriffen, denen die dortige Eingriffsregelung nicht entgegensteht, bei Tieren des Anhangs IV Buchstabe a) der FFH-RL, bei Europäischen Vogelarten und bei in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführten Arten (besonders geschützte Arten, die in ihrem Bestand gefährdet sind und für die die Bundesrepublik Deutschland in hohem Maße verantwortlich ist) dann nicht, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Bezüglich unvermeidbarer Beeinträchtigungen wild lebender Tiere wird dann auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Sofern nicht andere Verbotstatbestände gegeben sind, bleibt die Anwendung des Arten-

schutzes dann auf die Anwendung der Eingriffsregelung (vgl. Kapitel B, Ziffer 6.4.4 dieses Beschlusses) beschränkt.

Die in den Einwendungen zu den Rechtsgrundlagen vorgetragene Kritikpunkt, die Regelungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG seien in weiten Teilen nicht europarechskonform und daher nichtig bzw. nicht anwendbar, weist die Planfeststellungsbehörde im Übrigen zurück. Die Regelung ist geltendes Recht, an das die Planfeststellungsbehörde gebunden ist. Unabhängig davon, dass eine Behörde und damit auch die Planfeststellungsbehörde sich nicht über geltendes Recht hinwegsetzen oder es verwerfen kann, wurde diese Behauptung weder inhaltlich näher begründet noch ergeben sich Anhaltspunkte dafür, dass die in ständiger Rechtsprechung anerkannte und auch von daher bestätigte Regelung tatsächlich mit europarechtlichen Vorgaben kollidieren könnte.

6.4.1.2 Prüfmethodik / Bestandserfassung

Fehler in der zur entsprechenden Prüfung des Artenschutzes notwendigen Bestandserfassung oder in der dazu angewandten Prüfmethodik liegen nicht vor.

Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote (insbesondere solche nach § 44 Abs. 1 BNatSchG) entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Pflanzen- und Tierarten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus. Das ist aber nicht dahingehend zu verstehen, dass der Vorhabenträger verpflichtet wäre, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Aus fachlicher Sicht kann sich eine bis ins letzte Detail gehende Untersuchung erübrigen. Lassen beispielsweise bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf ihre faunistische und floristische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiteren Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Untersuchungen quasi "ins Blaue hinein" sind nicht veranlasst, das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht

(BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, 4 B 177.96; Urteile vom 31.01.2002, 4 A 15.01, 09.07.2008, 9 A 14.07 und 12.08.2009, 9 A 64.07).

Der individuumsbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür werden jedenfalls Daten benötigt, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Nur in Kenntnis dieser Fakten kann beurteilt werden, ob Verbotstatbestände erfüllt werden.

Erforderlich, aber auch ausreichend ist – auch nach den Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts – eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung. Die dazu notwendige Bestandsaufnahme wird sich regelmäßig aus zwei wesentlichen Quellen speisen, nämlich der Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und einer Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängen. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich die Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, Rn. 54 und dortige weitere Rechtssprechungsverweise, sowie Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07).

Hierzu ergänzend ist in der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz, Rd.Erl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz v. 13.04.2010, Az. III 4 - 616.06.01.17, in der Fassung der 1. Änderung vom 15.09.2010) ausgeführt, dass in Bezug auf die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und der Fachliteratur die vom LANUV im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ niedergelegten umfangreichen Informationen zu Lebenszyklus, Populationsbiologie und Lebensraumansprüchen der Arten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW>Artengruppen) sowie aktuelle Raster-Verbreitungsdaten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW>Messtischblätter) zur Verfügung stehen (www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/arten/blatt). Hierauf kann abgestellt werden. Weiter gehende Informationen über konkrete Fundorte der Arten in Nordrhein-Westfalen finden sich im Fachinformationssystem „@LINFOS“ (nur für Behörden verfügbar,

für Landesbehörden unter: http://geo6.it.nrw.de/osirisweb/, für andere Behörden unter: http://www.gis6.nrw.de/osirisweb/). Nach der genannten VV-Artenschutz sind geeignet auch ernst zu nehmende Hinweise, die sich aus kommunalen Datenbanken und Katastern sowie aus Abfragen bei den Fachbehörden, den Biologischen Stationen, dem ehrenamtlichen Naturschutz oder sonstigen Experten in der betroffenen Region ergeben.

Hinsichtlich der Bestandserfassung vor Ort ist in der VV-Artenschutz ausgeführt, dass das zu untersuchende Artenspektrum, die Anzahl der Begehungen sowie die Erfassungsmethoden dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz unterliegen und im Einzelfall insbesondere von der Größe und Lage des Untersuchungsraumes sowie dessen naturräumlicher Ausstattung und den artspezifischen Erfordernissen abhängen. Maßgeblich ist auch, ob zu dem Gebiet bereits hinreichend aktuelle und aussagekräftige Ergebnisse aus früheren Untersuchungen vorliegen.

Diesen Anforderungen der Rechtsprechung und des LANUV ist der Vorhabenträger gerecht geworden. Sowohl hinsichtlich des methodischen Ansatzes als auch bezüglich der Durchführung lässt die hier vorgenommene Bestandsaufnahme keine Fehler erkennen. Die Biotopausstattung des Raumes und seine Flora und Fauna wurden hinreichend erfasst und ermittelt. Die Aussagen der UVS, des LBP und seiner Anlagen sowie des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zur floristischen und faunistischen Ausstattung des Raums stellen eine ausreichende Grundlage für die notwendigen artenschutzrechtlichen Prüfungen und Bewertungen dar, die aus vorhandenen Erkenntnissen und Bestandserfassungen erhobenen Daten lassen eine hinreichende Beurteilung der Art und des Umfangs der Betroffenheiten der planungsrelevanten, besonders oder streng geschützten Tier- und Pflanzenarten zu.

Eine erste Aufnahme des Lebensraumpotenzials des von der B 61n betroffenen Planungsraums ist bereits 1998 im Zuge der Erarbeitung der UVS vom Juli 2000 vorgenommen worden. In dem gesamten rd. 700 ha großen Raum (Beschreibung vgl. Kapitel B Nr. 5.2 des Beschlusses) wurden dazu die Nutzungen und Biotoptypen des Raums nach dem Biotopschlüssel der ARGE Eingriff-Ausgleich NRW, 1994, kartiert, mit ihren Flächenanteilen und ihrer floralen Ausstattung erfasst und die Schutzgebiete und geschützten Biotope ermittelt und aufgenommen. Ebenfalls 1998 – im Frühjahr und Sommer – ist eine Kartierung der Brutvögel, der Amphibien und der Reptilien durchgeführt worden. Zufallsbeobachtungen

von Säugetieren, Libellen und Schmetterlingen wurden mit erfasst und die Amphibiendaten durch die Ergebnisse des seinerzeitigen Projektes „Herpetofauna NRW 2000“ der Arbeitsgemeinschaft biologisch-ökologischer Landesforschung e.V., Münster, und der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forstplanung, Recklinghausen (LÖBF, Vorgänger des LANUV), komplettiert.
Bei diesen den gesamten von möglichen Trassenführungen betroffenen Raum umfassenden Untersuchungen konnten, verteilt auf 27 Laichgewässer, insgesamt 6 Amphibienarten, ein einzelner Kammmolch-Fund eingeschlossen, sowie 2 Reptilienarten (Blindschleiche und Waldeidechse) ermittelt werden. Ferner wurden 80 Vogelarten, davon 60 Arten nachgewiesenermaßen als Brutvögel und 9 Arten mit Brutverdacht, die übrigen 11 als Durchzügler bzw. Nahrungsgast, nachgewiesen.

Für den LBP vom April 2010 wurden die Untersuchungen bezogen auf die Wirkräume der gewählten B 61n-Trasse wiederholt, damit aktualisiert, ergänzt und im Hinblick auf den erforderlichen Detaillisierungsgrad verfeinert. In einem jeweils 300 m beidseits der Trassenachse umfassenden 600 m-Korridor wurde dazu zunächst eine flächendeckende Biotoptypenkartierung nach der auch dem Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes und des Landes NRW (ELES) vom 06.03.2009 zu Grund liegenden „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV, vormals LÖBF bzw. ehemaliges Landesamt für Agrarordnung) vorgenommen und darauf basierend das allgemeine Lebensraumpotenzial des Raums ermittelt und bewertet.

Speziell zum Artenschutz sind dann als Grundlage für den LBP und seinen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag folgende Untersuchungen durchgeführt worden:

- faunistische Untersuchung zur Amphibienwanderung in Bielefeld-Ummeln, Arbeitsgemeinschaft Biotopkartierung, Herford, vom Juli 2006,
- faunistische Untersuchung (Amphibien, Fledermäuse, Avifauna) zur geplanten B 61n in Bielefeld-Ummeln, Arbeitsgemeinschaft AG Biotopkartierung, Herford, vom Oktober 2008,
- faunistische Untersuchung (Rebhuhn, Fledermäuse) zu geplanten B 61n in Bielefeld-Ummeln, AG Biotopkartierung, Herford, Nachtrag vom November 2009 und
- Plausibilitätskontrolle bezüglich ausgewählter Faunenelemente (Wasserralle,

Amphibien) im Rahmen der geplanten Verlängerung des Ostwestfalendamms in Ummeln, AG Biotopkartierung, Herford, vom Dezember 2013.

Diese Untersuchungen hat der Vorhabenträger den 2010 bzw. 2014 ausgelegten Unterlagen beigefügt, ihre Ergebnisse in den LBP und seinen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag übernommen. Mit ihnen, dem LBP und seinem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag liegen dem Planfeststellungsbeschluss ausreichend aussagekräftige und methodisch beanstandungsfrei erhobene Daten zu Grunde, die sich der Rechtsprechung des BVerwG folgend im Wesentlichen aus den beiden benannten Quellen (d. h. aus vorhandenen Erkenntnissen und eigenständigen Bestandserfassungen vor Ort) speisen und sich wechselseitig ergänzen und bestätigen.

Im Rahmen der faunistischen Untersuchung von 2006 wurden zunächst die Wanderbewegungen und die Populationen der wandernden Amphibien erfasst. Entlang des bekannten Laichgewässerkomplexes am Dammweg sind dazu in der Wanderungszeit auf einer Länge von insg. 400 m um den mehrere Gewässer umfassenem Komplex herum Fangzäune aufgestellt und in Abständen von etwa 10 m bzw. an ihren Enden Fangeimer eingegraben worden. Die Zaunanlage wurde vom 21.03. bis 01.05.2006 täglich kontrolliert, die Amphibien bestimmt und gezählt und auf der gegenüberliegenden Zaunseite wieder ausgesetzt. Ergänzend wurden viermal die umliegenden Laichgewässer begangen, sie nach geeigneten Laichplätzen und nach adulten Tieren abgesucht bzw. solche anhand von Lautäußerungen erfasst und die Größe der Laichpopulationen ermittelt. Zur Erfassung der Schwanzlurche wurden in diesen Gewässern jeweils über eine Nacht Fangreusen eingesetzt.
Mit der Zaunanlage wurden 5 wandernde Arten (Berg- und Teichmolch, Erdkröte, Grasfrosch und Wasserfrosch), insgeamt 11.787 Individuen und von allen 5 Arten Laichpopulationen größeren Umfangs, jedoch keine in NRW planungsrelevanten Arten nachgewiesen.
Zur weiteren Erfassung der Amphibien sind dann zwischen Ende März und Juni 2008 sechsmal alle 18 potenziellen Laichgewässer in dem 600 m breiten Untersuchungskorridor begangen worden. Auch dabei wurden die adulten Tiere durch das Absuchen der geeigneten Laichplätze sowie durch ihre Lautäußerungen erfasst, die Gewässer nach Amphibienlaich abgesucht und speziell zur Erfassung der Schwanzlurche für jeweils eine Nacht Fangreusen eingebracht; bei den Gewässern, die bereits 2006 mit gleicher Methode untersucht worden waren, wur-

den die Ergebnisse von 2006 übernommen. Die Ergebnisse – es wurden die gleichen 5 Arten ermittelt wie 2006, der Kammmolch konnte erneut nicht gefunden werden – wurden unter Benennung ihres Schutz- und Gefährdungsgrades (Rote Liste) in einer Artenliste dokumentiert. Die jeweiligen Populationsgrößen wurden anhand des gefundenen Laiches abgeschätzt.

Die Avifauna hat die AG Biotopkartierung von Mitte März bis Mitte Juli 2008 mittels einer flächendeckenden Revierkartierung erhoben. Bei insgesamt neun Begehungen wurden unter besonderer Beachtung revieranzeigender Merkmale alle sicht- und hörbaren Vogelarten erfasst sowie gefundene Gewölle, Rupfungen und Federfunde etc. ausgewertet. Die Ergebnisse wurden differenziert nach Brutvogelarten, Durchzüglern und Nahrungsgästen in einer Artenliste zusammengestellt, der auch der jeweilige Schutzstatus, der Erhaltungszustand, die etwaigen Gefährdungsgrade (Rote Liste) sowie Lebensraumpräferenzen der Arten zu entnehmen sind.
Die Liste beinhaltet 67 Arten, davon 56 Brutvogelarten (darunter der streng geschützte Kiebitz und das Rebhuhn), 2 Arten mit Brutverdacht (darunter der Kleinspecht), 6 Nahrungsgäste, 2 Durchzügler und die in NRW stark gefährdete Wasserralle mit unklarem Status/als Totfund).

Weiterer Gegenstand der Untersuchung vom 2008 waren die zu den Säugetieren gehörenden Fledermäuse. Dabei haben sich die Gutachter einer Kombination verschiedener nichtinvasiver Methoden bedient und die Fledermäuse zunächst im Rahmen von sechs Begehungen (April bis September 2008) durch Sichtbeobachtungen einerseits und den Einsatz von Ultraschall-Fledermausdetektoren andererseits erfasst. Zwecks Artbestimmung wurden die mit den Detektoren aufgezeichneten Rufe computergestützt unter Rückgriff auf entsprechende Referenzdaten mit dem Programm „BatSound 3.31“ analysiert und, soweit die Artbestimmung nicht eindeutig möglich war, zumindest der Gattung zugeordnet. Die Ergebnisse der Begehungen wurden zum einen in einer u. a. den Gefährdungsgrad (Rote-Liste) sowie den Erhaltungszustand beinhaltenden Artenliste erfasst. Sie beinhaltet 8 Arten zuzüglich einer nicht spezifizierbaren Art der Gattung Myotis spec. (Mausohren) und ein ebenfalls nicht weiter spezifizierbares Langohr (Plecotus auritus = Braunes Langohr oder Plecotus austriacus = Graues Langohr). Zum anderen wurden mit Hilfe der Ergebnisse Aktivitätsschwerpunkte ermittelt und Aktivitätskategorien zugeordnet (Kategorie 1 = einmalige Fledermausnachweise, Kategorie 2 = gleichzeitiges Auftreten von zwei oder drei Tieren oder

ein Tier über einen längeren Zeitraum von ca. fünf Minuten, Kategorie 3 = besonders intensive Aktivitäten wie z. B. das gleichzeitige Auftreten mehrerer Exemplare oder die ständige Nutzung des Bereichs durch ein Tier über einen langen Zeitraum).

An ausgewählten Standorten fanden darüber hinaus zu Beginn der Nacht bis eineinhalb Stunden nach Sonnenuntergang Ausflugszählungen mit Hilfe von Stereo-Detektoren statt. Sie haben nicht nur das Zählen von Individuen, sondern auch die Ermittlung der Flugrichtungen und damit der Flugrouten/-straßen ermöglicht.

Um auch Fledermausaktivitäten über längere Zeiträume erfassen und auswerten zu können – die sechs Begehungen haben jeweils pro Erfassungsort nur vergleichsweise kurze Zeiträume von rd. 15 Minuten abgedeckt –, wurde auf den Einsatz sog. Horchkisten zurückgegriffen. Diese Horchkisten zeichnen die Ultraschalllaute der Fledermäuse sprachgesteuert unter Zeitangabe auf. Die Auswertung lässt dann zwar mangels Frequenzaufzeichnung meistens keine genaue Artbestimmung zu (nur teilweise kann zwischen „nassen“ und „trockenen“ Rufen unterscheiden werden und könnten die Rufe dann einer Art oder Gattung zugeordnet werden), bietet jedoch in der Regel die Möglichkeit einer Aussage zur Art der Aktivität (Ausflug, Jagd). Insgesamt 60 dieser mit Uhren ausgestatteten Horchkisten sind jeweils über einen jeweils längeren Zeitraum – in der Regel die ganze Nacht – und an ausgewählten Standorten im Untersuchungsgebiet eingesetzt worden. Mit Hilfe der Zahl der festgehaltenen Fledermauskontakte und ihrer zeitlichen Verteilung konnten die Gutachter den Räumlichkeiten des Untersuchungsgebietes vier Aktivitätskategorien (gering, mittel, hoch und sehr hoch) zuordnen.

Im Hinblick auf potenzielle Fledermausquartiere/Quartierbäume wurde in diesem Zusammenhang im vom eigentlichen Straßenbau betroffenen Bereich eine gesonderte Kartierung durchgeführt. Durch Sichtbeobachtung mit Hilfe von Fernglas und unter Einsatz von Strahler, Endoskop und Minikamera vom Boden aus und in größeren Höhen auch mit Leiter konnten dabei insgesamt 74 potenzielle Quartierstandorte (Baumhöhlen, Astlöcher, Stammrisse etc.) nachgewiesen werden.

Mit dem Nachtrag der AG Biotopkartierung vom November 2009 zu der faunistischen Untersuchung vom Oktober 2008 sind die Untersuchungen zur Fledermaus-Fauna nochmals ergänzt worden. Und zwar wurden zum einen die Gewässerdurchlässe/Unterführungen der Bahnlinie in drei Begehungen, die im Februar

und März 2009 stattgefunden haben, auf potenzielle Winterquartiere hin abgesucht. In einem Durchlass konnten bei einer Begehung ein Exemplar und bei einer weiteren Begehung zwei Exemplare des Braunen Langohres als Besatz nachgewiesen werden. In einem zweiten Durchlass gelang zumindest bei einer der drei Begehungen ebenfalls der Besatznachweis eines in diesem Fall einzelnen Braunen Langohrs.
Die zum anderen durchgeführten Netzfänge, der einzigen verwendeten invasiven Methode, erfolgten vor dem Hintergrund, dass mit den Rufanalysen von 2008 teilweise keine konkrete Artdiagnose möglich war und es beim Gattungsnachweis verbleiben musste. In drei trassennahen Bereichen mit nach den Erkenntnissen aus den Untersuchungen von 2008 besonders hohen Fledermausaktivitäten wurden dazu 3,5 m hohe sowie rd. 70 m bis 93 m lange Netze über jeweils eine ganze Nacht im August bzw. September 2009 (6 Netze am Sunderweg, 5 Netze am Feldbach, 7 Netze im Bereich der Stillgewässer am Dammweg) aufgestellt. Ein Nachweis weiterer Arten konnte gleichwohl nicht erbracht werden; nachgewiesen wurden dagegen die schon registrierten Arten Fransen- und Wasserfledermaus sowie Großes Mausohr. Es verblieb von daher bei der Spezifizierung des Braunen Langohrs durch die Untersuchung der Winterquartiere. Da mit dem Großen Mausohr (Myotis myotis), der Fransenfledermaus (Myotis nattereri) und der Wasserfledermaus (Myotis daubentonii) jedoch insgesamt drei Arten der Gattung Myotis spec. nachgewiesen werden konnten, konnte der Gutachter aufgrund einer entsprechend großen Wahrscheinlichkeit zur Recht davon ausgehen, dass es sich bei den nicht analysierbaren Detektornachweisen um Angehörige dieser drei Arten gehandelt hat.

Alle Ergebnisse dieser eigenen Erhebungen hat zum einen die AG Biotopkartierung mit den Erkenntnissen des ehrenamtlichen Naturschutzes (biologische Stationen Gütersloh und Bielefeld) und der LBP-Gutachter zum anderen auch mit den Daten aus dem Informationssystem des LANUV (Messtischblatt 4016) abgeglichen. Speziell wegen des Rebhuhns wurde im November 2009 ein weiteres Mal und begleitet durch eine erneute Abfrage beim ehrenamtlichen Naturschutz (biologische Stationen) sowie einem ansässigen und ortskundigen Jäger eine gesonderte Literaturrecherche durchgeführt. Neben den Erkenntnissen der eigenen Erhebungen haben damit auch vorhandene Erkenntnisse unterschiedlicher Quellen in die Untersuchungen zum LBP vom April 2010 Eingang gefunden.

Für den vom Februar 2014 datierenden überarbeiteten LBP des im April 2014 eingebrachten Deckblatts sind diese Untersuchungen nochmals aktualisiert und teilweise ergänzt worden. Insbesondere wurde zur Erfassung von Veränderungen des allgemeinen Lebensraumpotenzials im Herbst 2013 die Biotoptypenkartierung aktualisiert, ohne gegenüber 2010 wesentliche Veränderungen feststellen zu können. Weitere faunistische Untersuchungen sind im Hinblick auf ein Vorkommen des 1998 für die UVS, nicht jedoch 2006 und 2008 kartierten Kammmolches, hinsichtlich der planungsrelevanten Lurchart Kleiner Wasserfrosch sowie der Vogelart Wasserralle durchgeführt worden, deren Status 2008 nicht geklärt werden konnten (s. o.).
Zur Erfassung eines möglichen Vorkommens der Wasserralle wurde jeweils im April, Mai und Juni 2013 eine Begehung des Untersuchungsgebietes durchgeführt, bei der auch Klangattrappen eingesetzt wurden, ohne dass jedoch Rufe erfasst werden konnten. Wegen des Kleinen Wasserfrosches und des Kammmolches wurde jeweils eine spätabendliche Begehung zur Erfassung rufender Grün- bzw. Wasserfrösche im Mai und im Juni 2013 durchgeführt und an zwei Terminen im Mai wurden jeweils 20 Fangreusen mit bezüglich dieser beiden Arten negativem Ergebnis eingesetzt. Allerdings konnte mit den Reusenfallen mit dem Fadenmolch eine weitere Amphibienart sowie der mit dem Wasserfrosch vergesellschaftete Teichfrosch nachgewiesen werden. Beide insoweit bislang nicht erfassten Arten sind in NRW jedoch nicht planungsrelevant.

Die so mit Hilfe eigener Ermittlungen vor Ort und dem Abgleich der Ergebnisse dieser Erhebungen mit den Daten des LANUV zu diesem Raum (Messtischblatt) und den Erkenntnissen des ehrenamtlichen Naturschutzes begegnet im Ergebnis keinen Bedenken. Dies gilt namentlich auch für den Umstand, dass bei den Fledermäusen in einem Fall (Myotis spec./Gattung der Mausohren) keine konkrete Artbestimmung möglich war. Die Erfassungsorte, die dortigen Biotopstrukturen sowie die Biologie der Arten sind bekannt, weshalb es an dieser Stelle mit den vorgenommenen Untersuchungen sein Bewenden haben konnte, ohne dass sich insoweit ein artenschutzrechtlich relevantes Defizit ergibt und bei der Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände sind alle Arten dieser Gattung hinsichtlich einer etwaigen Betroffenheit durch die Straßenplanung untersucht worden.

Alle anderen Arten bzw. Artengruppen (planungsrelevante Käfer, Schmetterlinge, Libellen, Heuschrecken, Fische, planungsrelevante Arten der Flora etc.) konnten

aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse und des fehlenden Lebensraumpotentials ebenfalls ausgeschlossen werden.

Weitergehende Untersuchungen und Kartierungen oder auch ein ggf. lückenloses Biotop- und Arteninventar – z. B. auch hinsichtlich der Pflanzenarten – war insoweit nicht erforderlich (vgl. Urteil des OVG Münster vom 23.08.2007, 7 D 71/06.NE). Die Ausstattung des Naturraums im Plangebiet wurde vielmehr umfänglich und insbesondere auch in den höherwertigeren Bereichen ausreichender Tiefe ermittelt. Nicht zuletzt auch wegen der weitgehenden Prägung des Planungsraums durch die Siedlungsgebiete, die Streubebauung sowie die intensive landwirtschaftliche Nutzung im Offenland und die damit einhergehenden Vorbelastungen für Flora und Fauna ergaben sich für weitere als die durchgeführten Untersuchungen keine Notwendigkeit.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die aus den Untersuchungen gewonnenen Daten für die artenschutzrechtliche Betrachtung auch hinreichend aktuell und daher verwendbar. Würde dies u. U. auch nicht mehr uneingeschränkt für die in den Jahren 1998 für die UVS von 2000 gewonnenen Erkenntnisse gelten können, so wurden zu den relevanten Artengruppen in den Jahren 2006, 2008, 2009 und 2013 jeweils nicht nur punktuelle Ergänzungen vorgenommen, sondern erneut umfangreiche Überprüfungen der Bestände bzw. des Lebensraumpotenzials und zum Teil auch erneut umfassende Bestandsermittlungen durchgeführt. Soweit zur Beurteilung der Auswirkung des Vorhabens auf die jeweiligen betroffenen Arten Aktualisierungen oder Ergänzungen bzw. Überprüfungen der ursprünglichen Datenlage erforderlich waren, sind sie jedenfalls vorgenommen worden.

Ohnehin ist die Frage, ob ein gewisser zeitlicher Abstand die Aktualität der naturschutzfachlichen Bestandsaufnahme in Frage stellt, einzelfallbezogen zu beurteilen. Nach der Rechtsprechung des BVerwG hängt es *„von den Umständen des Einzelfalls ab, namentlich davon, ob zwischenzeitlich so gravierende Änderungen eingetreten sind, dass die gewonnenen Erkenntnisse nicht mehr die tatsächlichen Gegebenheiten wiedergeben“* (BVerwG, Beschluss vom 14.04.2011, 4 B 77.09).
Im vorliegenden Fall sind jedoch wesentliche Veränderungen vor Ort, die geeignet gewesen sein könnten, den Artenbestand in der Zwischenzeit nachhaltig zu verändern, nicht erkennbar. Dies hat auch und gerade die 2013 für den überar-

beiteten LBP des Deckblatts durchgeführte Aktualisierung der Biotoptypenkartierung bestätigt, die kaum Unterschiede zu der Kartierung von 2010 ergeben hat.

Im Ergebnis geht die Planfeststellungsbehörde im Einklang mit der höheren Landschaftsbehörde, die die faunistischen Erhebungen ebenfalls als ausreichend und hinreichend aktuell bewertet hat, davon aus, dass das Arteninventar des Untersuchungsraums in einer den artenschutzrechtlichen Anforderungen genügenden Art und Weise erfasst worden ist.

Soweit die artenschutzrechtliche Bestandsaufnahme in den Einwendungen der Naturschutzverbände und in privaten Einwendungen als unzureichend kritisiert wird, werden diese Einwendungen hiermit zurückgewiesen. Weder sind die Untersuchungen zu alt und daher nicht mehr verwendbar (s. vorstehend) noch ist der Untersuchungskorridor zu schmal oder klein gewählt worden oder ergeben sich aus den Einwendungen konkrete und im LBP unberücksichtigt gebliebene Anhaltspunkte für Artenvorkommen, die nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt worden wären bzw. die Lücken in den Bestandsaufnahmen aufzeigen könnten. Es stellt die Ergebnisse der Untersuchungen auch nicht in Frage, wenn sich nicht ausnahmslos alle Kartierergebnisse aus den 1998 durchgeführten Untersuchungen zur UVS von 2000 auch in den faunistischen Untersuchungen wiederfinden, die ab 2006 für den LBP gemacht worden sind.

<u>Einwendungen der Naturschutzverbände</u>

Die Naturschutzverbände haben sowohl die Bestandsaufnahme der Fledermäuse als auch die der Avifauna und die der Amphibien kritisiert.

Zur Erfassung der Fledermäuse wurde vorgetragen, die Horchkistenuntersuchung habe im nordöstlichen Abschnitt der B 61n zwischen der Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum und dem Einschwenken auf die Parallelführung zur Bahntrasse auch den Offenlandbereich zwischen dem Waldbestand nördlich des Weges „Asholts Hof“ und dem am Sunderweg erfassen müssen, zumal hier grundsätzlich auch auf Ackerflächen hohe Fledermausaktivitäten registriert worden seien. Die 2009 durchgeführten Netzfänge hätten nicht alle Bereiche mit Schwerpunktvorkommen abgedeckt und mit dem Zeitraum Ende August und Anfang September einen zu kleinen jahreszeitlichen Abschnitt erfasst. Zudem seien die Netzfän-

ge auch deswegen unzureichend gewesen, weil nur in einer der drei Untersuchungsnächte auch tatsächlich Fledermäuse in die Netze gegangen seien.

Diese Einwendungen können jedoch nicht durchgreifen.

Der Raum nordöstlich von Ummeln hat unstrittig eine hohe Bedeutung für die Fledermausfauna, deren Aktivitäten, wie die Untersuchungen belegt haben, insbesondere in Höhe des Sunderbaches und Sunderweges auch über die Trasse der B 61n hinwegreichen. Ihre Aktivitätsschwerpunkte haben die Fledermäuse jedoch entlang der Gewässer und hier insbesondere entlang des Sunderbaches sowie entlang sonstiger Leitstrukturen. Diese sind auch in die Horchkistenuntersuchungen einbezogen worden. Die leitstrukturlosen Ackerflächen nutzen die Fledermäuse nur im Rahmen ihrer Jagdaktivitäten. Zur Erfassung der konkreten Fledermausaktivitätsdichte war daher auf den Ackerflächen keine Ausbringung von Horchkisten erforderlich. Für die Betrachtung des Artenschutzes wären von ihnen keine zusätzlichen Erkenntnisse zu erwarten gewesen. Dass Fledermäuse auch in Ausübung ihrer Jagdaktivitäten potentiell in den Verkehrsraum der B 61n gelangen können und von daher auch die Lage der Ackerflächen zum Verkehrsraum der B 61n im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nicht unproblematisch ist, ist richtig, insoweit nicht jedoch Gegenstand der Bestandserfassung, sondern der artenschutzrechtlichen Betrachtung. Diesbezüglich wird daher auf die Ausführungen zu den Verbotstatbeständen verwiesen (nachstehend Kapitel B Nr. 6.4.1.4).

Aus den letztlich gleichen Gründen waren auch nicht an allen Aktivitätsschwerpunkten Netzfänge erforderlich. Der Gutachter durfte sich vielmehr darauf beschränken, Netzfänge im Umfeld der Teiche und Amphibiengewässer am Dammweg, dem Hauptschwerpunkt der Fledermausaktivitäten südlich von Ummeln, sowie am Sunderweg/Sunderbach, dem Hautpschwerpunkt der Fledermausaktivitäten nördlich von Ummeln, und darüber hinaus zusätzlich auch noch am Rande der südlich des Weges „Asholts Hof“ am Trüggelbach gelegenen und an die Bahnlinie grenzenden Gehölzfläche vorzunehmen, zumal dies Bereiche sind, in denen die Detektoruntersuchungen Nachweise der Gattung Myotis spec. (Mausohren) ergeben haben, ohne dass eine konkrete Artbestimmung möglich war. Zu berücksichtigen ist dabei, dass Netzfänge, wenn auch in geringem Umfang, als invasive Methode grundsätzlich auch eine Belastung für die Fledermausfauna mit sich bringen, die, falls möglich, zu vermeiden ist. Von daher werden Netzfänge im

Rahmen einer Bestandserhebung in der Regel nur dann eingesetzt, wenn die zur Bewältigung des Artenschutzes erforderlichen Kenntnisse nicht auf anderem Wege erbracht werden können bzw. sich nicht-invasive Methoden als unzureichend erweisen.

Vorliegend war keine abschließende Analyse bezüglich der mit dem Fledermausdetektor registrierten Myotis-Arten (Mausohren, Myotis spec., zu denen u. a. auch die Teichfledermaus, die kleine Bartfledermaus und die Bechsteinfledermaus, aber auch die bereits registrierten Arten Großes Mausohr, Fransen- und Wasserfledermaus gehören) möglich und auch das Langohr (Braunes oder Graues) war nicht konkret bestimmbar. Ziel der Netzfänge von 2009 war es daher, die Möglichkeit der gezielten Artansprache zu erhalten bzw. auch weitere Arten auszuschließen. Gleichzeitig boten sie die Gelegenheit, die wegen des fehlenden Lebensraumpotenzials und fehlender Anhaltspunkte aus vorhandenen Erkenntnissen gutachtlich begründete Annahme zu erhärten und zu bestätigen, dass keine Arten zum Inventar des Raums gehören, die, wie beispielsweise auch die Myotis-Art Bechsteinfledermaus, letztlich nur durch Netzfänge oder den Fund besetzter Quartiere nachweisbar sind (im LANUV-Messtischblatt 4016 sind keine entsprechenden Arten verzeichnet und die diesbezügliche Abfrage bei den biologischen Stationen war negativ).

Diese Erkenntnisse konnten in ausreichender Weise mit den durchgeführten Netzfängen gewonnen bzw. soweit abgesichert werden, dass das Vorkommen weiterer Arten der Gattung Myotis ausgeschlossen werden kann und sich das Vorkommen der Langohren auf das Braune Langohr beschränkt. Dass nur mit den Netzen am Sunderweg/am Sunderbach konkret Fledermäuse registriert werden konnten, führt insoweit zu keinem anderen Ergebnis, zumal dort am ehesten mit weiteren Arten zu rechnen gewesen wäre und gerade auch angesichts der letztlich geringen Fangzahlen vom Sunderweg/Sunderbach bei einer Wiederholung der Untersuchung per Fangnetz kein anderes Ergebnis zu erwarten gewesen wäre.

Jahreszeitlich waren die Netzfänge so angelegt, dass sie die Aktivitäten aller Fledermausarten abdecken, so dass auch die gewählten Termine der Verwertbarkeit der Ergebnisse nicht entgegenstehen.

Die weitergehende Kritik der Naturschutzverbände, das Braune Langohr sei zwar 2009 konkret nachgewiesen, nicht jedoch in den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag und den LBP übernommen worden, hat sich mit dem überarbeiteten LBP des Deckblatts erledigt.

Die Kritik der Naturschutzverbände an der Erhebung der Avifauna hat sich auf den zunächst unklaren und nicht weiter untersuchten Status der Wasserralle beschränkt. Auch diese Kritik hat sich mit dem Deckblatt und der mit ihm in das Verfahren eingebrachten Untersuchung von 2013 erledigt, nach der ein Vorkommen dieser planungsrelevanten Vogelart ausgeschlossen werden kann. Gleiches gilt im Ergebnis für die Bestandserfassung der Amphibien. Hier ist, ebenfalls mit negativem Ergebnis, die geforderte Untersuchung bezüglich des Wasserfroschartenkomplexes, hier insbesondere des planungsrelevanten Kleinen Wasserfrosches, 2013 nachgeholt worden. Diese Untersuchung von 2013 hat im Übrigen die vorhergehenden Ergebnisse der Bestandsaufnahme insoweit bestätigt, als zwar nicht der Kleine Wasserfrosch (und auch nicht der ebenfalls planungsrelevante Kammmolch), neben dem erstmals registrierten Fadenmolch wohl aber erneut drei bzw. mit dem mit dem Wasserfrosch vergesellschafteten Teichfrosch vier der fünf 2006/2008 erfassten Arten, nämlich neben dem Teich-/Wasserfrosch der Bergmolch, der Teichmolch und – als Kaulquappen – die Erdkröte und der Grasfrosch nachgewiesen werden konnten. Insoweit liegen damit konsistente und keinesfalls veraltete bzw. nicht mehr verwertbare Bestandsdaten aus einem insgesamt sieben Jahre (2006 bis 2013) umfassenden Zeitraum vor. Bei keiner dieser 6 bzw. bei getrennter Zählung von Wasser- und Teichfrosch 7 Arten handelt es sich jedoch um eine in NRW gefährdete und von daher planungsrelevante Art.

Die Stellungnahme der Naturschutzverbände vom 02.07.2014 aus dem Deckblattverfahren enthält im Übrigen keine weitergehenden Einwendungen zur Prüfmethodik und Bestandserfassung. Der im laufenden Verfahren ergangenen Hinweis der Biologischen Stationen Gütersloh/Bielefeld bzw. der Naturschutzverbände (Schreiben vom 27.05.2013) auf Brutplätze des Kiebitzes in der Nähe des am Dammweg gelegenen gesetzlich geschützten Biotops GB 4016-235 ist vom Vorhabenträger in den LPB übernommen und berücksichtigt worden (vgl. S. 47 des Erläuterungsberichtes).

<u>Einwendungen von Dritten bzw. von Privatpersonen</u>

In einer in fast allen Einwendungen verwendeten Textpassage, die als „Textbaustein“ offensichtlich aus der Einwendung 262 (dort: Nr. 3, S. 17 ff) übernommenen worden ist, wird kritisiert, zahlreiche Daten und Arten aus der UVS von 2000 seien in den ausgelegten Unterlagen nicht wiederzufinden. wobei sich die Ein-

wendung auf die bloße Behauptung beschränkt und keine Daten oder Arten konkret benannt werden. Ferner sei die Systematik der Datenerhebungen nicht nachvollziehbar und bei Aktualisierungsuntersuchungen seien frühere Erhebungsorte nur teilweise einbezogen und die Untersuchungen nicht überall wiederholt worden. Im Wohngebäude Knappweg 6, das für die Trasse abgerissen werden soll, seien eine brütende Schleiereule und eine Fledermaus-Wochenstube übersehen worden. An anderer Stelle der Einwendung wird das Übersehen der Klappergrasmücke gerügt.

Auch diese Einwendungen können nicht durchgreifen und werden von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Dass sich nicht alle Ergebnisse der UVS-Untersuchungen bzw. der seinerzeitigen Bestandserhebungen auch gleicherweise im LBP bzw. seiner Deckblattfassung zu finden sind, ist schon darauf zurückzuführen, dass der Untersuchungsraum der UVS deren Zweck entsprechend nicht nur die Trasse der B 61n sowie die zugehörigen Wirkzonen, sondern einen weit darüber hinausgehenden Bereich erfasst und abdeckt. Biotope, Lebensraumpotenziale und Arten, die im Untersuchungsraum der UVS zu finden sind oder waren, müssen sich daher zum einen nicht auch im Trassenraum der gewählten Neubauvariante wiederfinden. Zum anderen ist die Anordnung von Nistplätzen und anderen Lebensstätten innerhalb eines Lebensraums auch dann, wenn sich das Lebensraumpotenzial für die Flora und Fauna als solches im Ergebnis nicht verändert, nicht statisch. So errichten beispielsweise selbst reviertreue Vogelarten ihr Nest oft jährlich neu, so dass viele Arten zwar dem Raum erhalten bleiben, ihren Nistplatz innerhalb dieses Raums gleichwohl regelmäßig in andere geeignete Bereiche verlagern. Je nach Erhebungsjahr/-zeitraum werden sie dann auch an unterschiedlichen Orten erfasst. Derartige regelmäßige Veränderungen sind insofern im Rahmen einer Erhebung, die letztlich immer eine Momentaufnahme beinhaltet, nicht abbildbar und stellen die Ergebnisse einer Bestandsaufnehme nicht in Frage. Sie wäre ansonsten letztlich schon veraltet, sobald sie ausgewertet ist, weil schon jede neue Erhebung in einem geeigneten Zeitraum (bezüglich der Avifauna also während der Brutperiode) keine vollständig identischen Ergebnisse mehr liefern würde.
Eine dementsprechende Brutplatzverlegung ist auch bei der grundsätzlich sehr reviertreuen Schleiereule, die ihren Nistplatz oft über mehrere Jahre behält, nicht unüblich. Sie wechselt dann in der Regel auf einen Brutplatz im Nahbereich des bisherigen. So ist die Schleiereule auch vorliegend nicht unberücksichtigt bzw.

unkartiert geblieben. Sie wurde allerdings nicht am Knappweg 6, sondern – ebenfalls im Nahbereich des Knappweges – knapp 400 m weiter südlich registriert (vgl. Ergebniskarte der Avifauna, Anlage 1 zur faunistischen Untersuchung von 2008). Die Behauptung, die Schleiereule sei nicht als Brutvogel erfasst und berücksichtigt worden, ist daher unzutreffend.

Unabhängig davon, dass der Untersuchungsraum der UVS über den des LBP hinausgeht, sind aber auch nicht alle Details aus der UVS für die konkreten Planunterlagen und für den LBP von Bedeutung. Insoweit ergänzen sich zwar die UVS und der LBP, die Untersuchungen erfolgen jedoch jeweils vor einem anderen Hintergrund und umfassen nicht nur nicht den gleichen Raum, sondern differieren auch bezüglich ihres Sinns und Zwecks und im Zusammenhang damit auch bezüglich der zu untersuchenden Belange sowie der jeweiligen Untersuchungstiefe, die beim LBP deutlich weiter reicht als bei der insoweit grobmaschigeren UVS. So ist beispielweise eine Untersuchungstiefe, die eine vollständige Bewältigung artenschutzrechtlicher Belange ermöglicht, im Rahmen der UVS nicht erforderlich und letztlich auch nicht möglich.

Umgekehrt erfordert die einer konkreten Trassenplanung für ein Straßenbauvorhaben zeitlich vorausgehende UVS Untersuchungen, die – wie z. B. die für die Trassenwahl und -bewertung bedeutsamen städtebaulichen Merkmale – für die Erstellung der Planunterlagen für die gewählte Trassenvariante zumindest bezüglich der unmittelbar umweltrelevanten Unterlagen nicht mehr von vorrangiger Bedeutung sind. Wenn sich nicht alle Angaben und Daten der UVS in den Planunterlagen bzw. dem zugehörigen LBP wiederfinden, lässt sich daraus deshalb im Rückschluss kein Fehler der Planunterlagen ableiten, zumal die Ergebnisse der UVS deswegen nicht unbeachtet geblieben sind.

Letztlich geht die diesbezügliche Behauptung der Einwender aber auch inhaltlich fehl. So findet sich die 1998 für die UVS untersuchte Avifauna weitestgehend auch in der LBP-Fassung von 2013 wieder. Ein konkreter Vergleich der Artenlisten zeigt zwar auf, dass die insgesamt 60 Brutvogelarten und 9 Arten mit Brutverdacht umfassende Liste aus der UVS insgesamt 17 Arten (davon 3 Arten, für die insoweit nur Brutverdacht ermittelt wurde) beinhaltet, die in den für die B 61n erstellten Planunterlagen nicht enthalten sind. Von diesen 17 Arten sind jedoch inklusive der Klappergrasmücke 9 Arten sog. Allerweltsarten bzw. Arten, die in NRW nicht gefährdet sind und daher nicht als planungsrelevant (vgl. dazu auch nachfolgend Nr. 6.4.1.3) eingestuft werden und bei den verbleibenden, d. h. planungsrelevanten 8 Arten (dies sind der Baumpieper, die Feldlerche, der Feldschwirl, der Kuckuck, die Mehlschwalbe, der Schwarzspecht, die Turteltaube und

der Waldlaubsänger) befindet sich keine, die seinerzeit auch im Trassenraum der B 61n einschließlich zugehörigem Wirkraum als Brutvogel nachgewiesen werden konnte.

Die Feldlerche wurde im Rahmen der UVS-Untersuchengen im äußeren Südwesten des Untersuchungsraums und nördlich der heutigen A 33, die Mehlschwalbe nördlich der heutigen A 33, der Schwarzspecht am Reiherbach im Süden des UVS-Untersuchungsraums, in den Waldflächen südlich des Ummelner Sportplatzes sowie ebenfalls nördlich der heutigen A 33, die Turteltaube im äußeren Südwesten des Untersuchungsraums und der Waldlaubsänger wiederum nördlich der heutigen A 33 kartiert. Alle diese Erfassungsbereiche des Untersuchungsgebietes der UVS liegen außerhalb der Wirkräume der B 61n. Bezüglich des Kuckucks und des Feldschwirls, ebenfalls in der faunistischen LBP-Untersuchung nicht erfasst, konnte auch 1998 kein Brutnachweis geführt werden; es bestand lediglich Brutverdacht.

Daraus, dass diese Arten im Trassenraum der B 61n nicht gefunden wurden, kann daher kein Erhebungsfehler abgeleitet werden.

Notwendige Aktualisierungen sind dabei gleichwohl erfolgt. So bestand seinerzeit u. a. für die heute in besonderem Maße planungsrelevanten Arten Rebhuhn und Kiebitz nur Brutverdacht. Der Kiebitz ist später jedoch als Brutvogelart nachgewiesen und als solcher auch im LBP erfasst und berücksichtigt worden. Das Rebhuhn war zwischenzeitlich trotz des Fehlens eines unmittelbaren Kartierungsnachweises als sicher brütend eingestuft und daher ebenfalls als Brutvogel berücksichtigt worden, wird aktuell jedoch als Brutvogel ausgeschlossen (vgl. nachstehende Ausführungen zu den Verbotstatbeständen unter Nr. 6.4.1.4.4). Mit ihnen beinhaltet die Artenliste der Planunterlagen 56 bzw. ohne Rebhuhn 55 Brutvogelarten und unter Einbeziehung der Arten mit sonstigem Status (Brutverdacht, Nahrungsgäste, Durchzügler und ein 2008 unklarer Status) insgesamt 67 Arten, was zeigt, dass der deutlich kleinere Untersuchungsraum fast das gleiche Artenspektrum aufweist wie der Untersuchungsraums der UVS zehn Jahre zuvor.

Bei den Amphibien sind die im Rahmen der UVS registrierten 6 Arten mit Ausnahme des Kammmolches, der zwar 1998 einmal in den Amphibiengewässern am Dammweg gefunden wurde, 2006 bzw. 2008 und 2013 aber weder am Dammweg noch in den sonstigen Stillgewässern des Raums erfasst werden konnte und demnach nicht mehr zum Arteninventar gehört, alle auch in den folgenden Untersuchungen im engeren Trassenraum kartiert worden und Gegenstand des LBP. Die in der UVS benannten Arten Waldeidechse und Blindschleiche sind wiederum ungefährdete bzw. häufig vorkommende sowie in NRW nicht

gefährdete und daher auch nicht planungsrelevanten Arten, wobei die Blindschleiche darüber hinaus auch nicht auf besondere Biotopstrukturen angewiesen ist. Diese beiden Arten bedurften daher für den LBP keiner gesonderten Untersuchung.
Von daher enthalten weder die UVS noch der LBP nebst zugehöriger Anlagen Ergebnisse, die geeignet wären, sich wechselseitig in Frage zu stellen. Im Übrigen muss aus den schon vorstehend im Kapitel B Nr. 4.3 benannten Gründen weder die UVS ausgelegt werden noch müssen alle Angaben der UVS in die Planunterlagen aufgenommen werden, so dass die Unterlagen auch schon von daher nicht identisch sein bzw. den gleichen Umfang haben müssen. Insoweit reichen vielmehr die vorliegend entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen zum Vorhaben sowie die Unterlagen nach § 6 UVPG aus (a.a.O.).

Da das Lebensraumpotenzial des um die Wirkzonen erweiterten Trassenraums der B 61n, wie die erst 2013 durchgeführte Aktualisierung der Biotopkartierung gezeigt hat, im Vergleich zu der aus dem LBP von 2010 unverändert geblieben ist und sich selbst im Vergleich zu den 1998 für die UVS von 2000 durchgeführten Untersuchungen bei den Amphibien und bei der Avifauna keine erheblichen Veränderungen – jedenfalls keine, die heute ein insgesamt breiteres Artenspektrum erwarten ließen – ergeben haben, waren – s. o. – auch keine durchgehenden Wiederholungsuntersuchungen erforderlich. Dies gilt, soweit die nicht weiter spezifizierte Einwendung darauf abzielt, auch für die faunistische Amphibienuntersuchung von 2008, in der bezüglich der 2006 bereits untersuchten Gewässer die Ergebnisse von 2006 übernommen worden sind, ohne sie ein zweites Mal zu untersuchen. Gerade bei den Amphibien zeigt die Konstanz der Ergebnisse der Untersuchungen der UVS von 2000 und denen von 2006/2008 in Verbindung mit denen von 2013, die zwar auf den Kammmolch und den Kleinen Wasserfrosch ausgerichtet waren, mit ihren sonstigen Ergebnissen aber wiederum die übrigen Arten der vorhergehenden Untersuchungen bestätigt haben, dass sich das Lebensraumpotenzial kaum verändert hat.
Wie schon ausgeführt, kommen als Erkenntnisquellen Bestandserfassungen vor Ort und die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und Fachliteratur in Betracht, die sich wechselseitig ergänzen können. Die Anforderungen namentlich an speziell auf die aktuelle Planung bezogene Erfassungen – etwa durch spezielle Begehungen – sind dabei nicht zu überspannen. Weder sind Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“ veranlasst, noch ist zu vernachlässigen, dass Bestandsaufnahmen vor Ort, so umfassend sie auch sein mögen, eben nur eine Moment-

aufnahme und aktuelle Abschätzung der Situation von Fauna und Flora darstellen und den „wahren“ Bestand nie vollständig abbilden können. Deshalb sind Erkenntnisse aus langjährigen Beobachtungen und aus früheren Untersuchungen oder aus der allgemeinen ökologischen Literatur – solche Erkenntnissen bildet gerade auch die LANUV-Datenbank ab – eine nicht gering zu schätzende Erkenntnisquelle. Schließlich ist der – auch europarechtlich verankerte – Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten, der den Untersuchungsaufwand maßgeblich steuert. Gegen diesen Grundsatz würde verstoßen, wenn Anforderungen an die artenschutzrechtliche Bestandsaufnahme gestellt würden, die keinen für die Planungsentscheidung wesentlichen Erkenntnisgewinn versprechen und außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen würden (vgl. bereits zitierte Rechtsprechung des BVerwG und Hessischer VGH, Urteil vom 20.03.2014, 4 C 448/12.N).

Eine spezielle Fledermaus-Untersuchung ist im Rahmen der UVS nicht durchgeführt worden. Sie war auch nicht erforderlich, die Lebensraumpotenziale der Fledermausfauna sind über die Bewertung der erfassten Lebensräume sowie die ermittelten faunistischen Funktionsbeziehungen (vgl. Karte 4 der UVS) in die Betrachtungen eingeflossen. Eine Abweichung der Ergebnisse der für den LBP durchgeführten Untersuchungen mit denen der UVS bezüglich bestimmter Arten, wie sie in den Einwendungen behauptet wird, ist insoweit allerdings gar nicht möglich, die Einwendung insoweit nicht verständlich bzw. nachvollziehbar.

Da eine Fledermaus-Wochenstube, sollte sich tatsächlich eine im Gebäude Knappweg 6 befinden, zwar Notwendigkeiten hinsichtlich der Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände und bei Zulassung des Vorhabens ggf. notwendiger Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen zur Folge hat, die im Freien durchgeführten Erhebungen nicht berührt, bleibt auch von ihr die ordnungsgemäße Erhebung der Fledermausfauna unberührt. Davon, dass eine Art das Gebäude als Quartier und/oder Wochenstube nutzt, als Art aber nicht erfasst worden ist, kann jedenfalls nicht ausgegangen werden. Zu den Verbotstatbeständen wird auf die nachstehenden Ausführungen im Kapitel B Nr. 6.4.1.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Was die bemängelte Konkretisierung dessen angeht, was im LBP, dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag bzw. den faunistischen Untersuchungen teilweise als Datenrecherche bezeichnet wird, übersieht diese Kritik schon die eindeutigen

Hinweise in der faunistischen Untersuchung auf die Abfrage bei den biologischen Stationen, die im LBP auf die Recherche in den LANUV-Datenbanken (insbesondere das Messtischblatt 4016) sowie die umfangreichen Quellen- und Literaturangaben im LBP und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, die jeweils in den Anlagen dieser Unterlagen nochmals zusammengefasst und ordnungsgemäß gelistet worden sind.

Bezüglich der Einwenderverweise auf die Stellungnahme der Naturschutzverbände wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

Sonstige Einwendungen von Privatpersonen bzw. von Dritten

Auch in den sonstigen Einwendungen werden, und zwar sowohl in einigen individuellen Ergänzungen der als Einwendungsmuster verwendeten Einwendung 262 als auch in einigen sonstigen privaten Einwendungen, die faunistischen Erhebungen kritisiert. Insbesondere werden eine Reihe von Arten, vorrangig solche der Avifauna, benannt, die im Untersuchungsraum beheimatet sein und einer Zulassung des Vorhabens entgegenstehen sollen. Teilweise wird auch das Untersuchungsgebiet als zu eng angelegt bezeichnet. Mit diesen Einwendungen werden letztlich die Bestandserhebungen in Frage gestellt.

Die allermeisten der in diesen Einwendungen benannten Arten (wie z. B. der Feldsperling, der Waldkauz, das Rotkehlchen, die Schwanzmeise, der Turmfalke, der Sperber, der Grün- und Schwarzspecht und der Grasfrosch in der Einwendung 61 und der Rotschwanz in der Einwendung 120) sind bereits im Rahmen der faunistischen Untersuchungen erfasst und insoweit im LBP und bei der Prüfung des Artenschutzes berücksichtigt worden. Bei einigen anderen Arten (wie z. B. dem Reh, dem Feldhasen und den Prachtlibellen, vgl. ebenfalls Einwendung 61) handelt es sich um Allerweltsarten bzw. in NRW nicht gefährdete Arten, so dass eine weitergehende faunistische Untersuchung nicht erforderlich war. Auch die wenigen planungsrelevanten Arten, auf die in wenigen Fällen hingewiesen wurde (beispielsweise die Nachtigall, der Gartenrotschwanz und der Eisvogel, vgl. wiederum Einwendungen 61 und 120), sind im LBP und den zugehörigen Unterlagen nicht unbeachtet geblieben. So gehören die Nachtigall und der Gartenrotschwanz zwar zu den erwartbaren Arten des Raums (sie werden auch im Messtischblatt 4016 als solche geführt, vgl. Anlage 1 des artenschutzrechtlichen

Fachbeitrags) und der Eisvogel wurde 1998 als Nahrungsgast im Untersuchungsraum der UVS registriert sowie – vgl. Hinweis in der faunistischen Untersuchung von 2008 – sporadisch von Einwohnern bei der Nahrungssuche im Untersuchungsraum beobachtet. Konkrete Nachweise dafür, dass diese Arten im engeren Trassen- und Wirkraum der B 61n als Brutvogelarten beheimatet sind, konnten jedoch nicht erbracht werden und auch den Einwendungen sind zwar Hinweise auf Durchzügler und Nahrungsgäste wie den schon zitierten Eisvogel, jedoch keine belastbaren Anhaltspunkte für das Vorkommen weiterer Brutvogelarten zu entnehmen. Dies gilt u. a. auch für die Einwendung 61, wobei auch die darin enthaltene Kritik, das Einwendergrundstück bzw. der umliegende Bereich (Auf der Hart) sei nicht in die Untersuchungen einbezogen worden, unzutreffend ist. Denn die Straße Auf der Hart selbst liegt zwar bereits außerhalb der Wirkzonen des Vorhabens und damit außerhalb des Untersuchungsraums, dessen Grenze verläuft jedoch entlang des Südrands der „in erster Reihe“ an dieser Straße gelegenen und von ihr erschlossenen Bebauung, die Gärten dieser Grundstücke sowie die teilweise vorhandene Bebauung der „zweiten Reihe“, wie auch das Grundstück Auf der Hart 14b, wird aber noch vom Untersuchungsraum erfasst. Auch den dortigen insoweit nur noch randlich betroffenen Raum haben die Untersuchungen daher abgebildet; auf dem Grundstück Auf der Hart 14b wurden 2008 die Brutvogelarten Rotkehlchen, Grünfink und Kohlmeise registriert.

Im Ergebnis haben sich jedenfalls auch unter Auswertung der sonstigen Einwendungen keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die entsprechenden Untersuchungen fehlerhaft durchgeführt wurden. Auch diese Einwendungen werden zurückgewiesen.

Soweit nach alldem planungsrelevante Arten innerhalb der Wirkzonen des Vorhabens vorkommen oder zu erwarten sind, wurden auch die von dem Vorhaben ausgehenden bau-, anlagen- und betriebsbedingten Wirkungen ausreichend detailliert und individuell ermittelt und beschrieben.

6.4.1.3 Planungsrelevante Arten

Nach der VV-Artenschutz vom 15.09.2010 sind planungsrelevante Arten eine naturschutzfachlich begründete Auswahl derjenigen geschützten Arten, die bei einer Artenschutzprüfung im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung einzeln zu bearbeiten sind. Sie wird in NRW vom LANUV nach einheitlichen naturschutzfachli-

chen Kriterien bestimmt, die sich u. a. an den in NRW bodenständig mit rezenten Vorkommen vertretenden Arten und ihrem Gefährdungsgrad bzw. ihren etwaigen Einstufungen in der Roten Liste bemessen (vgl. Kiel, LÖBF-Mitteilungen 2005 (1): 12-17). Eine aktuelle Liste der planungsrelevanten Arten wird vom LANUV im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ veröffentlicht (http: //www.naturschutz-fachinformationen-nrw.de/artenschutz/; unter: Downloads).

Die artenschutzrechtlichen Vorschriften gelten hiernach für alle Arten des Anhangs IV FFH-RL (und damit u. a. für alle Fledermausarten) sowie für alle europäischen Vogelarten. Insoweit kann sich die Artenschutzprüfung auf diese Arten beschränken. Die „nur“ national besonders geschützten Arten sind nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten freigestellt – dies gilt vorliegend für die Amphibienarten Erdkröte, Berg-/Teichmolch, Gras- und Wasser-/Teichfrosch – und werden wie alle übrigen Arten grundsätzlich nur im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt (vgl. auch vorstehend Nr. 6.4.1.1).

In Anwendung dieser Kriterien ist im LBP und den darin enthaltenen artenschutzrechtlichen Fachbeiträgen des Vorhabenträgers die Auswahl der planungsrelevanten Arten fehlerfrei erfolgt. Für Arten, die im Zuge der faunistischen Untersuchungen nicht nachgewiesen worden sind, die nach der Recherche beim LANUV, in der Literatur oder beim ehrenamtlichen Naturschutz vorkommen könnten und die daher ggf. als potentiell vorkommende Arten zu berücksichtigen wären, haben sich dabei keine Erkenntnisse ergeben.

Insgesamt konnten 66 Arten der Avifauna (davon ohne Rebhuhn 55 Arten als Brutvögel, 2 Arten mit Brutverdacht, 6 Nahrungsgäste und 2 Durchzügler, die zunächst mit unklarem Status registrierte Wasserralle konnte, s. o., als Brutvogel ausgeschlossen werden) sowie inklusive des Braunen Langohres und der drei nachgewiesen Myotis-Arten 9 Fledermausarten nachgewiesen werden. Anders als die Fledermausarten sind die Vogelarten jedoch nicht alle als planungsrelevant einzustufen. So sind die besonders geschützten, landesweit aber aufgrund eines flächendeckend guten Erhaltungszustands ungefährdeten und ubiquitär auftretenden Arten wie Amsel, Blaumeise und Zaunkönig keine Arten, bei denen populationsrelevante Beeinträchtigungen zu erwarten wären. Die VV-Artenschutz geht deshalb davon aus, dass bei den Allerweltsarten im Regelfall nicht gegen

die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird (d. h. keine erhebliche Störung der lokalen Population, keine Beeinträchtigung der ökologischen Funktion ihrer Lebensstätten sowie keine unvermeidbaren Verletzungen oder Tötungen und kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko).

Aus den in den vorstehend benannten Untersuchungen zum Vorkommen geschützter Arten im Trassenraum der B 61n erfassten Arten sind insoweit als planungsrelevant alle Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie alle Arten eingestuft worden, die aufgrund ihres Schutz- oder Gefährdungsgrades (Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie, Vogelarten nach Art. 4 Abs. 2 Vogelschutzrichtlinie, Arten der EU-Artenschutzrichtlinie, Rote-Liste-Arten) als planungsrelevant zu werten sind.

Im Ergebnis sind demnach fachlich nicht zu beanstanden die folgenden Arten als planungsrelevant eingestuft worden:

Artengruppe*	Planungsrelevante Arten
Avifauna (Brutvögel)	Feldsperling, Kiebitz, Kleinspecht, Mäusebussard, Rauchschwalbe, Rebhuhn***, Schleiereule, Sperber, Turmfalke, Waldkauz, Waldschnepfe
Avifauna (Sonstige**)	Braunkehlchen, Graureiher, Habicht, Schwarzspecht,
Fledermäuse	Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Kleiner Abendsegler, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus

* die festgestellten Amphibienarten Berg-, Faden- und Teichmolch, Erdkröte, Grasfrosch und Teich-/ Wasserfrosch gehören, wie schon dargestellt, nicht zu den planungsrelevanten Arten

** Nahrungsgäste und Durchzügler

*** das Rebhuhn wurde nicht als Brutvogel kartiert, zunächst aber aufgrund entsprechender Hinweise als sicher brütend betrachtet, 2015 nach weiteren Untersuchungen allerdings als Brutvogel ausgeschlossen, vgl. nachfolgend Nr. 6.4.1.4.4

Die im Trassen- und Wirkraum als Brutvögel nachgewiesenen Arten Grünspecht und Teichralle (= auch Teichhuhn), in der faunistischen Untersuchung noch als planungsrelevant gekennzeichnet, werden vom LANUV aktuell nicht mehr den planungsrelevanten Arten zugeordnet. Der nur mit Brutverdacht registrierte und

potenziell auch zu erwartende Kleinspecht wird vorsorglich mit betrachtet. Die Arten Feldsperling und Waldschnepfe gehörten zwar noch nicht 2008 zu den planungsrelevanten Arten und sind in der faunistischen Untersuchung nicht als solche gekennzeichnet, sind ihnen aber nunmehr zuzuordnen.

Für diese Arten sind entsprechend der sich ergebenden Konfliktträchtigkeit auch die entsprechenden Art-für-Art-Betrachtungen durchgeführt worden.

Der in den faunistischen Untersuchungen als Durchzügler kartierte Steinschmätzer ist grundsätzlich ebenfalls planungsrelevant. Er kommt in Nordrhein-Westfalen nur noch selten als Brutvogel vor, die letzten Brutvorkommen dieser auf offene, weitgehend gehölzfreie Lebensräume mit vegetationsfreien Sandheiden und Ödländer als Nahrungshabitat und genügend Singwarten angewiesenen Vogelart sind lt. LANUV in Steinbrüchen (u. a. im Kreis Soest) und auf Truppenübungsplätzen wie dem in der Senne zu finden. Geeignete Lebensräume dieser Prägung sind im Untersuchungsraum, auch wenn hier geologisch einige wenige Sanddünen anstehen und früher auch Heideflächen existierten, jedoch nicht zu finden, so dass mit ausreichender Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass der Steinschmätzer insoweit nicht zu den typischen Arten des Planungsraums gehört und er den Raum als in der nicht sehr weit entfernt liegenden Senne beheimate Art nur sporadisch aufsucht. Im gesamten Raum von Ostwestfalen-Lippe ist der Steinschätzer lediglich in den Messtischblättern 4018, 4118, 4219 und 4420 und damit in Bereichen als potenzielle Art verzeichnet, die deutlich außerhalb der Wirkräume der B 61n gelegen sind.
Eine weitergehende Betrachtung dieser Art als planungsrelevante Art ist daher nicht erforderlich.

6.4.1.4 Prüfung der Verbotstatbestände

Alle betroffenen Vogelarten gehören als europäische Vogelarten vollständig zu den besonders geschützten Arten, so dass die Verbotstatbestände der Nrn. 1, 2 und 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht nur für die streng geschützten Arten (bezüglich der Brutvögel sind dies der Kiebitz, der Mäusebussard, die Schleiereule, der Sperber, der Turmfalke und der Waldkauz, bei den übrigen Vögeln der Habicht und der Schwarzspecht), sondern grundsätzlich auch für alle anderen natürlich vorkommenden heimischen Arten und damit u. a. auch für die übrigen planungsrelevanten Vogelarten gelten. Die Fledermausarten gehören als FFH-

Anhang-IV-Arten vollständig zu den streng geschützten und damit zu von allen Verbotstatbeständen erfassten Arten.

Für jede einzelne dieser Avifauna- und Fledermausarten konnte im Rahmen einer Art-für-Art-Betrachtung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens nachgewiesen werden, dass unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (sowie, soweit diesbezüglich berücksichtigungsfähig, auch der Ausgleichsmaßnahmen) eine Verwirklichung der drei in Frage kommenden Verbotstatbestände (Nrn. 1, 2 und 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG) auszuschließen ist.

Diese Einschätzung der Planfeststellungsbehörde teilt auch die höhere Landschaftsbehörde, von der die faunistischen Untersuchungen und die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Betrachtungen des LBP intensiv überprüft worden sind. Soweit sich im Anhörungsverfahren vorgetragene Einwendungen auf die Erfüllung von Verbotstatbeständen bzw. allgemein auf Beeinträchtigungen einzelner Arten oder Artengruppen bzw. ihrer Populationen und Habitate und insoweit auch auf Verbotstatbestände beziehen, werden sie unter Hinweis auf die nachstehenden Ausführungen zurückgewiesen.

Zusätzliche oder größer dimensionierte Schutzmaßnahmen als die vorgesehenen (z. B. weitere Querungs- oder Überflughilfen oder größer dimensionierte Durchlässe und Brückenbauwerke) oder auch weitere Ausgleichsmaßnahmen zu Gunsten der vorstehend benannten Arten sind daher nicht erforderlich.

Vorkommen sonstiger besonders oder streng geschützter Arten weist der vorhabensbetroffene Raum, wie die Untersuchungen ergeben haben, nicht auf. Für das Vorhandensein solcher sonstigen Arten haben sich weder im Rahmen der faunistischen Untersuchungen (und hier weder im Rahmen der eigenen Untersuchungen noch im Rahmen der Auswertung vorhandener Erkenntnisse) noch im Anhörungsverfahren Hinweise ergeben. Ihnen fehlen vielmehr die erforderlichen Biotopstrukturen, so dass sie sicher ausgeschlossen werden können. Damit bedarf es auch keiner weiteren Überprüfung des ausschließlich bei geschützten Pflanzenarten zum Tragen kommenden Verbotstatbestandes der Nr. 4 des § 44 Abs. 1 BNatSchG.
Auf die Ausführungen unter Nr. 5.3.2 im Kapitel B des Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen.

Das planfestgestellte Vorhaben verstößt daher nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG. Einer Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen (§ 45 BNatSchG), wie sie von den Naturschutzverbänden und auch von Einwendern für erforderlich gehalten wird, bedarf es nicht.

6.4.1.4.1 Tötungs-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 sowie § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Nr. 1 BNatSchG)

Ein Fangen, Nachstellen, Verletzen oder Töten einzelner wild lebender Tiere – hier einzelner Vögel oder Fledermäuse – im Sinne des „Tötungsverbotes" (1. Alternative des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ist mit der Umsetzung des Vorhabens selbst, also dem Bau der B 61n sowie der Umsetzung aller zugehörigen Maßnahmen inklusive der Folgemaßnahmen nicht verbunden. Insoweit wird keinem dieser Tiere nachgestellt und sie werden auch nicht verletzt oder getötet. Es werden der Natur auch keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wie z. B. Horste und Neststandorte, besondere Mauser- und Rastplätze der Avifauna oder Fledermausquartiere mit der Folge entnommen oder beseitigt, dass sich – auch nicht hinsichtlich ihrer Entwicklungsformen – entsprechende Folgen für die jeweilige Art einstellen könnten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 2 bzw. § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

Dementsprechende Standorte, Bereiche oder Biotope, mit denen als Folge der Baumaßnahmen auch einzelne Individuen verloren gehen könnten, weisen die Bauflächen selbst nur für einen Teil der planungsrelevanten Vogelarten (vor allem Feldsperling, Kiebitz, Mäusebussard, Rauchschwalbe, Rebhuhn, Sperber und Turmfalke) sowie in Form potenzieller Fledermaus-Quartiere (Gebäude und Bäume) auf. Soweit sie vorhanden sind bzw. bis zur Aufnahme der Bauarbeiten neu entstehen sollten, wird durch entsprechende Bauzeitenfenster (keine Baufeldräumung während der Brutphase der Avifauna und Entnahme potentieller Quartiere in Gebäuden und Bäumen nur während der Schwarmphase der Fledermäuse sowie nach vorheriger Besatzkontrolle, vgl. LBP und Nebenbestimmungen 5.4.2.1.1. und 5.4.2.2.2) vermieden, dass Individuen der jeweiligen Vogelart bzw. ihrer Entwicklungsformen oder der jeweiligen Fledermausart beschädigt oder getötet werden und damit ein Verbotstatbestand im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 und 2 bzw. von § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG eintritt.

Es ist jedoch möglich, dass betriebsbedingt einzelne Individuen durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Tode kommen, zumal die B 61n nicht nur ein angesichts seiner Höhe insoweit kritisches Verkehrsaufkommen aufweist, sondern auch Gewässerläufe quert, die den Fledermäusen als Leitstruktur auf ihren Flügen zwischen ihren Quartierstandorten und ihren Nahrungsgebieten dienen. Auch für einige der Vogelarten gehört der Trassenraum zum bevorzugten Lebensraum.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wird dieser Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG dadurch jedoch erst dann erfüllt, wenn das Vorhaben dieses Risiko in einer für die betroffene Tierart signifikanten Weise erhöht (std. Rechtsprechung, vgl. BVerwG, Urteile 28.03.2013, 9 A 22.11, Rn. 118, vom 06.11.2012, 9 A 17.11, u. a. Rn. 98, vom 14.07.2011, 9 A 12.10, u. a. Rn. 99, vom 09.06.2010, 9 A 20/08, vom 12.08.2009, 9 A 64.07, Rn. 56, vom 12.03.2008, 9 A 3.06, Rn. 219 und vom 09.07.2008, 9 A 14.07, UA Rn. 90). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden werden, in die Betrachtung einzubeziehen. Der Tatbestand ist nicht erfüllt, wenn das Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren in einem Risikobereich verbleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, Rn. 56). Nach den Hinweisen der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA), StA „Arten- und Biotopschutz“ (Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes), Oktober 2009, bedeutet dies, dass im Rahmen der Eingriffszulassung das Tötungsrisiko artgerecht durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen reduziert wurde.

In Anwendung dieser Maßstäbe werden Kollisionsrisiken für die planungsrelevanten Arten nicht ausgelöst bzw. durch die Gestaltung der Querungshilfen (Größe bzw. lichte Höhen und Weiten der Brückenbauwerke bzw. Durchlässe), die Installation von Überflughilfen, Leitstrukturen und Sperriegeln weitestgehend und auf ein das Mortalitätsrisiko nicht signifikant erhöhendes Maß reduziert und so begrenzt, dass auch insoweit der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG nicht verwirklicht wird.
Zur weiteren Begründung im Einzelnen wird auf die Ausführungen in Kapitel B Nr. 6.4.1.4.4 Bezug genommen.

6.4.1.4.2 Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG)

Auch Störungen der betroffenen und im Trassenumfeld bzw. im Umfeld der sonstigen von Baumaßnahmen betroffenen Flächen vorkommenden oder zu erwartenden Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- oder Wanderungszeiten im Sinne von § 44 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG kommen grundsätzlich vor. Sie ergeben sich zum einen temporär im Zuge der Baufeldräumung und des Baus der Straße bzw. der Umsetzung der Folgemaßnahmen aus den Wirkungen der Bautätigkeiten, der damit verbundenen Anwesenheit des Menschen sowie des Einsatzes von Baugeräten, Baumaschinen und Baufahrzeugen, sind optischer oder akustischer Art oder resultieren aus baubedingten Immissionen wie Lärm- und Staubentwicklungen (vgl. BVerwG, Urteile vom 09.06.2010, 9 A 20/08, und vom 12.08.2009, 9 A 64.07). Anlage- und betriebsbedingt stellen sich zum anderen dauerhafte Störungen durch die Barrierewirkung des Straßenkörpers sowie durch Verkehrsimmissionen wie insbesondere durch den Verkehrslärm ein. Soweit Störungen in diesem Sinne zu erwarten sind, sind sie jedoch nicht erheblich im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, wirken sich also nicht auf den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population aus.

Nach der Definition des 2. Halbsatzes der Nr. 2 des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt eine erhebliche und damit maßgeblich Störung nur dann vor, wenn sich durch sie der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Der Begriff des "Erhaltungszustands einer Art" wird in Artikel 1 Buchstabe i) der FFH-RL definiert. Er wird als günstig betrachtet, wenn

- aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraums, dem sie angehört, bildet und langfristig bilden wird,
- das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
- ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Population dieser Art zu sichern.

Der in dieser Vorschrift verwendete Begriff der Population ist Artikel 2 Buchstabe i) der Verordnung EG Nr. 338/97 des Rates vom 09.12.1996 über den Schutz

von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels entnommen und findet sich wortgleich in § 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG wieder. Er umfasst eine biologisch oder geografisch abgegrenzte Zahl von Individuen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sie derselben Art oder Unterart angehören und innerhalb ihres Verbreitungsgebietes in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen. Wie aus Art. 1 Buchstabe i) der FFH-RL zu ersehen ist, bestimmt sich die Güte des Erhaltungszustandes insbesondere danach, ob aufgrund der Daten über die Populationsdynamik anzunehmen ist, dass die Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraums, dem sie angehört, bildet und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich auch weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Population der Art zu sichern (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04). Dies wäre nach den Hinweisen der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA), StA „Arten- und Biotopschutz" (Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes), Oktober 2009, dann nicht mehr der Fall, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt und sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population signifikant und nachhaltig verringert.
Dass Siedlungsräume und ggf. Einzelindividuen im Zuge der Realisierung eines Vorhabens verloren gehen, schließt dabei nicht aus, dass die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt, der Erhaltungszustand der lokalen Population der betroffenen Arten also nicht verschlechtert wird.

Aufgrund der Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen und der artenschutzrechtlichen Betrachtungen des LBP sowie unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe wird der Tatbestand des Störungsverbots des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG durch das Vorhaben nicht erfüllt. Hinsichtlich der Begründung wird wiederum auf die Ausführungen in Kapitel B Nr. 6.4.1.4.4 dieses Beschlusses verwiesen.

6.4.1.4.3 <u>Beschädigungs- und Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG</u>

Nach § 44 Abs. 5 Satz 1 und 2 BNatSchG führt, soweit in Anhang IV Buchst. A der FFH-RL aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen sind, ein Verstoß gegen die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bei nach

§ 15 BNatSchG zulässigen Eingriffen in Natur und Landschaft nur dann zur Verwirklichung des Verbotstatbestandes, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nicht mehr erfüllt wird. Nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG können zur Vermeidung des Eintritts dieses Verbotstatbestandes auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt und bei der Prüfung des Verbotstatbestandes berücksichtigt werden.

Soweit die vorstehenden Ausführungen nach dem Wortlaut des BNatSchG im Zusammenhang mit einer Beschädigung oder Zerstörung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte auch für das Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) Anwendung finden, wird dies bei der weiteren Bearbeitung zum Artenschutz mit Blick auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, 9 A 12.10, UA Rn. 119) nicht berücksichtigt. Der Sache nach gilt in eingeschränktem Umfang eine populationsbezogene Erheblichkeitsschwelle (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07).

Der Schutz des Beschädigungs- und Zerstörungsverbots umfasst dabei nach der Rechtsprechung des BVerwG nicht den Lebensraum der geschützten Arten allgemein, insbesondere nicht die bloßen Nahrungs- und Jagdhabitate und auch nicht sämtliche Lebensstätten, sondern nur die in der Vorschrift ausdrücklich genannten Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die durch bestimmte Funktionen für die jeweilige Art geprägt sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07 und Beschluss vom 08.03.2007, 9 B 19.06). Auch potenzielle (d. h. nicht genutzte, sondern lediglich zur Nutzung geeignete) Lebensstätten fallen nicht unter den Verbotstatbestand, weil es insoweit an dem erforderlichen Individuenbezug fehlt (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07 und Urteil vom 12.03.2008, 9 A 3.08, Rn. 222). Geschützt ist vielmehr der als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienende Gegenstand, z.B. einzelne Nester oder Höhlenbäume, und zwar allein wegen dieser ihm zukommenden Funktion (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, Rn. 68).

In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätte. Dem Zweck der Regelung entsprechend ist der Schutz aber ggf. auch auf Abwesenheitszeiten auszudehnen, d. h. es können auch vorübergehend verlassene Lebensstätten einzubeziehen sein bei Tierarten, die regelmäßig zu derselben Lebensstätte (z.B. einem konkreten Nest) zurückkehren

(BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, Rn. 68).

Entscheidend dafür, dass eine Beschädigung vorliegt, ist nach den Hinweisen der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA), StA „Arten- und Biotopschutz“ (Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes), Oktober 2009, dass der Fortpflanzungserfolg oder die Ruhemöglichkeit gemindert wird, weshalb sowohl unmittelbare Wirkungen als auch graduell wirksame und/oder mittelbare sowie „schleichende“ Beeinträchtigungen, die nicht sofort zum Verlust der ökologischen Funktion führen, vom Verbot umfasst sein können.

In Anwendung dieser Maßstäbe wird durch das Vorhaben auch das Beschädigungs- und Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt. Hinsichtlich der Begründung wird auf die Ausführungen in Kapitel B Nr. 6.4.1.4.4 dieses Beschlusses verwiesen.

6.4.1.4.4 Prüfung der Verbotstatbestände für die im Planungsgebiet vorkommenden planungsrelevanten Arten im Einzelnen

Nach eingehender Prüfung des LBP inklusive des zugehörigen artenschutzrechtlichen Fachbeitrags sowie unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen dieses Beschlusses folgt die Planfeststellungsbehörde der Einschätzung der Gutachter des Vorhabenträgers, dass unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen bei keiner Art die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Zu den einzelnen Arten ergänzend wie folgt:

Feldsperling

Der Feldsperling ist im Rahmen der faunistischen Untersuchungen nur zweimal, und zwar unweit des Knappweges kurz vorm Ende des Neubauabschnitts nördlich der B 61n sowie auf der Ostseite der Bahnlinie in Umfeld der Warendorfer Straße, mit Brutplätzen erfasst worden.
Nach Garniel et.al., Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“, 30.04.2010, gehört der Feldsperling zu den Arten, die kein straßenspezifisches Abstandsverhalten aufweisen und für die der Straßenverkehrslärm keine Relevanz besitzt (Gruppe 5 der Arbeitshilfe). Dennoch ist aufgrund anderer Faktoren und Wirkungen von ei-

ner Effektdistanz von 100 m auszugehen. Dies ist die Distanz, mit der die maximale Reichweite des erkennbar negativen Einflusses von Straßen und des Straßenverkehrs auf die räumliche Verteilung der Art beschrieben wird. Ergänzend zur Effektdistanz beschreibt die Arbeitshilfe eine Effektintensität, die vom Verkehrsaufkommen abhängig gemacht wird. Sie beträgt für Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von 10.000 bis 20.000 Kfz/24 h 40 % und für Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von 20.001 bis 30.000 Kfz/24 60 %. Für die B 61n ist daher mit einem Verkehrsaufkommen von knapp unter 20.000 Kfz im südlichen Abschnitt bzw. über 20.000 Kfz im nördlichen Abschnitt von einer Effektintensität von 40 bis 60 % auszugehen.
Vorliegend liegt der östlich der Bahnlinie kartierte Brutplatz mit einem Abstand von rd. 200 m bereits deutlich außerhalb der Effektdistanz, so dass sich insoweit keine artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit ergibt. Der zweite Brutplatz in der Nähe des Knappweges liegt jedoch nur wenige Meter abseits der B 61n-Trasse und innerhalb der 100 m-Zone. Von einer Beeinträchtigung dieses Brutplatzes, deren Intensität mit mindestens 40 % anzusetzen ist, ist daher auszugehen.

Ein Verbotstatbestand im Sinne von § 44 Abs. 1 BNatSchG wird jedoch nicht verwirklicht.

Da durch entsprechende Bauzeitenfenster (keine Baufeldräumung während der Brutphase der Avifauna und auch keine Entnahme von Bäumen sowie keine Abbruch von Gebäuden, die dem Feldsperling mit Specht- und Faulhöhen bzw. Nischen potenziell als Brutplatz dienen, während der von April bis August währenden Brutzeit, vgl. Nebenbestimmungen 5.4.2.1.1 und 5.4.2.2.2; Hinweis: diesbezüglich sind potenzielle Nistplätze in der Regel auch potenzielle Fledermausquartiere) sichergestellt wird, dass Individuen bzw. ihrer Entwicklungsformen beschädigt oder getötet werden, ist der Eintritt des Verbotstatbestandes von § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 und 2 bzw. von § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen.
Bezüglich des Brutplatzes östlich der Bahn ist wegen seines deutlich außerhalb der Effektdistanz liegenden Abstands zur Neubautrasse auch keine Störung zu erwarten. Bei dem Brutplatz unweit des Knappweges tritt allerdings in einem Umfang eine Störung ein, dass trotz der grundsätzlichen Brutplatztreue des Feldsperlings nicht mehr mit Sicherheit von einem Erhalt des Brutplatzes ausgegangen werden kann. Auszuschließen ist aber, dass sich der Erhaltungszustand der

lokalen Population verschlechtert. Denn für die auf halboffene Agrarlandschaften mit einem hohen Grünanteil, Obstwiesen, Feldgehölze und Waldränder angewiesene und bis in die Randbereiche ländlicher Siedlungen, in denen er Obst- und Gemüsegärten oder Parkanlagen besiedelt, vorgedrungene Art weist gerade der vorliegend betroffene und gut strukturierte Raum am Rand von Ummeln auch von der Lage her geeignete Ausweichmöglichkeiten in genügendem Umfang auf, die sich im Zuge der Kompensationsmaßnahmen noch vergrößern bzw. verbessern werden. Spezielle und ggf. vorgezogene Kompensationsmaßnahmen sind daher zur Vermeidung von Auswirkungen auf die lokale Population nicht erforderlich.

Auch eine signifikante Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr, mit denen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 verwirklicht werden könnte, kommt nicht zum Tragen. Der Feldsperling gehört weder zu den besonders kollisionsanfälligen Arten noch beinhalten die Fahrbahn und die Fahrbahnränder Bereiche, die für ihn attraktiv wären. Zwar hat der Feldsperling für einen Singvogel einen vergleichsweise großen Aktionsradius. In unmittelbarer Fahrbahnnähe gibt es für den sich von kleineren Insekten und insbesondere von Sämereien und Getreidekörnern ernährenden Feldsperling aber kaum Nahrungsangebote und die Bepflanzungen entlang der Straßentrasse – im Bereich des Brutplatzes am Knappweg Einzelbäume auf der Nordseite und ein Feldgehölzstreifen auf der Südseite – lassen erwarten, dass in der Regel keine Straßenquerungen im relevanten Verkehrsraum bzw. in gefährdeter Höhenlage stattfinden, so dass eine signifikante Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos auszuschließen ist, zumal die insoweit relevanten optischen Störungen über lange Strecken durch Gehölzstreifen sowie die Lärmschutz- und Irritationsschutzwände bzw. Überflughilfen vermieden bzw. zumindest erheblich reduziert werden.

Einer Berichtigung bedarf abschließend das „Art-für-Art-Prokotoll“ des LBP insoweit, als es für den Feldsperling einen in Nordrhein-Westfalen guten Erhaltungszustand aufweist. Diese Angabe war für 2012 und Anfang 2013 noch richtig. Aufgrund der Entwertung bzw. des fortschreitenden Verlustes halboffener Agrarlandschaften mit einem Wechsel aus Grünlandflächen, Feldgehölzen, alten Obstwiesen und Gärten sind die Bestände jedoch deutlich zurückgegangen, so dass der Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen sowohl in der hier konkret betroffenen atlantischen Region als auch in der sich in Richtung Bielefeld gesehen dicht anschließenden Kontinentalregion als unzureichend zu betrachten ist

(LANUV 2014, geschützte Arten in NRW). Die vorstehende artenschutzrechtliche Bewertung bleibt davon jedoch unberührt.

Kiebitz

Die vorhandenen und vom Neubau der B 61n betroffenen Reviere des Kiebitzes befinden sich alle im südlichen Teil des Untersuchungsraums/südlich der L 791. Im Zuge der faunistischen Untersuchungen zum LBP sind drei Reviere im unmittelbaren Trassenraum und -umfeld der B 61n (Abstand zur Trasse < 100 m), und zwar kurz vorm Ende des Neubauabschnitts in Höhe des Knappweges, erfasst worden. Ein weiteres viertes Revier befand sich etwas weiter östlich, es wurde in einem Trassenabstand von rd. 200 m südlich der Teiche am Bokel- und Amselweg registriert.
Die darüber hinaus ermittelten Kiebitz-Reviere (nochmals drei) befinden sich in Höhe des Endes des Neubauabschnitts westlich der vorhandenen B 61 und werden durch das Vorhaben nicht berührt. Sie weisen einen deutlich größeren Abstand zur hier lagemäßíg unverändert bleibenden Bestandstrasse auf (rd. 300 m) und befinden sich damit außerhalb der Reichweite der betrieblichen Wirkungen, die hier wegen der zu erwartenden Verkehrszunahme von 17.500 Kfz auf 23.000 Kfz pro Tag zwar zunehmen, ansonsten aber unverändert bleiben. Die Lage des Emissionsortes rückt somit nicht weiter an die Brutplätze heran.

Die Naturschutzverbände haben im Verfahren darauf hingewiesen, dass 2013 mindestens zwei Kiebitzvorkommen südwestlich der Amphibiengewässer am Dammweg beobachtet worden sind. Dieser Hinweis beruht auf Beobachtungen der biologischen Station Gütersloh-Bielefeld. Sie hat 2013 eine Kiebitzkartierung durchgeführt, die auch den gesamten Planungsraum abdeckt, und im Rahmen dieser Kartierung in den bis zur Bahnlinie reichenden Habitaten südlich der am Dammweg gelegenen Amphibiengewässer insgesamt drei Reviere ermittelt, die alle drei nur geringe Abstände zur B 61n-Trasse aufweisen (< 100 m). Vorm Ende des Neubauabschnitts im Umfeld des Knappweges sowie im restlichen relevanten Planungsraum konnte die biologische Station 2013 jedoch keine Brutplätze mehr feststellen, so dass sich die Zahl der Reviere nicht erhöht, sondern offensichtlich eine Verlagerung stattgefunden hat.
Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen von 2008 und der Kartierungen der biologischen Station von 2013 muss deshalb davon ausgegangen werden, dass insgesamt vier Reviere des Kiebitzes vom Bau

der B 61n beeinträchtigt werden. Es werden Habitatflächen mit potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowohl durch Überbauung unmittelbar in Anspruch genommen als auch betrieblichen Wirkungen ausgesetzt.

Nach der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ gehört der Kiebitz zwar zur Gruppe 3 der Arten mit einer lärmbedingt erhöhten Gefährdung durch Prädation (Verlust durch Fressfeinde). Die negative Wirkung des von Straßen ausgehenden Lärms, die darin besteht, dass Warnrufe maskiert werden, die nicht oder zu spät wahrgenommen werden, kommt jedoch erst bei Verkehrsmengen von mehr als 20.000 Kfz pro Tag zum Tragen und diese Größenordnung wird die B 61 im hier relevanten Abschnitt südlich der L 791 (Verkehrsprognose 2030: 19.500 Kfz/24 h) nicht erreichen. Die Wirkungsprognose beschränkt sich deshalb nach der Arbeitshilfe auf die sog. Effektdistanz (vgl. vorstehend zum Feldsperling).
Für den Kiebitz liegt die auf den Fahrbahnrand bezogen ermittelte Effektdistanz bei 200 m, so dass insoweit alle vier Reviere betroffen sind, wobei das 2008 erfasste Revier südlich der am Amselweg gelegenen Teiche unmittelbar am Rande der Effektdistanz angesiedelt ist.

Die Eignung entsprechender Habitate für den Kiebitz nimmt gem. der Arbeitshilfe um 50 % ab, wenn sie nicht weiter als 100 m vom Straßenrand einer Straße mit einem Verkehrsaufkommen von wie im hier betroffenen Neubauabschnitt der B 61n bis zu 20.000 Kfz/24 h entfernt liegen. Die Eignung von Flächen, die einen Abstand von 100 m bis 200 m zum Fahrbahnrand aufweisen, reduziert sie sich um 25 %. Vorliegend bedeutet dies, dass sich – ausgehend von den Kartiererergebnissen der faunistischen Untersuchung von 2008 – die Eignung von drei Revieren um 50 % und die Eignung von einem Revier um 25 % mindert, so dass mit der Errichtung der B 61n rechnerisch 1,75 (50 % von 3 = 1,5 zzgl. 25 % von 1 = 0,25) bzw. aufgerundet zwei Brutreviere im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verloren gehen.
Diese Berechnung des LBP in seiner Deckblattfassung von 2014 ist von den Naturschutzverbänden in ihrer Stellungnahme zum Deckblatt 1 in zweifacher Hinsicht bemängelt worden, und zwar zum einen, weil die mit 19.500 Kfz prognostizierte Verkehrsbelastung der B 61n die Grenze von 20.000 Kfz/24 h, von der an nach der Arbeitshilfe von einem größeren Beeinträchtigungsspektrum ausgeht, nur so knapp verfehlt, dass ihrer Auffassung nach bereits mit der höheren Kategorie zu rechnen sei. Diese geht beim 100 m-Abstand von einer Abnahme der

Habitateignung von 75 % und bis 200 m von 30 % aus. Danach beliefe sich der Kompensationsumfang auf 2,55 = aufgerundet drei Ersatzreviere.

Die gem. der Arbeitshilfe erst bei über 20.000 Kfz, die vorliegend, wenn auch knapp, aber noch unterschritten werden, ergänzend zu betrachtende 55 dB(A) Isophone bliebe dabei zwar noch außen vor. Sie würde aber auch nicht zu einer Betroffenheit eines weiteren Revieres führen. Denn das einzige weitere und damit vierte Revier des relevanten Raums liegt hinter der dortigen 4 m hohen Lärmschutzwand und wird insoweit vor entsprechenden Beeinträchtigungen geschützt.

Der zweite Kritikpunkt der Verbände bezieht sich darauf, dass die zuletzt 2013 von der biologischen Station kartieren Brutplätze mit weniger als 100 m nicht nur sehr nahe an der Trasse der B 61n liegen, sondern unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahme A 3.3 Art, die dort ein Ersatzlaichgewässer vorsieht, letztlich vollständig überbaut werden. Es seien daher nicht nur Wirkräume, sondern die Lebensstätten selbst betroffen, so dass eine Berücksichtigung lediglich anteiliger Lebensraumverluste nach der Arbeitshilfe hier nicht zulässig sei. In jedem Fall seien drei Ersatzhabitate zu kompensieren.

Diese Auffassung teilt auch die Planfeststellungsbehörde. Um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände auszuschließen, ist mit Hilfe vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen sicherzustellen, dass rechtzeitig drei Ersatzhabitate zur Verfügung stehen. Dies wird jedoch mit Hilfe der Ausgleichsmaßnahme A 11 CEF auch gewährleistet. Denn unter Berücksichtigung dieser vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme bleibt die ökologische Funktion der vom Straßenneubau betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erfüllt. Die drei verlorengehenden Habitatflächen bzw. Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden in ausreichender Größe und Qualität und mit dem vorgesehenen zeitlichen Vorlauf von zwei Jahren auch so früh umgesetzt, dass sie zum Zeitpunkt des baulichen Eingriffs die Funktion der verloren gehenden Flächen nahtlos übernehmen können.

Der den Empfehlungen des LANUV entsprechende zeitliche Vorlauf von zwei Jahren wird in der Nebenbestimmung 5.4.2.1.2 dieses Beschlusses vorgegeben.

Nach den weiteren Hinweisen des LANUV umfasst die Größe für ein bis zwei Kiebitzreviere eine Fläche von 10 ha (= rechnerisch für eine Kiebitzrevier 10 : 1,5

= 6,7 ha). Diese knapp 7 ha pro Brutpaar entsprechen, wie der Gutachter ermittelt hat, auch der Fläche, die den 3 Brutpaaren in Höhe des Knappweges derzeit als Habitat zur Verfügung steht und die sich auf etwa 21 ha beläuft. In geeigneten Habitatstrukturen brütet der Kiebitz aber häufig in kolonieartigen Konzentrationen. Obwohl in der Regel artbedingte Mindestabstände zueinander eingehalten werden, nimmt die erforderliche Habitatgröße in diesem Fall deutlich ab. Dieser Effekt der größeren Siedlungsdichte lässt sich auch durch eine optimale Gestaltung der Kompensationsmaßnahme erzielen. Eine Größe von wenigstens 1 ha bis ggf. etwa 3 ha sollte jedem Kiebitzpaar aber auch in diesem Fall zur Verfügung stehen (vgl. Kieler Institut für Landschaftsökologie 2009 und LANUV 2014, Fachinformationssystem).

Die Ausgleichsmaßnahmen A 11 umfasst eine Fläche von rd, 8,4 ha innerhalb des Naturschutzgebietes „Deterings Wiesen“, die bisher intensiv als Acker bzw. Grünland landwirtschaftlich genutzt wird. Unter Berücksichtigung der besonderen Lebensraumanforderungen des Kiebitzes werden hier teilweise feuchte Grünlandgesellschaften mit extensiver Wiesen- bzw. Weidenutzung angelegt bzw. wiederhergestellt, die Ackernutzung extensiviert (Abmagerung des Bodens, Anbau von Sommergetreide mit doppeltem Reihenabstand bzw. halbierter Saatgutmenge im jährlichen Wechsel mit einer Brachfläche), teilweise Flächen wiedervernässt und Blänken errichtet sowie Uferrandstreifen entlang des Johannisbachs angelegt. Für jedes der erforderlichen drei Brutareale wird damit ein Brutareal zur Verfügung stehen, das mit 2,8 ha Größe nicht nur sehr viel größer ist als die vom LANUV empfohlene Mindestgröße von 1 ha, sondern das im Sinne einer konservativen Betrachtung nahezu die obere Grenze dieser Empfehlung (3 ha) erreicht.

Angesichts dieser Flächengröße kann mit ausreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass für drei Kiebitzpaare eine hinreichend große neue Habitatfläche für neue Fortpflanzungs- und Ruhestätten zur Verfügung stehen wird. Die Maßnahme ist im Übrigen mit der biologischen Station Gütersloh-Bielefeld abgestimmt worden, mit der auch die Ausführung im Detail abzustimmen ist (vgl. auch Nebenbestimmung 5.4.1.10) und die bestätigt hat, dass das Umfeld der Kompensationsmaßnahmen das grundsätzliche Potenzial für weitere Brutpaare aufweist.

Weiterer Ausgleichsflächen zu Gunsten des Kiebitzes bedarf es daher insofern nicht. Soweit die Konfliktbeschreibung in den übrigen Arbeitsblättern zu den Kompensationsmaßnahmen ebenfalls den Kiebitz benennt (vgl. Ausgleichsmaßnahme A 8), sind diese Maßnahmen zwar darauf ausgerichtet und auch dazu geeignet, u. a. auch die schon vorhandene Population des Kiebitzes zu stärken und damit zu fördern. Vorrangiges Ziel ist es bei diesen Maßnahmen aber, die Situation der Freilandarten im Allgemeinen zu verbessern bzw. wieder so herzustellen, wie sie sich vor dem Bau der B 61n darstellt.

Die Kiebitz-Ausgleichsfläche A 11 CEF, die sich in einem Abstand von etwa 5 km zur Eingriffsfläche befindet, steht auch in einem ausreichenden räumlichen Zusammenhang zu dieser und ist nicht deswegen ungeeignet, weil sie zu weit entfernt von den heutigen Revieren liegt.

Die Ortstreue der Art ist zwar in der Regel hoch ausgeprägt, jedoch ist sehr wohl auch die Fähigkeit zu Umsiedlungen zumindest über kleinere Entfernungen vorhanden, zumal es sich bei dem Kiebitz um einen Zugvogel handelt, der nach seiner Rückkehr nicht zwingend auf die gleichen Habitatflächen angewiesen, sondern in der Lage ist, geeignete Flächen im erweiterten Umfeld als solche zu erkennen und zu nutzen. Gleichzeitig sucht der Kiebitz bevorzugt die Nähe von Artgenossen, was gerade zu der häufig anzutreffenden Bildung kolonieartiger Brutstrukturen führt und Einzelmaßnahmen für isolierte Paare wenig sinnvoll macht. Gerade diese Voraussetzung wird durch die vorgesehenen Maßnahmen im Umfeld vorhandener Reviere erfüllt und erleichtert insoweit auch das Auffinden der neuen Habitatflächen. In Verbindung mit der Vorlaufzeit der Maßnahme, die den ansonsten reviertreuen Vögeln eine Raumerkundung/Eingewöhnung ermöglicht und in der sich auch die Vegetation ausreichend etablieren kann, ist deshalb nicht ersichtlich, was der Eignung der vorgesehen Flächen entgegenstehen könnte. Bestimmte Höchstabstände zum Eingriffsort sind zudem auch den Informationen des LANUV nicht zu entnehmen.

Soweit vor diesem Hintergrund in den Einwendungen die Entfernung der Maßnahmenstandorte zum Eingriffsort kritisiert wird, werden diese Einwendungen hiermit zurückgewiesen.

Unter Berücksichtigung der Ausgleichsmaßnahmen ist auch eine erhebliche Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) der Art dergestalt, dass sich der Erhaltungs-

zustand der lokalen Population verschlechtert, nicht zu erwarten. Zwar gehört der Kiebitz, wie schon ausgeführt, grundsätzlich zu den Arten, die sowohl im Hinblick auf Lärm als auch im Hinblick auf optische Störungen empfindlich reagieren. Diese Wirkungen werden bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von bis zu 20.000 Kfz jedoch noch allein durch die Effektdistanz abgebildet und mit der Ausgleichsmaßnahmen A 11 vorab kompensiert. Es ist vor diesem Hintergrund auch ausgeschlossen, dass Störungen ein solches Ausmaß annehmen, dass mit der Aufgabe weiterer Reviere im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu rechnen wäre, zumal gerade optische Störungen über lange Strecken der B 61n-Trasse durch Gehölzstreifen sowie die Lärmschutz- und Irritationsschutzwände bzw. Überflughilfen vermieden bzw. zumindest erheblich reduziert werden. Dies gilt angesichts des breiten Gehölzstreifens und der sich anschließenden 4 m hohen Lärmschutzwand auch und gerade für den Südrand der B 61n im hier vorwiegend relevanten Bereich im Südwesten des Planungsraums.

Bezogen auf das Kollisionsrisiko und damit das Tötungsverbot gehört der Kiebitz nicht zu den Arten, für die nach Garniel et. al. 2010 von einem erhöhten Risiko ausgegangen werden müsste. Zwar ist grundsätzlich für alle Vögel, deren Aktionsradius bis an die Straße reichen kann, das Kollisionsrisiko abzuschätzen. Angesichts dessen, dass

- der Kiebitz den Nahbereich einer solchen Straßentrasse ohnehin weitgehend meidet und die Straßenräume keinen Anreiz bieten, sie ggf. aufzusuchen und damit in den Verkehr zu geraten (im Gegensatz z. B. zu Aasfressern, für die tierische Verkehrsopfer eine Nahrungsquelle darstellen),
- das Kollisionsrisiko der im 100 m-Abstand zur Trasse brütender Individuen ohnehin über die Effektdistanz bereits berücksichtigt ist,
- auch die jeweils jenseits der B 61n liegenden Flächen für ihn offensichtlich nicht attraktiv sind (Kiebitz-Vorkommen wurden in allen Untersuchungen nur westlich der Bahnlinie bzw. im Abschnitt zwischen der Bahnlinie und dem Ende des Neubauabschnitts entlang der Trasse und südlich von ihr, nicht aber auf ihrer Nordseite erfasst) und
- auch diesbezüglich der dichte Gehölzstreifen und die Lärmschutzwand auf der Südseite der B 61n-Trasse das entsprechende Risiko abmildern,

ist eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos jedoch auszuschließen.

Beim Kiebitz handelt es sich im Übrigen, wie die Naturschutzverbände zu Recht vorgetragen haben, um eine Art, die in Nordrhein-Westfalen nicht mehr über ei-

nen guten Erhaltungszustand verfügt, wie es fehlerhaft im LBP (vgl. „Art-für-Art-Protokoll“) dargestellt wird. Tatsächlich ist der Erhaltungszustand im zur atlantischen Region gehörenden Teil von Nordrhein-Westfalen bei weiter abnehmender Tendenz mit unzureichend und in der Kontinentalregion sogar als schlecht zu bezeichnen. Insoweit wird der LBP hiermit berichtigt. Die vorstehende artenschutzrechtliche Bewertung bleibt davon jedoch unberührt.

Kleinspecht

Der Kleinspecht ist lediglich mit dem Status des Brutverdachts im Planungsraum erfasst worden. Er wird im Messtischblatt des LANUV als Brutvogel des Raums geführt und wurde östlich des Bahndamms als Nahrungsgast bzw. Durchzügler registriert. Ein Brutnachweis konnte jedoch nicht erbracht werden.
Da durch entsprechende Bauzeitenfenster (keine Entnahme von Bäumen mit etwaigen Spechthöhlen während der Brutzeit, vgl. Nebenbestimmung 5.4.2.1.1) sichergestellt wird, dass keine aktiv als Brutplatz genutzte Höhle entnommen bzw. beschädigt wird und damit auch keine Tiere bzw. deren Entwicklungsformen zu Schaden kommen, kann der Eintritt des Verbotstatbestandes von § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 und 2 bzw. von § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.
Dem Kleinspecht bzw. einer Lebensstätte des Kleinspechts im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG konkret zuzuordnende Störungen sind insoweit nicht ersichtlich, als kein tatsächliches Habitat bekannt ist. Es gibt von daher auch keine konkreten Anhaltspunkte dafür, dass ggf. eine Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG betroffen sein könnte.
Sollten Brutplätze und zugehörige Reviere vorhanden sein bzw. bis zum Bau der B 61n entstehen, sind Störungen als solche zwar nicht auszuschließen. In der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ wird der Kleinspecht der Gruppe 4 und damit den Vogelarten zugerechnet, die im Hinblick auf den Straßenverkehr zwar nur eine schwache Lärmempfindlichkeit aufweisen, bezüglich der sonstigen, nicht lärmbezogenen verkehrlichen Wirkungen , die auch bei ihm einen Meidungseffekt bewirken können, wird jedoch eine Effektdistanz von 200 m benannt. Die Abnahme der Habitateignung wird in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge auf den ersten 100 m auf 40 % bzw. 60 % und im Abstand von 100 m bis 200 m auf 10 % bzw. 20 % (jeweils bis 20.000 Kfz/24 h und oberhalb dieser Grenze) beziffert. Von daher ist in einem Gesamtkorridor von 400 m von einer teilweise erheblichen Abnahme der Habitateignung auszugehen.

Eine Beeinträchtigung der lokalen Population ergäbe sich bei einem Brutplatz in diesem Korridor gleichwohl nicht. Auch bliebe die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten (ein Verlust einer solchen Stätte ist aufgrund der Bauzeitenfenster ausgeschlossen) im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt, so dass weder eine Verwirklichung des Störungsverbots noch eine des Zerstörungsverbots noch eine solche in Verbindung mit dem Tötungsverbot zum Tragen kommt (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.v.m. Nr. 1 BNatSchG).

Der Kleinspecht verfügt über einen großen Aktionsradius (15 bis 25 ha Reviergröße, in der Brutzeit sogar bis 130 ha) und legt seine Bruthöhle in der Regel ohnehin jedes Jahr neu an. Soweit tatsächlich ein Revier vorhanden sein sollte, wird er daher auf geeignete Flächen im Umfeld der Trasse ausweichen. Diese bleiben in ausreichendem Maße – insbesondere auch östlich der Bahnlinie – erhalten. Ohnehin verfügt der Trassenkorridor nur in sehr geringem Umfang über für ihn geeignete Biotopstrukturen mit geeigneten Gehölzbeständen (d. h. parkartigen oder lichten Laub- und Mischwäldern, Weich- und Hartholzauen oder feuchten Erlen- und Hainbuchenwäldern mit einem hohen Alt- und Totholzanteil). Der überwiegende Teil des Trassenkorridors, die in der Effektdistanz und vor allem im hauptbetroffenen Teil der Effektdistanz von 100 m gelegenen Flächen eingeschlossen, und nahezu der gesamte Abschnitt ab Höhe der Warendorfer Straße in Richtung Süd-/Südwest, scheidet insoweit ohnehin als potenzieller Lebensraum aus.

Angesichts der großen Aktionsradien des Kleinspechts sind bezüglich des verbleibenden Tötungsverbots durch Kollisionen Trassenquerungen mit entsprechendem Risiko grundsätzlich jederzeit möglich, wegen des geringen Lebensraumpotenzials der Trassenrandflächen aber nicht in einer Höhe oder einem solchen Maße zu erwarten, dass sich das allgemeine Lebensrisiko in signifikanter Weise erhöhen würde. Im besonders relevanten Teil im Nordosten des Planungsraums mindern zudem die Überflughilfen für die Fledermäuse das entsprechende Risiko und auch der Kleinspecht zählt nicht zu den besonders kollisionsanfälligen Arten.

Dass sich auch bezüglich des Kleinspechts der Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen grundsätzlich verschlechtert hat und er sich nur noch in der zur Kontinentalregion gehörenden Zone, deren Grenze im äußeren Nordosten des Pla-

nungsraums verläuft, wie im „Art-für-Art-Protokoll“ ausgeführt, als gut, ansonsten in der atlantischen Region aber nur noch als unzureichend darstellt (vgl. LANUV, 23.12.2014), führt hier nicht zu einer anderen Betrachtung.

Mäusebussard, Sperber und Turmfalke

Der Mäusebussard, der bei den faunistischen Untersuchungen an diversen Stellen im Planungsraum auch als Nahrungsgast angetroffen wurde, ist als Brutvogel nur auf der Ostseite der Bahnlinie mit einem Horststandort in den Waldflächen westlich der Siedlung „Südwestfeld“ (Abstand zur Trasse der B 61n: rd. 250 m) nachgewiesen worden. Das Offenland auf der Westseite der Bahnlinie dient ihm als Nahrungshabitat.
Verbotstatbestände treten nicht ein. Der Horststandort selbst bleibt unberührt und der Mäusebussard gehört zu den Vogelarten, die lt. Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ kein spezifisches Abstandsverhalten zur Straßen aufweisen und für die der Verkehrslärm keine Relevanz besitzt. Die Fluchtdistanz, die vor allem auf optischen Signalen beruht, wird mit 200 m beziffert. Da sich der Horststandort außerhalb dieser Effektdistanz befindet, sind insoweit keine Auswirkungen zu erwarten. Ausreichend geeignete Nahrungshabitate bleiben ihm auch auf der Westseite der Bahnlinie und auch außerhalb der Effektdistanz erhalten, zumal die insoweit relevanten optischen Störungen über lange Strecken durch Gehölzstreifen sowie die Lärmschutz- und Irritationsschutzwände bzw. Überflughilfen vermieden bzw. zumindest erheblich reduziert werden, so dass jedenfalls keine Auswirkungen entstehen, die auf die Population durchschlagen könnten.

Ohnehin ist der Mäusebussard eine Art mit großem Aktionsradius und nutzt Offenlandbereiche unterschiedlichster Habitatausstattung (Datenblatt im Informationssystem des LANUV). Auch von daher ist davon auszugehen, dass im Umfeld des bekannten Horststandortes ausreichend Nahrungshabitate zur Verfügung stehen und jedenfalls keine essenziellen Habitate von der Trasse beeinflusst werden.

Nach den bisherigen Erkenntnissen gehört der Mäusebussard zu den Arten, für die prinzipiell ein erhöhtes Kollisionsrisiko besteht, weil sie sich auch von Aas ernähren, welches in Form von Verkehrsopfern an Straßen vorkommen kann. Unabhängig von diesen allgemeinen, artspezifischen Verhaltensweisen sind für das konkrete Kollisionsrisiko aber auch die lokalen Verhältnisse ausschlaggebend. Zu

denen gehört hier die Trassenführung entlang des Siedlungsrandes von Ummeln, der insoweit ohnehin den Rand des Lebensraums des Mäusebussard bildet; dicht bebaute Gebiete werden vom Mäusebussard regelmäßíg zugunsten reich strukturierter Landschaften mit einem Mosaik aus Freiflächen und Gehölzen gemieden. Dementsprechend geeignete Landschaftsräume sind insbesondere unter Berücksichtigung der den Landschaftsraum weiter aufwertenden Kompensationsmaßnahme auf der Ostseite der Bahnlinie, auf der Westseite der B 61-Bestandstrasse, südlich der Straße Ramsloh und teilweise auch noch zwischen Ummeln und der B 61n großräumig und genügend vorhanden. Es ist deshalb nicht davon auszugehen, dass sich das Kollisionsrisiko signifikant erhöhen wird. Das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG („Tötungsverbot") wird mithin nicht verletzt.

Vergleichbar verhält es sich sowohl mit dem Sperber als auch mit dem Turmfalken, wobei der Sperber anders als der Mäusebussard und der Turmfalke nicht zu den grundsätzlich kollisionsanfälligen Arten gehört. Beide Arten im Untersuchungsraum mehrfach an unterschiedlichsten Stellen als Nahrungsgast gesichtete Vogelarten haben im Untersuchungsraum auch einen Nistplatz. Der Horst des Sperbers befindet sich wie der des Mäusebussards östlich der Bahnlinie. Er ist in vergleichbarem Abstand zur Trasse der B 61n (> 250 m) in dem Kiefernwald – anders als der Laubwald bevorzugende Mäusebussard bevorzugt der Sperber Nadelgehölze – am Rande des Untersuchungsgebietes am Botweg, nördlich der L 791, registriert worden.
Der vorwiegend in Felsnischen und Gebäuden, teilweise aber auch in alten Krähennestern in Bäumen nistende Turmfalke ist mit einem Brutplatz auf dem nordöstlich der Einmündung des Knappweges in die Straße Ramsloh gelegenen Hofgelände erfasst worden.

Auch der Sperber und der Turmfalke gehören zur Gruppe 5 der Arbeitshilfe „Vögel im Straßenverkehr", ihre Effektdistanz sind mit 150 m (Sperber) und 100 m (Turmfalke) jedoch geringer. Auch bei ihnen sind die optischen Signale entscheidend. Die übrigen Ausführungen zum Mäusebussard wie die zum Jagdhabitat und die zum Kollisionsrisiko gelten von daher – wobei beide Arten keine Aasfresser sind; der Sperber ernährt sich vorwiegend von Singvögeln und der Turmfalke von Kleinnagern – analog.

Auch im Hinblick auf diese beiden Arten werden daher keine Verbotstatbestände verletzt.

Rauchschwalbe

Die Brutplätze der Rauchschwalbe sind eng an landwirtschaftliche Nutzung in Gestalt offener Viehhaltung sowie landwirtschaftliche Gebäude (offene Scheunen/Gebäude) gebunden. Brutplätze finden sich im Untersuchungsgebiet im Bereich der Höfe Ruwisch und Fischer sowie auf dem nordöstlich der Einmündung des Knappweges in die Straße Ramsloh gelegenen Hofgelände. Keiner dieser Standorte wird durch die Trasse der B 61n überplant, das Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG mithin nicht erfüllt.

Wie der Feldsperling gehört auch die Rauchschwalbe zu den Vogelarten ohne ein spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen bzw. zu den Arten, für die der Verkehrslärm keine Relevanz besitzt und die Einschränkung der Habitateignung (hier: 40 % bis 60 % innerhalb der Effektdistanz von 100 m) auf anderen Faktoren beruht.

Keiner der drei Brutstandorte befindet sich jedoch innerhalb der Effektdistanz von 100 m. Der des Hofes Ruwisch weist einen Abstand von rd. 370 m und der des Hofes nordöstlich der Kreuzung Knappweg/Ramsloh einen von 200 m zur Trasse der B 61n auf. Der des Hofes Fischer hat einen Abstand von etwa 100 m zur Trasse und liegt damit zwar am Rand der Reichweite der Effektdistanz. Es wird daher der Annahme des Vorhabenträgers gefolgt, dass von der Straße keine erheblichen Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgehen können bzw. die Störungen sogar zur Aufgabe des Brutstandortes führen könnten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Dies gilt auch für den Brutplatz auf dem Hof Fischer, zumal die Irritationsschutzwand für die Fledermäuse und die Bepflanzung der Böschung die störenden Effekte abmindert und die Böschungsbepflanzung auch keinen Anlockeffekt bewirkt, da die Rauchschwalbe ihre Beute überwiegend im Flug aus der Luft fängt, mithin in einem freien Luftraum.

Soweit die Trasse zwischen dem Brutstandort und den südlich angrenzenden Wald- und Agrarflächen gelegen ist, so kommt diesen Flächen keine überragende Bedeutung als Jagdhabitat zu. Denn sie werden großflächig ackerbaulich genutzt bzw. sind gehölzbestanden, während die Rauchschwalbe kleinräumig struk-

turierte Räume mit Viehhaltung und extensiver Grünlandwirtschaft bevorzugt (Datenblatt im Informationssystem des LANUV), wie sie eher westlich des Hofes Fischer vorhanden sind. Querungen der Trasse sind daher unwahrscheinlich. Somit ist auch bezüglich dieses vergleichsweise nah an der Trasse gelegenen Brutstandortes nicht davon auszugehen, dass die Habitateignung infolge eines signifikant erhöhten Kollisionsrisikos („Tötungsverbot" des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) abnehmen bzw. das Tötungsverbot erfüllt wird.

Rebhuhn

Im Offenland zwischen Ummeln, der L 791 und der Bahnlinie konnte in den faunistischen Untersuchungen von 2008 bei einem Begehungstermin ein Rebhuhn nachgewiesen werden. Ein direkter Brutnachweis gelang zwar nicht, es musste jedoch, nicht zuletzt auch wegen eines Hinweises aus der Jägerschaft, zu diesem Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass dieser Raum ein Brutrevier enthält bzw. ein nicht unwesentlicher Teil eines einzelnen Reviers ist, dessen sonstige Hauptbestandteile sich auf der gegenüberliegenden süd-/südöstlichen Bahnseite befinden.
Dieses – vermutete – Brutrevier bzw. sein entsprechender Bestandteil liegt abseits der Trasse und wird von daher nicht unmittelbar überbaut, so dass insoweit auch das Zerstörungsverbot (§§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) nicht zum Tragen kommt. Allerdings liegt es im unmittelbaren Nahbereich der Anschlussstelle Bielefeld-Ummeln (Abstand zum Kreisverkehrsplatz weniger als rd. 100 m und zur eigentlichen Trasse der B 61n rd. 200 m), und wie der Kiebitz gehört auch das Rebhuhn zu den Arten mit einer lärmbedingt erhöhten Gefährdung durch Prädation (= Gruppe 3 der Arbeitshilfe).
Da die 55 dB(A)-Isophone noch innerhalb der Effektdistanz von 300 m liegt (vgl. lärmtechnische Berechnung für die südlich der Kralheider Straße gelegenen Gebäude, die am Rand bzw. außerhalb des 300 m-Abstands liegen und bei denen die Beurteilungspegel unterhalb der 55 dB(A) liegen), ist deren diesbezügliche Berücksichtigung zwar ausreichend, so dass es keiner Ausweitung des Betrachtungsraums bedurfte. Ohnehin kann nur ein einzelnes in dieser Distanz liegendes Revier betroffen sein. Da aber wesentliche Teile des zugehörigen Habitats bis an die B 61n heranreichen bzw. sogar überbaut werden und unabhängig davon innerhalb eines 100 m-Abstands zum Fahrbahnrand von einer Abnahme der Habitateignung von 75 % auszugehen ist (in der Abstandszone von 100 m bis 300 m sind es noch 30 %), ist aber unabhängig davon zu unterstellen, dass die be-

troffenen Revierbestandteile und mit ihnen letztlich das gesamte Revier verloren gehen werden.
Auch diesbezüglich werden die Angaben des LBP hiermit korrigiert, nach denen die Abnahme der Habitateignung mit lediglich 25 % im 100 m-Abstand beziffert wird. Dies gilt nach der Arbeitshilfe zwar nur für Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 20.000 Kfz/24 h. Das betrachtete Gesamtrevier grenzt aber an die B 61n n nördlich der L 791, deren Belastung auf mehr als 20.000 Kfz prognostiziert wird.

Dennoch führt der Verlust des diesen Betraachtungen zu Grunde liegenden Brutplatzes nicht zur Verwirklichung des Zerstörungsverbots bzw. in Verbindung damit zur Verwirklichung des Tötungsverbots. Denn nach heutigen Erkenntnissen und einer erneuten Untersuchung ist hier kein Rebhuhnrevier mehr existent bzw. dieser Raum kein Bestandteil eines solchen Reviers mehr.

Weil die Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit einer entsprechenden Einwendung der Naturschutzverbände wegen der Entfernung von mehr als 2 km zwischen dem Eingriffsort und dem Standort der CEF-Maßnahme A 12 deren Eignung hinterfragt hat (lt. Empfehlung des LANUV sollen entsprechende Maßnahmen nach Möglichkeit in unmittelbarer Nähe angesiedelt werden und unter optimalen Bedingungen einen Abstand von 500 m nicht überschreiten), hat der Vorhabenträger sowohl den baulich betroffenen Raum als auch den auf der gegenüberliegenden Bahnseite erneut untersuchen lassen und am 04.01.2016 zunächst eine vom Dezember 2015 datierende ergänzende Stellungnahme des Büros Kortemeier und Brokmann zur Betroffenheit des Rebhuhnvorkommens vorgelegt, die ihrerseits auf eine Untersuchung zum Vorkommen des Rebhuhns bei Bielefeld-Ummeln von Holger Meinig (ebenfalls Dezember 2015) zurückgreift. Im Juni 2016 wurde dann ergänzend dazu die nach Dezember 2015 fortgesetzte Untersuchung zum Vorkommen des Rebhuhns bei Bielefeld-Ummeln von Holger Meinig, datierend vom Mai 2016, übermittelt.

Das Rebhuhn besiedelt gern kleinräumig strukturierte Kulturlandschaften, die neben Ackerflächen auch Brachen und Grünland aufweisen, wobei Deckung bietende Acker- und Wiesenränder, Feld- und Wegraine sowie unbefestigte Feldwege mit lückigem Bewuchs zu den wesentlichen und notwendigen Habitatbestandteilen zählen. Wie den vorgenannten Unterlagen, auf die ausdrücklich Bezug genommen wird, plausibel aufzeigen und belegen, hat sich die landwirtschaftliche

Nutzung des Raums zwischen der Bahn und Ummeln u. a. durch großflächigen Maisanbau so verändert, dass derartige potentielle Lebensraumstrukturen nur noch in geringem Umfang in den Übergangszonen zwischen den am Bebauungsrand vorhandenen Saumstrukturen und der angrenzenden Ackerfläche vorhanden sind. Diese Restfragmente potentiellen Lebensraums genügen den Ansprüchen, die für ein Rebhuhnrevier erforderlich sind, jedoch nicht. Zudem sind gerade diese übrig gebliebenen Lebensraumelemente in besonderem Maße Störungen ausgesetzt, die sich u. a. durch die Freizeitnutzung in angrenzenden Gärten, durch streunende Katzen oder durch Hunde ergeben und die vom Rebhuhn gemieden werden. Gefährdungen durch Prädatoren wie Greifvögel, Kleinräuber wie Marder, Iltis oder Wiesel, die von den Gehölzbeständen ausgehen, kommen hinzu.

Zwei am 14.11. und 12.12.2015 sowie vier weitere am 13.02., 18.03., 21.04. und 22.04.2016 u. a. auch unter Einsatz von Klangattrappen durchgeführte Begehungen des Raums, in die auch die vermuteten Haupthabitate auf der gegenüberliegenden Bahnseite einbezogen wurden, haben dies bestätigt und keinen Rebhuhn-Nachweis erbracht. Zwar ist dem Vorhabenträger, dem Gutachter und der Planfeststellungsbehörde bewusst, dass eine allen fachlichen Anforderungen genügende Kartierung innerhalb der Brutperiode erfolgen muss. Gleichwohl verhält sich das Rebhuhn sehr ortstreu (was auch die Notwendigkeit bedingt, etwaige Flächen für eine CEF-Maßnahme möglichst nah am Eingriffsort anzusiedeln). Wie der Gutachter plausibel aufzeigt, hätte es deshalb angesichts der durchgehend vorzufindenden niedrigeren Vegetation aber auch bei den außerhalb der Brutperiode durchgeführten Begehungen, bei denen gute Erfassungsbedingungen vorgeherrscht haben (u. a. durchgängig Regen am Vortag, der Rebhühner dazu veranlasst, Bereich mit schütterer bzw. kurzer Vegetation aufzusuchen), feststellbar sein müssen. Zudem haben die Begehungen des Jahres 2016 bereits in die Balz- und Paarungszeit sowie die Brutperiode hineingereicht.
Die vom Gutachter Meinig beschriebene und auf Literaturangaben beruhende allgemeine Bestandssituation des Rebhuhns sowie die Ergebnisse einer Abfrage bei der biologischen Station Bielefeld/Gütersloh bestätigen diese Ergebnisse ebenfalls. So wurden nach erheblichen Bestandseinbußen, die mit den veränderten landwirtschaftlichen Produktionsmethoden einhergegangen sind und einhergehen, die Bestände im Raum Bielefeld Ende der 80'er Jahre auf nur noch 40 bis 50 Reviere geschätzt, wobei der ganz überwiegende Anteil dieser Bestände nördlich des Teutoburger Waldes und damit weit abseits des Planungsraums

verortet wurde. Erhebliche weitere Verschlechterungen sind nach den faunistischen Untersuchungen von 2008 und 2009 erfolgt. Der Gutachter verbindet diesen weiteren Rückgang plausibel mit der zum Erntejahr 2009 abgeschafften EU-Bracheverordnung. Mit ihr sind Vorgaben entfallen, bestimmte Ackerflächenanteile regelmäßig brach liegen zu lassen. Ziel war die auch eingetretene Ausweitung der Gewinnung sogenannter Bio-Energien, beispielsweise aus dem Anbau von Mais. Mit der damit einhergehenden Ausweitung der Ackernutzung unter weitgehender Vermeidung von Brachen sind entsprechende Lebensraumverluste für Feldarten und damit auch für das Rebhuhn einhergegangen. Dementsprechende Veränderungen der landwirtschaftlichen Ackernutzung haben auch im Planungsraum und auch im hier relevanten Raum Einzug gehalten.
Die biologische Station Bielefeld/Gütersloh führt zwar keine systematischen Erfassungen des Rebhuhns durch, verfügt aber aus der vorwiegend auf den Kiebitz ausgerichteten Feuchtwiesen-Vogelerfassungen auch über entsprechende Erkenntnisse zum Rebhuhn. Die Begehungszeiten für den Kiebitz überschneiden sich mit den optimalen Rebhuhn-Erfassungszeiten und liefern so gleichzeitig auch entsprechendes Datenmaterial zum Rebhuhn. Zudem hat die biologische Station im Frühjahr 2016 eine Kiebitz-Kartierung im gesamten Stadtgebiet Bielefeld durchgeführt.
Danach gibt es keine Erkenntnisse über noch vorhandene Rebhuhn-Vorkommen im Raum Ummeln. Sie sind im Übrigen auch den im Rahmen des Citizen-Science-Projektes erhobenen Daten (http://www.ornitho.de/) nicht zu entnehmen und auch die Jägerschaft, die 2009 noch ein Rebhuhnvorkommen bestätigt hatte, hat auf Anfrage mitgeteilt, dass dieses nicht mehr existent ist.
Soweit in Ummeln bzw. im Umfeld von Ummeln noch Rebhuhnvorkommen zu verzeichnen sind, sind sie außerhalb des Planungsraums nordwestlich der Gütersloher Straße und B 61 alt zu finden. Das zum Eingriffsort nächstgelegene Revier befindet sich nach Auswertung der der biologischen Station vorliegenden Nachweise ca. 2,7 km nordwestlich des Eingriffsortes und ca. 900 m vom Standort der zunächst als CEF-Maßnahme geplanten Ausgleichsfläche A 12 entfernt.

Obwohl der Gutachter festgestellt hat, dass zumindest die dem Eingriffsort gegenüberliegende Süd-/Südostseite der Bahnlinie in Teilen noch Lebensraumpotentiale für das Rebhuhn bereit hält, die auch die erforderlichen Deckungsmöglichkeiten bieten, kann die Planfeststellungsbehörde es daher als mit hinlänglicher Sicherheit nachgewiesen betrachten, dass entgegen der ursprünglichen Verdachts vom Bau der B 61n kein Rebhuhnrevier betroffen ist.

Die Ausgleichsmaßnahme A 12 ist vor diesem Hintergrund insoweit nicht erforderlich, wie sie als CEF-Maßnahme angelegt ist. Als solche wäre sie auch nur bedingt geeignet. Sie würde zwar von ihrer Konzeption und ihrer Größe her die fachlichen Anforderungen erfüllen, was im Anhörungsverfahren auch nicht bestritten wurde. Sie befindet sich jedoch in einer Entfernung zum Eingriffsort von etwa 2,3 km, die angesichts der ausgeprägten Brutplatztreue und mangelnden Mobilität des Rebhuhns, bei dem es sich anders als bei der Zugvogelart Kiebitz um einen Standvogel handelt, der nur selten größere Ortswechsel vollzieht, als eher zu groß angesehen werden muss. Insoweit haben die Naturschutzverbände zu Recht darauf hingewiesen, dass neue Habitate im direkten Verbund liegen und nicht weiter als 500 vom Eingriffsort entfernt sein sollten. Vorliegend kommt hinzu, dass auch die Strukturen des Raums einen Ortswechsel hin zur Ausgleichsfläche A 12 erschweren.

Als „reine“ Kompensationsmaßnahme ist die Ausgleichsmaßnahme A 12 allerdings nicht verzichtbar. Als solche ohne CEF-Funktion muss sie vielmehr erhalten bleiben. Sie ist in die Eingriffsbilanz (vgl. auch Kapitel B Nr. 6.4.4 und insbesondere auch Nr. 7.3.1 Buchstabe o)) eingebettet und der notwendige, aus der Bilanzierung abgeleitete Kompensationsumfang wird durch den Verlust der CEF-Funktion nicht verändert. Insoweit ist die Maßnahme A 12 multifunktional angelegt. Zum einen ist eine Kompensation des gleichwohl eintretenden Verlustes von potentiell für das Rebhuhn geeigneten Habitatbestandteilen notwendig, die ohne die Maßnahme A 12 entfiele. Zum anderen dient sie aber u. a. auch der Kompensation von Eingriffen in den Boden- und Wasserhaushalt und von solchen in Fließgewässer – wobei mit dem nutzungsfreien Uferrandstreifen gleichzeitig auch einer Vorgabe der EU-Wasserrahmenrichtlinie Genüge getan wird – sowie allgemein dem Verlust von Lebensräumen für Freiland-Vogelarten (vgl. Ausführungen im Maßnahmenblatt).

Als solche ist sie wegen ihrer Entfernung zum Standort nachgewiesener und noch vorhandener Rebhuhnvorkommen im Großraum Ummeln (Entfernung ca. 900 m) insbesondere auch im Hinblick auf Lebensraumverluste des Rebhuhns geeignet.

Da die Siedlungsdichte beim Rebhuhn auf einer 10-ha-Fläche 0,5 bis 1,2 Brutpaare, durchschnittlich also 0,85 Brutpaare auf 10 ha bzw. 1 Brutpaar auf 12 ha

umfassen kann, sieht das Fachinformationssystem des LANUV (LANUV, Geschützte Arten in NRW) zur Aufrechterhaltung einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte des Rebhuhns innerhalb eines entsprechend großen und geeigneten, d. h. beispielsweise in ausreichender Entfernung zu Stör- und Gefahrenquellen sowie möglichst abseits von Waldrändern liegenden unzerschnittenen Aktionsraums pro Brutpaar eine signifikante Verbesserung des Habitatangebotes auf einer Fläche von mindestens 1 ha vor. Von daher wird mit der zur Bewältigung der Eingriffsregelung ohnehin notwendig bleibenden Ausgleichsmaßnahme A 12 nicht nur allgemein die Lebensraumsituation verbessert, sondern es werden im Sinne einer optimalen multifunktionalen Ausrichtung der Maßnahme (sie umfasst 1,2 ha Fläche) gleichzeitig sogar die Voraussetzungen zur Neuansiedlung eines Rebhuhn-Brutpaares geschaffen.

Davon ausgehend, dass das 2008/2009 in den faunistischen Untersuchungen noch erfasste Rebhuhn nicht mehr vorhanden ist, sind auch sonstige artenschutzrechtliche relevante Beeinträchtigungen auszuschließen. Ansonsten wäre im etwaigen Nachtragsverfahren gem. § 76 VwVfG NRW sicherzustellen, dass artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen auszuschließen sind.

Dadurch, dass der Erhaltungszustand der Art inzwischen sowohl in der atlantischen Region als auch in der Kontinentalregion von Nordrhein-Westfalen als schlecht eingestuft wird, ergeben sich keine anderen Ergebnisse.

<u>Schleiereule und Waldkauz</u>

Die Schleiereule wurde im Zuge der faunistischen Untersuchungen als Brutvogelart auf dem am Knappweg östlich der Einmündung in den Ramsloh gelegenen Hofgelände, der Waldkauz am Hof Lütgert am Ramsloh sowie ein weiteres Mal in dem Kiefernwald am Sunderweg erfasst.
Beide Arten gehören zur Gruppe 2 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, sind also Arten mit im Hinblick auf den Straßenverkehr mittlerer Lärmempfindlichkeit. Die Effektdistanzen werden auf 300 m (Schleiereule) bzw. 500 m (Waldkauz), der kritische Schallpegel mit jeweils 58 dB(A) beziffert. Insbesondere an Straßen wie der B 61n mit einer Verkehrsmenge von mehr als 10.000 Kfz/24 h und auf den ersten 100 m ab Fahrbahnrand, die gesondert zu betrachten sind, kumulieren die Wirkungen des Lärms mit den übrigen Störwirkungen des Straßenverkehrs. In einem Randstreifen dieser Breite nimmt die Habitateignung um

40 % (bis 20.000 Kfz/24 h) oder sogar um 60 % (20.001 bis 30.000 Kfz/24 h) ab. Er weist jedoch keine Brutplätze der Schleiereule oder des Waldkauzes auf; diese liegen in einem Abstand von rd. 240 m (Schleiereule) bzw. rd. 320 m (Waldkauz am Hof Lütgert) und rd. 170 m (Waldkauz im Kiefernwald am Sunderweg) zum Trassenrand der B 61n. Damit befinden sich die Brutplätze allerdings nicht außerhalb der Reichweite der auch an schwach befahrenen Straßen ausgeprägten Effektdistanz, die sich bei der Schleiereule auf 300 m und beim Waldkauz auf 500 m beläuft. Eine Abnahme der Habitateignung, die bis zur Effektdistanz oder, falls sie vor der Effektdistanz verläuft, bis zur 58 dB(A)-Isophone 40 % beträgt, tritt deshalb gleichwohl ein. Im verbleibenden Raum bis zur Effektdistanz bzw. bis zur 58 dB(A)-Isophone beläuft sie sich auf 20 %.
Vor diesem Hintergrund ist im Hinblick auf alle genannten Brutplätze dieser beiden Arten im relevanten Raum von einer Beeinträchtigung durch Störwirkungen im Umfang von ca. 20 % auszugehen. Bei der Schleiereule verläuft die 58 dB(A)-Isophone, die bezogen auf 10 m Höhe zu betrachten ist, in etwa in Höhe des Brutplatzes am Hof Ramsloh 25 und die beide Waldkauz-Brutplätze befinden sich innerhalt der Zone zwischen dem 100m-Abstand und der 500 m großen Effektdistanz bzw. der 58 dB(A)-Linie, in der 20 % anzusetzen sind.

Vorliegend wird deshalb vorsorglich davon ausgegangen, dass die Brutplätze verloren gehen bzw. aufgegeben werden. Aber selbst unter dieser Voraussetzungen werden weder die lokale Population der beiden Arten beeinträchtigt noch geht die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang verloren. Die entsprechenden Verbotstatbestände kommen daher nicht zum Tragen.

Unmittelbare Eingriffe in besetzte Brutplätze sind aufgrund der Schutzvorkehrungen und der schon mehrfach benannten Bauzeitenfenster ausgeschlossen. Ausreichende Ausweichmöglichkeiten, d. h. genügend Möglichkeiten, Brutplätze an anderen Stellen und Plätzen des Untersuchungsraums einzurichten, stehen zur Verfügung und beide Arten verfügen, auch wenn sie grundsätzlich brutplatztreu sind oder zumindest häufiger den gleichen Brutplatz nutzen, über die Mobilität und die Flexibilität, auch andere Brutmöglichkeiten (beim Waldkauz vorrangig Baumhöhlen in lichten bis lückigen Altholzbeständen in Laub- und Mischwäldern, Parkanlagen, Gärten und Friedhöfen, aber auch z. B. Dachböden und Kirchtürme, beim Kulturfolger Schleiereule vorrangig Gebäude wie z. B. Dachböden, Scheunen und Kirchtürme in Einzellagen) ausfindig zu machen und zu nutzen.

Wie die Greifvogelarten Mäusebussard, Sperber und Turmfalke sind auch die Schleiereule und der Waldkauz Arten mit großen Aktionsradien (Reviergröße des Waldkauzes 25 bis 80 ha, Reviergröße der Schleiereule bis 100 ha), die offene bis halboffene Kulturlandschaften unterschiedlichster Prägung (Datenblatt im Informationssystem des LANUV) bejagen. Nahrungshabitate wie z. B. Viehweiden, Wiesen, Äcker, Wegesränder und Gräben, in denen vorrangig Wühl- und Waldmäuse, Vögel und Amphibien (Waldkauz) bzw. Kleinsäuger wie z. B. Feldmäuse oder teilweise auch Fledermäuse und Vögel (Schleiereule) zu finden sind, wird der Planungsraum jedenfalls unter Berücksichtigung seiner Aufwertungen durch die allgemeinen Kompensationsmaßnahmen auch nach der Fertigstellung der B 61n und auch unter Berücksichtigung der Vorbelastungen durch den Abschnitt 5 B der A 33 in genügendem Umfang zur Verfügung stellen. Es ist daher auch diesbezüglich davon auszugehen, dass keine essentiellen Brut- und Nahrungshabitate verloren gehen oder von der B 61n-Trasse in verlustähnlicher Weise beeinflusst werden. Der Brutplatz des Waldkauzes in den Gehölzen am Sunderweg ist zudem seit der Freigabe des A 33-Abschnitts 5 B in erheblichem Maße und so vorbelastet, dass die Zusatzbelastung durch die B 61n kaum noch relevant ist.

Sowohl der Waldkauz als auch die Schleiereule sind Arten, die grundsätzlich als kollisionsgefährdet einzustufen sind, zumal sie ihre Nahrung (z. B. Mäuse) teilweise auch an Straßenrändern finden. Dementsprechend können Kollisionen mit Kraftfahrzeugen nicht völlig ausgeschlossen werden. Allerdings kommt es dadurch nicht zu einer signifikanten Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos, die zur diesbezüglichen Verwirklichung des Tötungsverbotes im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erforderlich wäre. Bei dem Waldkauz-Brutplatz in den Gehölzen am Sunderweg ist insoweit die Vorbelastung durch die Nähe zur verkehrlich deutlich stärker belasteten A 33 (Verkehrsaufkommen 2013: 33.000 Kfz/24 h, vgl. Verkehrsuntersuchung) und die davon im Vergleich zur B 61n ausgehende größere Gefahrenlage zu berücksichtigen. Außerdem wird die B 61n im besonders relevanten, weil unmittelbar an das Brutrevier anschließenden Raum (Bereich Greipenbachquerung und Sunderbachquerung) auf der Süd- und auf der Nordseite von einer 4 m hohen Irritationswand für Fledermäuse abgegrenzt, die den Straßenrand aus beiden Richtungen abschirmt bzw. beim Jagen ein Abdriften in den Verkehrsraum vermeidet und damit das Kollisionsrisiko mindert. Bezüglich der unmittelbaren Umgebung der Brutplätze im Süden des Planungsraums (Waldkauz und Schleiereule, beide im Nahbereich des Ramsloh) wirken

der dichte Gehölzstreifen auf der Südseite der Straßentrasse bzw. in dessen Verlängerung die 4 m hohe Lärmschutzwand sowie auf der Nordseite der Trasse der räumlich vorgelagerte Wirtschaftsweg in Verbindung mit der Bepflanzung durch Einzelbäume risikomindernd. Unter weiterer Berücksichtigung dessen, dass der Raum, in dem die B 61n am Ortsrand von Ummeln parallel zur Bahn geführt wird und dieser Raum nicht zu den bevorzugten Jagdgebieten gehört, ist jedenfalls im Ergebnis keine signifikante Erhöhung des Lebensrisikos feststellbar.

Waldschnepfe

Die Waldschnepfe gehört wie die Schleiereule und der Waldkauz zu den Arten der Gruppe 2 der Arbeitshilfe „Vögel im Straßenverkehr“, sind also ebenfalls Arten mit einer mittleren Lärmempfindlichkeit. Die Effektdistanz wird in der Arbeitshilfe mit 300 m angegeben. Je nach Reichweite der 58 dB(A)-Isophone ist sie ggf. zu verlängern oder zu verkürzen.
Das einzige in den faunistischen Untersuchungen nachgewiesene Brutrevier befindet sich am Südrand des am Sunderweg gelegenen Kiefernwaldes, und zwar nur rd. 75 m vom Fahrbahnrand der B 61n entfernt. Von daher ist unabhängig von der 58 dB(A)-Isophone von einer Abnahme der Habitateignung um mindestens 60 % und insoweit von einer erheblichen Störung im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auszugehen, die auch zum Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätte im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG führen kann.

Analog zum Waldkauz unterliegt das vor der Inbetriebnahme des Abschnitts 5 B der A 33 und der Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum erfasste Revier aber einer erheblichen Vorbelastung, die Habitateignung ist bereits durch die mit mehr als 30.000 Kfz/24 h belastete Autobahn (das Revier befindet sich in einem Abstand von rd. 300 m zum Rand der A 33 und insoweit am Rande der Effektdistanz, weist zum Fahrbahnrand des Anschlussohrs aber nur rd. 100 m Abstand auf) um mindestens 40 % eingeschränkt worden. Von daher ist die zusätzliche Störung nur noch bedingt relevant.
Auch ein Verlust des insoweit bereits beeinträchtigten Brutreviers infolge des Baus der B 61n wäre jedoch irrelevant, weil damit keine Verbotstatbestände ausgelöst würden. Insoweit würde der Verlust nicht auf die Population durchschlagen und auch die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte bliebe im räumlichen Zusammenhang erhalten. Der ihr Nest ohnehin jedes

Jahr neu errichtenden Waldschnepfe bliebe jedenfalls sowohl mit den Waldflächen westlich der B 61n als auch mit denen südöstlich der Bahnlinie ausreichend Lebensraum erhalten, zumal ihr Revier mit rd. 2 ha (vgl. LANUV Fachinformationssystem, diese Fläche entspricht einem Kreis mit 160 m Durchmesser) vergleichsweise klein ist, sie keine großen Raumansprüche hat und die verbleibenden Waldflächen durch Kompensationsmaßnahmen vergrößert werden, die im Zusammenhang mit dem Bau der A 33 planfestgestellt worden sind.

Straßenränder sind für die Waldschnepfe so wenig attraktiv, so dass auch das Kollisionsrisiko nicht zum Tragen kommt, das allgemeine Lebensrisiko jedenfalls nicht signifikant erhöht wird. Die dieses Risiko beim in der Nachbarschaft brütenden Waldkauz minimierenden Gegebenheiten (Irritationsschutzwände an der B 61n) gelten zudem auch für Waldschnepfe.
Eine Notwendigkeit für die von den Umweltverbänden geforderten CEF-Maßnahmen besteht nicht. Die entsprechenden im Deckblattverfahren vorgetragenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Weitere Vogelarten

Für die Arten Braunkehlchen, Graureiher, Habicht und Schwarzspecht lagen nur vereinzelte Beobachtungen vor. Sie sind nicht als Brutvögel, sondern lediglich als Überflieger oder Durchzügler betroffen. Im Untersuchungsraum sind Brutstandorte dieser Arten ebenso wenig bekannt wie stark genutzte Rastplätze. Deutliche Beobachtungsschwerpunkte waren zudem die Wald- und Kulturlandschaft im Nordosten von Ummeln, die bereits durch den Abschnitt 5 B der A 33 und die Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum vorbelastet ist und in der sich die B 61n von daher nur noch bedingt verstärkend auswirkt.

Vor dem Hintergrund sind Verstöße gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht zu erwarten.

Fledermäuse

Aufgrund der faunistischen Untersuchungen zur Fledermausfauna von 2008 und 2009 konnten die folgenden nennenswerten Aktivitätsschwerpunkte der Fledermäuse identifiziert werden:

a) Umfeld des Sunderweges, Sunderbachs und Greipenbachs am Beginn des Neubauabschnitts an der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum sowie Trüggelbachquerung/Umfeld des Weges „Asholts Hof“;
b) Bereich zwischen dem Ortsrand von Ummeln und dem Bahndamm mit Schwerpunkten entlang der Bahnlinie nordöstlich der 110-kV-Hochspannungsfreileitung der Stadtwerke Bielefeld und im Umfeld des in Höhe der Rietberger Straße gelegenen Stillgewässers,
c) Dammweg und Amphibiengewässer am Dammweg/am Bahndamm,
d) Bereich Ramsloh, Bokelstraße und Stillgewässer auf der Ostseite der Bokelstraße und
e) der Bereich der Wiedereinschleifung der B 61n/der Einmündung der B 61alt in die B 61n.

Als trassennahe Bereiche sind dies gleichzeitig auch die vorhabenbedingten Konfliktbereiche. Vom Vorhabenträger wird im LBP mit seinem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag unter Berücksichtigung der Detailergebnisse der Untersuchungen, d. h. des ermittelten Artenspektrums und der mit Hilfe von Ausflugszählungen ermittelten Flugrouten, sowie unter weiterer Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen gleichwohl ausgeschlossen, dass Verbotstatbestände erfüllt werden. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde in Abstimmung mit der höheren Landschaftsbehörde an.
Die faunistische Untersuchung hat eine Reihe potenzieller Fledermausquartiere, und zwar sowohl in Baumbeständen als auch in Gebäuden sowie in Gewässerdurchlässen, ergeben, die möglicherweise zum Teil auch als Wochenstube genutzt werden. Da diese potenziellen Quartiere bzw. Wochenstuben nur entnommen, d. h. Gehölze nur beseitigt und Gebäude nur dann abgerissen werden dürfen, wenn sie nachweislich nicht besetzt sind (d. h. nur in der Schwarmphase und nach vorheriger Besatzkontrolle, vgl. vorstehend Nr. 6.4.1.4.1 sowie Nebenbestimmung 5.4.2.2.2 des Beschlusses), ist eine diesbezügliche Verwirklichung des Tötungsverbotes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen. Auch eine verbotswidrige Entnahme potenzieller Quartiere und Wochenstuben als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) erfolgt nicht. Denn für jedes entnommene tatsächliche oder auch nur potenzielle Quartier ist gem. Nebenbestimmung 5.4.2.2.3 dieses Beschlusses in geeigneten Wald- bzw. Gehölzbeständen als Ersatz ein Fledermauskasten aufzuhängen, sofern nicht der Nachweis des Vorhandenseins einer ohnehin ausreichenden An-

zahl an Ausweichquartieren erbracht werden kann, und solange funktionsfähig zu halten, bis wieder eine dem derzeitigen Stand entsprechende Anzahl an Quartieren in Höhlenbäumen zur Verfügung steht; was Quartiere und insbesondere etwaige Wochenstuben in Gebäuden betrifft, weist der über diverse Einzelbebauungen und Hoflagen verfügende Raum ohnehin Ausweichmöglichkeiten in ausreichender Anzahl auf. Sowohl die Zahl der Fledermauskästen als auch die der natürlicherweise neu entstehende Quartiere muss sich dabei auf einen Korridor von im Abstand von jeweils 200 m bis maximal 500 m zur B 61n beziehen. Darüber hinaus wird ein Gewässerdurchlass gezielt zu einem potenziellen unterirdischen Quartier aufgeweitet. Mit diesen Maßnahmen ist gleichzeitig sichergestellt, dass auch das sich aus § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ergebende Tötungsverbot nicht einstellt, weil damit die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG); das Quartierangebot des Raums für die Fledermausfauna wird aufrechterhalten.

Als mögliche Verbotstatbestände verbleiben somit nur noch das Störungsverbot der Nr. 2 des § 44 Abs. 1 BNatSchG als Folge von Immissionen (Lärm, Licht etc.) sowie eine Verwirklichung des Tötungsverbots der Nr. 1 des § 44 Abs. 1 BNatSchG durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr. Auch diese kommen jedoch nicht zum Tragen. Hierzu im Einzelnen:

a) <u>Umfeld des Sunderweges, Sunderbachs und Greipenbachs am Beginn des Neubauabschnitts an der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum sowie Trüggelbachquerung/Umfeld des Weges „Asholts Hof“</u>

In diesen Bereichen sind mit Hilfe der Detektorgänge sowie bezüglich der Plecotus-Art mit Hilfe der Untersuchung der Bahndurchlässe mit Ausnahme des Kleinen Abendseglers alle neun ermittelten Arten des Untersuchungsraums nachgewiesen worden. Mit Ausnahme der Breitflügelfledermaus und des Großen Abendseglers handelt es sich dabei um Fledermausarten, die ein strukturgebundenes oder zumindest überwiegend strukturgebundenes Flugverhalten aufweisen und von daher in besonderem Maße Kollisionsgefahren ausgesetzt sind, wenn die jeweils als Leitstrukturen dienenden Landschaftselemente von einem Straßenbauvorhaben zerschnitten werden.
Derartige Risiken ergeben sich grundsätzlich auch vorliegend. Wie die im Rahmen der faunistischen Untersuchungen durchgeführten Ausflugszählungen erge-

ben haben, führen Flugrouten der Fledermäuse im Umfeld der Gewässerquerungen Sunderbach, Greipenbach und Trüggelbach und der dortigen Gehölzstrukturen sowie des Weges „Asholts Hof“ über die künftige Trasse der B 61n hinweg, werden mithin mit der Folge zerschnitten, dass insbesondere für die strukturgebunden fliegenden Arten und dabei wiederum vor allem für besonders niedrig fliegende Arten wie das Große Mausohr grundsätzlich entsprechende Kollisionsgefahren entstehen. Sie werden hier jedoch mittels gleichzeitig als Leiteinrichtung dienender Irritationsschutzwände, mit Hilfe von Leitpflanzungen sowie mit Hilfe ausreichend groß gestalteter und ein Unterfliegen der B 61n ermöglichender Querungsbauwerke soweit vermieden bzw. reduziert, dass eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos ausgeschlossen werden kann. Es ist deshalb sicher zu erwarten, dass die Kollisionsrisiken nicht über den Bereich hinausgehen, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist.

Der LBP sieht hier sowohl auf der Südost- als auch auf der Nordwestseite der B 61n fahrbahnrandnahe und mindestens 4 m hohe Irritationsschutzwände für Fledermäuse vor (Schutzmaßnahme S 5 Art). Auf der Südostseite beginnt die Schutzwand bei Bau-km 0+072 der Tangentialfahrt (d. h. bereits rd. 35 m vor dem eigentlichen Beginn des Neubauabschnitts der B 61n und 40 m vor dem Sunderbach) und führt durchgehend über die Querungen des Sunderbachs, des Greipenbachs, des Weges „Asholts Hof“ und des Trüggelbachs hinweg bis Bau-km 2+020, endet also rd. 40 m hinter dem Trüggelbach (Hinweis: Der Lageplan 7.1 der planfestgestellten Unterlagen ist vom Vorhabenträger diesbezüglich im Wege der sog. Grüneintragungen noch an den Maßnahmenplan anzupassen). Auf der Nordwestseite der B 61n beginnt eine von zwei Irritationsschutzwänden bei Bau-km 1+445, d. h. ebenfalls rd. 40 m vor dem Sunderbach bzw. 35 m vor dem B 61n-Baubeginn bei Bau-km 1+480 und endet rd. 40 m hinter der Greipenbach-Querung. Die zweite rd. 80 m lange Wand auf der Westseite der B 61n umfasst den Bereich der Trüggelbach-Querung (jeweils 40 m beidseits). Zwischen diesen beiden Wänden (Bau-km 1+620 bis Bau-km 1+940) und zu ihrer Ergänzung ist eine Leitschutzpflanzung vorgesehen. Auf der fahrbahnabgewandten Seite werden die Irritationsschutzwände zudem von einer Gehölzpflanzung (Gestaltungsmaßnahme G 3) begleitet, die auch außerhalb der Wände weitergeführt wird. Der Wegeunterführung „Asholts Hof“ sowie die Gewässerquerungen erhalten die Funktion von Querungshilfen.

Die Gesamtlänge der Irritationsschutzwände beträgt 830 m. Die diesbezüglich fehlerhafte Längenangabe im LBP (Tabelle 9 auf S. 60), nach der sich die Gesamtlänge auf 1.170 m beläuft, wird deshalb hiermit korrigiert (Hinweis: auch diesbezüglich bedarf es noch einer sog. Grüneintragung).

Dieses Maßnahmenkonzept stellt sicher, dass einerseits die strukturgebunden fliegenden Fledermausarten nicht in den Straßenverkehr gelangen und sie die Querungsbauwerke risikolos erreichen können und andererseits die nicht strukturgebunden fliegenden Arten auf ihren Jagd- und Transferflügen nicht bzw. nicht in gefährdeten Höhen in den Straßenverkehr hinein abgleiten und sie den Verkehrsraum der B 61n entweder in ausreichender und damit sicherer, d. h. nicht kollisionsgefährdeter Höhe queren oder aber ebenfalls die Querungsbauwerke nutzen und die Trasse der B 61n entlang der Gewässer oder des Weges „Asholts Hof“ unterfliegen. Der Abschnitt der B 61n, der hier auf seiner Westseite nur eine Leitschutzpflanzung erhält, quert im Übrigen keine bevorzugte Flugroute, so dass insoweit eine zu den entlang der Flugrouten vorgesehenen Querungsbauwerken, die ein Unterfliegen der Trasse ermöglichen und von daher als Querungshilfe fungieren, führende Leitpflanzung ausreichend ist.

Entgegen der entsprechenden Einwendungen der Naturschutzverbände, die in ihrer Kritik zur Schutzmaßnahme S 5 Art gefordert haben, die Schutzwand auch auf der Westseite ohne Unterbrechung von der Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum bis Bau-km 2+020 = rd. 40 m hinter der Trüggelbach-Querung durchzuziehen und die 320 m lange Lücke zu schließen, wird deshalb eine ausreichende Absicherung der Fledermausfauna gewährleistet. Die entsprechende Kritik wird daher zurückgewiesen.

Soweit die Naturschutzverbände die Höhe der Irritationsschutzwände als zu gering kritisiert haben, sie Wände auch im Mittelstreifen der B 61n fordern und sie die Querungsbauwerke als unzureichend weil zu dunkel bzw. zu lang, zu eng oder zu niedrig bewerten, werden ihre Einwendungen, soweit ihnen nicht mit den Deckblattänderungen entsprochen wurde, ebenfalls zurückgewiesen.

Die Höhe der als Leit- und Sperreinrichtungen dienenden Irritationsschutzwände entspricht den Anforderungen, die sich aus dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ) von 2008 in Verbindung mit denen der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßen-

verkehr“ von 2011 ergeben, und weisen demnach mit 4 m eine ausreichende Höhe auf. Sie kann, wie im MAQ ausgeführt wird, auch nicht strukturgebunden fliegende Arten dazu bewegen, die Straße in größerer Höhe unbeschadet zu überfliegen.

Gesicherte Erkenntnisse darüber, dass eine zusätzliche Wand (oder auch eine Schutzpflanzung) auf dem Mittelstreifen der hier vierstreifigen Fahrstreifen die Wirkungsweise der vorgesehenen Sperr- und Leiteinrichtungen verbessert, lassen sich weder dem MAQ noch der Arbeitshilfe entnehmen. Zwar ist danach nach ungesicherten Erkenntnissen ggf. eine Verbesserung der Schutzwirkung erreichbar. Andererseits kann eine entsprechende Einrichtung auf dem Mittelstreifen aber besonders bei jungen Tieren auch dazu führen, dass Flüge entlang dieser Mittelwand provoziert werden, was dann mögliche Kollisionen sogar wahrscheinlicher machen würde. Im Ergebnis hält die Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit der höheren Landschaftsbehörde jedenfalls vor dem Hintergrund, dass die Wirkung der Leit- und Sperreinrichtungen ohnehin im Rahmen des vorgesehenen Monitorings (vgl. Nebenbestimmung 5.4.3.1 im Kapitel A) überwacht werden wird, nicht für erforderlich. Sollte sich im Rahmen des Monitorings ergeben, dass weitergehende Maßnahmen wie z. B. eine Erhöhung der Irritationsschutzwände erforderlich sind, sind sie im Wege einer nachträglichen Schutzauflage (vgl. Nebenbestimmung 5.4.3.2 im Kapitel A) umsetzbar.

Das MAQ ist auch weiterhin anwendbar und insoweit nicht durch neuere Erkenntnisse überholt. Es wird zwar u. a. zwecks Fortschreibung und Integrierung des bislang selbständigen Merkblatts zum Amphibienschutz an Straßen (MAmS) aus dem Jahr 2000 derzeit von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) überarbeitet. Eine überarbeitete und etwaige neue Erkenntnisse berücksichtigende Fassung steht jedoch noch aus und die die Arbeitshilfe „Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse“ des Freistaates Sachsen, auf die die Umweltverbände in ihrer Kritik der von ihnen als unzureichend erachteten (weil zu niedrig und keine Mittelwand vorsehenden) Überflughilfen bzw. Leit- und Sperreinrichtungen ist in NRW nicht anwendbar. Auch beruht sie im Wesentlichen nicht auf neueren Erkenntnissen als dies beim MAQ der Fall ist. So basiert die sächsische Arbeitshilfe im Wesentlichen aus Erkenntnissen der Autoren aus den Jahren 2003 bis 2008 (vgl. dort Ziffer 7, S. 60) und ist von daher nicht neuer als das MAQ von 2008. Schon von daher sind keine Gründe ersichtlich, die Erkenntnisse des im Auftrag der FGSV erarbeiteten MAQ als veraltet in Zweifel zu ziehen, wonach (vgl. die Einleitung zum MAQ) die im MAQ beschriebenen Querungshilfen in ihrer Wirkungsweise belegt und als

Vorkehrung zur Vermeidung bzw. Minderung der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft grundsätzlich auch geeignet sind. Dies gilt zumindest dann, wenn die Gegebenheiten des Einzelfalls ausreichend berücksichtigt und sorgfältig in die Anwendung des MAQ integriert werden. Eine solche auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Einzelfallbetrachtung beinhaltet das aus einer Kombination von Überflughilfen bzw. Leit- und Sperreinrichtungen sowie aus Querungsbauwerken in Form von Unterführungen bestehende Schutzkonzept des LBP. Zudem beruhen viele der in der sächsischen Arbeitshilfe verarbeiteten Erkenntnisse auf Beobachtungen und Erfahrungen mit der Kleinen Hufeisennase, die in NRW nicht zu den beheimateten Fledermausarten zählt, so dass diese Arbeitshilfe zumindest insoweit in NRW auch fachlich nicht aussagekräftig ist. Auf S. 78 unter Ziffer 7.3 führt die Arbeitshilfe des Freistaates im Zusammenhang mit Leit- und Sperreinrichtungen so auch ausdrücklich aus, dass ihr diesbezüglich keine Untersuchungen zu anderen Arten zu Grunde liegen.

Aber auch inhaltlich würden sich im Ergebnis letztlich keine wesentlichen Unterschiede ergeben. Auch die sächsische Arbeitshilfe sieht unter Ziffer 7.1.7 (S. 72) und 7.3 (S. 78) für am Fahrbahnrand errichtete Kollisionsschutzwände bzw. Leit- und Sperreinrichtungen mit Überflughilfefunktion grundsätzlich eine – vorliegend eingehaltene – Mindesthöhe von 4 m vor. Die Aussage, eine solche Überflughilfe würde eher die Funktion einer „Ableitung“ erfüllen, so dass die Straße dann im gefährdeten Bereich am Ende des Zauns gequert würde, bezieht sich insoweit zunächst nur auf die schon genannte, hier nicht betroffene und in NRW auch nicht vorkommende Kleine Hufeisennase. Für andere Arten wird ausdrücklich auf erforderliche weitergehende Untersuchungen hingewiesen, die vorliegend als Erfolgskontrolle (die auch im MAQ vorgesehen wird) in Form des dem Vorhabenträger aufgegebenen Monitorings auch durchgeführt werden. Von daher kann die Kritik der Umweltverbände nicht durchgreifen.

Dies gilt nicht nur für die Forderung höherer Wände, sondern auch für die, eine zusätzliche Mittelwand vorzusehen. Unabhängig von etwaigen beeinträchtigenden Wirkungen (s.o.) ist sie gem. MAQ so nicht per se erforderlich und auch in der sächsischen Arbeitshilfe wird ihre schützende Wirkung kritisch bewertet und zumindest nicht einhellig bejaht. Sollte sich im Rahmen der Untersuchungen des Monitorings bestätigen, dass eine der hier betroffenen Fledermausarten ihre Flughöhe hinter der Wand tatsächlich wieder senkt und in den gefährdeten Verkehrsraum eintaucht, wäre diese Wirkung im Rahmen des Monitorings feststellbar und es könnte mit nachträglichen Schutzvorkehrungen wie z. B. der Erhö-

hung der Wände und/oder der Errichtung einer solchen Mittelwand gegengesteuert werden.
Insbesondere aber lassen die Betrachtungsweise und die Kritik der Umweltverbände auch außer Acht, dass es einer die Gesamtsituation betrachtenden Einzelbewertung bedarf, in die nicht nur die Überflughilfen einzustellen sind. Diese stellen hier nur einen Teil des Schutzkonzeptes dar und ergänzen insoweit nur die Schutzfunktion der Durchlässe, die als Querungshilfe fungieren, ein Unterfliegen der B 61n ermöglichen und damit das Hauptelement des Schutzkonzeptes darstellen. So sind gerade die Langohren, die Fransenfledermaus und die Wasserfledermaus, bei denen lt. sächsischer Arbeitshilfe nur eine geringe Wirkung der Schutzwand zu erwarten ist (vgl. dort Text unter Ziffer 7.1.7 auf S. 72 sowie Tabelle auf S. 84), Arten, die Unterführungen besonders gut annehmen, und der Breitflügelfledermaus, dem Großen Abendsegler, dem Kleinen Abendsegler, dem Großen Mausohr, der Rauhautfledermaus sowie der Zwergfledermaus wird dort kein hohes Kollisionsrisiko attestiert.
Das vorliegend vorgesehene Gesamtkonzept aus Unterführungen, Sperr- und Leiteinrichtungen bzw. Überflughilfen und einem Monitoring als begleitender Erfolgskontrolle dieser Maßnahmen ist daher ausreichend, um eine Verwirklichung des Tötungsverbots durch Kollisionen mit der gebotenen Sicherheit auszuschließen.

Auch die Querungsbauwerke, zu denen die Leit- und Sperreinrichtungen führen, sind dabei unter Berücksichtigung der Änderungen, die mit dem Deckblatt 1 in die Planung eingebracht wurden, ausreichend dimensioniert. So weist der für den Sunderbach vorgesehene Durchlass nunmehr eine lichte Weite (Breite) von 5 m und eine lichte Höhe von 6,50 m (vorher: 3,25 m) auf. Die Länge des Bauwerks, das zudem nach den Änderungen des Deckblatts im Mittelstreifen eine Lichtöffnung erhält, beläuft sich auf knapp 48 m (vorher: 65 m). Das MAQ fordert diesbezüglich – vgl. Tabelle 4.6, bezogen auf über dem Wasser fliegende Arten sind die Maße selbst bei Bauwerkslängen von mehr als 25 m geringer – eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m sowie eine lichte Weite von mindestens 5 m. Angesichts der vorgesehenen deutlich größeren Höhe sowie der Lichtöffnung im Mittelstreifen kann mit ausreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass der Durchlass trotz seiner Länge – ein nachteiliger Einfluss großer Durchlasslängen ist lt. der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“ im Übrigen nicht nachweisbar – von den strukturgebunden fliegenden Arten als Querungshilfe angenommen und zum Unterfliegen der B 61n genutzt werden wird.

Gleiches gilt für die Durchlässe des Greipenbachs und des Trüggelbachs sowie für das Brückenbauwerk „Asholts Hof“.
Der Durchlass des Greipenbachs ist wie der des Sunderbachs 5 m breit und 6,50 m (vorher 4 m) hoch, seine Länge beträgt rd. 42,4 m (vorher: 58 m) und auch für ihn ist eine Lichtöffnung im Mittelstreifen geplant. Die im Deckblatt unverändert gebliebene Öffnung des Trüggelbach-Durchlasses misst in der Höhe zwar nur 4,5 m, ist aber ebenfalls 5 m breit und dabei nur 32 m lang. Eine nochmals kürzere Länge (knapp 21 m Länge zwischen den Geländern), eine lichte Weite bzw. Breite von 5,50 m sowie eine Höhe von wiederum 4,50 m misst die Öffnung des Brückenbauwerks zur Querung des Weges „Asholts Hof“. Auch die Dimensionierung dieser drei Unterführungen entspricht deshalb den Vorgaben des MAQ, bei denen davon auszugehen ist, dass sie auch für nicht über dem Wasser fliegende strukturgebundene Arten ausreichend sind. Anlass, die Dimensionierung dieser Bauwerke in diesem Zusammenhang in Zweifel zu ziehen bzw. sie als für Querungsbauwerke unzureichend einzustufen, sieht die Planfeststellungsbehörde daher nicht.

Mit Hilfe der durchgehenden und über die Durchlassbauwerke hinwegführenden blickdichten Irritationsschutzwände werden gleichzeitig auch verkehrsbedingte Beeinträchtigungen der Fledermäuse bzw. ihrer teilweise parallel zur B 61n verlaufenden Flugrouten durch Lichteinträge vermieden bzw. soweit reduziert, dass sich auch für diesbezüglich empfindliche, d. h. Licht bei der Jagd oder auch auf Transferflügen meidende Myotis-Arten (Großes Mausohr, Fransen- und Wasserfledermaus) sowie auch für das Licht nur schwach meidende Braune Langohr keine verbotstatbestandsrelevanten Beeinträchtigungen ergeben. Insoweit ausschlaggebende direkte Lichteinflüsse – und vor allem solche durch die besonders störenden bewegten Lichtkegel von Autoscheinwerfern – ergeben sich auch nicht im Bereich der Flugroutenzugänge zu den Querungsbauwerken, deren Funktion durch derartige Lichteinträge beeinträchtigt werden könnten. Dass die Abschirmung lichtbedingter Störungen andererseits Kollisionsgefahren erhöht, weil lichtunempfindliche Arten nicht durch Lichtimmissionen von der Trasse ferngehalten werden bzw. Licht nutzende Arten angelockt werden, ist dabei nicht zu befürchten. Denn alle anderen Arten dieses Raums, d. h. sowohl die Breitflügel- als auch die Rauhaut-, die Zwergfledermaus und auch der Große Abendsegler, sind Arten, die ein nicht strukturgebundenes Flugverhalten aufweisen und in der Regel in ungefährdeten Höhen außerhalb des Verkehrsraums fliegen bzw. im freien Luftraum Insekten jagen und die daher, vgl. Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßen-

verkehr, ohnehin nur geringen bis maximal mittleren Disposition im Hinblick auf Kollisionsgefahren ausgesetzt sind.

Bezogen auf Lärmimmissionen sind die meisten Fledermausarten wenig empfindlich. Beeinträchtigungen dieser wenigen Arten ergeben sich vorrangig auf die Eignung der Nahrungshabitate, hier letztlich nur für das Große Mausohr und das Braune Langohr. Den Umfang dieser Reduktion der Habitateignung beschreibt die Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“ für Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von 20.000 bis 30.000 Kfz/24 h mit einer Reichweite von 25 m ab Straßenrand und einem Umfang von 25 % innerhalb dieses Raums. Sie kommt jedoch nur zum Tragen, wenn Flächen betroffen sind, denen auch eine entsprechende Wertigkeit als Nahrungshabitat zukommt. Flächen mit einer nur geringen Habitateignung, wie sie hier vorwiegend betroffen sind (das Große Mausohr bevorzugt strauch- und krautvegetationsarme Buchenwälder, das Braune Langohr Waldränder, gebüschreiche Wiesen, Streuobstwiesen sowie strukturreiche Gärten und Parks), sind insoweit auch nur in entsprechendem Umfang von Belang und die wenigen gut geeigneten Habitatstrukturen, die vorhabenbedingt entfallen (hier letztlich nur die Buchenwaldflächen am Sunderweg, ansonsten sind fast ausschließlich ungeeignete Ackerflächen betroffen), werden im Rahmen der allgemeinen Kompensationsmaßnahmen, u. a. durch die Ausgleichsmaßnahmen A 4, innerhalb der Aktionsräume der beiden Arten ersetzt. Damit sind, zumal die Irritationsschutzwände zumindest in geringem Maße auch eine Reduzierung der Lärmimmissionen bewirken, auch verbotstatbestandsrelevante Beeinträchtigungen der Fledermäuse durch Lärm, jedenfalls solche, die populationswirksam wären, auszuschließen.

b) <u>Bereich zwischen dem Ortsrand von Ummeln und dem Bahndamm mit Schwerpunkten entlang der Bahnlinie nordöstlich der 110-kV-Hochspannungsfreileitung der Stadtwerke Bielefeld und im Umfeld des in Höhe der Rietberger Straße gelegenen Stillgewässers</u>

In diesem Bereich haben die Detektorgänge Nachweise der Arten Fransenfledermaus, Breitflügelfledermaus, Rauhautfledermaus und Zwergfledermaus sowie einer weiteren Myotis-Art und einer Plecotus-Art ergeben. Bei der Plecotus-Art wird aufgrund der weiteren faunistischen Untersuchungen (vgl. vorstehend Nr. 6.4.1.2) vom Braunen Langohr ausgegangen. Bei der – weiteren – Moytis-Art kann es sich um die Wasserfledermaus oder das Große Mausohr handeln.

Mit Ausnahme der Breitflügelfledermaus handelt es sich dabei durchgehend um überwiegend strukturgebunden fliegende Arten. Eine Zerschneidung entsprechender Leitstrukturen mit der Folge, dass sich in Verbindung damit Kollisionsgefahren ergeben, findet jedoch nicht statt. So sind die als Leitstrukturen geeigneten Elemente durchgehend parallel zur Bahnlinie angeordnet, solche, die über die Bahn hinwegführen, wie z. B. Unterführungen, sind nicht vorhanden. Die Fledermäuse bewegen sich vielmehr parallel zur Bahnlinie. Die faunistischen Untersuchungen haben hier dementsprechend – vgl. Abbildung 3.8 der Untersuchung vom Oktober 2008 – auch keine über die geplante Trasse der B 61n bzw. über die parallel dazu verlaufende Bahnlinie hinweg führenden Flugrouten ergeben, sondern solche nur parallel zur Bahnlinie bestätigt.
Die nicht strukturgebunden fliegende Breitflügelfledermaus bewegt sich (vgl. vorstehend Buchstabe a)) in aller Regel in ungefährdeten Höhen außerhalb des Verkehrsraums und jagt im freien Luftraum Insekten, so dass sie nur in geringem Maße Kollisionsgefahren ausgesetzt ist. Zudem handelt es sich bei der Breitflügelfledermaus um eine Art, die in ganz NRW einen guten Erhaltungszustand aufweist.
Eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr kann daher für alle sieben Arten ausgeschlossen werden. Zur Trasse der B 61n und damit auch zur Bahnlinie hin wird die parallel zur ihr verlaufende Flugroute zudem durch die bei Bau-km 2+130 beginnende und 2 m hohe bzw. im Umfeld der Rietberger Straße – hier wurde die Breitflügelfledermaus nachgewiesen – auch 3 m hohe Lärmschutzwand bzw. den nördlich daran am Fahrbahnrand anschließenden Gehölzstreifen abgeschirmt.

Bezüglich etwaiger Beeinträchtigungen im Hinblick auf Störungen durch Licht ergeben sich nicht, weil auch insoweit durch die schon benannte Lärmschutzwand und den sich nördlich anschließenden Gehölzstreifen auf der Westseite der B 61n, mit dem eine vom Ergebnis her vergleichbare Wirkung erzielt wird, eine entsprechende Abschirmung erfolgt. Die Lärmschutzwand und der Gehölzstreifen sind für den Hauptstörfaktor, die Lichtquelle Autoscheinwerfer, auch ausreichend hoch.

Im Hinblick auf Lärmimmissionen sind die meisten Fledermausarten, wie schon vorstehend unter Buchstabe a) ausgeführt, wenig empfindlich, Auswirkungen erstrecken sich vorrangig auf die Eignung der Nahrungshabitate. Von den hier erfassten fünf bzw. sieben Arten betrifft dies das Große Mausohr sowie die

Plecotus-Art Braunes Langohr. Beide Arten jagen jedoch in besonders niedrigen Höhen direkt oberhalb der Erdoberfläche bzw. im Unterwuchs. Gerade in diesem Bereich und nahe an der Lärmschutzwand werden die von der B 61n ausgehenden Lärmimmissionen jedoch in erheblichem Maße über den aktiven Lärmschutz reduziert, so dass die in der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“ bezifferte und auch nur bei einer entsprechenden Wertigkeit der Flächen zum Tragen kommende Reduzierung der Habitateignung so nicht eintritt. Zudem weisen die hier vorrangig aus Acker bestehenden Flächen keine essentiell bedeutsamen Nahrungshabitate auf. Unter weiterer Berücksichtigung der allgemeinen Aufwertung des Umfelds der B 61n durch die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind daher verbotstatbestandsrelevante bzw. populationswirksame Beeinträchtigungen der hier betroffenen Fledermausarten auch unter dem Aspekt von Lärmimmissionen nicht zu erwarten.

c) Dammweg und Amphibiengewässer am Dammweg/am Bahndamm

Zu den Vorkommen diese Raums gehören nach den Ergebnisses der faunistischen Untersuchungen die Breitflügel-, die Fransen-, die Rauhaut- und die Zwergfledermaus sowie der Große Abendsegler und eine Myotis-Art, bei der es sich um das Große Mausohr oder die Wasserfledermaus handeln kann. Zudem ist in dem am Nordrand der Amphibiengewässer durch den Bahndamm verlaufenden Gewässerdurchlass das Braune Langohr nachgewiesen worden. Die Untersuchungen haben darüber hinaus Flugrouten belegt, die über die Trasse der B 61n und über die Bahnlinie hinwegführen, so dass grundsätzlich Kollisionsrisiken verursacht werden. Wie auch im Bereich des Ausgangspunktes des B 61n-Neubauabschnitts an der Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum bzw. südlich des Sunderbachs werden diese Kollisionsrisiken jedoch mit Hilfe von mindestens 4 m hohen Schutzanlagen (einer Kombination aus Lärmschutzwand und Irritationsschutzzaun am westlichen Fahrbahnrand sowie ein 4 m hoher Zaun oder eine 4 m hohe Schutzpflanzung am östlichen Fahrbahnrand) soweit reduziert, dass sich keine signifikante Erhöhung der Mortalität mehr ergibt. Die Anlagen werden dem Vorhabenträger mit der Nebenbestimmung 5.4.2.2.5 dieses Beschlusses aufgegeben, decken den gesamten Bereich des dortigen Hauptaktivitätsschwerpunktes der Fledermäuse inklusive des dortigen Gewässerdurchlasses ab und stellen damit sicher, dass die Fledermausfauna des Raums nicht in den Verkehrsraum hinein abgleitet bzw., soweit sie die B 61n quert (was vorwiegend bei den nicht strukturgebunden fliegenden Arten Breitflügelfledermaus und Großer Abendseg-

ler zu erwarten ist, weil der Gewässerdurchlass mit DN 700 mangels der für eine Querungshilfe erforderlichen Dimensionierung als Leitstruktur im Regelfall ausscheidet), Flughöhen außerhalb des gefährdeten Verkehrsraums nutzt.
Die für eine Irritationsschutzwand gem. MAQ gegebenen Erfordernisse werden eingehalten.

Auch die Licht- und Lärmimmissionen werden, soweit erforderlich, minimiert und erreichen keine im Hinblick auf die Verbotstatbestände relevanten Größenordnungen (vgl. vorstehend Buchstaben a) und b)).

d) <u>Bereich Ramsloh, Bokelstraße und Stillgewässer auf der Ostseite der Bokelstraße</u>

Die Nachweise dieses Bereiches erstrecken sich auf die Rauhhautfledermaus, die Zwergfledermaus, die Fransenfledermaus, die Wasserfledermaus, den Kleinen Abendsegler und eine weitere Myotis-Art, bei der es sich auch um das Große Mausohr handeln kann. Parallel zur Bokelstraße bis zum Nordrand des Ramsloh und von daher noch über die künftige Trasse der B 61n hinweg wurde eine Flugroute ermittelt (vgl. Abb. 3.5 in der faunistischen Untersuchung von 2008). Der ganz überwiegende Hauptschwerpunkt der Fledermausfauna befindet sich hier jedoch südlich der künftigen B 61n. Von daher bildet die künftige B 61n den nördlichen Rand der südlich von ihr gut ausgeprägten Fledermaushabitate.
Dieser Raum mit den Teichanlagen an der Bokelstraße und den sie umgebenden Gehölzen wird künftig zu seinem nördlichen Rand hin durch die der B 61n vorgelagerten 4 m hohen Lärmschutzanlagen (Wall und Wand) begrenzt. Soweit überhaupt noch strukturgebunden fliegende Arten (dies sind bis auf den Kleinen Abendsegler alle in diesem Raum ermittelten Arten) die B 61n queren und sie nicht die Gehölze entlang der überführten Bokelstraße als Struktur nutzen, zu der sie mit Hilfe der genannten Lärmschutzanlagen, die insoweit auch die Funktion einer Leit- und Schutzeinrichtung übernehmen, geleitet werden, werden sie mit Hilfe dieser Anlagen sowie des gegenüberliegenden Gehölzstreifens zumindest in sichere Höhen abgelenkt. Ein erhöhtes Mortalitätsrisiko durch Kollisionen ist daher auszuschließen.
Der nicht strukturgebunden fliegende und vorwiegend in Höhen von mehr als 4 m jagende Kleine Abendsegler unterliegt insoweit ohnehin keinem besonderen Risiko.

Bezüglich der Licht- und Lärmimmissionen gelten die vorstehenden Ausführungen unter den Buchstaben a) und b) analog. Bezüglich der Licht meidenden Myotis-Arten und des Licht zumindest schwach meidenden Kleinen Abendseglers werden entsprechende Einwirkungen durch den Gehölzstreifen auf der Nordseite der B 61n und vor allem durch die Lärmschutzwand bzw. den Lärmschutzwall auf der Südseite der B 61n hinreichen minimiert. Lärmeinwirkungen sind letztlich nur südlich der B 61n relevant und werden, soweit überhaupt Störungen zu erwarten sind, durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen ausreichend gemindert.

e) Bereich der Wiedereinschleifung der B 61n/der Einmündung der B 61alt in die B 61n.

Soweit in diesem Raum Fledermäuse/Fledermausaktivitäten festgestellt worden und Beeinträchtigungen zu erwarten sind, entstehen diese nicht neu, sondern sind auch schon mit der B 61 in ihrem derzeitigen Verlauf und Verkehrsaufkommen verbunden. Weder der hier im spitzen Winkel auf die B 61 alt einschwenkende neue Verlauf der B 61n mit der Anbindung der B 61 alt an die B 61n bzw. die damit verbundenen kleinräumigen Verlagerungen des Verkehrs noch die in Kapitel B Nr. 6.1 des Beschlusses beschriebenen Veränderungen beim Verkehrsaufkommen lösen insoweit neue Beeinträchtigungen aus, die gesonderte Schutzmaßnahmen erfordern würden. Anhaltspunkte für deren Notwendigkeit an dieser Stelle haben sich auch im Anhörungsverfahren nicht ergeben. Beeinträchtigungen im Sinne der Verbotstatbestände sind daher für diesen Bereich auszuschließen.

6.4.1.4.5 Allgemeiner Artenschutz des § 39 BNatSchG

Darüber hinaus werden auch sonst keine wild lebenden Tiere mutwillig beunruhigt oder ohne vernünftigen Grund gefangen, verletzt oder getötet oder wild lebende Pflanzen ohne vernünftigen Grund von ihrem Standort entnommen oder ihre Bestände niedergeschlagen bzw. Lebensstätten wild lebender Tiere und Pflanzen ohne vernünftigen Grund beeinträchtigt oder zerstört (§ 39 Abs. 1 BNatSchG).

Soweit nicht besonders oder streng geschützte Arten der Flora und Fauna im Einwirkungsbereich der Trasse der B 61n vorkommen und beeinträchtigt werden, erfolgt dies im Hinblick auf die Realisierung eines im öffentlichen Interesse lie-

genden und im Sinne der Planrechtfertigung vernünftigerweise gebotenen Vorhabens. Etwaige Beeinträchtigungen erfolgen insoweit nicht ohne Grund, werden im Rahmen der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen jedoch auch insoweit so weit wie möglich minimiert. Dies gilt insbesondere auch für die betroffenen Amphibien und die Zerschneidung ihrer Wanderwege. Auch wenn alle hier vorkommenden Amphibien nicht zu den planungsrelevanten Arten gehören, kommt ihnen hier schon aufgrund der Zahl der betroffenen Individuen gleichwohl eine hohe allgemeine Bedeutung zu. Dies gilt vor allem für die Vorkommen in dem Amphibiengewässerkomplex am Dammweg. Dort sind nicht nur alle 6 bzw. mit dem mit dem Wasserfrosch vergesellschafteten Teichfrosch alle 7 Arten des Raums, sondern auch die mit Abstand größten Zahlen an Individuen festgestellt worden. Gleichzeitig wird ein Teil dieser Amphibiengewässer unmittelbar überbaut, geht insoweit also mit der Folge unmittelbarer Beeinträchtigungen durch Lebensraumverluste verloren, und die verbleibenden Amphibiengewässer liegen unmittelbar an der Trasse der B 61n, die auch – vgl. Untersuchungen von 2006 – die Wanderwege zu- bzw. abwandernder Amphibien quert und zerschneidet. Zu den Lebensraumverlusten kommt also das Risiko des Überfahren-Werdens hinzu.

Diese Wirkungen des Baus der B 61n werden jedoch analog zu den Regelungen des besonderen Artenschutzes auch bei den nicht planungsrelevanten Amphibienarten soweit vermieden bzw. minimiert und auch kompensiert, dass keine dem Bau der B 61n entgegenstehenden Beeinträchtigungen zurückbleiben. Zum einen werden die verloren gehenden Lebensräume durch die Anlage von Ersatzlaichgewässern und zugehöriger Lebensraumelemente wie z. B. auch Versteckmöglichkeiten für Amphibien in anzulegenden Totholzhaufen neu geschaffen (Artenschutzmaßnahmen A 3.1, 3.2, 3.3, 3.5 und 3.6). Die auch vor dem Hintergrund von Amphibienwanderungen besonders bedeutsame Maßnahme A 3 beinhaltet dabei die Neuanlage eines Amphibiengewässers im direkten Anschluss an den teilüberbauten Amphibiengewässerkomplex am Dammweg und mit ihr die Optimierung des entstehenden neuen Gesamtkomplexes. Mit dem so wieder vergrößerten Gewässerkomplex wird nicht nur eine Verkleinerung der dortigen Lebensräume vermieden, sondern auch erreicht, dass (Ab-)Wanderungsbewegungen der Amphibien und damit auch Querungen der B 61n durch die dort lebenden Amphibien möglichst vermieden bzw. zumindest deutlich reduziert werden.

Um gleichwohl zu verhindern, dass Amphibien in den Verkehrsraum gelangen und über die B 61n hinwegführende Wanderungen soweit zu ermöglichen, dass

der genetische Austausch sichergestellt und damit eine Isolierung der Population vermieden wird, sind in jeweils ausreichender Zahl und Größe bzw. Länge zwei Querungshilfen in Form von Amphibiendurchlässen in Kombination mit Leiteinrichtungen vorgesehen. Insgesamt ist damit eine signifikante Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos der Amphibien, die dem Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 BNatSchG entspräche, auszuschließen.

Dass Amphibien weder aus westlicher noch aus östlicher Richtung auf die Fahrbahn der B 61n gelangen, stellen dabei als Schutzmaßnahme die umfangreichen Leiteinrichtungen (= 40 bis 60 cm hohe und für die Amphibien nicht überwindbare Leitwände) in einer Gesamtlänge von rd. 1,5 km, vgl. Schutzmaßnahme S 4 Art, sicher. Sie schließen an die in Höhe des Gewässerkomplexes vorgesehene Lärmschutzwand an und folgen nordöstlich davon der B 61n und der abzweigenden L 791 (Ummelner Straße) bis hin zu einem sich an der L 791 anschließenden offenen Graben bzw. verlaufen im Südwesten bis zum Ramsloh, wo sie über rd. 60 m auch dessen neuen Verlauf mit abdecken. Jeweils bei Bau-km 3+510 und 3+755 führt diese Leiteinrichtung zu einem Amphibiendurchlass, der bei Bau-km über eine lichte Weite von 1,75 m sowie eine lichte Höhe von 1,25 m verfügt und bei Bau-km 3+755 eine lichte Weite von 1,50 m sowie eine lichte Höhe von 1,0 m aufweist (vgl. zu diesem Durchlass Nebenbestimmung 5.4.2.3.2 im Kapitel A des Beschlusses). Diese Maße entsprechen angesichts der Länge der beiden Durchlässe – 35 m bei Bau-km 3+510 und 25 m bei Bau-km 3+755 – den Vorgaben des Merkblatts zum Amphibienschutz an Straßen (MAmS, August 2000) und sind damit als ausreichend dimensioniert zu betrachten.

Über diese mit den Leiteinrichtungen kombinierten Durchlässe werden den Amphibien gefahrlose Querungen der B 61n und damit Wanderungsbewegungen zu den östlich der B 61n gelegenen bzw. im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen neu anzulegenden Amphibiengewässern, hier insbesondere auch dem der Maßnahme A 3.5 Art, zu dem der Durchlass bei Bau-km 3+755 direkt führt, ermöglicht. Da auch auf der gegenüberliegenden östlichen Seite der B 61n im Anschluss an die Amphibiendurchlässe entsprechende Leiteinrichtungen vorgesehen sind (von Bau-km 3+365 in Höhe der Anschlussstelle Ummeln bis zum ersten Durchlass, zwischen den beiden Durchlässen und vom zweiten Durchlass bis zur bei Bau-km 3+970 anschließenden Lärmschutzwand), werden parallel dazu auch gefahrlose Wanderungen in entgegengesetzter Richtung, d. h. von Osten nach Westen, ermöglicht.

Abwanderungen aus den Amphibien-Lebensräumen nordöstlich des Winkels, den hier auf der Ostseite der B 61n der Bahndamm und die Ummelner Straße

bilden, in den Gefahrenraum der B 61n hinein verhindern darüber hinaus die von Bau-km 2+910 bis Bau-km 3+180 entlang des Bahndamms sowie bis zur Höhe der Einmündung der Straße „Am Bahndamm“ auch entlang der Ummelner Straße verlaufenden Leiteinrichtungen.

Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen noch verbleibende Wirkungen, die nicht zur Erfüllung von Verbotstatbeständen führen, sondern unabhängig davon die Beeinträchtigung einer oder mehrerer Tier- oder Pflanzenarten oder allgemein des Lebensraums der Flora und Fauna zur Folge haben, sind im Übrigen Gegenstand der sonstigen vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen und werden mit deren Hilfe kompensiert. Insoweit wird der allgemeine Artenschutz über die Eingriffsregelung bewältigt (vgl. nachfolgende Ausführungen zur Eingriffsregelung unter Ziffer 6.4.4).

Soweit die Maßnahmen hinsichtlich des Amphibienschutzes als unzureichend kritisiert wurden, werden die entsprechenden Einwendungen zurückgewiesen. Insbesondere sind entgegen der anderslautenden Auffassung der Naturschutzverbände keine weiteren Durchlassbauwerke erforderlich. Es ist zwar richtig, dass, wenn Wanderwege der Amphibien zerschnitten und die Amphibien zwar durch Leiteinrichtungen geschützt, die Wanderbedingungen aber erschwert werden, die Wanderstrecken durch eine ausreichende Anzahl an Durchlässen bzw. kleine Abstände zwischen ihnen möglichst kurz – in der Regel nicht mehr als 60 m – zu halten sind, wie es auch in der faunistischen Untersuchung von 2006 empfohlen wird. Im Hauptbereich des Wanderkorridors sollen sie lt. MAmS sogar nur 30 m betragen.
Vorliegend sind die beiden vorgesehenen und einen Abstand von rd. 240 m aufweisenden Durchlässe gleichwohl ausreichend. Denn mit dem LBP-Konzept, das ausreichende neue Lebensräume mit Ersatzlaichgewässern auf beiden Seiten der B 61n vorsieht, wird erreicht, dass über die B 61n hinweg führende Wanderbewegungen weitestgehend dadurch reduziert werden, dass sie letztendlich nicht mehr erforderlich sind. Querungsbauwerke in Form von Durchlässen sind von daher nicht zur Aufrechterhaltung der Populationen, sondern nur dazu notwendig, durch Wanderbeziehungen den genetischen Austausch zu ermöglichen und sicherzustellen, um eine Isolierung der jeweiligen Populationen zu vermeiden. Dies wird, diese Einschätzung teilt auch die höhere Landschaftsbehörde, mit den beiden vorgesehenen Durchlässen erreicht, die damit ausreichend sind.

6.4.2 Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz

Im Rahmen des europäischen Netzes „Natura 2000“ gem. §§ 32 BNatSchG und 48 a LG NRW in Verbindung mit der FFH-RL und der VRL geschützte Gebiete oder Lebensräume werden nicht beeinträchtigt. Die Feststellung des vorliegenden Plans ist daher auch unter Berücksichtigung der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen zulässig.

FFH-Gebiete oder Europäische Vogelschutzgebiete werden weder von der Trasse der B 61n selbst bzw. den zugehörigen Bauwerken noch von den Folgemaßnahmen oder von den von der Trasse ausgehenden Wirkzonen berührt. Sie sind auch im näheren Umfeld nicht vorhanden. Entsprechende Gebietsbekanntmachungen bzw. Ausweisungen sind für den Planungsraum nicht erfolgt. Das nächstgelegene derartige Gebiet, das FFH-Gebiet DE-4017-301 „Östlicher Teutoburger Wald“, weist eine Entfernung von rd. 2,5 km auf, befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite der Stadt Bielefeld.

Unmittelbare Inanspruchnahmen von FFH- oder Europäischen Vogelschutzgebieten finden daher nicht statt und eine mittelbare Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Östlicher Teutoburger Wald“ ist schon aufgrund seiner Lage und Entfernung zur B 61n sicher auszuschließen. Gleiches gilt für die sonstigen nächstgelegenen Schutzgebiete dieser Art (Vogelschutzgebiet „Senne“, FFH-Gebiet „Holter Wald“ und FFH-Gebiet „Ruthebach, Laibach, Loddenbach und Nordbruch“), die durchweg Entfernungen von rd. 10 km und mehr zur Trasse der B 61n aufweisen.
Anhaltspunkte dafür, dass der Planungsraum oder Teile von ihm als faktisches oder zumindest potentielles FFH-Gebiet oder auch als faktisches Vogelschutzgebiet zu betrachten wäre, ergeben sich, zumal das Meldeverfahren spätestens seit Bekanntgabe der entsprechenden Gebiete durch die europäische Kommission bzw. das Land NRW in den Jahren 2005 bzw. 2008 abgeschlossen sind, nicht. Dahingehende Einwendungen sind auch nicht erhoben worden.

Versagungsgründe nach § 34 Abs. 2 BNatSchG bzw. § 48 c Abs. 4 LG NRW stehen dem Vorhaben daher nicht entgegenstehen. Belange des europäischen Gebietsschutzes sind nicht betroffen.

6.4.3 Landschafts- und sonstige Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope

Die von dem Vorhaben berührten Flächen liegen teilweise im Landschaftsschutzgebiet 2.2-6 „Ostmünsterland“ (Landschaftsplan Bielefeld-West). Außerdem tangiert die B 61n die gem. § 30 Abs. 2 BNatSchG geschützten und im Biotopkataster des LANUV gelisteten Biotope

- GB 4016-204 (naturnaher, mäandrierender Greipenbach mit begleitendem Erlen-/Auenwald nördlich der Bahntrasse und westlich der Siedlung Südwestfeld),
- GB 4016-225 (kleiner Erlenbruchwald nördlich der Bahntrasse und südwestlich der Siedlung Südwestfeld),
- GB 4016-242 (seggen- und binsenreiche Nasswiesen am Siedlungsrand südlich von Ummeln) und
- GB 4016-235 (stehendes, von Röhrichtgürtel, Rasen- und Großseggenried, aufkommenden Gehölzen, Hochstaudenfluren und einem Feldgehölz gesäumten Gewässer)

bzw. nimmt Teile von ihnen in Anspruch.

In dem Landschaftsschutzgebiet sind unter besonderer Beachtung des § 5 Abs. 1 BNatSchG und nach Maßgabe näherer Bestimmungen gem. § 26 Abs. 2 BNatSchG alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Die Regelung des § 30 Abs. 2 BNatSchG verbietet alle Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotops führen können.

Der planfestgestellte Straßenbau zählt wegen der mit ihm verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu den grundsätzlich unzulässigen Handlungen im Sinne dieser Regelungen des BNatSchG und des Landschaftsplans, der als allgemeines Verbot u. a. auch das des Baus von Verkehrswegen benennt.

Die Voraussetzungen für eine Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG von den jeweiligen Schutzbestimmungen und Verboten für die Landschaftsschutzgebiete und das gesetzlich geschützte Biotop sind jedoch erfüllt.

Das Vorhaben ist aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls bzw. des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich (siehe Ausführungen zur Planrechtfertigung).
Die Beeinträchtigungen des Landschaftsschutzgebietes werden im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen ebenso vollständig ausgeglichen wie auch die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, die zudem durch die weitgehende Führung der Trasse entlang der Bahnlinie und die damit einhergehende Bündelung von Verkehrswegen minimiert werden. Auch der Erhalt der landschaftsprägenden Gewässerläufe im Nordosten des Planungsraums wird durch die Gewässerquerungen nicht behindert oder gefährdet. Diesbezüglich Beeinträchtigungen beschränken sich auf die unmittelbaren Querungsbereiche der Gewässer/die Querungsbauwerke. Die Gewässereigenschaft geht jedoch auch dort nicht verloren, sonstige direkte Überbauungen oder beeinträchtigende Eingriffe in die Gewässer ergeben sich nicht und auch insgesamt wird die Qualität der ohnehin nur noch wenig naturnahen Gewässerstrukturen unter Berücksichtigung des naturnahen Ausbaus der im Umfeld der Querungsbauwerke teilweise zu verlegenden Gewässerstrecken nicht verschlechtert.

Die entsprechenden Befreiung konnte vor diesem Hintergrund erteilt werden (vgl. Kapitel A Nr. 4 des Beschlusses). Den für die Errichtung der B 61n sprechenden öffentlichen Belangen wird insoweit ein höheres Gewicht beigemessen als den entgegenstehenden öffentlichen Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes.

Die Befreiungsmöglichkeit wird schließlich auch deswegen bejaht, weil das Bauvorhaben zwar das LSG, nicht aber den Gebietscharakter beeinträchtigt und die gesetzlichen bzw. verordnungsrechtlichen Schutzfunktionen des Landschaftsschutzgebietes als solches in seiner Substanz nicht in Frage gestellt werden. So ist der Befreiung von der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld in den Stellungnahmen der Stadt Bielefeld auch nicht widersprochen worden.

Gleiches gilt im Ergebnis auch für die vier betroffenen gesetzlich geschützten Biotope. Die Befreiung ist aufgrund des in Kapitel A Nr. 4 dargelegten überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens im Sinne von § 67 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BNatSchG notwendig und auch die Voraussetzungen des § 30 Abs. 3 BNatSchG sind gegeben; die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen der geschützten Biotope können ausgeglichen werden. Die entsprechende Kompensation ist Gegenstand des LBP und wird im Zusammen-

hang mit der Umsetzung der Eingriffsregelung (vgl. nachstehend Nr. 6.4.4) auch vorgenommen.
Das Biotop GB 4016-204 ist im Übrigen nur an seinem äußeren westlichen Rand betroffen und bleibt insoweit weitestgehend erhalten und der sich in das Biotop erstreckende Ausbau des Greipenbachs auf der Ostseite der B 61n erfolgt naturnah unter Berücksichtigung der sog. „Blauen Richtlinie“, so dass sich aus ihm insoweit keine Beeinträchtigung des Biotops ergibt. Auch das Biotop GB 4016-242 wird nur randlich beeinträchtigt. Soweit vorgesehen ist, auf den Flächen dieses Biotops Oberboden zwischenzulagern, ergibt sich daraus zudem nur eine temporäre Inanspruchnahme, die sich auch nur auf Flächen bezieht, die als Ackerfläche genutzt werden und die insoweit trotz ihres gesetzlichen Schutzes nur über eine eingeschränkte Wertigkeit verfügen. Die Bedenken der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld gegen die Inanspruchnahme dieser Flächen zur Zwischenlagerung von Oberboden teilt die Planfeststellungsbehörde daher auch nicht.
Das Biotop GB 4016-235, der Amphibiengewässerkomplex am Dammweg, wird zwar teilweise überbaut. Die Kompensationsmaßnahme schließt jedoch direkt an die verbleibenden Flächen des Biotops an, so dass unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahme in gleichwertiger Größe und Wertigkeit sowie an gleicher, nur teilweise verlagerter Stelle ein entsprechender Biotopkomplex erhalten bleibt.
Die Hauptbeeinträchtigung ergibt sich insoweit für das gesetzlich geschützte Biotop GB 4016-225, den Erlenbruchwald am Bahndamm südwestlich des Weges „Asholts Hof“. Sie wird, wie schon ausgeführt, wie auch die sonstigen Beeinträchtigungen der übrigen geschützten Biotope, an anderer Stelle kompensiert.

Sonstige geschützte Landschaftsteile bzw. Schutzgebiete (z. B. Naturschutzgebiete), die entsprechende Verbotstatbestände zur Folge haben könnten, sind nicht betroffen bzw. liegen abseits der Reichweiten der Wirkpfade des Vorhabens, so dass weitere Ausnahmen nicht erforderlich sind.

6.4.4 Eingriffsregelung

Den Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird Genüge getan. Die Straßenbaumaßnahme mit dem der Planung zu Grunde liegenden LBP entspricht den Regelungen der §§ 13 ff. BNatSchG und 4 ff. LG NRW.

6.4.4.1 Rechtsgrundlagen

Eingriffe in Natur und Landschaft sind gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Als Straßenbauvorhaben erfüllt das planfestgestellte Vorhaben gem. § 4 Abs. 1 Nr. 4 LG NRW die Merkmale eines solchen, die Natur und Landschaft in erheblicher Weise beeinträchtigenden Eingriffs. Die entsprechenden Beeinträchtigungen bestehen u. a. aus Bodenversiegelungen, dem Verlust hochwertiger Biotopflächen, der Zerschneidung und der sonstigen Beeinträchtigung faunistischer Funktionsbeziehungen, der Ver- bzw. Behinderung der Ausbreitungsbewegungen von Tierarten sowie aus Immissionen in Form von Schadstoffeinträgen, Lärm- und Lichtwirkungen.

Der Vorhabenträger hat daher nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13, 15 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 S. 1 BNatSchG

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft zu unterlassen und
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt sind sie, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Nach der Regelung des § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen von Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen. Ergibt diese Ab-

wägung die Zulässigkeit des Vorhabens, hat der Vorhabenträger gem. § 15 Abs. 6 S. 1 BNatSchG eine Ersatzzahlung zu leisten, wenn Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Es besteht damit zunächst ein Vermeidungsgebot, d. h. die primäre Verpflichtung des Vorhabenträgers, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Dies heißt jedoch nicht, dass der Vorhabenträger die Vermeidung von Eingriffswirkungen durch das Vorhaben um jeden Preis betreiben muss. Alternativen, mit denen der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen ist, müssen vielmehr zumutbar sein (vgl. Definition der Vermeidbarkeit in § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot hat daher keinen absoluten Vorrang und unterliegt wie jedes staatliche Gebot dem Übermaßverbot. Der Mehraufwand für konkret in Betracht kommende Vermeidungsmaßnahmen und etwaige mit ihnen verbundene Belastungen für die Belange Dritter darf nicht außer Verhältnis zu der mit ihnen erreichbaren Eingriffsminimierung stehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot, das nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen ist und nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern Vermeidbarkeit an Ort und Stelle verlangt, zu beachten. Dies ergibt sich nicht nur aus der Regelung des § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG selbst, sondern auch bei einer entsprechenden rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts; der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs knüpft an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben an und erfasst somit nicht den Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Trasse bzw. eines anderen Standortes oder die Aufgabe des Vorhabens (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96, zu § 19 BNatSchG a. F.).

Das Vermeidungsgebot verlangt deshalb nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidbarkeit zu erwartender Beeinträchtigungen unter gleichzeitiger Beachtung eines Minimierungsgebotes. Beeinträchtigungen, die nicht zu vermeiden sind, sind unter Beachtung der Zumutbarkeitsschwelle des § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG so weit wie möglich zu reduzieren. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das nach dem Fachrecht zulässige Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren

Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann.

Auch das dem Vermeidungsgebot immanente Minimierungsgebot gilt deshalb nicht absolut. Es ist kein Planungsleitsatz, sondern – wie sich auch aus § 15 Abs. 5 BNatSchG ergibt – ein in der Abwägung überwindbares Gebot. Ziel des Vermeidungsgebotes ist es, eine möglichst weitgehende Minimierung des Eingriffs unter Wahrung der Ziele und Konzepte des Vorhabens anzustreben (BVerwG, Urteil vom 21.08.1990, 4 B 104.90).

Verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen sind – diese Vorgabe wird als striktes Recht qualifiziert und ist mithin nicht Gegenstand der planerischen Abwägung (vgl. zu § 19 Abs. 2 BNatSchG a. F. BVerwG, Beschluss vom 03.10.1992, 4 A 4.92) – zu kompensieren, d. h. auszugleichen oder zu ersetzen. Maßnahmen zum Ausgleich sind dabei solche, die im Rahmen einer „internen Kompensation“ an der Stelle des Eingriffs oder zumindest in einem unmittelbaren räumlich-funktionalen Zusammenhang mit der Stelle des Eingriffs erfolgen und so zu einer Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und einer landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Gestaltung des Landschaftsbildes in gleichartiger Weise führen. Ersatzmaßnahmen sind Kompensationsmaßnahmen, die ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff zwar nicht in gleichartiger, wohl aber in gleichwertiger Weise und zumindest im betroffenen Naturraum erfolgen.

Ausgleichsmaßnahmen müssen zwar nicht notwendigerweise am Ort des Eingriffs erfolgen, sich aber dort, wo die Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Ob eine Ausgleichsmaßnahme noch auf den Eingriff zurückwirkt und daher als solche naturschutzfachlich auch geeignet ist, ist dabei in erster Linie nicht von ihrer Entfernung zum Eingriffsort, sondern von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und damit den funktionalen Beziehungen zwischen Eingriffsort und Ausgleichsfläche abhängig. Für Ersatzmaßnahmen, deren Eignung sich ebenfalls nicht metrisch festlegen lässt, genügt es dagegen, wenn – über den betroffenen Naturraum – überhaupt eine räumliche Beziehung zwischen dem Ort des Eingriffs und der Durchführung der Ersatzmaßnahme besteht (BVerwG, Beschluss vom 07.07.2010, VR 2.10).

Einen ausdrücklichen gesetzlichen Vorrang von Ausgleichsmaßnahmen gegenüber den Ersatzmaßnahmen normieren die Regelungen des § 15 BNatSchG – anders als die Vorgängerregelungen des § 19 Abs. 2 S. 1 BNatSchG a. F. und auch des § 4 a Abs. 2 S. 1 LG NRW a. F. – zwar nicht. Insoweit sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit der am 01.03.2010 in Kraft getretenen novellierten Fassung des BNatSchG dem Wortlaut nach gleichgestellt worden. Gleichwohl bleibt die Erhaltung der bestehenden Landschaftsräume und ihrer Funktionen und damit letztlich auch jeweils der Landschaftsräume und ihrer Funktionen vor Ort eine Hauptzielvorgabe des BNatSchG (vgl. dort insbesondere § 1). Qualitativ hat die gleichartige interne Kompensation des Ausgleichs vor Ort gegenüber einer insoweit „nur" gleichwertigen externen Kompensation des Ersatzes in räumlicher Entfernung bzw. dem großräumigeren Naturraum insoweit den höheren Stellenwert. Wie der Begründung zu § 13 der am 01.03.2010 in Kraft getretenen BNatSchG-Fassung (Drucksache 16/12274 des Deutschen Bundestages) zu entnehmen ist, ergibt sich aus dem Eingriffstatbestand, d. h. der erheblichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, eine zunächst aus der Vermeidungs- bzw. Minimierungspflicht, dann vorrangig der Ausgleichspflicht, dann der Ersatzpflicht und schließlich der Ersatzzahlung bestehende Rechtsfolgenkaskade mit der Folge, dass die vorhergehende Stufe der Kaskade der nachfolgenden im Rang jeweils vorausgeht. Zwar hatte der Bundesrat in seiner Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgeschlagen, Ausgleich und Ersatz als Formen der Realkompensation gleichrangig nebeneinander zu stellen (BT-Drucksache 16/13298, S. 3), worauf das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 06.11.2012, 9 A 17.11, UA Rn. 139 verweist. Die Bundesregierung ist diesem Vorschlag jedoch mit der Begründung nicht gefolgt, der funktionsgerechten Wiederherstellung beeinträchtigter Funktionen entspreche die vorrangige Verpflichtung zur Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen. Eine Gleichstellung von Ausgleich und Ersatz werde dem Grundgedanken der Eingriffsregelung nicht gerecht (a.a.O., S. 16).

Auch der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit des Bundestages unterstützt diese Haltung der Bundesregierung und führt aus, Eingriffe in Natur und Landschaft seien zu vermeiden. Soweit sie nicht zu vermeiden seien, müsse ein Ausgleich vorgenommen werden. Sei dieser nicht möglich, müsse der Eingriff ersetzt werden. Scheitere auch dieses, sei als letztmögliches Mittel eine Ersatzzahlung möglich (BT-Drucksache 16/13430, S. 34)

Im Ergebnis geht deshalb auch nach der Novellierung des BNatSchG der Ausgleich dem Ersatz in der Regel vor.

Auch bei dem als Rechtsfolgenkaskade gestalteten Reaktionsmodell der Eingriffsregelung ist jedoch das Verhältnismäßigkeitsprinzip zu beachten. Da auch für den Flächenbedarf für die Kompensationsmaßnahmen die enteignungsrechtliche Vorwirkung gilt (vgl. nachfolgend Nr. 6.4.4.7), muss der Zugriff auf privates Eigentum das mildeste Mittel zur Erfüllung der Kompensationsverpflichtung darstellen. Daran würde es fehlen, wenn Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle ebenfalls (vergleichbar) Erfolg versprechen, in der Gesamtschau aber den Vorteil bieten, dass den dort Betroffenen geringere Opfer abverlangt werden. Vorrangig ist daher zum Schutz des Eigentums auch auf einvernehmlich zur Verfügung gestellte Grundstücke oder auf Grundstücke, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zurückzugreifen. Auch ist auf die jeweilige nachrangige Reaktionsstufe nicht nur dann auszuweichen, wenn eine Befolgung der vorrangigen Reaktionsstufe tatsächlich unmöglich ist, sondern auch dann, wenn die Befolgung mit unverhältnismäßigen Belastungen für die Belange Betroffener verbunden wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 40/07, Rn. 33 und 34, und Beschluss vom 07.07.2010, 7 VR 2/10). Dies könnte insbesondere dann der Fall sein, wenn die Inanspruchnahme der Grundstücke eines Betroffenen für Ausgleichsmaßnahmen zu einer Gefährdung der Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes führen würde.
Bei unter Berücksichtigung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen noch immer verbleibenden Beeinträchtigungen hat schließlich eine so genannte bipolare naturschutzrechtliche Abwägung zu erfolgen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vor, hat der Verursacher eine Ersatzgeldzahlung zu leisten (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Dieses naturschutzrechtliche Eingriffskonzept wurde vorliegend eingehalten.

6.4.4.2 Beschreibung und Bewertung der Beeinträchtigungen, angewandte Methodik

Wie der LBP sowie die zugehörige artenschutzrechtliche Betrachtung aufzeigen, ist das Bauvorhaben nicht nur wegen der Wirkungen infolge der Inanspruchnahme des Landschaftsraums, sondern auch bau- und betriebsbedingt mit teilweise erheblichen Beeinträchtigungen auf die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild verbunden. Diese Beeinträchtigungen

sind im LBP unter Einbeziehung der Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen ermittelt, bewertet und quantifiziert worden.

Der den Planunterlagen zugrunde liegende LBP gibt dabei nicht nur Aufschluss über den Bestand von Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten und Biotopen sowie Biotopstrukturen, sondern zeigt auch umfassend die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Auf die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG (vgl. Kapitel B Nr. 5.3.2 dieses Beschlusses) wird in diesem Zusammenhang ergänzend hingewiesen.

Zusammengefasst beschreibt der LBP eingriffsbedingte, d. h. mit dem Bau und Betrieb der B 61n und der Umsetzung der sonstigen mit dem Vorhaben verbundenen Maßnahmen einhergehende Wirkungen inklusive der damit jeweils zusammenhängenden Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter, die sich wie folgt untergliedern lassen:

a) <u>baubedingte Wirkungen</u>:

- Bodenveränderungen und -verdichtungen sowie Verlust von Vegetation im Zusammenhang mit bzw. als Folge der Bautätigkeiten (Einrichtung der Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze, Baustraßen, Einsatz von Baumaschinen und -fahrzeugen etc.)
- Emittierung von Schadstoffen und Immissionen (Lärm, Abgase, optische Störungen, Staub etc.) in Folge der Baustellentätigkeit und des Einsatzes von Baumaschinen und -fahrzeugen
- temporäre Beeinträchtigungen/Verlust bestehender Lebensräume und Biotoptypen auch auf den außerhalb der zu überbauenden Flächen liegenden Arbeitsflächen
- baubedingter Verlust von Infiltrationsflächen über Grundwasserleitern, auch über solchen mit entsprechender Bedeutung für die Trinkwassergewinnung

b) <u>anlagebedingte Wirkungen:</u>

- Versiegelung der Bodenoberfläche durch den Baukörper mit der Folge der Vernichtung von Bodenlebewesen und des Entzugs von Boden als Standort für die Vegetation und die Tierwelt
- Beeinträchtigung/Verlust bestehender Lebensräume und Biotoptypen
- Überbauung von Oberflächengewässer im Bereich der Querungsstellen sowie dortige Veränderung der Gewässer durch Teilverlegungen

- Veränderung der Standortfaktoren
- Veränderung des Landschaftsbildes
- Veränderung des Mikroklimas
- Zerschneidung von Funktionsbereichen und Barrierewirkungen, Unterbindung von Austauschbeziehungen
- Verlust von Infiltrationsfläche über Grundwasserleitern, auch über solchen mit entsprechender Bedeutung für die Trinkwassergewinnung/Verringerung schützender Deckschichten über Grundwasserleitern

c) <u>betriebsbedingte Wirkungen</u>:
- Emittierung von Schadstoffen und Immissionen (Lärm, Abgase, Staub, Licht etc.) sowie Einträge von Schadstoffen in die Luft, in den Boden und in die Gewässer
- verkehrsbedingte Zerschneidungs- und Barrierewirkungen inklusive entsprechender Beeinträchtigungen der Wechsel- und Austauschbeziehungen
- Risiken des Unfalltodes für Säugetiere, Vögel und Insekten
- Veränderung der Standortfaktoren und der Zusammenstellung der Pflanzen- und Tierarten
- Beeinträchtigung/Verlust bestehender Lebensräume und Biotoptypen

Bezüglich der Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigungen – und auch bezüglich des davon abzuleitenden Kompensationsumfangs sowie der Entwicklung der Kompensationsmaßnahmen – bedient sich der LBP dabei der Methodik des Einführungserlasses zum LG NRW für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes und des Landes NRW vom 06.03.2009 (ELES, gemeinsamer Runderlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW, MBl. NRW 2009, S. 138), mit dem für NRW unter Beachtung der gesetzgeberischen Zielvorgaben eine einheitliche Verfahrensweise zum Umgang mit der Eingriffsregelung eingeführt worden ist. Die als Basis dafür erforderliche Bestandsaufnahme der betroffenen Biotope und Biotoptypen wurde für den LBP von 2014 nach dem entsprechenden und ELES zu zugrunde liegenden „LANUV-Modell“ (vgl. ELES, Ziff. 3.2.2, und dortiger Verweis auf das LANUV-Modell“) durchgeführt. Diese Erhebung hat sich auf 300 m beidseits der B 61 n und damit auf einen 600 m-Korridor erstreckt (vgl. auch vorstehend Nr. 6.4.1.2).

Rechtlich relevante Fehler bezüglich der unter Berücksichtigung der Erlassregelungen von ELES und der ermittelten Bestandssituation im LBP vorgenommenen Eingriffsbewertungen sowie der entwickelten Kompensationsmaßnahmen ergeben sich nicht. Die vorgenommenen Quantifizierungen bei Eingriffswirkungen und Kompensationsmaßnahmen sind naturschutzrechtlich vertretbar und das Bewertungsverfahren entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Im Ergebnis sind alle relevanten Beeinträchtigungen wie der Flächenverbrauch, Eingriffe in die Biotoptypen und -strukturen, Eingriffe in das Landschaftsbild, Eingriffe in Gehölzbestände, Stör- und sonstige Auswirkungen auf die Fauna sowie die sonstigen Eingriffe in die Schutzgüter (Boden, Wasser, Klima, Luft etc.) ermittelt worden. Sie sind in methodisch nicht zu beanstandender Art und Weise in die Bewertung der Einwirkungsintensitäten eingeflossen und wurden bei der Entwicklung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausreichend berücksichtigt. Diese Einschätzung wird auch von der höheren Landschaftsbehörde geteilt.

„ELES“ hat vor dem Hintergrund des am 05.07.2007 in Kraft getretenen und mit dem Gesetz zur Änderung des LG NRW und sonstiger Vorschriften vom 19.06.2007 (GVBl. NRW S. 228) eingeführten modifizierten Eingriffsregelung des § 4 a LG NRW u. a. das Ziel, zum Schutz der Landwirtschaft die zur Umsetzung der Eingriffsregelung notwendige Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen zu begrenzen. Der 2007 eingeführte Absatz 3 des § 4 a LG NRW (S. 3 und 4) hat vorgesehen, den Flächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen auf das unabdingbare Maß zu beschränken; die Gesamtkompensation sollte auch bei Eingriffen auf ökologisch höherwertigen Flächen in der Regel nicht größer sein soll als diejenige für den Eingriff selbst. Mit den Regelungen von ELES wird daher zur Erreichung dieser Zielvorgabe eines 1 : 1 Verhältnisses zwischen den Eingriffsflächen und dem Flächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen vor allem eine kompaktere und multifunktionale Gestaltung der Kompensationsmaßnahmen, mithin eine Quantitätsminderung über eine Qualitätssteigerung, angestrebt, als dies bei der mit ELES abgelösten Vorgängerregelung (der Eingriffsregelung Straße/ERegStra) der Fall gewesen ist.

Die ELES zugrunde liegende Eingriffsregelung in der Fassung des § 4 a LG NRW von 2007 ist zwar, nachdem die bis dahin gültige Rahmengesetzgebungskompetenz des Bundes 2006 mit der Föderalismusreform in die konkurrierende Gesetzgebung überführt worden war, als solche mit dem weitestgehend inhaltsgleichen § 15 der am 01.03.2010 in Kraft getretenen Neufassung des BNatSchG

abgelöst worden. Damit wurden die Bestimmungen des LG NRW, die sich auf den neuen § 15 BNatSchG sowie die sonstigen Regelungen, die neu in das BNatSchG aufgenommen worden sind, beziehen, ab dem 01. März 2010 grundsätzlich unwirksam (vgl. Art. 31 GG), soweit der Landesgesetzgeber diese nicht erneut im Wege der Abweichungsgesetzgebung nach Artikel 72 Abs. 3 GG erlassen hat. Von dieser Möglichkeit hat das Land NRW jedoch mit dem Gesetz zur Änderung des LG NRW und des Landesforstgesetzes, des LWG und des UVPG NRW vom 16. März 2010 (GVBl. NRW, S. 183ff, in Kraft getreten am 01.04.2010) Gebrauch gemacht. Im Übrigen verdrängt das Bundesrecht landesrechtliche Regelungen auch nur, soweit es im BNatSchG tatsächlich eine Regelung trifft. Daher bleiben landesrechtliche Regelungen anwendbar, wenn das (neue) BNatSchG keine Aussage trifft oder der jeweilige Bereich nicht abschließend im BNatSchG geregelt ist.

Bei dem neugefassten BNatSchG handelt es sich nicht um eine jegliche Länderregelung ausschließende Vollregelung. Nach wie vor bleibt den Ländern ein – allerdings etwas eingeschränkter – Handlungsbereich, denn Art. 72 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 GG ermöglicht den Ländern auch im vorliegenden Sachbereich „Landschaftspflege und Naturschutz“ das Treffen abweichender Regelungen. „Abweichungsfest“ sind dabei allerdings schon nach dem GG die allgemeinen Grundsätze des Naturschutzes, das Recht des Artenschutzes und des Meeresnaturschutzes. Aus der Gesetzesbegründung zur BNatSchG-Novelle lassen sich die konkret „abweichungsfesten“ Regelungen entnehmen. Es handelt sich dabei neben den Kapiteln 5 (Allgemeiner Artenschutz) und Kapitel 6 (Meeresnaturschutz) um die Vorschriften, die die sog. allgemeinen Grundsätze enthalten. Dies sind: §§ 1 Abs. 1, 6 Abs. 1, § 8, 13, 20, 30 Abs. 1 und 59 BNatSchG.

Im vorliegenden Zusammenhang geht es um die Vorschriften der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Diese finden sich im Kapitel 3 (Allgemeiner Schutz von Natur und Landschaft) in den §§ 13 ff. des BNatSchG. Mit Ausnahme des § 13 (Allgemeiner Grundsatz) selbst sind aber die übrigen Regelungen ihrerseits schon nicht mehr im vorgenannten Sinne „abweichungsfest“.

Geht es um konkrete Fragen der Eingriffskompensation, ist der Blick dabei besonders auf den § 15 BNatSchG zu fokussieren. Auch hier ist ein möglicher inhaltlicher Widerspruch zu den Regelungen des LG NRW jedoch nicht ersichtlich. Im Gegenteil greift der Absatz 3 des § 15 BNatSchG den – seit der LG-Novelle 2007 bereits in NRW gesetzlich verankerten – Gedanken einer möglichst großen Schonung gerade land- oder forstwirtschaftlicher Nutzflächen auf und formuliert

dazu ein ausdrückliches Rücksichtnahmegebot und einen besonderen Prüfauftrag.
Gegen die Annahme einer Unwirksamkeit entsprechender rechtlicher Grundlagen spricht des Weiteren auch die Vorschrift des § 15 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG, der besagt, dass sich das Nähere zur Eingriffskompensation (Inhalt, Art, Umfang) solange nach Landesrecht richten kann, wie das Bundesumweltministerium (noch) nicht von seiner Verordnungsermächtigung Gebrauch gemacht hat und die Länderregelungen sich nicht im Widerspruch zu den Absätzen 1 bis 6 des § 15 BNatSchG befinden. Beides ist vorliegend nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht der Fall.
Dadurch, dass ELES seinen Bezugspunkt ursprünglich in der Fassung des § 4 a LG NRW von 2007 gehabt hat und der Kern der Eingriffsregelung nunmehr Bestandteil des unmittelbar geltenden BNatSchG ist, ist ELES im Übrigen insoweit nicht ohne rechtliche Grundlage. Wie bereits ausgeführt, enthält zum einen auch das BNatSchG das Gebot der Schonung landwirtschaftlicher Flächen. Insoweit ist nicht ersichtlich, warum eine in NRW per Erlass eingeführte Methodik zur Erreichung u.a. dieses auch bundesgesetzgeberischen Ziels durch Flächeneinsparungen mittels Qualitätssteigerung nicht anwendbar sein sollte. Zum anderen gilt die konkretere landesrechtliche Ausgangsvorschrift (jetzt Abs. 1 S. 2 u. 3 statt Abs. 3 S. 3 u. 4 des § 4 a LG NRW) trotz des unmittelbar anzuwendenden neuen BNatSchG als rechtlicher „Anknüpfungspunkt“ für ELES fort.
Die grundsätzliche Anwendbarkeit von ELES und mit ihr auch die Zielvorgabe des 1 : 1 Ausgleichs für den Regelfall sind danach keinen Zweifeln ausgesetzt. Dies hat auch das BVerwG mit seinem Urteil vom 06.11.2012, Az. 9 A 17/11, festgestellt.

Aber selbst dann, wenn § 4 a Abs. 1 LG NRW als Anknüpfungspunkt für eines der Hauptziele von ELES entfiele, bliebe ELES als Methodik zur Umsetzung der Eingriffsregelung davon zunächst unberührt. Denn unabhängig davon, welches Ziel zur Einführung von ELES geführt und seine methodischen Ansätze mitbestimmt hat, ist letztlich das Hauptziel, nämlich die Bewältigung der Eingriffsregelung, entscheidend und die Begrenzung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen (und insbesondere auch privaten Eigentums im Allgemeinen) gehört ohnehin und auch ohne gesonderte gesetzliche Regelung zu den dabei zu berücksichtigenden Belangen.

Soweit die Naturschutzverbände ELES daher als mit den Regelungen des BNatSchG nicht vereinbar betrachtet und daher als Grundlage für die Bewältigung der Eingriffsregelung nicht geeignet bzw. anwendbar bezeichnet wird, weist die Planfeststellungsbehörde diese Einwendungen hiermit zurück.

Das Ziel, ein 1 : 1 Verhältnis nicht zu überschreiten, ist im Übrigen auch erreicht worden. Die Flächen, die für Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen benötigt werden, belaufen sich unter Abzug der Entsiegelungsmaßnahmen (Maßnahme A 1) auf rd. 19,9 ha. Diese Fläche ist kleiner als die Fläche, die für den Bau der B 61n insgesamt (Straßenkörper/Fahrstreifen der B 61n inklusive Anschlussstelle Bielefeld-Ummeln, Bankette, gestaltete Randflächen etc.) benötigt wird und die sich auf rd. 23,5 ha summiert (vgl. Grunderwerbsverzeichnis und Kapitel 4.3 des LBP). Sie ist auch kleiner als der Anteil der 23,5 ha, die unmittelbar zu Lasten der Landwirtschaft gehen und die sich auf rd. 20,7 ha belaufen.

Die ELES-Regelungen beachten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber auch ansonsten die rechtlichen Anforderungen, die nach den Maßstäben der Rechtsprechung an die Anforderungen der Eingriffsreglung bzw. die Regelungen des § 15 BNatSchG zu stellen sind. Letztlich verbindliche gesetzliche Bewertungsvorgaben für die Eingriffsbewertung und -bilanzierung gibt es im Übrigen nicht. Das Fachplanungsrecht gebietet nicht, die Eingriffsintensität anhand standardisierter Maßstäbe oder in einem bestimmten schematisierten und rechnerisch handhabbaren Verfahren zu beurteilen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.04.1997, 4 NB 13.97; BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13.99). Es stellt keine Besonderheit der Eingriffsregelung dar, dass das Ergebnis der als gesetzliches Erfordernis unverzichtbaren Bewertung unterschiedlich ausfallen kann, je nachdem, welches Verfahren angewendet wird. Der Planfeststellungsbehörde steht vielmehr bei der Bewertung der Eingriffswirkungen eines Vorhabens und ebenso bei der Bewertung der Kompensationswirkung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, insbesondere was deren Quantifizierung betrifft, eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zu (BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, 9 A 11.03).

Auch die von den Umweltverbänden ansonsten vorgetragene Grundsatzkritik, wonach ELES schon vom methodischen Ansatz her z. B.

- durch die Begrenzung der Wirkzonen,
- die Anwendung der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen“,

- eine unzureichende Berücksichtigung von Zeitfaktoren für ältere nicht ausgleichbare Biotoptypen wie z. B. Waldflächen und
- den Verzicht auf die rechnerische Herleitung des Kompensationsbedarfs für erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes

zur Unterkompensation führe, weist die Planfeststellungsbehörde mit Blick auf das vorgenannte Urteil des BVerwG vom 06.11.2012 zurück. Es hat darin zu den entsprechenden Einwänden u. a. Folgendes ausgeführt:

> *„Derzeit existieren weder bundesrechtliche Vorgaben noch anerkannte wissenschaftliche Methoden für die Bewertung und den Umfang von Verlust- und Ausgleichsflächen; deshalb ist es nicht zu beanstanden, wenn Verwaltungsvorschriften eine gleichmäßige Verwaltungspraxis sicherstellen sollen (vgl. Urteile vom 15. Januar 2004 - BVerwG 4 A 11.02 - juris Rn. 56 <insoweit in BVerwGE 120, 1 nicht abgedruckt> und vom 11. Januar 2001 - BVerwG 4 A 13.99 – Buchholz 406.25 § 43 BImSchG Nr. 16 S. 13 f.). Der Planfeststellungsbeschluss hat sich an die Vorgaben des Einführungserlasses zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben – ELES - vom 6. März 2009 (MBl NRW S. 138) und für die Bestandserfassung und -bewertung nach Nr. 3.2.2 ELES an die "Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW" des LANUV von 2008 (künftig: LANUV-Modell) gehalten. Insgesamt führt das zu nachvollziehbaren und zumindest vertretbaren Ergebnissen. Es gibt keinen Anlass anzunehmen, die in dem Erlass zum Ausdruck kommenden Grundsätze, wie sie die für den Straßenbau und den Naturschutz zuständigen Ministerien vertreten, sähen eine quantitativ oder qualitativ grundsätzlich unzureichende Bewertung des Eingriffs und der Ausgleichsflächen vor.*
>
> *Ziel des Erlasses und des LANUV-Modells war einerseits die Vereinfachung der Methode zur Bewertung von Eingriffen und Kompensationen bei Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit der Errichtung und wesentlichen Änderung von Bundesfern- und Landesstraßen. Dazu sollte auf eine rechnerische Herleitung des Kompensationsbedarfs sowie auf ein zusätzliches Kompensationserfordernis im Regelfall verzichtet werden. Die Vorgaben dienten andererseits dazu, landwirtschaftliche Flächen zu schonen. Das Prinzip der Multifunktionalität von Kompensationsmaßnahmen im Regelfall wurde eingeführt nach dem Grundsatz "Qualität vor Quantität", der Umfang der Wirkzonen außerhalb des Straßenkörpers reduziert sowie die Zeitfaktoren bei der Kompensationsberechnung gestrichen. Dem steht auch nicht entgegen, dass*

insbesondere von Naturschutzverbänden abweichende Bewertungen, die zu einem höheren Kompensationsumfang führen, bevorzugt werden. ……..
Die Vertreter des LANUV haben in der mündlichen Verhandlung überzeugend dargelegt, dass die Kompensationsberechnung einer grundsätzlichen Revision unterzogen worden ist und unter Heranziehung verschiedenster Erfahrungswerte auch aus anderen Bundesländern nunmehr ein anderes Berechnungsverfahren vorgenommen wird. Insbesondere der Einwirkungsbereich beidseits der Trasse wurde aufgrund der Erfahrungswerte reduziert. In die Bewertung geht die unterschiedliche Qualität des jeweiligen Biotoptyps mit Besonderheiten ein. Für den Biotoptyp Wald etwa werden unterschiedliche Biotopwerte ausgewiesen, deren Höhe sich nach der Art und der Qualität der zu beurteilenden Waldflächen richtet. Gerade bei Waldbeständen legt die Bewertung zugrunde, dass Wälder ab einem geringen Baumholz (Stammumfang = 14 cm) generell nicht ausgleichbar sind. Das Alter des Waldes geht in die Berechnung über den Stammumfang ein; die entsprechende Rüge des Klägers, dass das Alter des Waldes bei Errechnung des Kompensationsbedarfs unberücksichtigt oder zu gering gewichtet worden sei, geht insoweit ins Leere.
Auch die Rüge des Klägers, dass die Neuanpflanzung von Wäldern den Eingriff in einen gereiften und qualitativ höher- oder hochwertigen Gehölzbestand nicht auf Anhieb durch einen jungen Besatz kompensieren kann, bleibt ohne Erfolg. Ausgleich und Ersatz sind nicht mit einer Naturalrestitution im naturwissenschaftlichen Sinn gleichzusetzen (Urteil vom 27. Oktober 2000 - BVerwG 4 A 18.99 - BVerwGE 112, 140 <163>). Es ist offensichtlich, dass der Gesetzgeber im Rahmen der Kompensation eine vorübergehende Verschlechterung des ökologischen Zustandes hinnimmt, weil auf der Hand liegt, dass ein ausgewachsener Baum durch einen an seine Stelle tretenden Setzling erst Jahre später gleichwertig substituiert werden kann (Urteil vom 15. Januar 2004 a.a.O. Rn. 51).
Der Kläger kann auch nicht damit gehört werden, dass Ausgleich und Ersatz im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Ackerflächen unzureichend seien, weil der Acker mit seinen Lebensraumfunktionen verloren gehe. Dass Ausgleich und Ersatz zu einer Flächeninanspruchnahme an anderer als der Eingriffsstelle führt, ist zwangsläufig. Die Inanspruchnahme einer solchen Fläche ist nur zulässig, wenn sich mit ihr eine ökologische Aufwertung verbindet zulasten einer ökologisch minderwertigeren Fläche. Deren Verlust löst keine

weitere Ausgleichspflicht aus, sondern wird vom Gesetzgeber in Kauf genommen (Urteil vom 15. Januar 2004 a.a.O. Rn. 53).
Auch mit seiner Kritik an der Einstufung der verschiedenen Waldtypen, insbesondere, dass Kiefernforsten deutlich niedriger bewertet werden als heimische Laubwälder und ein unangemessen hohes Gewicht auf den Anteil der standortheimischen Baum- und Straucharten gelegt werde, kann der Kläger nicht durchdringen. Die numerische Bewertung wurde vom fachlich zuständigen Landesamt erstellt, das damit den ihm zustehenden naturschutzfachlichen Beurteilungsspielraum ausfüllt. Es räumt lebensraumtypischen Wäldern naturschutzfachlich einen höheren Wert ein als nicht lebensraumtypischen Wäldern wie Fichten- und Roteichenwäldern. Darüber hinaus sieht es gemäß der "Qualität vor Quantität"-Regel zur Schonung landwirtschaftlicher Flächen den funktionsbezogenen Ausgleich vor allem in einer ökologischen Aufwertung des bereits vorhandenen Waldes (LANUV-Modell S. 5). Gegen diesen Ansatz lässt sich rechtlich nichts erinnern, weil er bestrebt ist, die widerstreitenden Interessen bei der Bewertung von Eingriff und Kompensation sachgerecht gegeneinander abzuwägen. Dem Erhalt landwirtschaftlicher Nutzflächen kommt nämlich ebenso wie dem Schutz von Natur und Landschaft eine hohe Bedeutung zu, wie § 15 Abs. 3 BNatSchG zeigt. Im Übrigen ist es eine Frage der naturschutzfachlichen Beurteilung, wann ein Eingriff ausgeglichen ist. Das erfasst auch die Bonusregelung, die besondere Vor- oder Nachteile, die sich bei Eingriffen und der vorgesehenen Kompensation ergeben, bewertet. Von einem beliebigen, willkürlichen oder unsachlichen und damit unvertretbaren Vorgehen kann, entgegen der Auffassung des Klägers, nicht die Rede sein. Das gilt sowohl für den Ausgleich bei Eingriffen in Waldflächen und Boden als auch bei der Kompensationsberechnung für die Beeinträchtigung der Fauna.“

Die Methodik der ELES-Regelungen ist damit in der Rechtsprechung anerkannt und rechtlich relevante Fehler bezüglich der unter Berücksichtigung dieser Erlassregelungen im LBP vorgenommenen Eingriffsbewertungen sowie der entwickelten Kompensationsmaßnahmen ergeben sich nicht.
Vor diesem Hintergrund steht es (zumal es, wie schon ausgeführt, keine verbindlichen gesetzlichen Bewertungsvorgaben gibt) der Anwendung von ELES auch nicht entgegen, dass dieser Erlass aufgrund seiner Befristung auf fünf Jahre (vgl. Nr. 5 S. 2) formal im April 2014 außer Kraft getreten ist.

Die vorgenommenen Quantifizierungen bei Eingriffswirkungen und Kompensationsmaßnahmen sind naturschutzrechtlich vertretbar und das Bewertungsverfahren entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Im Ergebnis sind alle relevanten Beeinträchtigungen wie der Flächenverbrauch, Eingriffe in die Biotoptypen und -strukturen, Eingriffe in das Landschaftsbild, Eingriffe in Gehölzbestände, Stör- und sonstige Auswirkungen auf die Fauna sowie die sonstigen Eingriffe in die Schutzgüter (Boden, Wasser, Klima, Luft etc.) ermittelt worden. Sie sind in methodisch nicht zu beanstandender Art und Weise in die Bewertung der Einwirkungsintensitäten eingeflossen und wurden bei der Entwicklung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausreichend berücksichtigt. Auch diese Einschätzung wird von der Höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold geteilt. Zu den sonstigen Detaileinwänden der Naturschutzverbände wird ergänzend auf die nachstehenden Ausführungen unter Nr. 6.4.4.6 Bezug genommen.

6.4.4.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen

Gemäß der ersten Stufe des Reaktionsmodells der Eingriffsregelung, dem naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und dem ihm immanenten Minimierungsgebot, sind nach den Regelungen des LBP zur Vermeidung und Begrenzung der vorhabenbedingten Eingriffe u. a. folgende Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen vorgesehen bzw. bei der Vorhabenplanung berücksichtigt worden:

- Vermeidung bzw. Minimierung der Beeinträchtigungen ökologisch sensibler Biotope (u. a. auch Gewässer und Gehölze inklusive Einzelbäume) im Umfeld der Arbeitsstreifen/Baufelder durch die Errichtung von Schutzzäunen
- weitestgehende Vermeidung von Ausbaumaßnahmen an Gewässern, Schonung der Gewässer bei Baumaßnahmen für Brücken und Durchlässe
- Bauzeitenfenster zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Avifauna, der Fledermäuse und der Amphibien
- temporäre Errichtung von Sperrzäune für Amphibien während der Bauzeit
- Minimierung von Barrierewirkungen und ihrer Folgen durch die Errichtung entsprechend dimensionierter Brückenbauwerke bzw. Durchlässe im Bereich der Gewässerquerungen, durch Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse sowie durch Leiteinrichtungen und Durchlässen für Amphibien
- Errichtung eines Wildschutzzaunes vom Kleeblatt der A 33 bis zur geplanten Lärmschutzwand an der B 61n
- Pflanzung von Hecken-, Gebüsch- und Gehölzen zur – u. a. durch eine Redu-

zierung von Immissionseinträgen – Minderung des Struktur- und Funktionsverlustes in den angrenzender Biotopstrukturen
- Vermeidung und Minimierung bzw. Schutz des Grundwassers und insbesondere der bedeutsamen Grundwasserleiter u. a. durch Abdichtungen der Abwasseranlagen, das bauzeitliche Vorhalten von Ölbindemitteln und die Erstellung eines Sicherheitskonzeptes
- Vermeidung von Verunreinigungen der Vorfluter durch technische Vorkehrungen wie die Errichtung von Regenrückhaltebecken und Leichtflüssigkeitsabscheider mit vorgeschaltetem Öl- und Schlammfang
- Minimierung von Lärmeinträgen durch den Bau aktiver Lärmschutzanlagen
- Boden- und Materiallagerungen während der Bauphase nur außerhalb empfindlicher Biotope (z. B. auf Ackerflächen)
- Begrenzung und Rekultivierung der Baustreifen und Bauflächen.

Mit diesem im Rahmen der Nebenbestimmungen noch ergänzten Konzept an Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen (Details des Gesamtkonzepts vgl. LBP, Kapitel 4.2.3) ist schlüssig aufgezeigt, dass die Eingriffsfolgen ausreichend entschärft werden. Sie werden so weit eingeschränkt, dass keine vermeidbaren Beeinträchtigungen im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG verbleiben. Soweit eine Anpassung, Ergänzung oder Konkretisierung möglich und erforderlich war, sind entsprechende Regelungen über die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses in das Maßnahmenkonzept integriert worden (vgl. insbesondere Nebenbestimmungen 5.1.1, 5.1.2, 5.1.4, 5.3.1.1, 5.3.1.3 bis 5.3.1.5, 5.3.2.1 bis 5.3.2.6, 5.3.3, 5.3.4.1, 5.3.4.2, 5.3.4.5, 5.4.1.6, 5.4.1.12, 5.4.1.13 und 5.4.2.1 bis 5.4.3 sowie auch die Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis). Weitere mit verhältnismäßigen Mitteln realisierbare Maßnahmen sind nicht zu erkennen, so dass dem in den §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG normierten Vermeidungsgebot Genüge getan wird. Insbesondere sind keine Maßnahmen erkennbar, mit denen ohne Aufgabe des Trassenverlaufs – die Trassenwahl ist nicht Gegenstand der Eingriffsregelung – und ohne eine Beeinträchtigung der Planungsziele die Inanspruchnahme von Grundflächen und damit eine weitere Minimierung der Lebensraumverluste erreicht werden könnte. Auch in den Einwendungen werden insoweit keine Bedenken geltend gemacht, die an dieser Stelle zu berücksichtigen wären; soweit sie im Zusammenhang mit dem Vermeidungsgebot vorgetragen wurden, beziehen sie sich (ausgenommen die Kritik der Naturschutzverbände an den faunistischen Leit- und Sperreinrichtungen, den Durchlässen und den Querungshilfen sowie die Forderungen von Anliegern nach wei-

tergehenden Lärmschutzmaßnahmen) nicht auf die Vermeidung an Ort und Stelle, sondern auf Vermeidung von Beeinträchtigungen durch den Verzicht auf den Straßenneubau von vorgesehener Stelle oder zumindest durch geringere Dimensionierungen des Baukörpers/der Fahrstreifen bzw. eine andere Trassenführung. Es sind damit aus den schon ausgeführten Gründen keine Einwendungen, die unter diesem Aspekt zu berücksichtigen wären.

Grundsätzlich wären weitere Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, insbesondere auch weitere bzw. größer dimensionierte faunistische Querungshilfen sowie weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen, zwar denkbar. Der dazu dann erforderliche Aufwand stünde aber außer Verhältnis zu den zusätzlichen Wirkungen, die erzielbar wären. Soweit der Verlauf der Trasse der B 61n Bereiche quert, denen eine entsprechende Bedeutung für den Bestand geschützter Arten und ihre Flug- oder Wanderrouten zukommt, sind diese bereits in ausreichendem Maße in das umfassende Maßnahmenprogramm einbezogen worden. Gleiches gilt für die Schutzmaßnahmen zugunsten der an die Straßentrasse und die zugehörigen Baufelder angrenzenden Biotop- und Gehölzbereiche sowie der darin enthaltenen Brutreviere oder sonstigen Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Dies ergibt sich insbesondere auch aus der artenschutzrechtlichen Betrachtung, die insoweit zu keinem anderen Ergebnis führt und auf die in diesem Zusammenhang zur weiteren Begründung verwiesen wird.
Bezüglich weitergehender aktiver und auch der Fauna zu Gute kommenden Lärmschutzmaßnahmen wird dazu auf die Ausführungen unter Nr. 7.5.1 und dort insbesondere auf die unter Nr. 7.5.1.8 sowie ebenfalls auf die artenschutzrechtliche Bewertung Bezug genommen.

Dem in den §§ 13, 15 Abs. 1 normierten Vermeidungsgebot wird daher Rechnung getragen.

6.4.4.4 Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)

Auch das vorgesehene Kompensationskonzept ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die Vorgaben der §§ 15 Abs. 3 BNatSchG, 4 a LG NRW und ELES zur vorrangigen Auswahl der Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie zur Festlegung des Umfangs und der Gestaltung der entsprechenden Maßnahmen wurden beachtet.

Der Eingriff ist ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen

des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Dies setzt neben einem räumlichen Zusammenhang zwischen der ausgleichsbedürftigen Beeinträchtigung und der Ausgleichsmaßnahme voraus, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.

Auch der ggf. erforderliche Ersatz muss noch in einer nachvollziehbaren Beziehung zu dem stehen, was es zu ersetzen gilt. Da also ein biologisch-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht völlig beliebige Flächen verwendet werden. Sie müssen vielmehr zumindest dem gleichen Naturraum (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG) zuzurechnen sein.

Maßgebliche Gesichtspunkte für die insgesamt erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum. Die dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen sind dabei ebenso einzubeziehen, wie die Beeinträchtigungen des Funktionsgefüges von Natur und Naturgenuss und die Auswirkungen auf Boden, Wasser und Klima. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können dabei nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass einzelne überbaute oder beeinträchtigte Strukturen kompensiert werden. Vielmehr wird darüber hinaus das Ziel verfolgt, mit Hilfe der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die – vorhabenbedingt beeinträchtigten – Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen.

Letztlich erfordert das Ziel, Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können, insbesondere die Überführung von Flächen in einen – bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen – höherwertigeren Zustand, von dem die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernommen werden. Es ist nicht erforderlich und auch kaum möglich, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Bodenentsiegelungen z.B. funktionsloser Straßenabschnitte, Wege oder Gebäudeflächen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

Die im Planungsraum vorgesehenen und im LBP bezüglich ihrer Details, ihrer landschaftsbezogenen funktionalen Zusammenhänge, ihrer zum Teil mehrfunkti-

onalen Zielsetzungen sowie auch der vorgesehenen und erforderlichen Unterhaltungspflege konkret beschriebenen und dargestellten Ausgleichsmaßnahmen (vgl. Maßnahmenkatalog) zugunsten auch des Artenschutzes und des Landschaftsbildes, die hiermit angeordnet werden, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

a) vorgezogen durchzuführende Ausgleichsmaßnahmen:

- Herstellung von Kleingewässern/Ersatzlaichgewässern mit amphibiengerechten Uferzonen, angrenzenden Sukzessionsflächen und Versteckmöglichkeiten für Amphibien in mit Gesteinsmaterialien durchmischten Totholzhaufen auf Flächen in einer Größe von insgesamt 2,44 ha
- Schaffung von Ersatzquartiren für Fledermäuse durch die Ausbringung von Fledermauskästen und die bauliche Herrichtung eines Gewässerdurchlasses
- Anlage von Extensivgrünland inklusive einer Blänke für Freilandarten wie den Kiebitz auf einer Fläche von 2,86 ha
- Extensivierungen von Grünland (7,24 ha) und Acker (1,13 ha) in Verbindung mit der Anlegung von Blänken, Uferrandstreifen und punktuellen Uferabbrüchen zur Unterstützung der eigendynamischen Entwicklung des Johannisbachs

b) sonstige Ausgleichsmaßnahmen:

- Entsiegelungen und Rekultivierungen auf einer Fläche von 0,98 ha
- Anpflanzung von Feldgehölzen/Aufforstungen auf einer Fläche von 2,9 ha
- Herrichtung von Extensivgrünland und Aufwertungen durch Hecken, Baumreihen und ein Kleingewässer auf einer Fläche von 2,1 ha
- Anlegung 15 bis 20 m breiter brachliegender Saumstreifen zur Ansiedlung von Hochstauden und Ackerwildkräutern bzw. Einsaat von Blühstreifen sowie Extensivierung von Acker durch Getreideansaat mit doppeltem Reihenabstand auf einer Fläche von insgesamt 1,23 ha

Die näheren Einzelheiten zu den Ausgleichsmaßnahmen sowie zu deren Ermittlung und Berechnung sind dem LBP zu entnehmen. Die erforderliche Trennung zwischen den verschiedenen Maßnahmearten ist dort ebenso vorgenommen worden wie die getrennte Zuordnung der Kompensationsdefizite zu den verschiedenen Schutzgütern und Beeinträchtigungen.

Im Zusammenhang mit den ergänzenden Regelungen der Nebenbestimmungen unter Nr. 5.4 im Kapitel A des Beschlusses zum Natur, Landschafts- und Artenschutz sind diese Maßnahmen mit ihren jeweiligen in ein örtlich-funktionales Beziehungs- und Vernetzungskonzept eingebundenen Platzierungen geeignet, die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes positiv zu beeinflussen und wieder herzustellen bzw. zu kompensieren. Sie sind auch nach Auffassung der höheren Landschaftsbehörde geeignet, die aus dem Eingriff in Natur und Landschaft resultierenden Beeinträchtigungen in vollem Umfang auszugleichen. Ausreichende Pflegemaßnahmen zur dauerhaften Erhaltung des Zwecks der Ausgleichsmaßnahmen sind gewährleistet.
In der Gesamtbilanz bleibt keine dem Vorhaben entgegenstehende und nicht ausreichend kompensierte Beeinträchtigung von Natur und Landschaft zurück, die gem. § 15 Abs. 2 und 5 BNatSchG der Zulassung des Vorhabens entgegenstehen könnte.

Gleichzeitig ist der Umfang der Kompensationsmaßnahmen bezüglich der Flächeninanspruchnahmen auch auf das unabdingbare Maß (§ 15 Abs. 3 BNatSchG und § 4 a Abs. 1 S. 2 LG NRW) beschränkt und insoweit erforderlich. Unter den Vorrangkatalog des § 4 a Abs. 3 LG NRW fallende Maßnahmen, die nicht schon in dem Kompensationskonzept enthalten sind und den vorgesehenen Maßnahmen vorzuziehen wären, sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Insbesondere sind keine weiteren Rückbau-, Entsiegelungs- oder Renaturierungsmöglichkeiten sowie keine weiteren Maßnahmen zur ökologischen Verbesserung bestehender forst- und landwirtschaftlicher Bodennutzungen denkbar, die nicht zur Nutzungsbeeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen führen. Auch Flächen, die im Rahmen eines Ökokontos bereits durchgeführt worden sind und die in diesem Zusammenhang verwendet werden könnten, stehen nicht zur Verfügung.

Die Ausgleichsflächen belaufen sich, wie schon ausgeführt, nach Abzug der Entsiegelungsfläche auf insgesamt rd. 19,9 ha und unterschreiten damit die für den Straßenbau notwendige Flächeninanspruchnahme von insgesamt (d. h. inklusive aller Rand- und Nebenflächen wie die Böschungen und die Versiegelungsflächen im Anschlussohr) rd. 23,5 ha bereits deutlich. Gem. ELES, Nr. 2.2, sind vom zudem die CEF-Maßnahmen diesbezüglich (d. h. bezogen auf das Verhältnis zwischen Eingriffsflächen und Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen, das der Regelung des § 4 a Abs. 1 S. 3 LG NRW zu Grund zu legen ist) methodisch nicht anzurechnen, so dass insoweit von den 19,9 ha nach Abzug von rd. 13,6 ha

CEF-Flächen (die vorgezogen durchzuführenden Artenschutzmaßnahmen eingerechnet) nur noch 6,3 ha verbleiben, von denen wiederum ein Teil als Extensivland der Landwirtschaft zumindest nicht vollständig verloren geht.
Die dem Schutz der Landwirtschaft dienende Zielvorgabe des Flächenverhältnisses von 1 : 1 gem. § 4 a Abs. 1 S. 3 LG NRW und ELES wird somit nicht nur gewahrt, sondern in ganz erheblichem Maße noch unterschritten, so dass der Verlust für die Landwirtschaft durch Kompensationsflächen unter diesem Aspekt im Ergebnis weniger als $^{1}/_{3}$ der Eingriffsfläche in Anspruch nimmt.

6.4.4.5 Gestaltungsmaßnahmen

Neben den Ausgleichsmaßnahmen sieht der LBP umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen zur Eingrünung der Trasse vor. Sie beinhalten im Wesentlichen:

- die Einsaat von rd. 4,4 ha Straßenrandflächen (Böschungen etc.) mit Landschaftsrasen
- die Anpflanzung von rd. 170 Stück Gehölzen als Einzelbäume, in Baumreihen oder in Baumgruppen
- Gehölz- und Heckenpflanzungen auf dem Landschaftsrasen (rd. 2,3 ha)
- Anpflanzung von Feldgehölzen (Straßenbegleitgrün) und Sukzessionsflächen (rd. 1,66 ha)

Auch diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Ausbreitung verkehrsbedingter Immissionen zu reduzieren bzw. zu begrenzen, eine bessere Einbindung des Straßenkörpers in das Landschaftsbild zu erreichen und das Landschaftsbild aufzuwerten.

6.4.4.6 Einwendungen gegen die Umsetzung der Eingriffsregelung/von ELES

Soweit in den Einwendungen, insbesondere in den beiden Stellungnahmen der Naturschutzverbände, eine fehlerhafte Umsetzung der Eingriffsreglung bemängelt wird, bezieht sich dies vorrangig und ganz überwiegend auf die Bewertung der Eingriffe sowie die Entwicklung der Kompensationsmaßnahmen nach ELES und insoweit nur bedingt auf eine fehlerhafte angewandte Methodik. Bemängelt wird insoweit vielmehr die Anwendung von ELES selbst sowie eine darauf beruhende unzureichende Eingriffsermittlung und -bewertung und damit die angewandte Methodik als solche. ELES entspreche – weil schon vom methodischen

Ansatz her nur zu unzureichender Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft führend – weder den fachlichen noch den gesetzgeberischen Vorgaben und habe nicht als Grundlage für den LBP verwandt werden dürfen. ELES stehe auch nicht im Einklang mit der am 01.03.2010 in Kraft getretenen Neufassung des BNatSchG, mit der die Rechtsgrundlagen von ELES aus dem LG NRW verdrängt worden seien. Diese Einwendungen sind, wie schon ausgeführt, nicht tragfähig und werden – vgl. vorstehend Nr. 6.4.4.2 – zurückgewiesen. Ergänzend zu den dortigen Ausführungen ist darauf hinzuweisen, dass auch mit ELES ein Vorhaben nur dann zugelassen werden darf, wenn – und dies ist auch hier der Fall – die mit ihm verbundenen Eingriffe vollständig kompensiert werden. So kommt u. a. auch nach ELES (vgl. dort Nr. 2.3) Ersatz in Geld – der vorliegend nicht vorgesehen ist – nur dann in Betracht, wenn im Kompensationsraum Kompensationen nicht möglich sind oder eine Vollkompensation der Eingriffsfolgen durch eine Sachregelung nicht erzielbar ist. Artenschutzrechtlich bedingte Kompensationsmaßnahmen sind dabei ausdrücklich von der Möglichkeit des Ersatzes in Geld ausgenommen. Insoweit ginge angesichts der konkurrierenden Gesetzgebung die Kompensationsverpflichtung des BNatSchG als Bundesgesetz der des § 4 a Abs. 1 S. 3 LG NRW als Landesgesetz vor, wenn dessen Zielvorgabe(n) nicht einhaltbar wären.

Aber auch die vorhabenbezogene inhaltliche Umsetzung von ELES ist nicht zu beanstanden. Soweit, wie insbesondere von den Umweltverbänden, gegen die unter Berücksichtigung der ELES-Regelung erfolgte Ermittlung des Eingriffsumfangs, die Bewertung der ermittelten Eingriffe, gegen die Ermittlung des Kompensationsumfangs oder auch gegen das Kompensationskonzept bzw. gegen einzelne Kompensationsmaßnahmen Einwendungen erhoben worden sind, werden diese zurückgewiesen. Ergänzend zu den vorstehenden Ausführungen unter Nr. 6.4.2.4 dazu im Einzelnen:

a) Einwendungen, in denen die artenschutzrechtlich bedingten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen, die CEF-Maßnahmen eingeschlossen, zu Gunsten der Amphibien, der Fledermäuse und der Avifauna als unzureichend bemängelt werden, wurden bereits im Zusammenhang mit der artenschutzrechtlichen Betrachtung thematisiert und zurückgewiesen. Diesbezüglich wird daher auf die Ausführungen in Kapitel A Nr. 6.4.1 verwiesen.
b) Eine Ausweitung der die indirekten Wirkungen eines Straßenbauvorhabens abbildenden und in der Regel 50 m beidseits einer Straßentrasse betragen-

den Belastungszone (ELES, Nr. 3.2.3.2) bzw. die Umstellung auf die ergänzende verbalargumentative Betrachtung war nicht und insbesondere auch nicht für den nördlichen Trassenabschnitt zwischen der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum und der Bahnlinie erforderlich. Insoweit übersehen die Naturschutzverbände, dass die indirekte Wirkungen wie Lärm und visuelle Störungen reduzierenden Schutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und -wälle, Überflughilfen und Querungsbauwerke, Irritationsschutzwände etc.) ebenso wie Vorbelastungen in die Betrachtung einzubeziehen sind und diese ggf. auch eine Verkleinerung der Belastungszone ermöglichen können.

Vorliegend sind zum einen sowohl entsprechende Vorbelastungen vorhanden (A 33, B 61 im Bestand, Bahnlinie etc.). Zum anderen sind auch entsprechende Schutz- bzw. Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen Bestandteil der Planung und rechtfertigen zusammen mit den Vorbelastungen den Verzicht auf eine Vergrößerung der Belastungszone. So nehmen die Gewässerquerungen und das Brückenbauwerk „Asholts Hof“, die dazu tlw. im Rahmen des Deckblatts noch aufgeweitet worden sind, in Verbindung mit den umfänglichen beidseitigen Irritationsschutzwänden und Schutzpflanzungen die Funktion von Querungshilfen wahr und werden visuelle Störungen, die insbesondere für Fledermäuse relevant sind, sowie andere Immissionseinträge durch die Irritationsschutzwände und Gehölzstreifen mit der Funktion von Irritationsschutzpflanzungen maßgebend minimiert. Für eine Verkleinerung der Belastungszone bestand vor diesem Hintergrund sowie angesichts der von den Verbänden angesprochenen und letztlich auch unbestrittenen Wertigkeit des Landschaftsraums im Nordosten von Ummeln zwar kein Anlass. Zumindest von einer Ausweitung der Belastungszone konnte andererseits aber verzichtet werden.

Konkrete Gründe für die partielle Ausweitung der Belastungszone vermag die Planfeststellungsbehörde auch im sonstigen Vortrag der Verbände nicht zu erkennen. So lassen weder die für den Raum insgesamt geltenden Festsetzungen des Regionalplans noch die des Landschaftsplans eine belastbare Aussage zu den konkreten Wertigkeiten der konkret betroffenen Landschaftsteile entlang der B 61n-Trasse und insbesondere nicht zu den nach ELES zu berücksichtigenden Funktionsausprägungen dieser Landschaftsteile zu. Im Zuge der Erstellung des LBP sind diese Landschaftsteile, ihre Wertigkeiten und Funktionsausprägungen aber konkret und auch belastbar ermittelt worden. Zudem sind auch Beeinträchtigungen vorhandener Funktionsausprägungen nur insoweit zu berücksichtigen, als sie trotz der vorgesehenen

Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zu erwarten sind. Aus diesen konkreten Untersuchungen heraus haben sich jedoch keine Anhaltspunkte für die Notwendigkeit ergeben, die Belastungszone auszuweiten, zumal Eingriffe in das Landschaftsbild nicht von der Belastungszone erfasst und gesondert bewertet und kompensiert werden.

Die in diesem Zusammenhang ebenfalls vorgetragene Kritik an dem in der Belastungszone angewandten Beeinträchtigungsfaktor von 0,25 (ebenfalls ELES, Nr. 3.2.3.2) ist im Übrigen wiederum keine Kritik an der Umsetzung von ELES, sondern Kritik an der Methodik von ELES als solcher.

c) Es ist richtig, dass die 220-kV-Hochspannungsfreileitung südlich von Ummeln zu dem Zeitpunkt, als der LBP erstellt wurde, noch vorhanden war, inzwischen aber zurückgebaut worden und die entsprechende Vorbelastung insoweit entfallen ist. Auf die Bewertung der Eingriffe in das Landschaftsbild ergeben sich daraus jedoch keine Auswirkungen. Insbesondere hat die weggefallene Vorbelastung nicht zu einem Kompensationsdefizit geführt. Eine maßgebliche Aufwertung des ansonsten unverändert gebliebenen Raums ist durch den Wegfall der Leitung nicht eingetreten.

Wie der im Rahmen der Biotopkartierung durchgeführten Bestandsaufnahme zu entnehmen ist (vgl. Planfeststellungsunterlage 12.1 Blatt 1), besteht fast der gesamte ehemals von der Freileitung betroffene Raum aus Ackerflächen, die hier anders als in den meisten übrigen Flächen des Planungsraums auch kaum durch Strukturelemente wie Gehölze, Hecken etc. unterbrochen werden. Es ist insoweit bei der hier weitgehend ausgeräumten, sich südlich an die zwischen Gütersloher Straße und Bokelstraße gelegenen Gewerbeflächen anschließenden Landschaft verblieben. Eine besondere Wertigkeit dieses nicht nur angesichts der Gewerbeflächen vorbelastet bleibenden Gebietes besteht daher nicht. Da die B 61n hier im Südwesten von Ummeln außerdem und weitgehend in einer leichten Einschnittlage verläuft und ihre Wahrnehmbarkeit zusätzlich mit Hilfe der vorgesehenen Eingrünung (Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen) gemindert wird, bleiben keine Eingriffe zurück, die nicht kompensiert werden.

d) Die geforderte Vereinheitlichung der Beschreibung der Ausgleichsmaßnahmen A 8, A 9 und A 11 ist über die Nebenbestimmung 5.4.1.9 im Kapitel A des Beschlusses erfolgt. Die CEF-Maßnahme A 11 ist zudem in enger Abstimmung mit der Biologischen Station Gütersloh/Bielefeld umzusetzen (Nebenbestimmung 5.4.1.10). Insoweit hat sich die Einwendung erledigt. Eine Mähwiesennutzung steht der Kompensationswirkung dabei unter Berücksich-

tigung der Vorgaben, die sich aus den Maßnahmenblättern in Verbindung mit der vorstehend benannten Nebenbestimmung für die Ausgleichsmaßnahmen ergeben, nicht entgegen.

e) Auch bezüglich der abiotischen Bestandteile des Naturhaushalts ergeben sich keine Kompensationsdefizite. Es ist, wie vorstehend unter Nr. 6.4.4.4 schon ausgeführt, nicht nur nicht erforderlich, die vorhabenbedingte Neuversiegelung von Boden und Infiltrationsfläche allein durch Entsiegelungen zu kompensieren. Es wäre, und dies gilt nicht nur vorliegend, sondern für fast alle Straßenneubauvorhaben, letztlich auch nicht möglich. Nur in seltenen Ausnahmefällen werden im Planungsraum in dem Umfang Flächen für Entsiegelungen zur Verfügung stehen, in dem Neuversiegelungen für den Straßenkörper notwendig sind. Eine solche Ausnahme lässt auch der Planungsraum für die B 61n nicht zu.

   Soweit Entsiegelungsmöglichkeiten vorhanden sind – sie belaufen sich hier auf rd. 1 ha – werden sie auch genutzt. Alle übrigen Beeinträchtigungen werden im Zusammenhang mit den multifunktional angelegten Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

   Die konkrete Bedeutung, die dem Grundwasser im Planungsraum u. a. für die Trinkwassergewinnung zukommt, führt nicht zu einem anderen Ergebnis. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass die mit dem Bau der B 61n einhergehende Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate die öffentlichen Trinkwasserversorgung/die öffentliche Trinkwassergewinnung im Wasserschutzgebiet Bielefeld-Ummeln quantitativ beeinträchtigt, ergeben sich angesichts des in Relation zur Größe des Einzugs- bzw. des Wasserschutzgebietes kleinen zu versiegelnden Flächenanteils jedenfalls nicht. Dahingehende Einwendungen sind auch weder von der Stadt Bielefeld noch von den die Wassergewinnung betreibenden Stadtwerken Bielefeld noch vom Wasserbeschaffungsverband Kralheide vorgetragen worden. Soweit insoweit Einwendungen erhoben worden sind, beziehen sich diese ausschließlich auf etwaige qualitative Beeinträchtigungen des Grundwassers. Denen wird jedoch durch entsprechende Schutzmaßnahmen (Vorsichtsmaßnahmen bei den Bauarbeiten, Abdichtungen der Abwasseranlagen und -leitungen, Behandlung des Oberflächenwassers der B 61n etc., vgl. nachfolgend Nr. 7.7) vorgebeugt.

f) Bodentypen mit einer besonders hohen Wertigkeit, die gesonderte Kompensationsmaßnahmen erfordern, sind nicht betroffen. Richtig ist, dass stellenweise, und zwar im Nordosten des Planungsraums im Bereich der zu querenden Gewässer, die Bodenart „Gleye“ von dem Vorhaben betroffen ist (vgl.

auch Karte 5 „Boden“ der UVS). Diese Betroffenheiten beschränken sich jedoch weitestgehend auf den engen Bereich, auf den sich auch die Gewässerquerungen erstrecken; Gleye-Böden schlängeln sich dort streifenförmig an den Gewässern entlang. Über die herausgehobene Wertigkeit der seltenen Plaggenesche – die vorliegend zwar im Planungsraum anzutreffen ist, vom Vorhaben aber unberührt bleibt – verfügen Böden des Typs „Gleye“ indes nicht. Die Notwendigkeit einer eigenständigen Bewertung der betroffenen Böden dieses Typs vermag die Planfeststellungsbehörde daher nicht zu erkennen. Sie ist auch von den Landschaftsbehörden nicht gefordert worden.

g) Auch einer gesonderten Kompensation der Eingriffe in Wald- und Gehölzbestände unter dem Aspekt ihrer Bedeutung für das Schutzgut Klima/Luft bedarf es nicht. Die besonderen Lebenstraumfunktionen für den lufthygienischen Ausgleich, die Gehölzflächen insoweit wahrnehmen, sind über die Bedeutung der Wert- und Funktionselemente dieser Flächen in die Eingriffsbilanz eingeflossen und werden über die Lebensraumfunktionen (Gehölzanpflanzungen und Aufforstungen) mit kompensiert.

h) Die Entfernung einiger Kompensationsflächen (insbesondere der Ausgleichsmaßnahmen A 9 und A 10) zum Eingriffsort steht ihrer Eignung und Anerkennung als Ausgleichsflächen nicht entgegen.

   Die Frage, ob eine Fläche für eine Ausgleichsmaßnahme in Frage kommt, ist in erster Linie nicht von der Entfernung zum Eingriffsort, sondern von den konkreten örtlichen Gegebenheiten bzw. den funktionalen Beziehungen zwischen Eingriffsort und Ausgleichsfläche abhängig. Es reicht aus, wenn sich eine Ausgleichsmaßnahme aufgrund funktionaler Beziehungen zum Eingriffsort trotz der Entfernung noch auswirkt (vgl. vorstehend Nr. 6.4.4.1).

   Dies ist aufgrund der Landschaftsstruktur auch bei den rd. 23 km vom Eingriffsort entfernten Ausgleichsmaßnahmen A 9 und A 10 noch der Fall. Derartige funktionale Beziehungen behindernde Landschaftselemente, auch solche topographischer Art, sind nicht vorhanden, wurden auch von den Naturschutzverbänden nicht benannt, und trotz der multifunktionalen Ausrichtung der Kompensationsmaßnahmen dienen die Maßnahmen A 9 und A 10, vgl. Maßnahmenblätter, gerade nicht dem Ausgleich der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der landschaftsbezogenen Erholung. Im Übrigen wären diese dem gleichen Naturraum zugehörigen Kompensationsmaßnahmen auch als Ersatzmaßnahmen geeignet, in Verbindung mit den übrigen Maßnahmen eine vollständige Kompensation sicherzustellen. Auch insofern ergibt sich daher kein Kompensationsdefizit.

i) Die Lage der Ausgleichsmaßnahme A 3.2 (Amphibienlebensräume) bzw. ihre Entfernung zur L 791, die sich auf ≥ 100 m beläuft, steht ihrer Eignung als solcher nicht entgegen.

Amphibienlebensräume und Laichgewässer sind schon jetzt beidseits der Bahnlinie und künftigen B 61-Trasse sowie sowohl östlich als auch westlich der L 791 vorhanden (vgl. Ergebniskarte 4 der faunistischen Untersuchung von 2008). Sie werden auch im Rahmen der Kompensation beidseits der Bahn/der B 61n und sowohl östlich als auch westlich der L 791 optimiert. Das Kompensationskonzept ist insoweit, wie schon dargestellt, darauf ausgelegt, über die B 61n hinwegführende Wanderbewegungen nach Möglichkeit mit diesen Optimierungen entbehrlich zu machen und damit zu vermeiden. Unmittelbare Auswirkungen auf Wanderbewegungen, die ggf. über die L 791 hinweg verlaufen, ergeben sich daraus nicht. Auch wird sich keine nennenswerte Zunahme des Verkehrs auf der L 791 einstellen, die zu einer Erhöhung bestehender Risiken führen könnte (Verkehr 2030 im Nullfall: 6.500 Kfz/24 h, Verkehr 2030 im Planfall: 7.000 Kfz/24, vgl. Kapitel B Nr. 6.1.2).

Für die Annahme, die Lage der Ausgleichsfläche A 3.2 sei nicht sach- oder funktionsgerecht oder aufgrund ihrer Belegenheit zur L 791 ungeeignet, ergeben sich daher für die Planfeststellungsbehörde keinerlei Anhaltspunkte.

j) Die Aussage, dass die für die Ausgleichsmaßnahme A 8 vorgesehene Fläche nicht aufwertungsfähig ist, wird zurückgewiesen. Denn es handelt sich bei der entsprechenden Fläche entgegen der Aussage der Naturschutzverbände nicht überwiegend um mageres Grünland, sondern um eine Fläche, die als Grünland und teilweise als Acker intensiv landwirtschaftlich genutzt wird. Durch Extensivierungen, wie sie vorliegend geplant sind, lassen sich daher auch die entsprechende und erforderlichen ökologischen Aufwertungen erzielen.

Die Ausgleichsmaßnahme A 8 dient der Kompensation beeinträchtigter Habitate der Offenlandarten der Avifauna. Speziell zur artenschutzrechtlichen Kompensation der beeinträchtigten bzw. verloren gehenden Kiebitz-Habitate ist diese Ausgleichsmaßnahme weder konzipiert worden noch erforderlich (vgl. dazu vorstehend Kapitel B Nr. 6.4.1.4.4).

k) Wie die Ausgleichsmaßnahme A 8 dient auch die Ausgleichsmaßnahme A 9 der allgemeinen Kompensation der Beeinträchtigungen der Offenlandarten der Avifauna. Sie soll damit letztlich u. a. auch die Lebensraumsituation des planungsrelevanten Kiebitzes fördern, hat aber keine eigenständige artenschutzrechtliche Funktion, d. h. keine Funktion, die speziell zur Vermeidung

des Eintritts eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes bei einer planungsrelevanten Art erforderlich wäre. Sie hat damit auch nicht die Funktion einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme bzw. CEF-Maßnahme. Diese ist ihr im LBP so auch nicht zugeordnet worden.

l) Die am 10.10.2010 von den Naturschutzverbänden erhobenen Einwendungen gegen die Ausgleichsmaßnahmen A 1, A 2.1, A 2.2, A 3.4, A 6 CEF und A 7 CEF (Ziffer 6.2.5.2 der Stellungnahme) haben sich mit dem vom Vorhabenträger eingebrachten Deckblatt 1 und der darin enthaltenen Neufassung des LBP erledigt.

m) Dass der Vorhabenträger im Rahmen seiner Möglichkeiten bei der Auswahl von Kompensationsflächen auf bundeseigene Flächen bzw. Flächen der öffentlichen Hand zurückgegriffen hat und sich damit auch ökonomische Vorteile zu eigen macht, steht der Eignung der Maßnahmen nicht von vornherein entgegen. Der Vorhabenträger ist vielmehr sogar – rechtlich auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zurückführend – verpflichtet, zur Schonung des Grundeigentums Dritter und in diesem Zusammenhang damit insbesondere landwirtschaftlicher Nutzflächen bei der Auswahl von Kompensationsflächen auf Flächen der öffentlichen Hand zurückzugreifen (vgl. u. a. nachstehend Nr. 6.4.4.7).

Soweit er im LBP vorgenommen wurde, ist auch der Ausgleich in sich (ELES Nr. 3.2.3.1) nicht zu beanstanden.

Diese Biotoptypen entsprechen mit ihrem Biotopwert von < 4 auch den sonstigen Voraussetzungen, die an den „In-Sich-Ausgleich“ gestellt werden. Eine rechnerische Bilanzierung sieht ELES in diesen Fällen im Übrigen nicht vor. Auch ist gem. § 4 Abs. 2 Nr. 5 LG NRW die Anlegung eines Lärmschutzwalls in der Regel von vornherein nicht als Eingriff zu werten und dann gar nicht gesondert kompensationspflichtig. Dass der LBP insoweit auch folgerichtig keine gesonderte Kompensation vorsieht, ist daher ebenfalls nicht zu beanstanden.

Zwar ist es richtig, dass der Landesgesetzgeber gem. § 13 BNatSchG erhebliche Beeinträchtigungen nicht aus der Kompensationsverpflichtung ausnehmen darf. Dies ist jedoch auch nicht der Fall. Vielmehr wird die nicht zu beanstandende Feststellung getroffen, dass – und dies nicht pauschal und ausnahmslos, sondern eben nur für den keine Besonderheiten aufweisenden Regelfall – die Anlegung von Lärmschutzwällen gerade nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen

verbunden ist und damit auch nicht unter die Regelung des § 13 BNatSchG fällt. Insoweit kann analog zum „In-sich-Ausgleich“ davon ausgegangen werden, dass in der Waagschale die negativen Wirkungen die positiven nicht erheblich überwiegen.

Insgesamt betrachtet sind unter Abzug des „In-sich-Ausgleichs“ und der nicht eingriffsrelevanten Lärmschutzwall-Flächen alle Eingriffsflächen ordnungsgemäß in die Bilanzierung eingestellt worden und die über die Bilanzierung entwickelten Kompensationsmaßnahmen genügen den Anforderungen des BNatSchG und des LG NRW. Die Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG wird ordnungsgemäß und vollständig umgesetzt.

6.4.4.7 Flächeninanspruchnahme für Kompensationsmaßnahmen

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der Kompensationsmaßnahmen zugelassen werden darf, besteht auch für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung. Die Enteignung (Entziehung oder Beschränkung von Grundeigentum) dafür ist gem. § 19 FStrG zulässig.

Die betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführt. Der Vorhabenträger erhält damit, ebenso wie für die Straßenflächen, das Enteignungsrecht (vgl. Urteil des BVerwG vom 23.08.1996, 4 A 29.95, NVwZ 1997, S. 486). Der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG), in den damit eingegriffen wird, gebietet es zwar, naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Flächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen. Dieser Grundsatz, der auch nur gilt, wenn entsprechende Flächen dazu naturschutzfachlich geeignet sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3.10, und Urteil des OVG Lüneburg vom 22.02.2012, 7 KS 71/10), ist vorliegend jedoch eingehalten worden. Der Vorhabenträger konnte für den flächenmäßig überwiegenden Teil der Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichsmaßnahmen A 1 mit rd. 1 ha, A 8 mit rd. 2,8 ha, A 9 mit rd. 1,1 ha, A 10 mit rd. 1,8 ha und A 11 mit rd. 8,4 ha) auf bundeseigene Flächen bzw. zumindest auf Flächen der öffentlichen Hand zurückgreifen – die Flächen in Steinhagen sind dem Vorhabenträger im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens Brockhagen als Abfindungsflächen für die Kompensationsmaßnahmen zugewiesen worden – und hat die Anordnung der übri-

gen Kompensationsmaßnahmen weitestgehend mit den Eigentümern der Flächen abgestimmt. In einem größeren Umfang sind dabei im Deckblattverfahren zwar auch aus fachlichen Gründen, vor allem aber auf Wunsch der Eigentümer, die mit den Inanspruchnahmen nicht einverstanden waren, diverse Maßnahmen aus dem Konzept herausgenommen bzw. verlagert worden. Mehrere Eigentümer konnten so entlastet werden.
Die Eigentümer der sonstigen Ausgleichsflächen (Maßnahmen A 3.1 bis 3.6, A 4, A 12) haben dem Vorhaben widersprochen und grundsätzlich auch Einwendungen gegen die Inanspruchnahmen ihrer Grundstücke erhoben. Die Einwendungen beziehen sich jedoch in allererster Linie nicht auf die Anordnung der Ausgleichsmaßnahmen, sondern auf sonstige Wirkungen des Vorhabens wie z. B. Zerschneidungen bzw. Eingriffe in Zufahrten und Wege. Soweit sie sich auf die Kompensationsmaßnahmen beziehen, sind die damit verbundenen Inanspruchnahmen allerdings weder weiter reduzierbar noch vermeidbar. Die Flächen für die artenschutzrechtlich bedingten Maßnahmen zu Gunsten der Amphibien (A 3.1 Art bis A 3.6 Art) sind zudem aufgrund ihrer Funktion auch von ihrer Lage her nicht frei variierbar.

Ein Verstoß gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip hinsichtlich der Anwendung der Eingriffsregelung und der mit ihr verbundenen Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ergibt sich daher im Ergebnis nicht, zumal keine Existenzgefährdungen zu erwarten sind, die auf eine dieser landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen zurückzuführen wäre. Zwar ergibt sich für einen der insoweit betroffenen Eigentümer (Einwendung-Nr. 15, Ausgleichsmaßnahme A 4) eine Gefährdung der Existenzfähigkeit seines landwirtschaftlichen Betriebes. Sie resultiert jedoch aus den Flächeninanspruchnahmen für das Vorhaben selbst und ihren sonstigen Wirkungen (Anschnittschäden etc.) und wäre durch den Verzicht auf die 1,03 ha umfassende Ausgleichsmaßnahme, die auf einer landwirtschaftlich ohnehin nicht mehr wirtschaftlich nutzbaren Restfläche zwischen der B 61n, der Bahn und dem Weg „Asholts Hof“ angelegt wird, auch nicht allein vermeidbar. Vielmehr würde der Verzicht auf diese Maßnahmen an dieser Stelle zu vermeidbaren Beeinträchtigungen an einer ansonsten unberührt bleibenden Stelle führen.

Es ist zum anderen auch nicht ersichtlich, dass zur Realisierung des Gesamtvorhabens einschließlich der Kompensationsmaßnahmen neben den bereits eingeplanten Flächen weitere des Bundes oder sonst der öffentlichen Hand einge-

bracht bzw., soweit sie nicht unmittelbar für die Kompensationsmaßnahmen nutzbar sind, als Tausch- und Ersatzland zur Verfügung gestellt werden könnten, um einen Zugriff auf private Flächen entbehrlich zu machen oder durch Ersatzland abzugelten. Entsprechende Ausweichflächen stehen damit nicht zur Verfügung.

7. Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 17 S. 2 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dieses Abwägungsgebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis und verlangt, dass ein bewertender Ausgleich der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Interessen untereinander und gegeneinander vorgenommen wird, der die Prüfung einschließt, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt.

Das Abwägungsgebot wird dabei nicht schon dadurch verletzt, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Abwägung der verschiedenen Belange dem Einen den Vorzug eingeräumt und sich damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die Planfeststellungsbehörde hat dabei aber die Grenzen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit zu beachten und das ihr zukommende Planungsermessen abwägungsfehlerfrei auszuüben.

Die Zusammenstellung des nach "Lage der Dinge" in die Abwägung einzustellenden Abwägungsmaterials geschieht daher im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung ziel- und ergebnisorientiert. Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist. Auch ist jedem Belang das ihm nach den rechtlichen Vorgaben und tatsächlichen Gegebenheiten zukommende objektive Gewicht beizumessen.

Eine derartige Entscheidung ist auf der Grundlage der Planunterlagen, der durchgeführten Untersuchungen, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Äußerungen des Vorhabenträgers sowie unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele mit der gebotenen Schärfe und Untersuchungstiefe möglich. Im Einzelnen wird dazu auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Beim Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielvorgabe bei öffentlichen Planungen im Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den Planungsleitsätzen anhaftende Wirkung. Kennzeichnend dafür sind Regelungen mit einem Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss vom 21.08.1990, 4 B 104/90, zur Vorgängerregelung, § 19 Abs. 1 BNatSchG a. F.).

Ferner ist beispielsweise § 50 BImSchG eine Regelung, die nur bei der Abwägung des Für und Wider der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann. Vorschriften wie diese verleihen den entsprechenden öffentlichen Belangen ein besonderes Gewicht, dem bei der Abwägung Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Urteil vom 22. März 1985, 4 C 73/82, NJW 1986, S. 82). Sie sind als abwägungserhebliche Belange in die Abwägung einzustellen.

In die Abwägung ist, wie den Darlegungen entnommen werden kann, in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach "Lage der Dinge" erkennbar ist, d. h., was aufgrund der konkreten Planungssituation relevant ist. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der vom Vorhaben betroffenen Anlieger und Grundstückseigentümer.

7.1 Planungsvarianten / Trassenwahl

Zur fachplanerischen Abwägung gehört auch die vergleichende Untersuchung möglicher Alternativlösungen unter den verschiedenen in Betracht kommenden Möglichkeiten ihres Verlaufs.

Zum Abwägungsmaterial gehören dabei die Varianten, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, 4 B 211.88, NVwZ-RR 1989, S. 458). Sie sind mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten

Belange unter Einschluss des Gesichtspunktes der Umweltverträglichkeit einzubeziehen.

Die Auswahl unter verschiedenen in Betracht kommenden Trassenvarianten ist, ungeachtet dabei zu beachtender zwingender rechtlicher Vorgaben, eine fachplanerische Abwägungsentscheidung (§ 17 S. 2 FStrG). Dies erfordert im Abwägungsvorgang, dass der Sachverhalt hinsichtlich der Planungsvarianten so weit aufgeklärt wird, wie dies für eine sachgerechte Trassenwahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Dabei müssen allerdings nicht alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend untersucht und die Variantenprüfung muss nicht bis zuletzt offen gehalten werden. Eine Alternative, die auf der Grundlage einer fehlerfrei erstellten Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, darf – schon in einem frühen Verfahrensstadium – ausgeschlossen werden. Wird in dieser Weise verfahren, ist das Abwägungsergebnis nicht schon fehlerhaft, wenn sich herausstellt, dass die verworfene Lösung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Nach gefestigter Rechtsprechung des BVerwG sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl vielmehr erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Trasse sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese andere Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. z. B. BVerwG, Urteile vom 25.01.1996, 4 C 5.95, vom 18.07.1997, 4 C, 3.95, vom 26.03.1998, 4 A 7.97, vom 26.02.1999, 4 A 47.96, vom 21.08.2008, 9 A 68/07, juris Rn. 15, vom 12.08.2009, 9 A 64.07, juris Rn. 119, vom 18.03.2009, 9 A 39/07, juris Rn. 131, vom 03.03.2011, 9 A 8.10, juris Rn. 66 und vom 23.03.2011, 9 A 9.10, juris Rn. 36).

Die fachplanerische Abwägung umfasst dabei die vergleichende Untersuchung von Alternativlösungen und die Auswahl einer Trasse unter verschiedenen in Betracht kommenden Möglichkeiten, wobei die engere Auswahl mehrerer Trassenvarianten nicht stets etwa auch die Entwicklung und Gegenüberstellung ausgearbeiteter Konzepte für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfordert. Ernsthaft in Betracht kommende Alternativstandorte müssen untersucht werden, bis erkennbar wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind, wobei allerdings eine gleichermaßen tiefgehende Untersuchung aller in Betracht kom-

menden Alternativen nicht geboten ist (OVG Saarlouis, Urteil vom 20.07.2005, 1 M 2/04).

Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist es, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen in die Abwägung einzustellen.

In Anwendung dieser Kriterien ist der planfestgestellten Variante 3.1 – d. h. der unter Berücksichtigung der Ergebnisse der UVS vom Juli 2000 optimierten Variante 3 des vom August 2002 datierenden Nachtrags zu der UVS von 2000 – der Vorrang einzuräumen. Sie erweist sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als beste Lösung.

Zu den Einzelheiten wird auf die nachfolgenden Kapitel dieses Beschlusses verwiesen. Dabei wird auch auf die Kritik der Einwender an der Trassenwahl eingegangen.

7.1.1 Methodik der UVS von 2000/2002

Das Westfälische Amt für Landes- und Baupflege (ökologischer Fachbeitrag) und das Büro Wolters u. Partner, Coesfeld (städtebaulicher Fachbeitrag) haben im Auftrag des Vorhabenträgers im Juli 2000 eine Umweltverträglichkeitsstudie UVS) erstellt, in der die drei Varianten V 1, V 2 und V 3 entwickelt und bewertet worden sind. Im August 2002 wurde zu dieser UVS von des Büros Kortemeier und Brokmann, Herford (ökologischer Fachbeitrag) sowie Wolters und Partner, Coesfeld (städtebaulicher Fachbeitrag), ein Nachtrag zur Bewertung weiterer Varianten (V 4 bzw. 4.1 und V 5) erarbeitet. Auch ein Verzicht auf das Projekt (Null-Variante) wurde zu Vergleichszwecken in die jeweiligen Betrachtungen mit einbezogen.
Im November 2003 ist schließlich durch das Büro Kortemeier und Brokmann noch eine die Untersuchungen von 2000 und 2002 zusammenfassende Kurzfassung der UVS erstellt worden.

Die sich aus diesen Untersuchungen zusammensetzende UVS diente der Vorbereitung eines Linienbestimmungsverfahrens nach den Regelungen des § 16 FStrG und verfolgte das Ziel, eine möglichst umweltschonende Planung des Projekts zu gewährleisten, wobei Beeinträchtigungen der Schutzgüter des UVPG so frühzeitig und weitgehend wie möglich vermieden werden sollten. Sämtliche

Auswirkungen auf die Umwelt, sowohl Be- als auch Entlastungen, sollten dargestellt werden.

Die UVS gliedert sich in die beiden schon benannten Fachbeiträge zur unbebauten Umwelt (ökologischer Fachbeitrag) und zur bebauten Umwelt (städtebaulicher Fachbeitrag) sowie die Teile A (Raumanalyse) und B (Variantenbewertung nach den Gesichtspunkten der natürlichen und der bebauten Umwelt).
Der Fachbeitrag unbebaute Umwelt erfasste als ersten Schritt auf der Basis einer flächendeckenden Biotoptypen- und Realnutzungskartierung in einer Raumanalyse die naturräumlichen Gegebenheiten und bewertete diese hinsichtlich ihrer Empfindlichkeit gegenüber den Wirkungen eines entsprechenden Straßenbauprojektes. Hierzu wurden zunächst jeweils bezogen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Böden, Wasser, Klima/Luft und Landschaftsbild die Schutzwürdigkeit, die Bedeutung und die Empfindlichkeit der einzelnen Flächen des Untersuchungsraums ermittelt. Eine vergleichbare Erfassung und Bewertung wurde anhand der ermittelten Raumausstattung und -nutzung in Form einer Raumanalyse für die bebaute Umwelt/die Schutzgüter Mensch, Kultur- und Sachgüter (städtebaulicher Fachbeitrag) durchgeführt. Die Ergebnisse für die einzelnen Schutzgüter aus beiden Untersuchungsschritten wurden anschließend zu einer Gesamtbewertung überlagert, um auf diese Weise Flächen mit – in der Gesamtbetrachtung – mehr oder weniger starker Schutzwürdigkeit, Bedeutung und Empfindlichkeit zu identifizieren und möglichst konfliktarme Korridore zu ermitteln. Mit dieser überlagerten Gesamtbewertung schließt der Teil A der UVS ab.

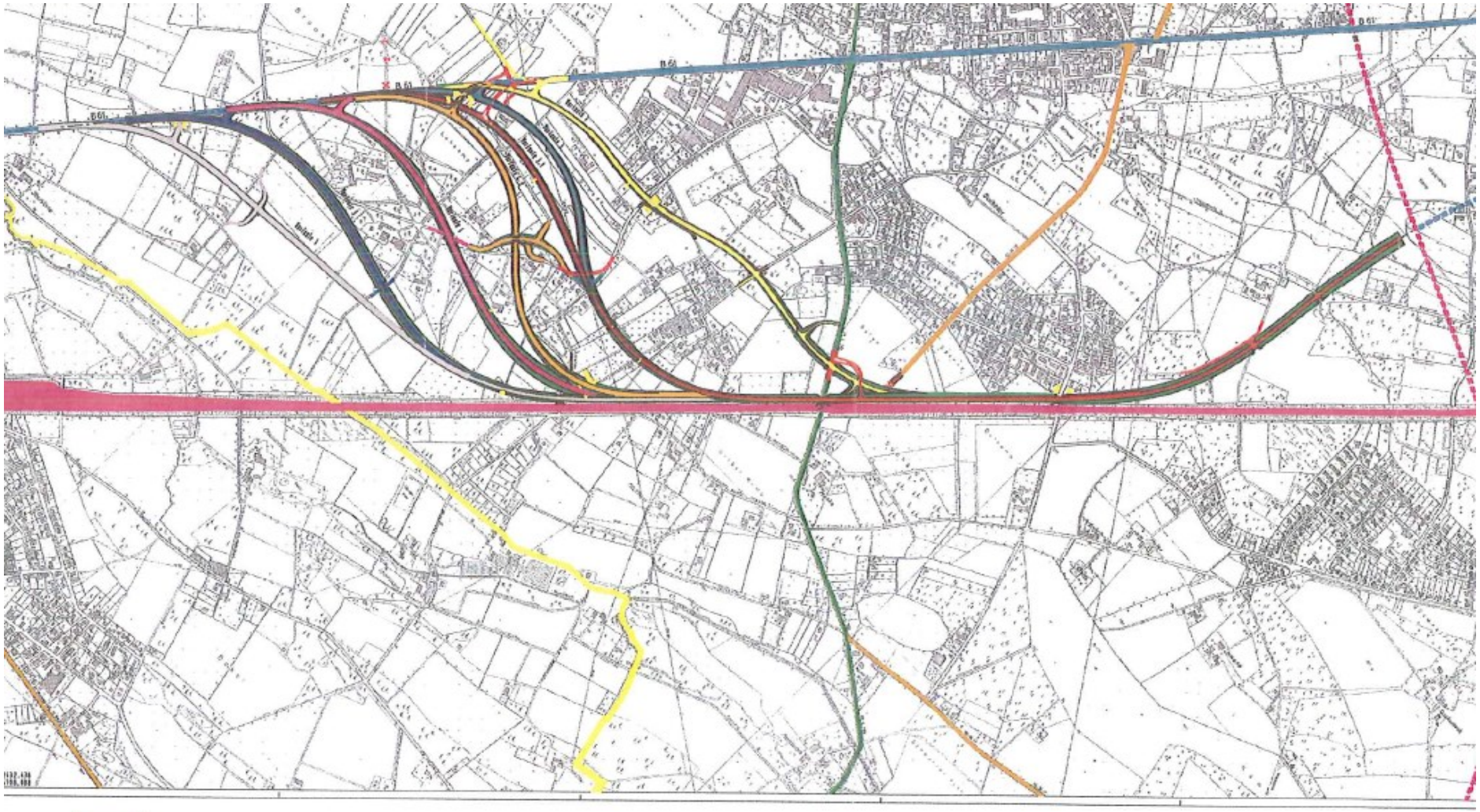
Im Teil B der UVS werden auf der Basis der Ergebnisse des Teils A möglichst konfliktarme Varianten entwickelt und unter den verschiedenen Gesichtspunkten der bebauten und unbebauten Umwelt, d. h. wiederum schutzgutbezogen, bewertet, einer Analyse bezogen auf die wahrscheinlichen Auswirkungen der Varianten, der umweltbezogenen Vor- und Nachteile, der Risiken und Folgen unterzogen und miteinander verglichen, um so letztlich die insgesamt verträglichste Alternative zu ermitteln. Für diesen Vergleich wurden die Auswirkungsbewertung und die Raumwiderstandsbewertung zusammengefasst.

Soweit in diesen Untersuchungen verkehrliche Aspekte und Wirkungen (zu erwartendes Verkehrsaufkommen, Entlastungseffekte etc.) von Bedeutung sind und zu berücksichtigen waren, wurde auf eine dazu 1999 von der Ingenieurgruppe IVV, Aachen, erstellte Verkehrsuntersuchung zurückgegriffen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entspricht die so erstellte UVS insgesamt den an sie zu stellenden Anforderungen mit Blick auf das mit dem Instrument der UVP verfolgte Ziel, die Auswirkungen eines Vorhabens zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten sowie in den Entscheidungsfindungsprozess einzubringen (§ 1 UVPG).

Die UVS ist die Grundlage aller Unterlagen, die der Vorhabenträger nach § 6 UVPG vorzulegen verpflichtet ist. Bis zur Entscheidungsfindung zum jetzigen Zeitpunkt hat der Vorhabenträger die erforderlichen Unterlagen laufend z.B. in Gestalt von LBP, Artenschutzbeitrag, Lärm- und Luftschadstoffberechnung aktualisiert und dem jeweiligen Sach- und Rechtsstand angepasst. Dies entspricht der Rechtsprechung des BVerwG, wonach sich die für eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlichen Daten und Informationen nicht notwendigerweise allein aus einem gesonderten, abgeschlossenen Dokument, wie z.B. einer UVS, ergeben müssen. § 6 UVPG setzt insoweit nur Mindestanforderungen an die vom Vorhabenträger zu erbringenden Angaben, schreibt jedoch nicht vor, in welcher Form er diese Angaben zu machen hat (s. hierzu BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07).
Zudem stellt es keine Verletzung des § 6 UVPG dar, wenn Daten kontinuierlich angepasst und aktualisiert werden, mithin also ursprünglich vorhandene und im Verlauf des (Anhörungs-)Verfahrens offenbar werdende Mängel der Antragsunterlagen ausgeglichen werden (BVerwG, Urteil vom 24.11.2004, 9 A 42.03).

Insofern gehen auch alle Einwendungen dahingehend, die UVS von 2000 bzw. 2002 sei in ihren Grundlagen und Aussagen veraltet, fehl. Dies gilt auch im Hinblick auf die auf der Grundlage der UVS vorgenommene Variantenwahl. Wenn auch später erstellte Unterlagen wie der LBP oder das Schadstoffgutachten ausgeschiedene Varianten nicht mehr betrachten, lassen Sie doch Rückschlüsse zu, ob die seinerzeit zugunsten oder zu Lasten der gewählten Variante getroffenen Aussagen noch zutreffen. Im Übrigen ist es der Planfeststellungsbehörde unbenommen, seit Erstellung der UVS offenbar gewordene Entwicklungen der örtlichen Gegebenheiten bei der Variantenwahl zu berücksichtigen.



Legende

- Variante 3.1
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4
- Variante 4.1
- Variante 5

7.1.2 Varianten der UVS

Eine zumindest weitestgehend konfliktfreie Trassierungsmöglichkeit hat sich unter Berücksichtigung der Untersuchungsergebnisse nicht eröffnet. Auch lassen die sich nach Süden an die Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum anschließenden räumlichen Gegebenheiten mit der Ortslage von Ummeln und der Bahnlinie im Süden bzw. Südwesten sowie dem notwendigen Anschluss der B 61n an die ebenfalls südwestlich der Anschlussstelle/von Ummeln verlaufenden und weiter in Richtung Gütersloh führenden Bestandstrasse der 61 nur in engen Grenzen Alternativtrassen zu. So sind die entwickelten Varianten 1 bis 3 bis zur Höhe der auf die Bahnlinie zulaufenden K 18, der Kasseler Straße, mangels denkbarer Alternativen auch identisch. Sie führen von der Anschlussstelle in gerader südlicher Richtung bis zum Bahndamm, um diesem dann und auf seiner Westseite parallel zu folgen.

Während die ortsferne Variante 1 (V 1) weiter parallel zur Bahnlinie verläuft, erst südlich der Bokelstraße die Parallelführung aufgibt, dann nach Westen abschwenkt und in gestreckter Form durch das Offenland südlich der Hoflage Lütgert auf die Bestandstrasse der B 61 zurückführt, auf die sie etwa 500 m vor der Stadtgrenze zu Gütersloh in Höhe des Göwertweges trifft, ist die ortsnahe Variante 2 (V 2) deutlich kürzer. Sie gibt die Parallellage zur Bahnlinie bereits dort auf, wo die K 18 (Kasseler Straße) von Ummeln kommend spitzwinklig auf die Bahn zuläuft. Sie schwenkt bereits hier nach Westen ab, führt in gegenläufigen Bögen über die L 791 hinweg und am Nordrand der Siedlung „Dammweg“ sowie am Südrand der Siedlung „Auf der Hart“ (= die an das an der Ortsdurchfahrt Ummeln gelegenen Gewerbegebiet anschließende Wohngebiet) vorbei zur Bestandstrasse der B 61, die sie in Höhe der Isselhorster Straße erreicht. Die Variante 3 (V 3) verläuft im nicht mit den Varianten 1 und 2 identischen Teilstück zwischen diesen beiden Varianten, weitestgehend auf der Nordseite der Achse der inzwischen demontierten 220-kV-Hochspannungsfreileitung. Die Siedlung am „Dammweg“ wird am Südrand der auch hier vorhandenen Gewerbeflächen, die Bebauung der Splittersiedlung am Ramsloh bzw. an der Bokelstraße am Nordostrand passiert und die Bestandstrasse der B 61 nach Querung der Freileitungsachse etwa 350 m südlich der Isselhorster Straße erreicht.

Die von den UVS-Gutachtern empfohlene Variante 3.1 (V 3.1) ist eine etwas weiter von der Siedlung „Auf der Hart“ abgerückte und insoweit modifizierte V 3. Sie

verläuft in gestreckterer Form und in Höhe der Siedlung „Auf der Hart“ auf der Südseite der Achse der demontierten Freileitung.

Die Varianten 4 bzw. 4.1 und 5 (V 4, V 4.1 bzw. V 5) gehen auf Vorschläge der Stadt Bielefeld zurück. Auch sie sind weitgehend mit V 1, V 2 bzw. V 3 identisch und unterscheiden sich von den übrigen Varianten nur im südlichen Abschnitt zwischen der Bahnlinie und der B 61-Bestandstrasse. Dort sind sie zwischen der V 1 und der V 3 angesiedelt. Die Verbindung der nördlicheren V 4 zwischen Bahn und B 61-Bestandstrasse führt südwestlich an der schon benannten Splittersiedlung Ramsloh/ Bokelstraße vorbei und quert den Knappweg nördlich der Hoflage Lütgert, die V 5 schwenkt etwas später von der Bahnlinie ab, lässt die Splittersiedlung Ramsloh/Bokelstraße insoweit unberührt und verläuft dann südlich der Hoflage Lütgert und schließlich parallel zum Ramsloh. Die als Untervariante 4 entwickelte Variante 4.1 (V 4.1) führt südlich von Ummeln durch den Raum zwischen V 4 und V 3.1, wobei das Mittelstück zwischen Bahn und B 61-alt in Höhe des Amselweges unmittelbar am Südwestrand der an Bokelstraße gelegenen Teiche im 90°-Winkel zur Bahn und zur B 61-alt-Trasse sowie unmittelbar am Rand der in Form einer Splittersiedlung vorhandenen Bebauungen am Ramsloh/an der Bokelstraße verläuft.

Eine Einbeziehung des von vielen Einwendern geforderten „Durchstichs zur Brockhagener Straße“, d. h. der Anschluss des Ostwestfalendamm bzw. die Verlängerung der Bielefelder Südrings, über den die B 61 vom Ostwestfalendamm kommend derzeit weitergeführt wird, bis zur L 806 oder auch anderer Nordvarianten in die Untersuchungen der UVS war nicht erforderlich. Vor diesem Hintergrund weist die UVS keine Mängel auf. Dementsprechende Einwendungen übersehen sowohl die örtlichen Gegebenheiten als auch bestehende Zwangspunkte und die verkehrlichen Notwendigkeiten und werden daher zurückgewiesen.

Die Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum der A 33 ist bereits Gegenstand des vom 06.03.2006 datierenden bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes NRW für den A 33-Abschnitt 5 B und baulich weitestgehend fertig gestellt worden. Bezogen auf den vom Autobahnkreuz Bielefeld kommenden A 33-Abschnitt 5 B und den an diese Anschlussstelle angeschlossenen Ostwestfalendamm, dessen Verlängerung als Zubringer Brackwede ebenfalls Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses vom 06.03.2006 gewesen ist, steht sie unter Betrieb. Die weiterführenden Ab-

schnitte 6 (Bielefeld-Steinhagen) und 7.1 (Halle-Borgholzhausen) der A 33 sind am 06.06.2007 bzw. 09.06.2011 ebenfalls bestandskräftig planfestgestellt worden und befinden sich im Bau.
Bezüglich der Weiterführung der mit Autobahnzubringerfunktion im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen und im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Bau der A 33 stehenden B 61n ergibt sich somit ein bei der Variantensuche nicht ausblendbarer Zwangspunkt. Den Varianten, die nicht an der schon bestandskräftig planfestgestellten und zum Teil fertigen Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum ihren Ausgangspunkt haben, fehlt zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes, das den schon umgesetzten bzw. zumindest bestandskräftig planfestgestellten Vorhaben innewohnt, die notwendige Anbindung an diese Anschlussstelle. Sie kommen daher als Alternative nicht mehr in Frage und bedurften von daher auch keiner Einbeziehung in die Untersuchungen der UVS. Soweit insoweit bezüglich des Standortes der Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum eine UVS erforderlich war, ist diese im Zusammenhang mit dem Bau der A 33 durchgeführt worden.
Im Übrigen könnten sich eine Nordvariante bzw. der Durchstich der B 61 zur Brockhagener Straße im Vergleich zur planfestgestellten Variante 3.1 im Vergleich ohnehin nicht durchsetzen. Diese stellt insofern – vgl. hierzu nachstehend Nr. 7.1.3 – die bessere, öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante dar.

7.1.3 Trassenvergleich und Wahl der Vorhabensvariante

7.1.3.1 UVS von Juli 2000/unbebaute Umwelt

Aufbauend auf den zuvor durchgeführten Untersuchungen (Raumanalyse, Bewertung der Räume und ihrer Empfindlichkeiten etc.) wurden die möglichen und nach bau-, anlage- und betriebsbedingten Aspekten unterscheidbaren Wirkungen des Projektes – vgl. auch Kapitel B Nr. 5 des Beschlusses – schutzgutbezogen ermittelt, bewertet und in Auswirkungskarten visualisiert. Dabei wurde – zur besseren Vergleichbarkeit der Varianten mit Hilfe eines entsprechenden Bewertungsmodells rechnerisch – auf die Schutzwürdigkeit bzw. Empfindlichkeit des jeweils betroffenen Bereichs abgestellt und nach Art, Intensität, räumlicher Ausbreitung und Dauer des Auftretens bzw. Einwirkens differenziert.

Das rechnerische Bewertungsmodell unterscheidet zur Ermittlung eines Eingriffswertes für eine Variante nach den vom Trassenraum betroffenen Flächen,

und zwar den eigentlichen Straßenkörper, das Bankett, die Böschungen sowie bei den Seitenräumen die Zone I (bis 50 m Abstand zum Bankett/zur Böschung), díe Zone II (50 bis 100 m) sowie die Zone III (100 m bis 250 m) und ermittelt jeweils in Quadratmetern und Abhängigkeit von ihrer Empfindlichkeit bzw. Schutzwürdigkeit die jeweils in Anspruch genommenen bzw. betroffenen Flächenanteile. Diese Flächenaufgliederung ermöglicht die Differenzierung nach den mit zunehmendem Seitenabstand abnehmenden Eingriffsintensitäten, die über einen Beeinträchtigungsfaktor (beispielsweise1 für unmittelbar versiegelte Flächen und 0,1 für Zone III beim Schutzgut Grundwasser) im Modell berücksichtigt wurden. Zur weiteren rechnerischen Berücksichtigung der Empfindlichkeit bzw. Schutzwürdigkeit der jeweiligen Fläche wurde jedem der benannten Trassenbestandteile bzw. jeder dieser Seitenzonen in entsprechender am Grad der Empfindlichkeit bzw. der Schutzwürdigkeit orientierter Abstufung ein Bewertungsfaktor als weiterer Multiplikator zugeordnet. Die Summe der Produkte aus Fläche x Beeinträchtigungsfaktor x Bewertungsfaktor beschreibt dann rechnerisch die Auswirkungen einer Variante, die umso größer sind, je höher die Summe der Produkte als Wertzahl ausfällt.

Auf einen bewertenden Vergleich der Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Klima/Luft sowie auf Auswirkungskarten für diese beiden Schutzgüter konnte verzichtet werden, weil sich keine Unterscheidungsmerkmale ergeben haben, die für einen Variantenvergleich von Relevanz wären.

Daneben sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen und Risiken, und zwar einerseits solche, die variantenunabhängig bei allen Varianten möglich sind und andererseits auch variantenspezifische, betrachtet sowie Kompensationsmöglichkeiten abgeschätzt worden. Abschließend wurden die Vor- und Nachteile der Varianten herausgearbeitet, deren Gegenüberstellung für die bebaute und die unbebaute Umwelt jeweils die Bildung einer Rangfolge ermöglicht hat.

Wegen der gleichen Trassierung aller Varianten im Nordosten von Ummeln resultieren die Unterschiede zwischen ihnen (V 4 und V 5 eingeschlossen) im Ergebnis ausschließlich aus den Trassierungsabschnitten zwischen der Kasseler Straße/dem Nordrand der Anschlussstelle Ummeln und der B 61 alt südwestlich von Ummeln. Der gut strukturierte und teilweise nicht zuletzt wegen seiner Prägung durch diverse Fließgewässer auch höherwertige Biotopstrukturen aufweisende

Raum im Nordosten von Ummeln ist daher hinsichtlich aller Schutzgüter bei allen Varianten gleichermaßen betroffen. Weder bei den Eingriffsintensitäten, bei der Schutzbedürftigkeit und Empfindlichkeit des Raums, bei seinen Vorbelastungen, bei der Umsetzung möglicher Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen noch bei der Kompensierbarkeit der Eingriffe ergeben sich hier Unterschiede.

Die Größe des Lebensraums, der dem Schutzgut Tiere und Pflanzen unabhängig von seiner Wertigkeit als Lebensraum verloren gehen, ist maßgeblich von der Länge der jeweiligen Trassenvariante abhängig. Insoweit ist zunächst die 4,6 km lange V 1 die mit den größten Beeinträchtigungen. Die nur 3,8 km lange V 3 schneidet hier besser, die 3,5 km lange V 2 am besten ab. Diese Reihenfolge ändert sich auch unter Berücksichtigung der jeweils über größere Längen erforderlichen Dammlangen, die letztlich die größeren Barrierewirkungen und durch die weiterreichende Ausbreitung der in die Lebensräume hineinwirkenden Immissionen die größeren Wirkräume bedingen, nicht. Denn bei der V 1 sind zwar bezogen auf ihre Gesamtlänge anteilig weniger Dammlagen als bei V 2 und V 3 zu verzeichnen. Absolut gesehen schneidet sie jedoch nicht wesentlicher besser ab, so dass die deutliche größere Gesamtlänge den Ausschlag gibt. Die V 2 wiederum ist nicht nur insgesamt kürzer als die V 3, sondern weist gleichzeitig auch anteilig und absolut den geringen Umfang an Dammlagen auf.

Auch die rechnerische Bewertung der Betroffenheiten des Teilschutzgutes Pflanzen nach dem beschriebenen Modell, die über die betroffenen Flächenanteile der in der jeweiligen Zone jeweils betroffenen Biotoptypen, den Beeinträchtigungsfaktor und den Bewertungsfaktor nicht nur das betroffene Umfeld als solches erfasst, sondern auch die Wertigkeit der Flächen und den Beeinträchtigungsgrad abbildet, belegt für die V 1 erhebliche Nachteile. Die summierten und die Beeinträchtigungen damit zusammenfassenden Wertzahlen fallen im Vergleich zu V 2 und V 3 um mehr 50 % höher aus. Die mittellange V 3 erlangt jedoch leichte Vorteile gegenüber der nochmals kürzeren V 2. Sie schneidet zwar bei den direkten Flächeninanspruchnahmen etwas schlechter als die V 2 ab, führt dafür jedoch in den indirekt betroffenen Seitenzonen zu deutlich geringeren Eingriffen. Als Folge draus prognostizieren die UVS-Gutachter für die V 3 auch den geringeren und damit flächenschonenderen Bedarf an Kompensationsmaßnahmen.
Hier wirkt sich aus, dass die V 1 den als besonders wertvoll zu erachtenden letztlich noch ungestörten Lebensraum zwischen der Straße „Am Reiherbach“ im Süden des Untersuchungsraums und dem Ramsloh und gleichzeitig letztem unge-

störten Puffer zwischen Bielefeld und Gütersloh mit wichtiger Funktion für faunistische Austauschbeziehungen, sowie den bedeutsamen Hof- und Biotopkomplex im Einmündungsumfeld Knappweg/Ramsloh zerschneidet, während die V 3 zur Querung des Raumes zwischen der Bahnlinie und der alten B 61 vorwiegend ausgeräumte landwirtschaftliche Ackerflächen entlang des ehemaligen Schutzstreifens der zurückgebauten 220-kV-Hochspannungsfreileitung nutzt. Mit einer Teilüberbauung des Amphibiengewässerkomplexes am Dammweg sind sowohl die V 1 als auch die V 3 verbunden. Diese entfällt zwar bei der V 2. Stattdessen muss die V 2 aber in größerem Umfang teilweise 70 Jahre alte sowie aus Eichen, Buchen und Kiefern bestehende Laub-/Mischwaldflächen im Bereich der Kralheide queren. Die damit verbundenen Wald- und Gehölzverluste sind schwerer kompensierbar als viele Offenlandbiotrope und bedingen im Vergleich auch den insgesamt größeren Eingriff in Wald- und Gehölzflächen. Das Biotop des Amphibiengewässerkomplexes am Dammweg bleibt bei der V 2 zwar ohne direkte Überbauung, erfährt aber gleichwohl indirekte Eingriffe u. a. durch die Abtrennung von Teillebensräumen und Wanderrouten in bislang diesbezüglich und anders als an der Bahnlinie unvorbelasteten Räumen. Im Ergebnis liegen deshalb beim Schutzgut Pflanzen die Varianten 2 und 3 bei leichten Vorteilen der V 3 deutlich vor V 1.

Beim unter Berücksichtigung der faunistischen Ausstattung des Raums gesondert bewerteten Teilschutzgut Tiere liegt angesichts der hohen bis sehr hohen Bedeutung des hier weitgehend noch unvorbelasteten Raums zwischen der Straße „Am Reiherbach“ und dem „Ramsloh“ (vgl. dazu auch Karte 4 der UVS) wiederum die V 1 nur auf dem dritten Platz. Bei den ermittelten Wertzahlen ergeben sich zu den Varianten 2 und 3 ähnlich große Abstände (die Wertzahl ist um mehr als 50 % größer) wie beim Teilschutzgut Pflanzen. Zwischen den mit entsprechendem Abstand folgenden Varianten 2 und 3 sind keine nennenswerten Differenzen feststellbar, so dass sich tendenziell der Längenvorteil zu Gunsten der V 2 auswirkt.

Betrachtet man das Schutzgut Tiere und Pflanzen als Einheit, liegen daher im Gesamtergebnis die Varianten 2 und 3 letztlich gleichauf mit deutlichem Abstand vor der V 1.

Das Schutzgut Boden ist, wie schon ausgeführt, aufgrund fehlender Betroffenheiten entsprechend schutzwürdiger Bodentypen keiner eigenständigen rechneri-

schen Bewertung unterzogen worden. Tendenzielle Vorteile der V 2 vor V 3 sowie der V 3 vor V 1 ergeben sich allerdings schon allein aus den Variantenlängen und den damit verbundenen unterschiedlich großen Flächeneingriffen in den Boden.

Zum Schutzgut Wasser gehören wiederum mehrere Teilaspekte. Zu betrachten sind einerseits das Grundwasser und andererseits die Fließ- und Stillgewässer als Oberflächengewässer.

Die wesentlichen Fließgewässer verlaufen mit Ausnahme des Reiherbachs sämtlich im Nordosten des Untersuchungsraums (Sunderbach, Greipenbach und Trüggelbach), so dass sich insoweit wegen der dort identischen Trassen der Varianten 1 bis 3 keine für den Variantenvergleich bedeutsamen Differenzen ergeben. Für den durch eine gut strukturierte und damit hochwertige Gewässeraue verlaufenden Reiherbach ergeben sich jedoch Auswirkungen durch die V 1, die mit V 2 und V 3 vermieden werden. Bei den Stillgewässern resultieren nennenswerte Unterschiede letztlich nur durch die Teilüberbauung des Amphibiengewässerkomplexes am Dammweg, der von den beiden Varianten 1 und 3 jeweils in gleichem Maße teilweise überbaut wird. Die V 2 vermeidet die direkte Überbauung, so dass sich insoweit nur indirekt Beeinträchtigungen ergeben.

Wesentlicher sind die Differenzen bezüglich des Grundwassers. Diesbezüglich sind die Auswirkungskarten auch wiederum um eine entsprechende rechnerische Bewertung ergänzt worden.
Zwar ist nur im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes ein Wasserschutzgebiet ausgewiesen worden, dessen Zone III hier von dem Weg „Asholts Hof“, der Warendorfer Straße und der Bahnlinie begrenzt und von der B 61n auch gequert wird. Eine hohe regionale Bedeutung ist dem auch der Trinkwassergewinnung dienenden Grundwasserleiter aber nahezu im gesamten Untersuchungsraum zuzuerkennen (die in der UVS noch benannte seinerzeitige Planung eines weiteren Schutzgebietes im Süden des Untersuchungsraums ist allerdings nicht mehr aktuell). Da das Grundwasser durchgehend vergleichsweise hoch ansteht – der Flurabstand beläuft sich häufig nur wenige Dezimeter – und die Deckschichten oft aus sandigem Boden bestehen, sind auch Empfindlichkeiten gegenüber Verschmutzungen zu verzeichnen, die als hoch bis sehr hoch eingestuft wurden. Unmittelbare Eingriffe in das Grundwasser ergeben sich dennoch kaum; alle Varianten verlaufen überwiegend ebenerdig oder sogar in Dammlage. Ein-

schnittslagen gibt es nur in geringem Umfang und geringer Tiefe. Im Ergebnis hat deshalb auch bei diesem Schutzgut für den Vergleich die Länge der Varianten eine hohe Bedeutung mit der Folge, dass auch hier die V 1 am ungünstigen zu bewerten ist. Dies zeigt sich auch wieder in der rechnerischen Bewertung. Unter Berücksichtigung der konkreten Wertigkeiten und Empfindlichkeiten der jeweiligen Trassenabschnitte haben sich Wertpunkte ergeben, die knapp 50 % oberhalb derer für die Varianten 2 und 3 liegen.
Die V 2 unterscheidet sich von der V 3 vorrangig dadurch, dass sie in größerem Umfang als V 3 hochwertige Infiltrationsflächen unmittelbar, d. h. durch Überbauung, beansprucht, sich dies in ihren Randzonen aber umgekehrt darstellt. Insgesamt hat die Variante 2 zwar die geringere Wertzahl erhalten, besser als die V 3 ist sie allerdings wegen der höheren direkten Inanspruchnahme bedeutsamer Flächen unter dem Strich nicht zu bewerten, weil ein längerer Abschnitt von ihr durch die Kralheide und damit durch das Gebiet des gleichnamigen Wasserbeschaffungsverbandes verläuft. Unter weiterer Berücksichtigung des Schmutzeintragrisikos ist die V 2 damit insgesamt sogar mit dem größeren Konfliktpotenzial behaftet. Bei der lt. Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlichen Wertung der Trinkwassergewinnung durch den Wasserbeschaffungsverband Kralheide muss deshalb insoweit der V 3 der Vorrang vor der V 2 eingeräumt werden.

Deutlich weniger homogen als beim Grundwasser stellt sich der Untersuchungsraum beim Schutzgut Landschaft/Landschaftsbild und Erholung dar. Vorrangig prägend sind die Ortslagen, die Streu- und Einzelbebauungen sowie Ackerflächen, und nur wenige der diversen Landschaftsbildeinheiten, in die sich der Raum aufteilen lässt, sind als besonders hochwertig und daher entsprechend bedeutsam einzustufen. In seinem für den Variantenvergleich bedeutsamen südlichen Teil sind dies als Reste der seit Anfang des 19. Jahrhunderts entstandenen historischen Kulturlandschaft nur die Bereiche der Hoflagen am Ramsloh (Höhe Knappweg) inklusive ihres nahen Umfeldes mit den Gehölzbeständen sowie die landschaftlich gut strukturierte Reiherbachaue. Diese Bereiche, typischen Elemente der historischen Kulturlandschaft, stellen gleichzeitig auch für die landschaftsbezogene Erholung die bedeutsamsten Bereiche südlich bzw. südwestlich von Ummeln dar. Die V 1 nimmt zwar keine Flächen dieser Bereiche direkt in Anspruch, berührt die Höfegruppe am Ramsloh jedoch noch randlich und trennt sie von den gut strukturiert erhaltenen Bereichen der Reiherbachaue ab. Für das Landschaftsbild ist dieser Verlauf zwischen den beiden hochwertigsten Bereichen des Raums von erheblichem Nachteil. Der landschaftsbezogenen

Erholung dienen aufgrund ihrer guten Erschließung zwar auch die übrigen Räume im Umfeld von Ummeln, deren landschafsbildliche Wertigkeit ist jedoch von geringerer Natur.
Die Varianten 2 und auch 3 vermeiden eine Zerschneidung dieser besonders bedeutsamen Bereiche, lassen sie insoweit unangetastet und sind von daher unter diesem Aspekt deutlich besser geeignet.
Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion durch Lärmimmissionen ergeben sich ohne Lärmschutzmaßnahmen entlang aller drei Varianten. Sie sind, soweit die landschaftsbezogene Wertigkeit der Bereiche außer Acht gelassen wird, aber von der Länge der Varianten abhängig und wirken sich daher ebenfalls zu Lasten der im Vergleich längsten V 1 aus.
Die deutlich kürzere V 2 quert zwar keine insgesamt als besonders bedeutsam eingestufte Landschaftsbildeinheit, schneidet aber in die teilweise alten und als solche ebenso nicht unbedeutsamen Waldbestände der Kralheide ein und ist ebenfalls mit deutlichen Nachteilen auch im Vergleich zur V 3 verbunden. Zu Gunsten der V 2 spricht diesbezüglich allerdings die größere und damit das insoweit unvorbelastetere Offenland schonendere Nähe zur hauptbetroffenen Wohnlage von Ummeln.

Beim Schutzgut Landschaft/Erholung rangiert die V 3 daher mit geringem Abstand vor der V 2 und diese mit deutlichem Abstand vor der V 1. Die anhand der konkreten Flächenbetroffenheit unter Einbeziehung ihrer Bedeutung für das Landschaftsbild und Erholung durchgeführt rechnerische Bewertung bestätigt die erheblichen Nachteile der V 1. Sie weist der V 2 zwar geringe Vorteile vor der V 3 zu, lässt dabei aber die Wertigkeit der Gehölzflächen der Kralheide nur unzureichend einfließen, weil dem Landschaftsbild dort ansonsten nur eine mittlere Qualität zugeordnet wurde. Unter entsprechender Berücksichtigung dieses Aspektes wird der V 3 deshalb hier abweichend von der rechnerischen Bewertung der Platz 1 zugeordnet.

Soweit sich unter dem <u>klimatischen und lufthygienischen Aspekt</u> Auswirkungen ergeben, bezieht sich dies ganz überwiegend auf den nordöstlichen und von allen Varianten gleichermaßen betroffenen Raum. Insoweit verhält es sich ähnlich wie beim Schutzgut Boden und teilweise beim Wasser. Dammlagen, die sich in den differierenden Südabschnitten der Varianten als Hindernis für den Luftaustausch auswirken könnten, sind zudem nicht erforderlich und vorgesehen. Gleichwohl ergeben sich Nachteile für die V 2. Sie greift vermeidbar in die Wald-

bestände in der Kralheide ein, denen unter dem Aspekt der Lufthygiene eine deutlich höhere Bedeutung zukommt als trassenbedingten Zugriffen auf Offenlandbereiche. Vor diesem Hintergrund sind bei diesem Schutzgut die Varianten 1 und 2 als gleichwertig leicht hinter der V 3 liegend zu betrachten.

Aus der Sicht der unbebauten Umwelt lässt sich daher in der Zusammenfassung folgende Rangfolge ableiten:

Schutzgut / Variante	V 1	V 2	V 3
Tiere	●●●	●	●●
Pflanzen	●●●	●●	●
Pflanzen und Tiere insg.	●●●	●	●
Oberflächengewässer	●●●	●	●●
Grundwasser	●●●	●●	●
Schutzgut Wasser insg.	●●●	●	●
Landschaftsbild, Erholung	●●	●●	●
Klima	●●	●●	●
Boden	●●●	●	●●
Summe	●●●	●	●

●●● Platz 3 in der Rangfolge/ungünstigste Variante
●● Platz 2 in der Rangfolge/zweitgünstigste Variante
● Platz 1 in der Rangfolge/günstigste Variante

7.1.3.2 <u>UVS von Juli 2000/bebaute Umwelt</u>

Eine vollständig andere Reihung ergibt sich bei der Betrachtung der bebauten Umwelt bzw. der Auswirkungen der jeweiligen Variante auf die bebaute Umwelt und insoweit – wie bei der unbebauten Umwelt die landschaftsbezogene Erholung – auch auf das Schutzgut Mensch, Kultur- und sonstige Sachgüter, zu denen hier insbesondere die Hoflagen mit historischem Hintergrund gehören, eingeschlossen.

Auswirkungen auf dieses Schutzgut resultieren neben den anlagebedingen Wirkungen, z. B. aus der räumlichen Wirkung, die die Breite der Straßentrasse in Relation zu ihrer Umgebung auslöst, sowie aus Gebäudeabrissen in erster Linie aus den auf bewohnte Bereiche wirkenden Immissionen, und zwar u. a. auch aus

Licht und Luftschadstoffen, vorrangig aber aus Lärmimmissionen. Von Bedeutung sind dabei nicht nur sich einstellende Neubelastungen, sondern auch sich ergebende Entlastungswirkungen. Verglichen werden dazu die die aggregierten Auswirkungen der vorhanden B 61-Trasse mit der Ortsdurchfahrt Ummeln in dem Umfang, wie sie unter Berücksichtigung zu erwartender Entwicklungen künftig einstellen werden (Prognose-Nullfall), mit denen, die von den Neubauvarianten zu erwarten wären. Die Basis dafür hat die 1998 durchgeführte Verkehrsuntersuchung der Ingenieursgruppe IVV Aachen gebildet.
Für die erforderlichen Bewertungen der jeweiligen Variante wurden dann in einem zweiten Schritt die betrieblichen Auswirkungen mit den Raumempfindlichkeiten überlagert. Schließlich sind in einem dritten Schritt die städtebaulich relevanten Änderungen im Rahmen eines Belastungsvergleichs vorher/nachher unter Berücksichtigung der Raumempfindlichkeiten am Beispiel von 5 relevanten Punkten des jeweiligen Straßennetzes, die zum Vergleich als „Messpunkt“ genutzt wurden, betrachtet worden.

Bei den jeweiligen aggregierten Be- und Entlastungen wurden die fünf Stufen „keine relevante Auswirkung sowie geringe, mittlere, hohe und sehr hohe Auswirkung“ unterschieden. Bei der Zwischenwertung der anlagebedingten Wirkungen wurde eine vergleichbare 5-Stufen-Skala zu Grunde gelegt, bei den betrieblichen Wirkungen, die in einer Auswirkungskarte dargestellt wurden, eine Differenzierung nach den Verkehrsstärken (unter 3.000 Kfz/24 h als in der Regel stadtverträglich, 3.000 bis 6.000 Kfz/24 h als mittlere Auswirkungsstufe, 6.000 bis 12.000 Kfz/24 h als hohe Auswirkungsstufe sowie mehr als 12.000 Kfz als Stufe mit sehr hohen Auswirkungen; bei absehbarem aktiven Lärmschutz wurde um eine Stufe minimiert) vorgenommen.

Soweit in diesen Untersuchungen der UVS auf die diversen Planfälle der für die UVS erstellten Verkehrsuntersuchung von 1998 Bezug genommen wird, ist im Übrigen nur noch der Planfall 1 relevant, der von einer Süd-Ost-Umgehung von Ummeln mit Anlegung an die DB-Strecke, von einem Anschluss an die A 33 und den verlängerten Ostwestfalendamm sowie von einem weiteren Anschluss an die L 791, die Ummelner Straße, ausgeht. Die sonstigen Varianten der Verkehrsuntersuchung, insbesondere auch die, denen eine Nord-West-Umgehung zu Grunde liegt, sind durch die inzwischen realisierte Verlängerung des Ostwestfalendamms, die bis zum Ostwestfalendamm unter Betrieb stehende A 33 sowie die bestandskräftig planfestgestellten A 33-Abschnitte 6 und 7.1 obsolet gewor-

den. Sie kommen als mögliche Variante nicht mehr in Frage und benötigen daher keine weitere Betrachtung mehr. Lediglich der zu Vergleichszwecken notwendige Prognose-Nullfall – ihm bedarf es letztlich zur Ermittlung der Entlastungswirkungen – ist insoweit ausgenommen.

Auch hier kann daher der Vergleich auf die differierenden Trassenabschnitte der Varianten 1, 2 und 3 beschränkt werden.

Die längste und am weitesten nach Süden/Südosten reichende V 1 schneidet in diesem Vergleich unter Beachtung der Ergebnisse der so erstellten Untersuchung am besten ab und ist bezüglich der bebauten Umwelt die zu bevorzugende Trasse. Sie bedingt einen Gebäudeabriss am Trassenende an der B 61-alt, verläuft ansonsten, d. h. auf den für den Vergleich relevanten Bereich zwischen der Bahn und der B 61-alt, aber durchgehend abseits bebauter Ortslagen, die Splittersiedlung am Ramsloh/an der Bokelstraße eingeschlossen, bzw. hält den größten Abstand zu diesen ein. Lediglich an der Bahnlinie in Höhe der Bokelstraße liegen noch fünf Einzelgrundstücke mit entsprechender Bebauung direkt an der Trasse der V1 und sind ggf. auch zwei weitere Gebäudeabrisse notwendig.

Von betriebsbedingten Wirkungen sind hauptsächlich die wenigen Einzelgebäude der Außenbereichsgrundstücke am Firneweg sowie die betroffen, die sich in Höhe der Bokelstraße am Bahndamm befinden. Zur Hoflage Lütgert und den angrenzenden Einzelgebäuden wird ein Abstand von mehr als 150 m eingehalten.
Für die geschlossene Bebauung südöstlich der Ortsdurchfahrt der B 61-alt wie die Siedlung „Auf der Hart“ und das Wohngebiet am Dammweg ergeben sich keine bzw. zumindest erheblich geringere Auswirkungen als bei den beiden anderen Varianten.

Die neuen und aufgrund des Verkehrsaufkommens, das 12.000 Kfz/24 h noch erheblich übersteigt, als sehr hoch einzustufenden Belastungen stehen – selbst dann, wenn die Neubelastungen an den mit den Varianten 2 und 3 identischen Teilstücken der V 1 mit berücksichtigt werden – erhebliche Entlastungen in der Ortslage von Ummeln gegenüer, die sich auch nicht nur auf die B 61-alt und ihr Umfeld beschränken. Sie stellen sich zwar vom Grundsatz her auch bei der V 2 und der V 3 ein (vgl. dazu Kapitel B, Nr. 6.1.2 des Beschlusses). Da die V 1 zum Südrand von Ummeln einen deutlich größeren Abstand als die V 3 und insbesondere auch als die nah an diesem Ortsrand verlaufende V 2 einhält (dies gilt

auch für das Wohngebiet am Dammweg), sind sie aber gleichwohl bei der V 1 nochmals deutlich größer. Die V 1 vereint daher die im Vergleich geringeren Neubelastungen mit den größeren Entlastungswirkungen.

Bei der V 2 verhält es sich umgekehrt. Sie entlastet zwar die wesentlichen Teile von Ummeln, führt aber aufgrund ihrer Lage unweit der Siedlung am Dammweg und direkt am Rand der Siedlung „Auf der Hart“ zu wesentlich größeren und die Entlastungen dort teilweise überlagernden neuen Belastungen; die Splittersiedlung am Ramsloh/an der Bokelstraße bleibt zwar wie bei der V 1 im Wesentlichen unberührt, die Siedlung am Dammweg wird aber durch die Neubautrasse vom Rest Ummelns abgeschnitten, so dass der V 2 auch insoweit erhebliche städtebauliche und funktionale Nachteile zuzuschreiben sind. Sie stellt daher die im Vergleich ungünstigste Variante dar. Auch bei ihr bedarf es mindestens zweier Gebäudeabrisse (1 Wohngebäude, 1 Gärtnerei).

Den Mittelweg beschreitet die V 3. Die Siedlung am Dammweg ist ähnlich betroffen wie bei der V 2, wird aber von Ummeln durch die Trasse nicht abgeschnitten und insgesamt wird zu Ummeln ein deutlich größerer Abstand als bei der V 2 eingehalten. Dies gilt insbesondere für die planfestgestellte Vorzugsvariante V 3.1, die einer entsprechenden Empfehlung der UVS folgend gestreckter verläuft und noch weiter von Ummeln abgerückt ist als die Ursprungsvariante 3. Die Splittersiedlung am Ramsloh/an der Bokelstraße wird tangiert, die damit verbundenen Neubelastungen sind jedoch geringer einzustufen als die Entlastungen, die sich andererseits für Ummeln und die Siedlung „Auf der Hart“ ergeben, zumal der Splittersiedlung die im Vergleich zur geschlossenen Ortslage geringere Schutzbedürftigkeit zufällt und sie von daher als weniger empfindlich einzustufen ist.

Die V 3 rangiert daher im Vergleich unter den Aspekten der bebauten Umwelt zwischen der V 1 und der V 2. Dass sie mit einer höheren Zahl an Gebäudeabrissen verbunden ist, bedingt zwar aus Sicht der Eigentümer ein hohes Konfliktpotential, führt insoweit zu keiner anderen Bewertung, zumal es sich um Außenbereichsgebäude handelt, denen kulturhistorisch keine besondere Bedeutung zufällt.

Die UVS vom Juli 2000 schließt, wie schon ausgeführt, mit der Empfehlung zu Gunsten einer von der Siedlung „Auf der Hart“ weiter abgerückten und gestreckter als die Variante 3 verlaufenden Variante, die als V 3.1 bezeichnet wird.

7.1.3.3 Betrachtung der Varianten 4, 4.1 und 5 (Nachtrag zur UVS vom August 2002)

Die zwischen den Trassenverläufen der Varianten 1 und 3 bzw. 3.1 angesiedelten Varianten 4 bzw. 4.1 und 5 sind länger als die V 3 bzw. die 3.1. Bei der V 4 beträgt die zusätzliche Länge rd. 140 m, bei der V 4.1 rd. 370 m und bei der V 5 rd. 440 m. Der für diese Varianten erstellte Nachtrag vom August 2002 zur UVS vom Juli 2000 beschränkt sich auf den Vergleich mit der bis dahin favorisierten V 3.1.

Die Untersuchung zeigt nachvollziehbar und plausibel auf, dass die V 4, die V 4.1 und auch die V 5 im Vergleich mit der V 3.1 bei der unbebauten Umwelt nicht nur im Gesamtergebnis, sondern auch bezogen auf die einzelnen Schutzgüter mit den jeweils größeren Konfliktpotentialen verbunden sind. So führen die V 4 nördlich des Hofes Ruwisch und die V 5 vom Ramsloh, an den sie hier grenzt, bis zur B 61-alt nicht durch Ackerflächen, sondern durch trotz intensiver Nutzung auch faunistisch bedeutsameres Grünland (u. a. artenarme Intensiv- und Feuchtwiesen bzw. Nass- und Feuchtweiden) und die V 4.1 durch das mit verschiedenen Biotoptypen, Stillgewässern und einzelne Bebauungen kleinteilig und vielfältig strukturierte Gebiet am Amselweg. In Verbindung mit den jeweils insgesamt größeren Trassenlängen als auch deren abschnittsweiser Aufschlüsselung anhand der Wertigkeit und Empfindlichkeit resultieren daraus entsprechende Nachteile für die drei Varianten. Während bei der V 3.1 insg. 50 m durch Gebiete mit einer mittleren bis zumindest teilweise sehr hohen floristischen Bedeutung verlaufen, sind es 660 m bei der V 4, 510 m bei der V 4.1 sowie 820 m bei der V 5. Ein vergleichbares Bild ergibt die Betrachtung der Streckenlängen innerhalb von Gebieten mit faunistischer Bedeutung. Hier berühren bei der V 3.1 nur 60 m Bereiche mit einer Bedeutung, deren Wertigkeit als mittel bis hoch eingestuft wird. Bei der V 4 sind dies 660 m, bei der V 4.1 insg. 460 m und bei der V 5 insg. 920 m. Bei der V 4 kommen 70 m und bei der V 5 20 m mit einer herausgehobenen und daher sehr hoch einzustufenden Wertigkeit hinzu. Gleichzeitig werden durch die V 3.1 anders als bei den anderen drei Varianten kaum faunistische Funktionsbeziehungen zwischen benachbarten Biotopen bzw. Wechselbeziehungen zwischen Teillebensräumen von Tieren wie Amphibien zerschnitten.

Beim Grundwasser, hier dem Hauptunterscheidungskriterium im Schutzgut Wasser, durchziehen zwar sowohl die V 3.1 als auch die V 4 rd. 1,2 km Flächen, de-

nen eine hohe bis sehr hohe Empfindlichkeit im Hinblick auf Schadstoffeinträge attestiert wird. Von diesen rd. 1,2 km sind aufgrund der Bodenstrukturen und Mächtigkeiten bei der V 3.1 jedoch nur knapp 400 m als besonders empfindlich (Stufe sehr hoch) zu betrachten, bei der der V 4 dagegen über 800 m mit dieser Empfindlichkeitsstufe versehen. Bei der V 4.1 sowie der V 5 sind es allein bei der besonders hohen Empfindlichkeitsstufe bereits mehr als 1,2 km.

Beim Schutzgut „Landschaft und Erholung“ verhält es sich vergleichbar zum Schutzgut „Pflanzen und Tiere“. Da mit der Qualität der Biotop- und Landschaftsstrukturen auch die Qualität des Landschaftsbildes und letztlich auch die der Eignung des Raums zur Erholung zunimmt – erschlossen und insoweit grundsätzlich zur Erholung geeignet sind die Umfelder aller Varianten gleichmäßig –, schneidet auch diesbezüglich die vorrangig Ackerflächen nutzende V 3.1 am günstigsten ab. Auch dies zeigen die errechneten Streckenlängen innerhalb der Bereiche mit mindestens hoher Landschaftsbildqualität. Den 20 m der V 3.1 stehen bei den Varianten 4. 4.1 und 5 rd. 1 km und mehr gegenüber.

Bei den Schutzgütern Boden sowie Klima und Luft, die auch im Rahmen dieser Varianten-Nachbetrachtung wegen der Homogenität des Raums nicht weiter im Detail bewertet worden sind, ergeben sich die Vorteile der V 3.1 alleine aus der im Vergleich kürzeren Trassenlänge.

Unter den Aspekten der bebauten Umwelt kann die V 4.1 leichte Vorteile für sich verbuchen. Anders als die V 3.1 wird die als Splittersiedlung zu betrachtende Bebauung am Ramsloh/an der Bokelstraße zwar wie auch bei der V 3 letztlich ortsnah gestreift, jedoch durch den Trassenverlauf nicht von Ummeln getrennt. Funktionale Beziehungen zwischen Ummeln und diesem Siedlungsbereich bleiben daher in vollem Umfang erhalten. Auch sind von der V 3.1 in größerem Umfang Gebäude direkt betroffen als bei der V 4.1. Zu Gunsten der V 3.1 macht sich allerdings bemerkbar, dass anders als bei der V 4.1 nicht in die funktionalen Hof-Feldflur-Beziehungen der Hofstelle Sundermann eingegriffen wird.
Ungünstiger als die V 3.1 und die V 4.1 wirken sich diesbezüglich die Varianten 4 und 5 aus, die das unter dem Aspekt Kultur und sonstige Sachgüter zu berücksichtigende historische Hofensemble am Ramsloh samt ihrer landschaftlich wertvollen Umgebung (Landschaftsbild, vgl. unbebaute Umwelt) aufgrund ihres nah heranreichenden Verlaufes weitgehend entwerten.

Die leichten Vorteile der V 4.1 bei der bebauten Umwelt reichen angesichts ihrer Nachteile bei allen Gesichtspunkten der unbebauten Umwelt, die sich zu ganz wesentlichen Nachteilen summieren, nicht aus, um im Rang abschließend zur V 3.1 aufzuschließen.

Im abschließenden Gesamtergebnis der UVS ist es daher bei der Empfehlung der V 3.1 verblieben.

7.1.3.4 Nullvariante

Bei der Nullvariante bliebe der Zustand so, wie er sich ohne den Neubau der B 61n darstellt. Mit dem Verbleiben dieses Zustands lassen sich die planerischen Ziele nicht verwirklichen. Die erhebliche Belastung der Bielefelder Ortsteiles Ummeln entlang der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 61 mit Lärm und Luftschadstoffen bliebe ebenso bestehen wie die unzureichende verkehrliche Situation. Es träte keine dem Verkehrszweck der überörtlichen Straßenverbindung angemessene Verbesserung des Verkehrsflusses (d. h. der Leichtigkeit des Verkehrs im Sinne des FStrG) ein, die Anbindung der A 33 an die B 61 bliebe aus/in Richtung Gütersloh gesehen unzureichend und die Verbesserungen bezüglich der angesichts der hohen, wenn auch ohne den Bau der B 61n nur noch sehr leicht ansteigenden Verkehrsumfangs nicht mehr im gebotenen Umfang zu gewährleistenden Verkehrssicherheit blieben aus. Weder gäbe es in der Ortsdurchfahrt eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens noch fände angesichts der derzeitigen Durchmischung von überörtlichem und regionalem Verkehr sowie auch von motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr eine die verkehrliche Situation entspannende Entzerrung durch die Entlastung des überörtlichen Verkehrs statt. Stattdessen würde die enorme innerörtliche Verkehrsbelastung mitsamt ihren Folgen nicht nur bezogen auf die Immissionen, sondern auch bezogen auf die sonstige Wohn- und Lebensqualität entlang der Ortsdurchfahrt (z. B. die Barrierewirkung der B 61 bezogen auf die beidseits vorhandenen und angrenzenden Wohngebiete westlich) zementiert.

Angesichts der örtlichen Gegebenheiten und der auch innerörtlichen/regionalen Bedeutung der Ortsdurchfahrt (Erschließungsfunktion für Anliegergrundstücke und untergeordnete Straßen und Wege), die erhalten bleiben muss, können die erforderlichen Verbesserungen auch nicht durch einen Ausbau der Ortsdurchfahrt erreicht werden. Denn angesichts der zu bewältigenden Verkehrsbelastung,

deren Steigerung bei einem innerörtlichen Ausbau deutlicher ausfallen dürfte als beim Prognose-Nullfall, wären für die erforderliche Leichtigkeit des Verkehrs zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung und ggf. zusätzliche Abbiegespuren notwendig. Dafür wäre zum einen nicht an allen Stellen der erforderliche Platz vorhanden, zum anderen würde die innerörtliche und städtebaulich unerwünschte Barrierewirkung der B 61 noch weiter verstärkt und die Immissionsbelastung würde zumindest nicht reduziert. Insgesamt wären die Planungsziele daher mit einem solchen Ausbau nicht zu erreichen.

Die Nullvariante könnte den Erfordernissen des Straßenverkehrs daher nicht genügen. Hinsichtlich der Unzulänglichkeiten der bestehenden Situation wird im Übrigen auf die Ausführungen unter Kapitel B Nr. 6.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Ein mit der Nullvariante verbundener Verzicht auf die B 61n als Autobahnzubringer und Ortsumgehung Ummeln kommt deshalb als Planungsalternative nicht in Betracht. Sie ist deshalb zwar zu Vergleichszwecken teilweise in den Untersuchungen der UVS mit betrachtet, in der Variantenwahl aber als Alternative nicht weiter berücksichtigt worden. Der Vorhabenträger hat von ihr zu Recht Abstand genommen. Dabei wird nicht verkannt, dass die Nullvariante im Vergleich mit allen Neubauvarianten auch Vorzüge aufweist. Insbesondere könnte auf viele Eingriffe in Natur und Landschaft verzichtet werden. Allerdings zeigen die Verkehrsuntersuchung und die dort dokumentierten Belastungszahlen für die B 61n auf, dass ein erhebliches Verkehrsbedürfnis nach einer B 61n sowohl als Autobahnzubringer mit störungsfreiem Verkehr abseits einer Erschließungsstraße als auch als Ortsumgehung, d. h. in einer Straßenführung außerhalb der Ortschaft, besteht.

Dabei wird nicht verkannt, dass die B 61n am bislang nicht vorbelasteten östlichen Ortsrand von Ummeln nicht unerhebliche zusätzliche bzw. in dieser Form auch erstmalige Immissionsbelastungen mit sich bringt. Jedoch können diese hier durch entsprechende Schutzeinrichtungen auf ein zumutbares Maß gesenkt werden, was entlang bestehender, dicht angebauter Straßen ausgeschlossen, entlang der vorhandenen Ortsdurchfahrt mithin nicht möglich ist. Von daher sind der Nullvariante andererseits Nachteile erheblichen Gewichts zuzumessen, die im Bereich der bebauten Umwelt und der Auswirkungen auf den Menschen zu

sehen sind, und die ihr vorliegend zusammen mit den unzureichenden Verkehrsverhältnissen in Ummeln entgegenstehen.

Im Weiteren ist bei der stets zu erwägenden Alternative, auf ein Straßenbauvorhaben zu verzichten, auf die hier vorgenommene Festlegung des Vorhabens im Bundessstraßenbedarfsplan hinzuweisen. Dieser Einstufung kommt gem. § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindliche Wirkung zu (vgl. Kapitel B Nr. 6.1.1 des Beschlusses).
Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan wird indes nicht die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorgeprägt oder gar vorweggenommen. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen. Die Bedarfsplanung eignet sich somit nicht zur verbindlichen Vorabklärung, ob eine bestimmte Baumaßnahme unter Berücksichtigung aller von ihr berührten Belange, also auch unter ökologischen Gesichtspunkten, unbedenklich ist oder aus Gründen des Umweltschutzes oder aus sonstigen Gründen letztlich verworfen werden muss (BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, 4 C 5/96).
Eine derartige Bekräftigung des Verkehrskonzeptes durch den Gesetzgeber hat aber als planerische Vorgabe in der Vorausschau künftiger Entwicklungen ein erhebliches Gewicht (BVerwG, Urteil vom 06.12.1995, 4 C 59.82). Eine Trassenführung, die dem Bedarfsplan entspricht, erweist sich zur Erreichung des Planungsziels nur dann als ungeeignet, wenn sich im Planfeststellungsverfahren herausstellt, dass sie Nachteile mit sich bringt, die so schwer wiegen, dass demgegenüber selbst das gesetzlich festgestellte Verkehrsbedürfnis nicht gewichtig genug ist, um sie in der Abwägung zu überwinden (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, 4 C 5.95; BVerwG, Urteil vom 12.12.1996, 4 C 29.94; BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, 4 A 12.98). Ein einem derartigen Sachverhalt fehlt es vorliegend.

Soweit in den Einwendungen die Planrechtfertigung bestritten wird und damit auch der Verzicht auf die B 61n im Sinne einer Trassenwahl zu Gunsten der Nullvariante gemeint ist, sind diese Einwendungen bereits vorstehend zurückgewiesen worden. Auch hierzu wird auf die Ausführungen unter Nr. 6.1 des Beschlusses verwiesen.

7.1.4 Gesamtbewertung der Planfeststellungsbehörde

Die verkehrlichen Planungsziele lassen sich mit allen untersuchten Varianten gleichermaßen erreichen, so dass sich diesbezüglich keine Unterschiede zwischen den Varianten ergeben. Der Empfehlung der UVS folgend hat der Vorhabenträger daher den Neubau der B 61n auf der Trasse der V 3.1 in das Verfahren eingebracht. Nach eingehender Würdigung aller maßgeblichen Bewertungskriterien erweist sich diese Trassenwahl des Vorhabenträgers auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als abwägungsfehlerfrei; der jetzt planfestgestellten Neubauvariante 3.1 ist unter Abwägung aller im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigender Belange (vgl. vorstehend Nrn. 7.1.1 bis 7.1.3) der Vorrang einzuräumen. Die Variante 3.1 stellt von daher unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange insgesamt die bessere, öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante dar und es drängt sich auch unter Beachtung der im Verfahren vorgetragenen Einwendungen und Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange keine andere Lösung als bessere Lösung auf.

Ausschlaggebend dafür ist, dass die V 3 sich unter ökologischen Aspekten (unbebaute Umwelt) nicht schlechter als die V 2 erweist, sie jedoch unter wohn- und städtebaulichen Gesichtspunkten (bebaute Umwelt, das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter eingeschlossen) mit Vorteilen verbunden ist, die mit ihrer Umgestaltung zur V 3.1 verstärkt werden, ohne dass sich dies negativ auf die ökologischen Aspekte auswirkt. Die V 1 und die V 4.1 können aufgrund ihrer erheblichen ökologischen Nachteile nicht zum Tragen kommen und die V 4 und die V 5 schneiden insgesamt nochmals schlechter als die übrigen Varianten ab. Das Gesamtergebnis lässt sich daher – bezüglich der fünf Varianten 1, 2, 3, 3.1 und 4.1 – wie folgt zusammenfassen:

	V 1	V 2	V 3	V 3.1	V 4.1
Unbebaute Umwelt	●●●	●	●	●	●●●
Bebaute Umwelt	●	●●●	●●	● bis ●●	● bis ●●
Rang	3	3	2	1	4

● = beste Variante, ●● = zweitbeste Variante etc.

Einwendungen gegen die dieser Trassenwahl zu Grunde liegende Bewertung der Alternativen, die im Übrigen vom Ergebnis her auch dem Erläuterungsbericht zu

entnehmen ist, so dass es entgegen vieler Einwendungen keiner (Neu-)Auslegung der UVS bedurfte (die UVS war bereits im Zusammenhang mit der Linienbestimmung ausgelegt worden, vgl. dazu auch Kapitel B Nrn. 3.2 und 3.5), sind im Übrigen auch nicht erhoben worden. In keiner Einwendung wurde zu Lasten der Vorzugsvariante 3.1 eine der anderen geprüften und untersuchten Varianten, auch nicht die der auf Platz 2 oder 3 eingestuften unmittelbaren „Konkurrenzvarianten“ der UVS, gefordert. Bemängelt worden ist allerdings, dass in der UVS keine Nordvariante, insbesondere nicht die des mehrfach geforderten „Durchstichs zur Brockhagener Straße“, der L 806, untersucht worden ist, die vielfach als die günstigere Variante bezeichnet wird. Mit dem „Durchstichsvariante“ ist dabei offensichtlich die Verlängerung des Südrings bis zur Brockhagener Straße/zur L 806 sowie die Führung der B 61 über den Südring, dessen Verlängerung und die in diesem Fall zur Bundesstraße umzustufende L 806 gemeint.

Diese Einwendungen können aus den im Folgenden näher erläuterten Gründen nicht durchgreifen und werden zurückgewiesen.

1. Wie schon ausgeführt wurde, sind die A 33 zwischen dem Kreuz Bielefeld und der Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum, die Anschlussstelle selbst, die Verlängerung des Bielefelder Ostwestfalendamms bis zu dieser Anschlussstelle und ihre Anbindung daran, nach ihrer Planfeststellung durch das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW am 06.03.2006, Az. III B 4-32-03/700, bereits errichtet worden und unter Verkehr. Auch die weiterführenden und den A 33-Lückenschluss komplettierenden Autobahnabschnitte 6 „Bielefeld-Steinhagen“ und 7.1 „Halle-Borgholzhausen“ sind bereits bestandskräftig planfestgestellt worden und befinden sich im Bau. Zu dem diesen Straßenbaumaßnahmen zu Grunde liegenden Verkehrskonzept gehört auch der ebenfalls an die Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum anschließende und insoweit letztlich eine weitere Verlängerung des Ostwestfalendamms Bielefeld beinhaltende Bau der B 61n als Autobahnzubringer und Ortsumgehung Ummeln. Mit der bestandskräftig planfestgestellten und weitgehend auch fertiggestellten, bezüglich der Fahrbeziehungen zwischen der vom Autobahnkreuz Bielefeld kommenden A 33 und dem nach Bielefeld-Zentrum führenden Ostwestfalendamm unter Verkehr stehenden Anschlussstelle ist der Anknüpfungspunkt für die B 61n als Zwangspunkt vorgegeben; die sich daraus ergebenden verkehrlichen Wirkungen der B 61n sind über die Ergebnisse der

Verkehrsuntersuchung in die Planung der A 33 eingeflossen und im Rahmen der Planfeststellung berücksichtigt worden.

Wegen der somit existierenden Fixierung des Anknüpfungspunktes für die Trasse der B 61n waren seinerzeit auch bereits Einwendungen im Planfeststellungsverfahren für den A 33-Abschnitt 5B vorgetragen worden. Sie wurden jedoch im Hinblick auf die durchgeführten Variantenuntersuchungen und darauf, dass in der in diesem Zusammenhang erarbeiteten UVS von 1993 auch der Landschaftsraum zwischen der vorhandenen B 61-Ortsdurchfahrt Ummeln im Westen und der Bahnlinie im Osten mit betrachtet worden ist, zurückgewiesen (vgl. dazu S. 187 ff des Planfeststellungsbeschlusses vom 06.03.2006). Weitergehende Regelungen waren in dem Planfeststellungsbeschluss für die A 33 und den Ostwestfalendamm nicht möglich, weil es für die B 61n selbst einer eigenständigen Planung bedarf, wie sie nunmehr durchgeführt wurde und diesem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegt.

Da von der von daher örtlich nicht mehr variierbaren Anschlussstelle aus keine Trassenführung mehr möglich ist, die im Norden und Westen um Ummeln herum führt, kommt eine solche nur noch im Osten von Ummeln in Frage. Ohnehin nicht bzw. nicht mehr mögliche Varianten bedürfen aber keiner Betrachtung im Rahmen einer UVS mehr, so dass Untersuchungen, die sich auf eine wie auch immer gestaltete Variantenführung im Norden und Westen von Ummeln beziehen, nicht angezeigt und auch nicht erforderlich waren.

Dies bedeutet zwar nicht, dass per se keine Untersuchung notwendig war, die auch den Raum im Norden und Westen von Ummeln einbezieht. Soweit diesbezüglich Untersuchungen erforderlich waren, sind sie allerdings bereits im Zusammenhang mit der Planung der A 33, deren Trasse und Anbindung an den Ostwestfalendamm sowie der Lage und Anordnung der Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum durchgeführt worden.

Auch wegen dieses Sachzusammenhangs zwischen dem Bau der A 33 und dem der B 61n ist diese im Übrigen als Zubringer Ummeln auch Gegenstand der mit Art. 2 des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes von 17.12.2006 (BGBl I. 2006 Nr. 59 S. 2833) eingeführten Regelung, wonach gem. § 17e FStrG zur Beschleunigung des Verfahrens in sämtlichen Rechtsstreitigkeiten in Verbindung mit der Planfeststellung im ersten und letzten Rechtsweg die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes gegeben ist.

2. Unabhängig davon sind in der Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgruppe IVV aus Aachen von 1998, die in die UVS vom Juli 2000 eingeflossen ist, auch Nordwestvarianten – und als Planfall 2 A auch eine solche mit An-

schluss an den Südring und über diesen an die A 33, was dem von Einwendern geforderten „Durchstich“ zur Brockhagener Straße entspricht – betrachtet worden. Im Ergebnis musste jedoch festgestellt werden, dass mit einer Ostvariante Entlastungen für die Ortsdurchfahrt von Ummeln erzielbar sind, die auf rd. 50 % beziffert wurden, während sich mit einer entsprechenden Nordvariante bestenfalls Entlastungen von bis zu 30 % erreichen lassen.

Diese geringe, für eine Ortsumgehung unzureichende und daher den Planungszielen nicht genügende Entlastung durch Nordwestvarianten ist darin begründet, dass, wie die Untersuchung im Einzelnen nachgewiesen hat, die Verkehrsströme im betroffenen Raum ganz überwiegend nach Norden und Osten ausgerichtet sind. Während die Ostvariante diese Verkehrsbeziehungen erfolgreich aufgreifen, weil sie auf direktem und kurzem Weg vom Ostwestfalendamm bzw. vom Südring Richtung Gütersloh oder umgekehrt aus Richtung Gütersloh zum Ostwestfalendamm bzw. zum Südring führen, liegen Nordwestvarianten außerhalb dieser Verkehrsbeziehungen und sind mit deutlich weniger attraktiven Umwegen verbunden. Die Hauptverkehrsströme wären gezwungen, von Gütersloh aus zunächst südlich von Ummeln nordwestlich abzuschwenken, um über einen großen umwegebehafteten westlich um Ummeln herumführenden Bogen wieder zurück Richtung Osten auf den Ostwestfalendamm oder auch den weiter nach Osten führenden Südring zu stoßen. Gleiches gilt in umgekehrter Reihenfolge für den in Richtung Gütersloh ausgerichteten Verkehr. Die dabei zurückzulegenden Umwege sind auch deutlich länger als die 500 m, auf die sie in einigen Einwendungen beziffert werden. Denn allein die Strecke vom Ostwestfalendamm bis zur Gütersloher Straße beträgt 600 m und weitere 600 m beträgt die Entfernung zwischen der Gütersloher Straße und der Brockhagener Straße. Je nach Trassenverlauf kämen südlich von Steinhagen mindestens nochmals 800 m (dies ist die Strecke, die über die Steinhagener Straße von der Brockhagener Straße bis zur Gütersloher Straße zurückzulegen wäre) hinzu, so dass sich der Umweg einer Nordvariante auf mindestens 2 km addiert.

Dass dementsprechend mit Umwegen behaftete und nicht den Verkehrsbeziehungen entsprechende Straßenführungen aufgrund ihrer geringeren Attraktivität mit der Folge weniger angenommen werden, dass damit vorhabenbedingte Planungsziele in Frage gestellt werden, ist dabei kein Sonderfall, sondern entspricht vielmehr allgemeiner Erkenntnis. Ein Grund, die entsprechenden Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung in Frage zu stellen, besteht daher auch nicht.

Wie die diesem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegende neue Verkehrsuntersuchung gezeigt hat, ist die unter den weiter konkretisierten Rahmenbedingungen zu erwartende tatsächliche Entlastung der östlichen Ortsumgehung sogar noch wesentlich größer als 50 % zu veranschlagen. Wie im Kapitel B unter Nr. 6.1.2 dieses Beschlusses im Einzelnen dargelegt, sind in Ummeln auf der Gütersloher Straße und heutigen B 61 zwischen dem Südring und der Einmündung auf die B 61n Entlastungen von 21.500 auf 7.500 Kfz/24 h, von 18.500 auf 6.000 Kfz/24 h bzw. von 17.000 auf nur noch 3.500 Kfz/24 h und damit in einer Größenordnung von 65 % bis sogar 79 % zu erwarten. Letztlich bestätigt dies die hohe Attraktivität eines den Verkehrsströmen entsprechenden direkten und der heutigen Situation angepassten Straßenverlaufs.

Im Ergebnis bleibt damit festzuhalten, dass eine Nord- bzw. Nordwestvariante unabhängig von bestehenden Zwangspunkten den Zweck einer den Ortskern entlastenden Umgehungsstraße und damit auch den Planungszielen nicht entsprechen würde. Sie käme damit ohnehin nicht in Betracht und hätte auch von daher keiner weiteren Untersuchung im Rahmen der UVS bedurft.

3. Der Vorwurf, Nordvarianten seien im Zusammenhang mit der UVS keiner entsprechenden Untersuchung unterzogen worden, geht vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen auch inhaltlich fehl. Zum einen sind entsprechende Untersuchungen bereits im Zusammenhang mit dem Bau der A 33 durchgeführt worden und zum anderen hat die Verkehrsuntersuchung von 1998 mit ihren Ergebnissen als Grundlage für die zum Bau der B 61n durchgeführt UVS gedient und ist insoweit auch in diese eingeflossen. Weitergehende Untersuchungen, die dann auch eine Ausweitung des Untersuchungsraums nach Westen bedingt hätten, waren aber gerade deswegen nicht erforderlich, weil eine sich auf diesen Raum erstreckende Trassenführung nicht bzw. nicht mehr angezeigt war. Es braucht nur dort nach möglichen Varianten für eine Planung gesucht werden, wo sich auch deren wesentliche Ziele verwirklichen lassen.

Ebenfalls zurückzuweisen ist der weitere vorgetragene Einwand, es hätte der Untersuchung einer östlich der Bahn verlaufenden Variante bedurft. Östlich der Bahn müsste eine B 61n-Trasse auch bei gebündelter, parallel zur Bahn verlaufender Trasse im bislang ansonsten fast vollständig unvorbelasteten und ökologisch daher sensiblen Bereich verlaufen. Im schutzgutbezogenen Vergleich wäre sie im Vergleich zur Trasse westlich der Bahn zwingend und durchgehend mit

erheblichen Nachteilen verbunden, ohne unter dem Aspekt der bebauten Umwelt Vorteile maßgeblichen Gewichts in einem Umfang für sich verbuchen zu können, der die ökologischen Nachteile ausgleichen könnte. Denn der Abstand zur Wohnbebauung von Ummeln würde sich nur um die Trassenbreite zuzüglich der Breite der Bahnlinie vergrößern. Zudem wären für die erforderlichen Querungen der Bahnlinie zwei große und aufwändige Brückenbauwerke notwendig, die mit erheblichen und im UVS-Vergleich auch berücksichtigungsfähigen Kosten verbunden wären.
Die Frage der Kosten darf bei der Auswahl von Planungsalternativen als öffentlicher Belang in die Abwägung eingestellt werden. Das BVerwG hat hierzu ausgeführt: *„Es ist ferner nicht zu beanstanden, dass die höheren Kosten der Variante Süd 1 nicht nur in die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eingeflossen sind, sondern außerdem für sich genommen als erheblicher Nachteil dieser Variante gegenüber der planfestgestellten Trasse gewertet wurden. Auch diese Vorgehensweise trägt der gesetzlichen Ausprägung der öffentlichen Belange Rechnung. In § 7 Abs. 1 Satz 1 BHO ist neben dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit auch das Gebot der sparsamen Mittelverwendung normiert. Somit stellt das Interesse, den finanziellen Aufwand für den Straßenbau gering zu halten, einen öffentlichen Belang dar, der im Rahmen der Abwägung neben dem Gebot der Wirtschaftlichkeit eigenständig zu berücksichtigen ist“* (vgl. Urteile vom 22. März 1985 a.a.O. und vom 9.11.2000 – A 51.98 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 159 S. 67 und BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, 9 A 8.10, juris Rn. 99).

Das zur Querung der Bahnlinie nach dem Baubeginn an der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum erforderliche erste Brückenbauwerk im Nordosten von Ummeln müsste dabei dort angeordnet werden, wo sich im Osten der Bahnlinie die beiden Naturschutzgebiete Bi-012 „Erlenbruchwald am Südwestfeld“ und Bi-023 „Erlen- und Birkenbruch am Südwestfeld“ mit den gesetzlich geschützten Biotopen GB-4016-016 und GB-4016-017 (Bruch- und Sumpfwälder) sowie GB-4016-018 (natürliche oder naturnahe, unverbaute Fließgewässer) befinden. Erhebliche Eingriffe in diese gesetzlich geschützten Bereiche, eine Überbauung des dort parallel zur Bahn verlaufenden Fließgewässers, wären daher nicht zu vermeiden.
Beeinträchtigungen der übrigen Schutzgüter ergeben sich auf der Ostseite der Bahn ebenso wie auf der Westseite. So sind auch auf der Ostseite der Bahn bedeutsamen Lebensräume für Amphibien und andere Tierarten wie Vögel und Fledermäuse vorhanden (vgl. u. a. auch Karten 4a und 4b der UVS) und das

Wasserschutzgebietes, dessen Grenze die Bahnlinie bildet, würde nicht nennenswert entlastet.
Letztlich ist daher der Verlauf einer B 61n-Trasse auf der Ostseite der Bahnlinie mit erheblichen, ihrer Verwirklichung entgegenstehenden Nachteilen behaftet.

Im Ergebnis sind die im Verfahren vorgetragenen Einwendungen daher nicht geeignet, die Variantenwahl des Vorhabenträgers in Frage zu stellen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Vorhabenträger – wie sich aus dem Vorstehenden ergibt – vorgeschlagene Trassenführung in vollem Umfang überprüft und dabei auch Alternativlösungen, soweit sie ernsthaft in Betracht zu ziehen waren, als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils betroffenen öffentlichen und privaten Belange einbezogen (dazu: BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, 9 A 11.03).

Die Planfeststellungsbehörde weist an dieser Stelle nochmals ergänzend auch auf schon zitierte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Rechtmäßigkeit der Trassenwahl hin, wonach sich diese nur dann als fehlerhaft erweist, wenn sich eine andere Variante eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen.

Von einem solchen „Aufdrängen“ kann bezüglich der vorgeschlagenen Alternativen nicht die Rede sein. Sowohl einer Nordvariante, insbesondere auch des „Durchstichs zur Brockhagener Straße“, als auch einer auf der Ostseite der Bahnlinie verlaufenden Variante sind gewichtige Nachteile zu Eigen, die bei der Variante östlich der Bahn vor allem aus erheblichen Zusatzkosten für Brückenbauwerke sowie aus den Eingriffen in Naturschutzgebiete und gesetzlich geschützte Biotope und bei einer Nordvariante daraus bestehen, dass sich die Planungsziele nicht im erforderlichen Umfang realisieren lassen. Umgekehrt sind bei den vorgeschlagenen Alternativen keine derart gewichtigen Vorteile ersichtlich, die es rechtfertigen könnten, solch starke Einschränkungen der Planungsziele oder entsprechend starke Eingriffe in Natur und Landschaft in Kauf zu nehmen.
In gleicher Weise ist angesichts ihrer ermittelten und beschriebenen Nachteile für keine der anderen in der UVS entwickelten Neubauvarianten erkennbar, dass sie

sich der Planfeststellungsbehörde als die eindeutig vorzugswürdigen Alternativen hätte aufdrängen müssen.

7.2 Einzelheiten der Baumaßnahme, Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens einschließlich seiner Folgemaßnahmen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange und Interessen entsprechen. Die Überprüfung hat ergeben, dass die festgestellte Planung einer sachgerechten Abwägung auch in dieser Hinsicht genügt.

Die B 61n erhält vom Grundsatz her den Regelquerschnitt RQ 15,5 und wird als einbahnige Straße mit Zusatzfahrstreifen (= 3 Fahrstreifen in der Betriebsform 2 + 1) hergestellt. Dieser Regelquerschnitt der RAS-Q, heute RQ 15,5 der Entwurfsklasse I der neuen RAL, ist bereits den Festsetzungen des Bundesverkehrswegeplans zu entnehmen. Er wird allerdings insoweit modifiziert, als die Verflechtungsspur zwischen der B 61n-Anschlussstelle Ummeln und der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum wegen des für den RQ 15,5 ansonsten grenzwertigen Verkehrsaufkommens von im DTV 23.500 Kfz/24 h sowie wegen des geringen Abstandes zwischen den beiden Anschlussstellen (er beläuft sich nur auf rd. 1,45 km) durchgehend und ohne Unterbrechung geplant ist, um die wegen des Verkehrsaufkommens zu erwartende große Zahl an Verflechtungsvorgängen zu reduzieren bzw. über die längere Strecke den Raum für diese Verflechtungsvorgänge zu erweitern. Auf diese Weise wird der passende bauliche Anschluss an die Anschlussstelle sichergestellt und es können sowohl der Verkehrsfluss als auch die Verkehrssicherheit erheblich verbessert werden. Diese Vorgehensweise ist schlüssig und deckt sich vollständig mit dem öffentlichen Interesse der Sicherstellung eines ausreichend leistungsfähigen und gleichzeitigen verkehrssicheren Straßennetzes.

Die Einwendungen, in denen vorgetragen wird, die B 61n sei insoweit überdimensioniert, weist die Planfeststellungsbehörde hiermit zurück.

Der vorgesehene Straßenquerschnitt ist für ein Verkehrsaufkommen von bis zu 20.000 Kfz konzipiert und deckt sich insoweit vollständig mit dem Verkehrsaufkommen, das zwischen der Anschlussstelle Ummeln und dem Neubauende an

der Wiedereinschleifung auf die B 61-alt für das Prognosejahr 2030 auf 19.500 Kfz/24 h im DTV prognostiziert wird. Für den nördlichen Neubauabschnitt zwischen der B 61n-Anschlussstelle Ummeln und der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum, für den die Verkehrsuntersuchung für das Jahr 2030 mit 23.500 Kfz/24 h ein noch etwas höheres Verkehrsaufkommen prognostiziert, ist der Querschnitt mit jeweils einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zuzüglich des einseitig angeordneten Zusatzfahrstreifens deshalb zwar eher knapp kalkuliert, zumal auf diesem Teilstück der B 61n zwischen den beiden Anschlussstellen ein Vielzahl von Verflechtungsvorgängen (d. h. von Fahrspurwechseln) bewältigt werden muss, mit denen angesichts des hohen Verkehrsaufkommens auch Risiken für die Verkehrssicherheit, insbesondere im Hinblick auf Auffahrunfälle, einhergehen. Sowohl dieses Risiko als auch etwaige Verkehrsbehinderungen als Folge der vielen Verflechtungsvorgänge können mit Hilfe der durchgezogenen Verflechtungsspur, die der B 61n hier optisch durchaus den in den Einwendungen kritisierten Charakter einer autobahnähnlichen Straße mit jeweils zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung verleiht, jedoch vermieden bzw. zumindest deutlich gemindert werden. Ein Verkehrsteilnehmer, der an der Anschlussstelle Ummeln auf die B 61n auffährt und an der Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum auf die A 33 wechseln will, kann so bis zur Autobahnauffahrt durchgehend auf der rechten Spur verbleiben, muss sich also nicht bis zum Ende des Beschleunigungsstreifens in den Verkehr des Hauptfahrstreifens einfädeln, den er wenige Hundert Meter später ohnehin wieder verlässt, und entlastet so den Hauptfahrstreifen. Die Planung stellt auf diese Weise mit der „Entzerrung“ des Verkehrsstroms sicher, dass der Verkehr auch hier ohne nennenswerte Behinderungen im Sinne der Planungsziele noch zufriedenstellend abgewickelt werden kann.

Zu erheblichen zusätzlichen und letztlich unzumutbaren Beeinträchtigungen der Anwohner durch Lärmimmissionen führt die durchgezogene Verflechtungsspur im Übrigen nicht. Diese „Aufweitung“ des Straßenquerschnitts bedingt keine Steigerung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und Brems- und Beschleunigungsvorgänge werden, soweit sich sie sich auf die Lärmimmissionen auswirken, eher vermindert.

Die Fahrstreifen erhalten im Abschnitt nördlich der Anschlussstelle Ummeln Fahrbahnbreiten von 3,50 m auf der jeweiligen rechten Spur/auf dem durchgezogenen Verflechtungsstreifen bzw. von 3,25 m auf der als Überholstreifen fungierenden linken Spur, jeweils zuzüglich des Verzögerungs- bzw. Beschleunigungs-

streifens sowie der Randstreifen und des Banketts. Südlich der Anschlussstelle Ummeln wird dieser Fahrbahnquerschnitt dann auf den eigentlichen RQ 15,5 reduziert, es verbleibt aber bei der Fahrstreifenbreite von 3,50 m bzw. bei der als Überholstreifen dienenden Zusatzfahrspur in Richtung Bielefeld von 3,25 m, auch insoweit jeweils zuzüglich des Randstreifens sowie im Bereich der Anschlussstelle zuzüglich des Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsstreifens.

Die B 61n wird kreuzungs- und anbaufrei geführt und erhält dementsprechend auch keine Erschließungsfunktion für anliegende Grundstücke. Die Breite der Fahrstreifen der angebundenen Ummelner Straße/der L 791 belaufen sich auf 2,75 m zuzüglich der Randstreifen.

Auch insoweit ist die Ausgestaltung der B 61n angesichts des zu erwartenden Verkehrsgeschehens erforderlich und angemessen, die Vorgaben der technischen Regelwerke wie die aus der RAL werden beachtet. Weder ist, wie schon ausgeführt, eine Reduzierung der Fahrstreifenzahl möglich noch kann die Breite und sonstige Ausgestaltung der Fahrbahn eingriffsmindernd reduziert werden, ohne die Leistungsfähigkeit der Straße zu überfordern oder, und auch diesem Belang ist ein besonderes Gewicht beizumessen, die Verkehrssicherheit zu gefährden. Eine ausgewogene, d. h. eine die Anforderungen des Verkehrsgeschehens berücksichtigende, Überdimensionierungen vermeidende und die Verkehrssicherheit gewährleistende Ausgestaltung eines entsprechenden Straßenbauvorhabens zu erhalten, ist im Übrigen Sinn und Zweck des auch in NRW verbindlich eingeführten technischen Regelwerkes der RAL. Mit der vorliegenden Querschnittswahl ist somit auch insgesamt sichergestellt, dass der planungsbedingte Eingriff auf das absolut notwendige und unverzichbare Minimum beschränkt bleibt.

Auch die in der Streckenführung enthaltenen Radien entsprechen angesichts der der Planung zu Grunde liegenden Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h (als zulässige Höchstgeschwindigkeit sind, wie auf dem Ostwestfalendamm, 100 km/h vorgesehen und berücksichtigt worden) den technischen Vorgaben und auch die notwendigen Sichtweiten werden sichergestellt. Auch die Einwendungen, in denen die vorgesehenen Radien als nicht verkehrssicher bezeichnet werden, weist die Planfeststellungsbehörde daher zurück.

Die Straßenbefestigung und -ausstattung mit Markierungen und Leiteinrichtungen etc. erfolgt nach den einschlägigen Richtlinien (u. a. Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, RStO 2001).

Soweit in den verkehrsbehördlichen Stellungnahmen (Verkehrsdezernat 25 der Bezirksregierung Detmold/Stadt Bielefeld) Bedenken gegen die Ausgestaltung der B 61n vorgetragen worden sind, wurde diese über das Deckblatt 1n Planung eingebracht bzw. haben sich durch Zusagen des Vorhabenträgers (vgl. Kapitel A Nr. 7 des Beschlusses) erledigt.

7.3 Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft

7.3.1 Allgemeines

Das Vorhaben benötigt inklusive der Anbindung der B 61n an die L 791 über den Kreisverkehrsplatz und aller Bauwerke, der Fahrbahnränder, der Seitengräben und Entwässerungsanlagen, der Bepflanzungen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen, der Flächen für Folgemaßnahmen wie für die erforderlichen Gewässerausbaumaßnahmen im Umfeld der Gewässerquerungen Gesamtflächen von rd. 25,5 ha. Weitere rd. 18 ha werden für die Kompensationsmaßnahmen benötigt. Als temporärer Flächenbedarf kommt der hinzu, der für Bauzwecke in Anspruch genommen werden muss.

Diese Flächen werden bisher überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Mit Ausnahme der Bauflächen, die der Landwirtschaft nach Abschluss der Arbeiten wieder zur Verfügung gestellt werden, gehen sie ihr dauerhaft verloren bzw. werden zumindest in ihrer entsprechenden Nutzung beschnitten. Auch für die verbleibenden Grundstücke ergeben sich teilweise durch ihre reduzierte Größe oder ihren veränderten Zuschnitt Nutzungseinschränkungen. Insgesamt ergeben sich damit erhebliche Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass das Vorhaben dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen

der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

In einem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren sind die Belange der Landwirtschaft in zweifacher Hinsicht in die Abwägung einzustellen: Zum einen sind die privaten Interessen der betroffenen Landwirte zu berücksichtigen. Zum anderen hat der Vorhabenträger das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft zu beachten, wie es sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt.

Nach der Rechtsprechung kann ferner eine besondere Beeinträchtigung der Agrarstruktur dann gegeben sein, wenn in einem bestimmten Gebiet eine größere Anzahl landwirtschaftlicher Betriebe in ihrer Existenz gefährdet oder vernichtet werden, so dass von der Möglichkeit einer Gefährdung der Landwirtschaft insgesamt in diesem Gebiet ausgegangen werden kann (in diesem Sinne: BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990, 4 C 25.90).

Die Landwirtschaftskammer (LWK) hat nicht nur das Vorhaben als solches kritisiert und seine Notwendigkeit sowie, wenn die Notwendigkeit unterstellt wird, auch seine Ausgestaltung und Dimensionierung in Frage gestellt – nach ihrer Auffassung würde eine Ausbau der B 61 im Zuge der Ortsdurchfahrt von Ummeln ausreichen –, sondern unter diversen Gesichtspunkten auch die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die Landwirtschaft als solche als auch auf einzelne betroffene Betriebe kritisiert. Der Zugriff auf landwirtschaftliche Flächen sei zu viel zu groß, der Raum schon durch den Bau der A 33 gebeutelt, und auch, wenn ein größeres Teilstück der B 61n parallel zur Bahnlinie verlaufe und sich insoweit keine Anschnittschäden ergäben, werde doch abseits der Bahn im Nordosten und im Südwesten von Ummeln in nach wie vor sehr bedeutsame landwirtschaftliche Bereiche und Betriebe eingegriffen, teilweise deren Existenz bedroht. Die LWK kritisiert eine Reihe von Details des Vorhabens, die Kompensationsmaßnahmen eingeschlossen. Insbesondere werde auch in erheblichem Maße in Wegebeziehungen eingegriffen und nur zwischen Ramsloh und Bokelstraße sei eine Überführung über die B 61n vorgesehen. Es müsse aber auch der Knappweg überführt werden, sollte nur eine Überführung möglich sei, müsse sie am Knappweg, nicht aber im Bereich Ramsloh/Bokelstraße erfolgen, um eine bessere Anbindung an den Raum westlich der B 61-alt sicherzustellen. In diesem Zusammenhang müsse berücksichtigt werden, dass es für aus Nebenstraßen

und Wegen kommende und langsam fahrende landwirtschaftliche Fahrzeuge (z. B. für solche, die aus dem Ramsloh kommend über die B 61 hinweg in den auf der gegenüberliegenden Seite anknüpfenden Weg wollen) schon heute problematisch sei, eine ausreichende Lücke im fließenden Verkehr zu finden, die eine gefahrlose Querung der B 61-alt ermögliche. Von daher wird für die Kreuzung an der Einmündung des Ramsloh in die B 61 eine Bedarfsampel gefordert.
Im Deckblattverfahren sind von der LWK ebenfalls diverse Details der Planänderungen kritisiert worden. Vor allem aber wurde der Verzicht auf eine zusätzliche bzw. zum Knappweg verlagerte Überführung im Südosten von Ummeln kritisiert und im Detail weitergehend begründet. Der zur Verbesserung der Wegebeziehungen im Deckblatt vorgesehene, parallel zur B 61n angelegte Wirtschaftsweg zwischen dem Knappweg und der Bokelstraße sei unzureichend und führe lediglich zu weiteren Inanspruchnahmen landwirtschaftlicher Flächen.

Soweit sich diese Vorhabenkritik der LWK nicht durch die Planänderungen des Deckblatts, z. B. durch die erfolgte Neustrukturierung und Verlagerung von Kompensationsflächen, erledigt hat, weist die Planfeststellungsbehörde sie hiermit zurück.

Zunächst kann die Grundsatzkritik der LWK, das Vorhaben sei gar nicht erforderlich, weil ein Ausbau der B 61 im Zuge der Ortsdurchfahrt möglich sei und verkehrlich auch ausreiche, nicht durchgreifen. Die Notwendigkeit des Straßenneubaus ist, wie im Kapitel B unter Nr. 6.1 näher dargelegt wurde, aus verschiedenen Gründen sowohl tatsächlich begründet als auch mit verbindlicher Wirkung gesetzlich festgestellt worden. Das geplante Straßenbauwerk wurde auch nicht, wie es die LWK darstellt, zu Lasten der Landwirtschaft überdimensioniert geplant. Vielmehr wurde nur der Straßenquerschnitt gewählt, der mindestens erforderlich ist, um das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu bewältigen (vgl. vorstehend Nr. 7.2), so dass auch nicht ansatzweise von einer Überdimensionierung die Rede sein kann.
Mit dem Vorhaben selbst steht daher grundsätzlich auch der für das Vorhaben erforderliche Zugriff auf landwirtschaftliche Flächen nicht mehr zur Disposition. Da sowohl den rechtlichen Bestimmungen der Eingriffsregelung – einschließlich denen zum Schutz der Landwirtschaft – als auch denen des Artenschutzes Genüge zu tun ist, um die Planfeststellung zu ermöglichen, gilt dies grundsätzlich auch für die landschaftsrechtlichen Kompensationsmaßnahmen. Soweit die Eingriffsregelung im Zusammenhang mit ELES Möglichkeiten eröffnet, den Zugriff

auf landwirtschaftliche Flächen durch mehrfunktionale Gestaltungen von Kompensationsmaßnahmen zu begrenzen, wurden diese in vollem Umfang ausgeschöpft, so dass insoweit keine weiteren Flächenreduzierungen zur Entlastung der Landwirtschaft mehr erfolgen können. In diesem Zusammenhang ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass – vgl. vorstehend Nr. 7.1 – letztlich bereits mit der Wahl der zweitkürzesten Variante eine die Interessen der Landwirtschaft letztlich begünstigende, weil flächensparende Abwägungsentscheidung getroffen worden ist.

Zu der zurückgewiesenen sonstigen Kritik an der Planung der B 61n, die landschaftsrechtlichen Kompensationsmaßnahmen eingeschlossen, nimmt die Planfeststellungsbehörde ergänzend dazu wie folgt Stellung:

a) Es ist richtig, dass der westliche Abschnitt des Sunderweges (lfd. Nr. 1.0.2 des Bauwerksverzeichnisses) durch die B 61n vom restlichen Teil des Sunderweges abgetrennt wird und damit wesentliche Teile seiner Erschließungsfunktion verliert. Gleichwohl ist der vom Sunderweg abgetrennte westliche und an den Weg „Asholts Hof“ angebundene Abschnitt anders als der Sunderweg im Osten der B 61n nicht verzichtbar. Er wird vielmehr weiterhin zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke benötigt und kann daher nicht zurückgebaut und rekultiviert werden. Da die Durchlassbauwerke für den Sunderbach und den Greipenbach – u. a. für die bauliche Unterhaltung – erreichbar sein müssen, ist auch der beidseits an den Ostrand des verbleibenden westlichen Teilstücks des Sunderweges anknüpfende neu zu erstellende Betriebsweg (lfd. Nr. 1.03 des Bauwerksverzeichnisses) nicht verzichtbar.
b) Die Kritik, der Vorhabenträger habe für die neue Zufahrt zu dem östlich abgeschnittenen Teil des Flurstücks 57 der Flur 19 der Gemarkung Brackwede (lfd. Nr. 1.11 des Bauwerksverzeichnisses) keine Dimensionierungsangabe gemacht, hat sich mit dessen Gegenäußerung zur Stellungnahme der LWK erledigt. Dort wird eine Wegebreite von 4,0 m zuzüglich Bankett benannt. Im Übrigen muss die Zuwegung in jedem Fall den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW) und der ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege des Bundesverkehrsministeriums entsprechend hergestellt werden (vgl. Kapitel A, Nebenbestimmung 5.6.4). Die geforderte ausreichende Dimensionierung wird damit sichergestellt.

c) Erforderlich ist auch der auf der Ostseite der DB-Strecke Bielefeld-Hamm vom „Asholts Hof“ abzweigende und über die Flurstücke 57 und 60 der Flur 19 der Gemarkung Brackwede führende Weg, ohne den das teilweise bewaldete Flurstück 241 nicht erreichbar wäre. Allerdings hat dieser Weg, wie die LWK zu Recht ausführt, darüber hinaus keine sonstige Erschließungsfunktion und der Eigentümer der beiden benannten Flurstücke, über die der Weg verläuft, benötigt ihn, wie auch dessen entsprechender Einwendung (Einwendung Nr. 15) zu entnehmen ist, nicht; das Grundstück ist direkt über „Asholts Hof“ zugänglich. Es besteht daher kein Anlass, die Unterhaltung des Weges, wie im Bauwerksverzeichnis (lfd. Nr. 1.21) dargestellt, allen Anliegern und damit auch dem derzeitigen Eigentümer der künftigen Wegeflächen aufzuerlegen, zumal die entsprechenden Flächen lt. Grunderwerbsverzeichnis für den Erwerb durch den Vorhabenträger vorgesehen sind. Die Unterhaltung muss deshalb der Vorhabenträger selbst übernehmen oder in Abstimmung mit dem Eigentümer des Flurstücks 241 anderweitig regeln. Auf die Nebenbestimmung Kapitel A Nr. 5.7.2 wird dazu Bezug genommen.

d) Bei der Kasseler Straße handelt es sich um die K 6, eine klassifizierte Straße, die, auch wenn sie heute nur für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in beiden Richtungen befahrbar ist, schon wegen ihrer Bedeutung für diesen – über die Kasseler Straße werden pro Tag rd. 90 Busverbindungen abgewickelt – nicht vollständig von der Ummelner Straße/der L 791 abgebunden werden kann. Die auch von privaten Einwendern häufig kritisierte „Öffnung der Kasseler Straße“, d. h. die Freigabe beider Fahrtrichtungen nicht nur für den ÖPNV, sondern auch für den sonstigen Verkehr, erleichtert dabei insbesondere die Fahrbeziehungen zwischen der B 61n und den über die Kralheider Straße, die Ostlandstraße und die Goerdeler Straße erschlossenen Wohngebieten, ohne Mehrbelastungen im Durchgangsverkehr zu verursachen (vgl. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung/Kapitel B Nr. 6.1 des Beschlusses).

   Der Anbindung der Ummelner Straße (L 791) an die B 61n und damit des Baus der Anschlussstelle Ummeln wiederum bedarf es, um nicht nur den Fernverkehr, sondern auch den Ummelner Quell- und Zielverkehr weitestgehend auf die B 61n zu verlagern, um so die Entlastungseffekte für die B 61-alt in der Ortdurchfahrt in vollem Umfang generieren zu können. Erst damit kann die Funktion der B 61n als Ortsumgehung in vollem Umfang sichergestellt werden.

Die Anschlussstelle Ummeln wird damit einschließlich der Anbindung der Kasseler Straße und der jeweiligen Dimensionierung und Ausgestaltung ebenso von der Planrechtfertigung für das Vorhaben erfasst wie die B 61n selbst. Dies gilt auch für den erst im Deckblattverfahren in die Planung eingebrachten Kreisverkehrsplatz zur Verknüpfung der L 791, der K 18 und der Anschlussarme der B 61n. Sie geht auf die verkehrssicherheitstechnisch wie folgt begründete Forderung der Stadt Bielefeld zurück: *„Aus verkehrsplanerischer Sicht bestehen gegen die vorgelegten Unterlagen in Zusammenhang mit der Anbindung der Auf-/Abfahrtsrampen der B61n an die L 791 sowie die K 18 und die Führung der Radfahrer Bedenken. Die räumlich enge Abfolge der Einmündungen sowie die zügige Führung des Kfz-Verkehrs aufgrund der Linienführung der Auf-/Abfahrtsrampen und der K 18 in der Zuführung zur L 791 wird hinsichtlich der potentiellen Gefährdung für Radfahrer im unmittelbaren Einmündungsbereich als kritisch angesehen. Insbesondere die zu erwartenden Konflikte mit – zulässigerweise – „links“ entgegen der Fahrtrichtung fahrenden Radfahrern mit den rechts abbiegenden Kfz sind nicht zufriedenstellend gelöst. Zudem steht zu befürchten, dass Autofahrer, trotz Verbots nach rechts in die K 18 – kommend von der B 61n – abbiegen werden, was heute möglich ist. Durch die Kombination mit der jeweiligen Linksabbiegespur in die K 18 und in die L 791 kann es durch „überraschendes“ Linksabbiegen in die K 18 zu Auffahrunfällen kommen. Hier ist, an Stelle der kurzen Abfolge der o. g. Einmündungen, die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes vorzusehen. Mit einem Kreisverkehrsplatz würden die Forderungen nach einer sicheren Ausgestaltung für die seitens des Antragstellers geplanten Einmündungen erfüllt. Dies betrifft insbesondere auch die sichere Führung der Radfahrer, da es sich bei der L 791 und der K 18 um eine wichtige Radverbindung handelt.“*
Dieser Einschätzung hat sich der Vorhabenträger angeschlossen und schließt sich auch die Planfeststellungsbehörde an.
Die von der LWK kritisierte Flächenverbrauch ist deshalb einschließlich des Mehrbedarfs, der sich durch die Umplanung zu Gunsten des Kreisverkehrsplatzes ergeben hat, erforderlich, um dem öffentlichen Interesse an einer nicht nur verkehrsgerechten, sondern auch verkehrssicheren Verkehrsführung gerecht werden zu können. Dieses Interesse überwiegt in der Abwägung die Interessen der Landwirtschaft an einer Begrenzung des hierauf bezogenen Flächenbedarfs.

e) Die kritisierten erschließungstechnischen Beeinträchtigungen der beiden Grundstücke Dammweg 12 b (Gartenbaubetrieb) und Dammweg 16 b (land-

wirtschaftlicher Betrieb) infolge der Eingriffe in den Ramsloh bzw. den Dammweg, die abgeriegelt und teilweise überbaut bzw. zurückgebaut werden, hat sich mit den sich auf die lfd. Nummern 3.24 und 3.34 des Bauwerksverzeichnisses beziehenden Planänderungen des Deckblatts erledigt. Mit diesen Planänderungen wurde u. a. der private Wirtschaftsweg auf dem Flurstück 1958 der Flur 34 der Gemarkung Ummeln (Dammweg 12 b) an den Ramsloh wieder angebunden. Der Dammweg selbst wurde vor dem Lärmschutzwall an der B 61n mit einer Wendemöglichkeit versehen

f) Die Kritik der LWK an der lfd. Nr. 3.33 des Bauwerksverzeichnisses, wonach der Eigentümer des landwirtschaftlich genutzten Flurstücks 1278 der Flur 34 der Gemarkung Ummeln nicht mit Unterhaltungskosten für den Weg belastet werden darf, weil dieser nur als Zuwegung zur benachbarten Restfläche des Flurstücks 1966 der Flur 34 der Gemarkung Ummeln dient und für ihn keine Erschließungsfunktion hat, hat sich mit den Planänderungen des Deckblatts erledigt. Denn die gesamte südlich der B 61n gelegene Restfläche des angeschnittenen Flurstücks 1278 (vgl. Grunderwerbsverzeichnis), auf dem auch der Weg verlaufen soll, ist zur Übernahme durch den Vorhabenträger vorgesehen, der entlang des geplanten Weges die Ausgleichsmaßnahme A 3.5 (Art) geplant hat. Der heutige Eigentümer des Flurstücks 1278 gehört somit künftig nicht mehr zu den Anliegern, dessen Eigenschaft der Vorhabenträger als neuer Eigentümer übernimmt. Somit wird der heutige Eigentümer des Flurstücks 1278 auch nicht mit Unterhaltungskosten belastet.

g) Die Verbindung des Ramsloh mit der Bokelstraße durch einen 390 m langen, über die B 61n führenden Ersatzweg (lfd. Nr. 4.23 des Bauwerksverzeichnisses) ist zur Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen zwischen den Flächen nördlich und südlich der B 61n erforderlich. Eine entsprechende Querungsmöglichkeit ist auch lt. LWK nicht entbehrlich. Zwar halten die LWK und teilweise auch die Eigentümer umliegender landwirtschaftlicher Betriebe eine Überführung des weiter westlich gelegenen Knappweges für geeigneter und dringender. Eine entsprechende Verlegung des Überführungsbauwerks ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unter Betrachtung aller Rahmenbedingungen einschließlich auch solcher außerhalb rein landwirtschaftlicher Betrachtungsweisen jedoch nicht mit relevanten Vorteilen verbunden, zumal der Knappweg über einen Wirtschaftsweg (lfd. Nr. 4.30 des Bauwerksverzeichnisses, in die Planung eingebracht mit dem Decklblatt) an das Überführungsbauwerk angebunden wird. Von daher würden die Beeinträchtigun-

gen für die landwirtschaftlich bedeutsamen Belange letztlich nur verlagert, d. h. zu Lasten der Eigentümer anderer landwirtschaftlicher Flächen gehen.

Ergänzend wird zu den Wegebeziehungen und der geforderten, aber abgelehnten Verlagerung des Querungsbauwerks auf die nachstehenden Ausführungen unter Nr. 7.3.4 Bezug genommen.

h) Der geforderte Rückbau des südlich der B 61 alt/der B 61n gelegenen und als Zuwegung zum Grundstück Gütersloher Straße 381 dienenden Wirtschaftsweges ist über das Deckblatt 1 in die Planung aufgenommen worden (vgl. lfd. Nr. 5.07 des Bauwerksverzeichnisses), so dass sich der entsprechende Einwand erledigt hat.

i) Der Einwand gegen den Feldgehölzstreifen der Ausgleichsmaßnahme A 5, lfd. Nr. 1.08 des Bauwerksverzeichnisses, ist hinfällig geworden; der Feldgehölzstreifen ist im Deckblattverfahren entfallen.

j) Der gegen die Anpflanzung von Einzelbäumen entlang der Anrampungen zum Querungsbauwerk Ramsloh/Bokelstraße im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme G 2 gerichtete Einwand wird zurückgewiesen. Die Einzelbaum-Pflanzungen dienen Einbindung des Bauwerks in das Landschaftsbild und haben darüber hinaus eine Leitfunktion für den das Querungsbauwerk nutzenden Verkehr und sind daher nicht entbehrlich. Sollten sich durch Verschattungen Beeinträchtigungen für die Nutzung der angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke ergeben, sind sie zu entschädigen (vgl. § 8 a Abs. 7 FStrG).

k) Der Einwand gegen den Feldgehölzstreifen, der im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A 4 auf der Nordseite der B 61n vorgesehen war (lfd. Nr. 4.20 des Bauwerksverzeichnisses), hat sich insoweit erledigt, als dieser Feldgehölzstreifen mit den Planänderungen des Deckblatts entfallen ist. Anstelle des Feldgehölzstreifens sind ein Wirtschaftsweg (lfd. Nr. 4.30 des Bauwerksverzeichnisses) sowie Anpflanzungen von Einzelbäumen (erweiterte Gestaltungsmaßnahme G 2) in die Planung aufgenommen worden.

   Die Aufrechterhaltung der Funktion der Drainagen, die hier ggf. durch tief wurzelnde Bäume gefährdet oder beeinträchtigt werden könnte, hat der Vorhabenträger zugesagt. Im Übrigen ist sie ihm mit der Nebenbestimmung 5.6.1 im Kapitel A aufgegeben worden.

   Zu den sich auf den Wirtschaftsweg bzw. in diesem Zusammenhang auf die Lage des Querungsbauwerkes beziehenden Einwendungen sowie zur sonstigen Kritik an der Wegestruktur wird auf die nachstehenden Ausführungen unter Nr. 7.3.4 verwiesen.

l) Die Einwände gegen die Saumstreifen, die im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A 6 angelegt werden sollten, sowie die gegen die Ausgleichsmaßnahmen A 2.1 und A 2.2 sind mit den Planänderungen des Deckblatts gegenstandslos geworden; die entsprechenden LBP-Maßnahmen sind entfallen.

m) Landschaftsrechtlich erforderliche Kompensationsmaßnahmen sind als solche dauerhaft zu sichern und zu erhalten (vgl. auch Kapitel A, Nebenbestimmungen 5.4.1.2 und 5.4.1.4). Insoweit ist die Frage, ob sie ggf. ergänzend den Regelungen des § 47 LG NRW für gesetzlich geschützte Landschaftsbestandteile unterliegen, für die Belange der Landwirtschaft ohne Belang. Die Einschätzung der LWK, dass Kompensationsmaßnahmen nicht die Tatbestandsvoraussetzungen des § 47 LG NRW erfüllen, ist allerdings zutreffend.

n) Beeinträchtigungen landwirtschaftlich genutzter Flächen durch Eingriffe in den Wasserhaushalt ergeben sich angesichts der überwiegend in Dammlage und nur in geringem Umfang sowie in sehr geringer Tiefe und auch nur in Höhe des Querungsbauwerks Ramsloh/Bokelstraße gegebenen Einschnittslage nicht. Weder sind vorhabenbedingte Vernässungen zu befürchten noch werden Flächen vorhabenbedingt mit der Folge austrocknen, dass Ertragseinbußen zu erwarten wären. Auch die Entwässerung der B 61n wird nicht zu Vernässungen landwirtschaftlicher Flächen oder sonstiger Flächen führen; eine ausreichende Leistungsfähigkeit der als Vorfluter dienenden Gewässer ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Rückhaltungen gewährleistet. Auf Kapitel B Nr. 7.7 wird ergänzend Bezug genommen.

o) Die im Deckblattverfahren in die Planung eingebrachte Ausgleichsmaßnahme A 12 (CEF) ist zwar als vorgezogene Kompensationsmaßnahme zu Gunsten des Rebhuhns nicht geeignet und als solche (vgl. Kapitel B Nr. 6.4.1.4.4) so auch nicht erforderlich. Sie ist gleichwohl nicht verzichtbar. Sie ist als multifunktionale Maßnahme konzipiert und dient u. a. allgemein der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, der Schaffung von Rückzugsräumen für bedrohte Arten, der Entlastung des Boden- und Wasserhaushaltes durch Einstellung des nutzungsbedingten Eintrags von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln, der Kompensation von Eingriffen in Fließgewässer sowie auch, wenn auch nicht als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme, sondern insoweit nur allgemein als Ausgleichsmaßnahme zur Kompensation von Eingriffen in Lebensräume des Rebhuhns. Mit diesen Funktionen ist sie – neben dem ursprünglichen Ziel, vorgezogen Ersatzhabitate für das Rebhuhn herzurichten – mit der Wirkung in die Eingriffsbilanzierung eingeflossen, dass ohne sie keine

vollständige Kompensation gegeben wäre, mithin ein Kompensationsdefizit entstünde. Ohne diese Ausgleichsmaßnahme wäre das Vorhaben daher nicht planfeststellbar. Vielmehr muss sie in vollem Umfang, d. h. ohne Reduzierung der Fläche und ohne Umstrukturierung der Maßnahmeninhalte auf diesen Flächen, erhalten bleiben. Dabei ist die Maßnahme sowohl aufgrund artenschutzrechtlicher Vorgaben als auch aufgrund ihrer übrigen Funktionen, vor allem wegen der zur Kompensation von Eingriffen in Fließgewässer, die ihre Lage an der Lutter bedingt, örtlich nur sehr bedingt variabel. Sie lässt sich daher im Ergebnis nicht, wie von der LWK gefordert, an eine andere Örtlichkeit verlagern. Gerade auch die von der LWK vorgeschlagene, ca. 1,3 km vom Maßnahmenstandort A 12 entfernt gelegene Flächen der Stiftung Westfälische Kulturlandschaft kommt als Alternative nicht in Frage. Denn diese Fläche befindet sich weiter nördlich in der Nähe eines Wohngebietes sowie eine größeren Waldgebietes und am Rande der Freiflächen bzw. zwischen dem Wald und den Freiflächen verlaufen Wirtschaftswege, die zur Naherholung genutzt und gut von Spaziergängern, insbesondere auch solchen mit Hunden, gut frequentiert werden. Diese Strukturen stehen aus fachlicher Sicht sämtlich einer Nutzung der Flächen durch das Rebhuhn entgegen, das Bereiche in Waldnähe genauso meidet wie aufgrund des Störpotentials solche im Umfeld von Wohngebieten und stark frequentierten Wegen. Kompensationsfunktionen zu Gunsten des Rebhuhns, wie sie u. a. auch Bestandteil der Maßnahme A 12 sind, lassen sich auf diesen Flächen daher nicht realisieren.

Die Planfeststellungsbehörde bestreitet im Übrigen nicht, dass über die direkten Flächeneingriffe durch Überbauungen oder Kompensationsmaßnahmen hinaus auch erhebliche und die Agrarstruktur weiter schädigende Anschnittschäden entstehen. Diese konnten jedoch, wie auch die Flächenzugriffe insgesamt, nicht nur durch die Wahl einer möglichst kurzen Variante, sondern insbesondere auch durch die weitgehende Führung der Trasse in Parallellage zur Bahnlinie begrenzt werden. Ebenso wie die unter diesen Rahmenbedingungen erforderlichen direkten Zugriffe auf landwirtschaftliche Flächen, sind auch die Anschnittsschäden nicht vermeidbar oder weiter reduzierbar.

Inwieweit es sich bei durch Anschnitte entstehende Restflächen um nicht mehr wirtschaftlich nutzbare Flächen mit der Folge handelt, dass ggf. ein Übernahme-

anspruch des Eigentümers entsteht, ist im Rahmen des Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahrens zu klären.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme trotz der unbestreitbar gegebenen Beeinträchtigung der Agrarstruktur unter den in der Abwägung zu berücksichtigenden Gesichtspunkten sowohl den Interessen der betroffenen Landwirte als auch dem öffentlichen Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft insgesamt gerecht. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass in die Abwägung neben den landwirtschaftlichen Aspekten auch alle übrigen bei der Planung zu berücksichtigenden Belange einzustellen sind und sich demzufolge landwirtschaftliche Belange nicht immer gegenüber anderen Belangen durchsetzen können.

7.3.2 Flächenverbrauch und Grundstücksbetroffenheiten/-inanspruchnahmen

Das Vorhaben soll in einem Raum verwirklicht werden, dem trotz der Trassenführung der B 61 unweit von Ummeln sowie trotz diverser Einzel- und Streubebauungen noch eine hohe Bedeutung für die Landwirtschaft zukommt und der auch noch diverse landwirtschaftliche Betriebe aufweist. Von daher ist mit der unumgänglichen Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen eine ebenso unumgängliche bedeutsame Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Belange verbunden; eine Umgehung landwirtschaftlicher Flächen ist, wie regelmäßig bei linienhaften Infrastrukturvorhaben, nicht möglich. Eine deutliche Entlastung der landwirtschaftlichen Belange konnte aber insoweit erreicht werden, als der überwiegende Teil der Kompensationsmaßnahmen (konkret die Ausgleichsmaßnahmen A 8, A 9, A 10 und A 11 mit einem Gesamtumfang von mehr als 15 ha) auf Flächen der öffentlichen Hand umgesetzt wird. Weitere Flächen aus öffentlichem Eigentum stehen aber nicht zur Verfügung.

Nach Abwägung aller betroffenen Interessen sind die verbleibenden Beeinträchtigungen aber mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar. Das Vorhaben beeinträchtigt sowohl die Interessen der betroffenen Landwirte als auch das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft nicht in einer Weise, die einer Zulassung des Vorhabens entgegensteht. Insgesamt wird die Landwirtschaft des betreffenden Raums durch den Flächenverlust nicht gefährdet, und mit Ausnahme von zwei Betrieben (hierzu siehe nachfolgend Nr. 7.3.3) werden auch die Existenzen einzelner landwirtschaftlicher Betriebe nicht in Frage ge-

stellt. Etwas anderes ergibt sich – zumal zumindest abseits der Bahn und im Südwesten des Raums vorrangig großflächige und zusammenhängende Ackerflächen auf vorrangig großen Parzellen betroffen sind – auch nicht unter Berücksichtigung der mittelbaren Beeinträchtigungen durch die angesprochenen Strukturschäden und auch nicht infolge der Bauphase und den damit im Zusammenhang stehenden temporären Nutzungen landwirtschaftlicher Flächen. Insoweit überwiegt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens die privaten Interessen der betroffenen Landwirte.

Der konkrete Flächenverbrauch des Vorhabens hängt dabei vorrangig vom gewählten Querschnitt einschließlich Bankett, Böschungen und Seitengräben, von den Nebenanlagen (u.a. Entwässerungsanlagen, Anschlussstelle Ummeln) und aus dem zum Teil daran gekoppelten Bedarf für die Kompensationsflächen ab. Der Hauptfaktor Straßenquerschnitt orientiert sich dabei an dem Verkehrsbedürfnis. Angesichts der Bedeutung der Straße und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens von ≥ 20.000 Kfz täglich ist der gewählte Querschnitt erforderlich und lassen sich Querschnitt und Flächenbedarf ohne Einbuße beim Verkehrszweck nicht weiter reduzieren (vgl. dazu auch vorstehend Kapitel B Nrn. 6.1.2 und 7.2). Damit ist gleichzeitig auch eine Reduzierung des Flächenbedarfs für die Folgemaßnahmen, insbesondere den neu zu schaffenden Retentionsraum und die Gewässerverlegungen, die ohnehin nur zu einem kleinen Teil vom Straßenquerschnitt abhängen, ausgeschlossen.
Entsiegelt werden können demgegenüber nicht mehr benötigte Verkehrs- und Gebäudeflächen lediglich in einem Umfang von rd. 0,98 ha (Maßnahme A 1 des LBP). Weitestehend handelt es sich dabei um die zu entsiegelnde Zufahrt zu dem Betrieb Gütersloher Straße 381. Zumindest diese Fläche kann aufgrund ihrer Lage – sie ist beidseitig von landwirtschaftlichen Flächen umgeben – der Landwirtschaft wieder zugeschlagen werden und die Bewirtschaftungsmöglichkeiten dieser Flächen mit dem entstehenden neuen und größeren Grundstückzuschnitt damit deutlich verbessern.

Rd. 41 % der vorhabenbedingt dauerhaft verloren gehenden oder in ihrer Nutzung beschränkten Flächen werden für landschaftspflegerische Maßnahmen benötigt, insbesondere zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft in Sinne der Eingriffsregelung (§§ 13 ff BNatSchG), zum Teil an einigen relevanten Stellen auch für Funktionen des speziellen Artenschutzes. Auf dieses Kontingent landschaftspflegerischer Maßnahmen können nur Flächen angerechnet werden,

die entsprechend hergerichtet werden bzw. die eine entsprechende Aufwertung erfahren können. Gerade für Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung gilt, dass nur solche Flächen in Anspruch genommen werden dürfen, *„die sich für diesen Zweck objektiv eignen. Damit kommen nur solche Flächen in Betracht, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Diese Voraussetzungen erfüllen sie, wenn sie in einen Zustand versetzt werden können, der sich im Vergleich mit dem früheren als ökologisch höherwertig einstufen lässt. Landwirtschaftlich genutzte Grün- und Ackerflächen sind generell von begrenztem ökologischen Wert und deshalb aufwertungsfähig."* (BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3/10).
Folglich müssen auch diese Flächen aus ihrer derzeitigen intensiven oder gewöhnlichen Nutzung herausgenommen werden. So werden u. a. auf Ackerflächen Ersatzlaichgewässer für Amphibien hergerichtet, Feldgehölze angepflanzt und Saumstreifen hergerichtet, Acker- und Grünlandflächen extensiviert und auf Ackerflächen Aufforstungen vorgenommen, wobei die extensivierten Flächen mit Einschränkungen bei der Bewirtschaftung weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden können.
Soweit einzelne Maßnahmen wie die Ausgleichsmaßnahme A 11 auch Funktionen für den speziellen Artenschutz übernehmen, ist die Eignung auch nochmals an gesonderte räumliche Gesichtspunkte geknüpft. Wenn derartigen Maßnahmen wie teilweise auch hier dazu dienen, beeinträchtigten Populationen angrenzend an die bisherigen Reviere neue Lebensräume zu erschließen bzw. die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang zu gewährleisten, kommt eine Verschiebung auf andere Flächen nicht in Betracht.

Die sich auf Kompensationsflächen jeweils für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung ergebenden Einschränkungen sind im Maßnahmenverzeichnis des LBP sowie den zugehörigen Lageplänen beschrieben.

Auch diese Flächeninanspruchnahmen können nicht vermieden und überdies – s. o. – auch nicht wesentlich vermindert werden. Begrenzungen bzw. Minderungen des entsprechenden Flächenbedarfs durch multifunktionale Gestaltungen der Kompensationsmaßnahmen sind bereits Gegenstand der methodischen Ansätze von ELES und sind daher schon bei der Konzeptionierung der Maßnahmen zum Tragen gekommen.

Das Vorhaben kann nur mit entsprechenden Kompensationsmaßnahmen zuge-

lassen werden, die in Art und Umfang an die naturschutzfachlichen Vorgaben gebunden und insoweit nicht frei wählbar sind (vgl. Kapitel B Nr. 6.4.4 dieses Beschlusses). Die durch die Ausweisung der Kompensationsmaßnahmen betroffenen Landwirte können nur dann gegen die Inanspruchnahme vorgehen und die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses fordern, wenn das Konzept der Kompensationsmaßnahmen fehlerhaft ist (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 19.94; BVerwG, Urteil vom 26.02.1999, 4 A 47/96). Hierfür haben sich vorliegend jedoch im Verfahren weder aus den Stellungnahmen der Landschaftsbehörden noch aus sonstigen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange oder aus Einwendungen und letztlich auch nicht aus der Stellungnahme der Naturschutzverbände Anhaltspunkte ergeben.
Auch das rechtsstaatliche Übermaßverbot hat der Vorhabenträger bei der Planung des naturschutzfachlichen Konzeptes zur Minderung und Kompensation der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe beachtet. Auch diesbezüglich geeignete und erforderliche Maßnahmen müssen auf privatem Grundeigentum unterbleiben, wenn sie für den betroffenen Eigentümer Nachteile herbeiführen, die erkennbar außer Verhältnis zu dem angestrebten Zweck stehen (BVerwG, Urteile vom 18.03.2009, 9 A 40/07, vom 26.01.2005, 9 A 7.04, und vom 23.08.1996, 4 A 29.95). Dabei ist bei der Beurteilung der Zumutbarkeit einer Flächeninanspruchnahme für Kompensationsmaßnahmen nicht das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens, sondern nur das Interesse an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ins Verhältnis zu den Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme für den Betroffenen zu setzen (BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3/10). Auch insoweit genügt das Maßnahmenkonzept aber den Anforderungen.

In Kapitel B Nr. 6.4.4.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses ist bereits dargestellt, dass zur Minderung der den Betroffenen abverlangten Opfer vorrangig auf Grundstücke zurückzugreifen ist, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, oder die einvernehmlich zur Verfügung gestellt werden. Diese Vorgabe ist der Vorhabenträger mit der Deckblatt-Fassung des LBP nachgekommen; mit rd. 15 ha wird der flächenmäßig ganz überwiegende Teil der nach Abzug der Entsiegelungsflächen insgesamt rd. 18 ha umfassenden Kompensationsmaßnahmen auf Grundstücken der öffentlichen Hand verwirklicht.
Bezüglich der im privaten Eigentum stehenden Ausgleichsfläche A 3.2 sind auch keine unverhältnismäßigen Belastungen als Folge der Kompensationsmaßnahme geltend gemacht worden. Die vom Eigentümer erhobenen Einwendungen richten

sich jedenfalls nicht gegen die Ausgleichsmaßnahme, der insoweit nicht widersprochen worden ist, sondern gegen das Verfahren und die sonstigen insbesondere betrieblichen Wirkungen des Vorhabens.

Soweit die Eigentümer der Ausgleichsflächen A 3.1, A 3.3, A 3.5, A 4 und A 12 Einwendungen gegen die Grundstücksinanspruchnahmen geltend gemacht haben, sind sie letztlich nicht begründet. So hat der Eigentümer (Einwender 222 bzw. D 222) der Ausgleichsflächen A 3.1 und A 3.3 zwar vorgetragen, ihm würden damit über die Flächen seines Eigentums, die ohnehin für die B 61n beansprucht würden, weitere hochwertige Ackerflächen mit der Folge entzogen, dass sein Nebenerwerbsbetrieb erheblich an Attraktivität verliere. Hier wird zwar nicht bestritten, dass grundsätzlich auch die Inanspruchnahme der Kompensationsflächen Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebs hat. Tatsächlich sind von diesen beiden Maßnahmen aber gar keine Ackerflächen betroffen. Die Ausgleichsmaßnahme A 3.1 ist vielmehr auf einer feuchten Grünlandfläche angesiedelt worden und die Ausgleichsmaßnahme A 3.3 neben den bestehenden Amphibiengewässern am Dammweg wurde als Weihnachtsbaumkultur kartiert. Dass gerade die Inanspruchnahme dieser 0,88 ha großen Flächen, auf die als Maßnahmenstandort zudem wegen des Anschlusses an den Amphibiengewässerkomplex am Dammweg bzw. an einen Graben mit Stillgewässervegetation aus Gründen des allgemeinen Artenschutzes (Amphibien) nicht verzichtet werden kann, den ohnehin nur im Nebenerwerb geführten landwirtschaftlichen Betrieb gefährdet, ist nicht erkennbar und in der ansonsten umfangreichen Einwendung auch nicht dargelegt worden. Zudem erspart die Inanspruchnahme solcher Flächen, die eben nicht als Acker genutzt werden, die sonst ggf. an anderer Stelle erforderliche Inanspruchnahme von landwirtschaftlich bedeutsameren Ackerflächen, so dass die Landwirtschaft als Ganzes letztlich entlastet wird.

Ähnlich verhält es sich mit der Ausgleichsfläche A 3.5 des/der Einwender 242 und 249, auch wenn diese Fläche als Acker genutzt wird. Auch diese Flächen werden, wie den Einwendungen zu entnehmen ist, nur noch im Nebenerwerb bewirtschaftet, wobei die ehemalige Bewirtschaftung von hinzu gepachteten Flächen bereits aufgegeben wurde und sich die Bewirtschaftung nur noch auf 11 ha Eigentumsflächen beschränkt, die selbst für einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb vom Umfang her als eher gering einzustufen sind. Über den Schutzstatus, der einem die Existenz des Landwirts sichernden Haupterwerbsbetrieb in der Abwägung zukommt, kann der hier betroffene Nebenerwerbsbetrieb daher nicht verfügen. Hinzu kommt, dass die Fläche südlich der B 61n, auf der u.

a. Ersatzlaichgewässer errichtet werden sollen, mit rd. 1,2 ha nur noch über eine Größe verfügt, die nur noch bedingt wirtschaftlich als Acker nutzbar ist. Von daher sind auch hier unter den Gesichtspunkten der Abwägung keine unverhältnismäßigen Belastungen zu erwarten. Gleichzeitig ist auch diese Fläche aus Gründen des allgemeinen Artenschutzes nicht verlagerungsfähig. Denn das Nachbargrundstück, auf dem die Maßnahme ursprünglich vorgesehen war, hat sich im Laufe des Anhörungsverfahrens als ungeeignet erwiesen. Dort steigt, wie die Prüfung durch die höhere Landschaftsbehörde ergeben hat, das Gelände in nordöstlicher Richtung um 2 m bis auf ca. 101,5 m über NN an, so dass sich die erforderlichen Kleingewässer mit den erforderlichen flachen Uferzonen und Anschluss an das örtliche Grundwasser dort nicht ausreichend funktionsfähig herstellen lassen. Diese Möglichkeit besteht jedoch auf dem nunmehr vorgesehenen Flurstück 1278, das natürliche Geländehöhen von etwa 97,5 m über NN aufweist, damit entsprechend tiefer liegt und damit die notwendige Eignung für die Kleingewässer mit Grundwasseranschluss aufweist. Da hier aus den im Kapitel B unter Nr. 6.4.1.4.5 benannten Gründen Ersatzlaichgewässer auf der Südseite der B 61n notwendig sind, um einerseits über die B 61n hinwegführende Wanderbewegungen der Amphibien nach Möglichkeit zu vermeiden und andererseits den Genaustausch zwischen den Lebensräumen beidseits der neuen Straßentrasse zu ermöglichen – für diesen wird die Maßnahmenfläche über einen amphibiengerechten und mit Leiteinrichtungen verbundenen Durchlass an die gegenüberliegende Seite der B 61n angeschlossen –, wurde die Maßnahme dementsprechend im Rahmen der Planänderungen des Deckblatts von letztlich ungeeigneten auf geeignete Flächen verlegt. Im Ergebnis konnte damit einerseits den Erfordernissen des allgemeinen Artenschutzes Rechnung getragen und andererseits durch die Inanspruchnahme von ohnehin nur noch eingeschränkt wirtschaftlich nutzbaren Restflächen der für die Landwirtschaft ggf. insgesamt ungünstigere Eingriff vermieden werden.

Schwerwiegender wirkt sich die ebenfalls zum Teil auf Ackerflächen geplante Ausgleichsmaßnahme A 4 aus, die sich – mit Ausnahme kleiner Restflächen z. B. von Wegeparzellen und einem Wohngrundstück – auf die Grundstücke von zwei Eigentümern verteilt, deren landwirtschaftlicher Betrieb durch den Bau der B 61n insgesamt so betroffen ist, dass von einer Existenzgefährdung ausgegangen werden muss (vgl. nachstehend Nr. 7.3.3). Allerdings handelt es sich auch hier um Flächen, die von ihrem Zuschnitt und von ihrer Größe her ohnehin nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind und die von daher gezielt für die Maßnahme ausgesucht wurden, um Flächenzugriffe an landwirtschaftlich bedeutsameren Stellen

zu vermeiden und zumindest insoweit die Landwirtschaft zu schonen. Die Existenzgefährdungen werden daher auch nicht durch die Kompensationsmaßnahmen, sondern schon allein durch die B 61n selbst verursacht.
Die gegen die Ausgleichsfläche A 12 gerichtete Eigentümereinwendung wird ebenfalls zurückgewiesen. Die mehrfunktional angelegte Kompensationsmaßnahme ist nicht nur, aber auch zur Kompensation von Habitatverlusten des Rebhuhns (wenn auch nicht als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG) erforderlich, nicht entbehrlich und auch nicht auf andere Flächen verlagerungsfähig. Auf die Ausführungen unter Kapitel B Nrn. 6.4.1, 6.4.1.4.4 und dort die zum Rebhuhn sowie die unter Nr. 6.4.4 und die unter Nr. 7.3.1 Buchstabe o) wird dazu Bezug genommen.

Zum Ausgleich der Flächeninanspruchnahmen stehen den betroffenen Landwirten bzw. Eigentümern im Übrigen Entschädigungsansprüche zu. Die Entschädigungsregelungen sind indes nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens, sondern bleiben den Grunderwerbsverhandlungen oder den sich ggf. anschließenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Bezogen auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen regelt der Planfeststellungsbeschluss die Zulässigkeit des Vorhabens zwar unabhängig von der dinglichen oder schuldrechtlichen Rechtslage der Grundstücke, die zur Realisierung des Vorhabens vorübergehend oder dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen. Ein Planfeststellungsbeschluss entfaltet aber enteignungsrechtliche Vorwirkung, d. h. er schafft die Grundlage für eine mögliche Enteignung (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1992, 7 C 18.91 und § 19 Abs. 1 und 2 FStrG). Mit der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses kann der betroffene Eigentümer den Entzug seines Grundstücks nicht mehr abwenden; er kann lediglich entscheiden, ob er das Grundstück „freiwillig“ verkauft oder es sich durch einen weiteren Hoheitsakt, die in einem gesonderten Verwaltungsverfahren vorzunehmende Enteignung, gegen Entschädigung entziehen lässt. Die Planfeststellung ist für die Enteignungsbehörde insoweit bindend. Das Enteignungsverfahren selbst und die Feststellung einer Entschädigung richten sich dann allein nach dem EEG NRW (vgl. auch Nr. 30 der PlafeR 15 und § 19 Abs. 2 FStrG). Gleiches gilt für die Entschädigung etwaiger Nebenfolgen der Grundstücksinanspruchnahme (BVerwG, Beschluss vom 24.08.2009, 9 B 32.09). Im Planfeststellungsverfahren werden deshalb keine Entscheidungen über die Enteignung oder die Entschädigung getroffen (BVerwG, Urteile vom 14.05.1992, 4 C 9.89, vom 07.07.2004, 9 A

21.03 und vom 21.06.2006, 9 A 28/05). Es ist vielmehr erforderlich und abwägungsfehlerfrei, die betroffenen Eigentümer und bezüglich gepachteter Flächen auch die Pächter bzgl. der Inanspruchnahme von Eigentumsflächen und der daraus folgenden Entschädigungsansprüche in die Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen gem. den §§ 15 und 16 des EEG NRW zu verweisen. Für die Flächen der Betriebe, deren Existenz durch das Vorhaben gefährdet wird (vgl. nachfolgend Nr. 7.3.3), gilt im Ergebnis nichts anderes.

Ein derart betroffener Eigentümer, dem Grundeigentum zum Zwecke der Vorhabenrealisierung notfalls im Wege der Enteignung entzogen werden soll, hat eine besonders starke Rechtsposition (BVerwG, 27.10.2000, 4 A 18.99, und BVerwG, 26.02.1999, 4 A 47.96), so dass die Frage der Inanspruchnahme von Grundstücken ein besonders abwägungserheblicher Belang ist. Ein grundstücksbetroffener Eigentümer ist nicht darauf beschränkt, persönliche Belange zur Geltung zu bringen, sondern kann darüber hinaus gestützt auf Art. 14 GG jede sein Grundstück betreffende Maßnahme abwehren, die mit einfachem Recht nicht vereinbar ist, unabhängig davon, ob die angesprochenen Norm auch dem Schutz eines privaten Belangs dient (BVerwG, 18.03.1983, 4 C 80.79). Er hat einen Anspruch aus Art. 14 Abs. 1 GG, *„von einer nicht dem Wohl der Allgemeinheit dienenden, insbesondere nicht gesetzmäßigen Entziehung ihres Grundeigentums verschont zu bleiben."* (BVerwG, Gerichtsbescheid vom 21.09.2010, 7 A 7/10). Der Prüfungsumfang einer grundstücksbezogenen Einwendung ist dementsprechend weit und umfasst alle verfahrensrechtlichen und materiell-rechtlichen Anforderungen an das Planfeststellungsverfahren (BVerwG, 27.10.2000, 4 A 18.99). Eine Minderung der Rentabilität ist indes hinzunehmen und insoweit auch durch Art. 14 Abs. 1 GG nicht geschützt (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20/08).
Unter Anwendung dieser Grundsätze und in Kenntnis und Berücksichtigung der Betroffenheiten der Grundeigentümer wird in vertretbarer Weise den in Kapitel B Nr. 6.1.2 dieses Beschlusses benannten verkehrlichen Belangen und Planungszielen der Vorrang eingeräumt. Dabei ist auch festzustellen, dass das Interesse des Eigentümers von Grundstücken, nicht enteignend in Anspruch genommen zu werden, gegenüber den sonstigen zu berücksichtigenden Belangen keinen generellen Vorrang besitzt (BVerwG, Beschluss vom 30.09,1998, 4 VR 9.98, Rn. 8).
Vorliegend ist das Vorhaben zuzulassen, weil es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist und darüber hinaus trotz der nicht zu verneinenden Betroffenheiten die Belange der Grundeigentümer bzw. der Land-

wirte angemessen berücksichtigt. Die unvermeidlichen Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch reduzierte Grundstücksgrößen und Anschnittschäden müssen zur Erreichung der Planungsziele hinter die übrigen Belange zurücktreten.
Zu den sonstigen konkreten Einwendungen grundstücksbetroffener Landwirte bzw. Eigentümer wird im Übrigen auf die Einzelfallentscheidungen in Kapitel B Nr. 7.9 (und hier insbesondere Nr. 7.9.2 und 7.9.6) dieses Beschlusses verwiesen.

7.3.3 Existenzgefährdung

In der Abwägung besonders zu berücksichtigen ist, sollte eine solche zu befürchten sein, auch die mit dem Vorhaben einhergehende Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, 4 A 18.98).

Die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist danach zu beurteilen, ob der Betrieb außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Landwirt und seine Familie auch entsprechende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen erwirtschaften kann (BVerwG, Urteil vom 31.10.1990, 4 C 25.90). Indes muss der landwirtschaftliche Betrieb bereits vor dem Eingriff durch die Straßenbaumaßnahme eine gesicherte Existenzfähigkeit geltend machen können. Eine weitere Verschlechterung eines nicht existenzfähigen Betriebes stellt keinen abwägungsrelevanten Belang dar.

Bei der Beurteilung der Existenzgefährdung werden der unmittelbare Verlust bewirtschafteter Flächen, aber auch mittelbare Beeinträchtigungen für die betriebliche Entwicklungs- und Ertragsfähigkeit des Betriebes berücksichtigt (z. B. Zerschneidung von Flächen und erforderlich werdende Umwege oder Verlust von Dungeinheiten).

Generell setzt die Annahme einer Existenzgefährdung voraus, dass der landwirtschaftliche Betrieb als Vollerwerbslandwirtschaft qualifiziert werden kann oder zumindest einen maßgeblichen Anteil zum Einkommen des Betriebsinhabers beiträgt. Ein Vollerwerbsbetrieb liegt nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre vor, wenn er bei ortsüblicher und ordnungsgemäßer Bewirtschaftung in der Lage ist, einen ausreichenden Betriebsgewinn zu erzielen. Dabei ist grundsätzlich erforderlich, dass 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Nach den betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte darüber hinaus der Betriebsge-

winn (Gesamtdeckungsbeitrag der landwirtschaftlichen Produktion zuzüglich evtl. Nebeneinkünfte und abzüglich der Festkosten) auch eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 Euro ergeben.

Bei einem Vollerwerbsbetrieb ist eine Existenzgefährdung des Weiteren nicht realistisch, wenn der Flächenverlust der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche 5 % der Betriebsfläche nicht überschreitet. Wenn der Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen diese Größenordnung nicht erreicht, kann die Planfeststellungsbehörde nach ständiger Rechtsprechung regelmäßig auch ohne Einholung eines Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass ein Straßenbauvorhaben nicht zu einer Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes führt (u. a. VGH München, Urteile vom 30.10.2007, 8 A 06.40026, vom 24.11.2010, 8 A 40023, Beschluss vom 09.09.2014, 8 A 13.40047, und zuletzt noch Urteil vom 15.04.2016, 8 A 15.40003, m.w. N. sowie auch BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 13/08). Solche relativ geringen Flächenverluste kann die Betriebsorganisation eines Hofes nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre auffangen. Dies gilt auch dann, wenn der Flächenverlust beispielsweise zu einer Reduzierung von Vieh- oder Dungeinheiten bzw. der Möglichkeiten zur Gülleausbringung führen sollte.

Vorliegend ist von mehreren Betroffenen eine solche Existenzgefährdung, auf die auch die LWK hingewiesen hatte, vorgetragen und in zwei Fällen mit Gutachten vom 05.08.2013 (Einwendung 15) bzw. 20.08.2015 (Einwendung 258) auch bestätigt worden.
Dem Einwender 15 bescheinigt das vom 05.08.2013 datierende Gutachten eine zukunftsorientierte und mit Wachstumsabsichten behaftete und sowohl eine ausreichende Eigenkapitalbildung als auch einen ausreichenden Gewinn abwerfende Führung des über eine gesicherter Hofnachfolge verfügenden Vollerwerbsbetriebs. Der Betriebsnachfolger beteilige sich bereits mit dem von ihm separat geführten landwirtschaftlichen Lohnunternehmen aktiv mit und trage zum positiven Ergebnis bei, der Lohnmaschineneinsatz im Betrieb und im Lohnunternehmen ergänzten sich durch höhere Auslastung und Wirtschaftlichkeit. Der von daher gesunde, insgesamt knapp 78 ha (inklusive Pachtflächen und ohne Wald) bewirtschaftende Betrieb, der schon durch den Bau der A 33 Verluste habe hinnehmen müssen, verliere durch den Bau der B 61n besonders bedeutsame hofnahe Eigentumsflächen im Umfang von 4,93 ha, was in Verbindung mit der Durchschneidung der arrondierten Hofflächen und diversen Anschnittschäden dazu

führe, dass der Gewinn deutlich sinke und damit auch das zur Existenzsicherung notwendige Eigenkapital nicht mehr gebildet werden könne. Das Gutachten kommt daher nachvollziehbar zu dem Schluss, dass betriebliche Entwicklungen wegen der zu erwartenden Gewinneinbußen auf Dauer blockiert werden und der Betrieb damit durch den straßenbaubedingten Eingriff in seiner Existenz auf Dauer gefährdet ist.
Dass sich der unmittelbare Flächenverlust mit dem Deckblatt um 2.756 m² auf 4,66 ha reduziert hat, lässt die Ergebnisse des Gutachtens nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unberührt.

Ganz ähnlich verhält es sich mit dem Vollerwerbsbetrieb der unter der Nr. 258 erfassten Einwender. Das vom 20.08.2015 datierende Gutachten zur möglichen Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes schließt wie folgt ab: *„Das Betriebseinkommen reicht zukünftig noch für den Lebensunterhalt aus. Die erforderlichen Wachstumsinvestitionen können aber nicht mehr im erforderlichen Maße aus eigener Kraft finanziert werden. Die Folge ist, dass der Verschuldungsgrad ansteigt und/oder erforderliche Wachstumsinvestitionen unterlassen werden. Mit der wirtschaftlichen Entwicklung kann dann nicht mehr in vollem Umfang standgehalten werden mit dem Ergebnis, dass der Betrieb wirtschaftlich gefährdet ist. Längerfristig führt der straßenbaubedingte Eingriff zum Verlust der betrieblichen Existenzfähigkeit.“*
Da die Betriebsinhaber keine Buchführungsaufzeichnungen (Bilanzen, Gewinn- und Verlustrechnungen etc.) zur Verfügung gestellt haben, greift das Gutachten methodisch zwar nicht auf die tatsächliche betriebswirtschaftliche Lage des Betriebes sowie auf tatsächliche Ergebnisse, sondern insoweit „nur“ auf die statistischen Durchschnittsergebnisse für entsprechende Betriebsformen zurück. Dies ist jedoch nicht zu beanstanden, zumal sich zumindest keinerlei erkennbare Nachteile für die Betriebsinhaber ergeben haben und sie, sollten sie entstanden sein, ohnehin der insoweit unzureichenden Mitwirkung der Betriebsinhaber zuzurechnen wären. Sie könnten daher einer auf das Ergebnis des Gutachtens gestützten Abwägungsentscheidung nicht entgegengehalten werden.
Auch dieser Betrieb ist nicht überschuldet, die Hofnachfolge gesichert. Die Größe der bewirtschafteten Flächen beläuft sich inklusive Pachtflächen auf rd. 74 ha. Davon gehen vorhabenbedingt inklusive kleiner unwirtschaftlicher Restflächen rd. 4,6 ha – fast vollständig Eigentumsflächen – bzw. 6,18 % verloren. Hinzu kommen Wirtschaftserschwernisse durch veränderte Grundstückszuschnitte und Wegebeziehungen. Während der nach gutachterlicher Einschätzung derzeit erziel-

bare Gewinn noch ausreicht, um sowohl den Lebensunterhalt der Inhaber abzusichern als auch noch die Bildung des zur betrieblichen Absicherung erforderlichen Eigenkapitals zuzulassen, wird er künftig mit der schon beschriebenen Folge auf ein Niveau sinken, dass sich zwar zunächst nur auf die Bildung des notwendigen Eigenkapitals auswirkt, dauerhaft jedoch die gesamt Betriebsführung in Frage stellt.

Diese beiden sich somit einstellenden Existenzgefährdungen sind angesichts des großen öffentlichen und gesetzlich festgestellten Gemeinwohlinteresses an der Verwirklichung der B 61n jedoch hinzunehmen; die Verwirklichung der Planungsziele, die ihren Bau erfordern, wird insoweit als so bedeutsam eingestuft, dass ihnen in der Abwägung trotz entsprechend schwerwiegender Auswirkungen auf die beiden landwirtschaftlichen Betriebe gleichwohl der Vorrang eingeräumt wird. Ein Verzicht auf das Vorhaben kommt von daher nicht in Betracht und auch eine zwecks Vermeidung der Existenzgefährdungen grundsätzlich denkbare Verschiebung des Trassenverlaufs scheidet mit Blick auf die im Kapitel B unter Nr. 6.1 dargelegten Erwägungen aus, zumal im Nordosten des Planungsraums zur Entlastung des Betriebes des Einwenders 15 ohnehin keine Trassenalternativen zur Verfügung stehen und dort, wo im Süden bzw. Südwesten möglicherweise die Gefährdung des Betriebs der Einwender 258 vermieden werden könnte, mit vergleichbaren Eingriffen an anderer Stelle bzw. in andere Betriebe gerechnet werden muss.

Diese Einschätzung und dieses Abwägungsergebnis verändern sich auch dann nicht, wenn ein dritter landwirtschaftlicher Betrieb der Gefahr der Existenzvernichtung ausgesetzt wird. Gutachtlich konnte sie jedoch nicht bestätigt werden, so dass die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass hat, eine dritte Existenzgefährdung als gegeben zu unterstellen.

Gänzlich ist eine solche dritte Existenzgefährdung zwar nicht vollständig auszuschließen. Eine gutachtliche Überprüfung ist jedoch an der erforderlichen Mitwirkung des Betriebsinhaber und Einwenders (entsprechende Einwendungen wurden unter den Nummern 134 und 163 erfasst) gescheitert, so dass die Existenzgefährdung nicht belegt werden konnte.

Der Einwender, der nach seinen eigenen Angaben einen Garten- und Landschaftsbaubetrieb mit Baumschule sowie eine Bodendecker-Aufzucht betreibt,

bestreitet die Planrechtfertigung bzw. führt aus, diese sei zumindest so geringen Gewichts, dass sie den Eingriff in seinen Betrieb nicht rechtfertige. Die behauptete Existenzgefährdung wurde mit dem Verlust von betriebsnotwendigen Pachtflächen bzw. deren Zerschneidung zurückgeführt, die für die Bodendecker-Aufzucht benötigt werden, ansonsten jedoch nicht weiter begründet. Keiner der beiden Einwendungen – Eigentumsflächen des Einwenders sind nicht betroffen – sind Detailangaben zu entnehmen, die eine Überprüfung der behaupteten Existenzgefährdung zuließen. Detailangaben zur Betriebsstruktur fehlen weitestgehend und auch die Größe der von dem Betrieb bewirtschafteten Flächen wurde nicht beziffert. Die Einwendung Nr. 163 enthält lediglich den Hinweis, zur Bodendecker-Aufzucht seien die Flurstücke 368 und 371 bis 374 der Flur 34 der Gemarkung Ummeln längerfristig angepachtet worden, was insoweit für diese „Sparte“ des Betriebes auf eine Größe von etwa 2,2 ha schließen lässt. Für das Vorhaben werden davon aus dem Flurstück 371 eine Fläche von 0,24 ha sowie das 28 m² große Flurstück 368 benötigt, so dass mehr als 5 % der Bewirtschaftungsflächen verloren gingen und die Zerschneidung – die Trasse der B 61n verläuft mittig durch das Flurstück 371 – hinzukommt. Andererseits ist dem Vorbringen des Einwenders auch zu entnehmen, dass wohl noch nicht alle Flächen für die Bodendeckeraufzucht genutzt werden, letztlich also wohl bereits Erweiterungsflächen mit angepachtet worden sind.

Die LWK hat den Betrieb als Bodendecker erzeugenden Gartenbaubetrieb mit einer 3.000 m² großen Gewächshausfläche sowie einer angrenzende Pachtfläche von 2 ha Größe beschrieben. Neben dem Flächenverlust von 0,24 ha würde eine Fläche im Umfang von 0,6 ha durch die B 61n vom eigentlichen Betriebsgelände abgeschnitten. Diese Größenangabe bezieht sich jedoch ausschließlich auf die südlich der B 61n verbleibende Restfläche des Flurstücks 371 und lässt die Flächen der unmittelbar angrenzenden Flurstücke 372 bis 374, mit denen das Flurstück 371 eine Bewirtschaftungseinheit bildet, außer Betracht. Zusammen mit diesen Flurstücken umfasst die südlich der B 61n im Zusammenhang verbleibende Fläche nicht 0,6 ha, sondern rd. 0,9 ha.

Der Einwender selbst hat die von ihm behauptete Gefährdung des Betriebes im Einzelerörterungstermin auch weniger auf die Flächenverluste, sondern mehr auf die Zerschneidung der Betriebsflächen und die damit einhergehende Beeinträchtigungen der Betriebsabläufe durch veränderte, Umwege verursachende Wegebeziehungen zurückgeführt. Die Flächen südlich der B 61n müssten täglich mehrfach aufgesucht werden, um Kontroll- und Pflegemaßnahmen durchzuführen oder für den Verkauf vorgesehene Pflanzen abzutransportieren.

Vor diesem Hintergrund und angesichts dessen, dass

- die ca. 0,9 ha große Restfläche südlich der B 61n nicht beackert wird und auch die Bodendecker nicht eingepflanzt, sondern in Töpfen ausgebracht und aufgezogen werden, so dass eine analoge Betrachtung zu Ackerflächen, die über eine gewisse Mindestgröße von i.d.R. > 1 ha verfügen müssen, um eine wirtschaftliche Nutzung zu ermöglichen, nicht zum Zuge kommen kann, und
- die Restfläche von 0,9 ha zwar durch die B 61n vom eigentlichen Betrieb abgeschnitten wird, die vom Betrieb zu dieser Fläche zurückzulegende Wegstrecke über den Ramsloh und die Bokelstraße inklusiven deren Überführung über die B 61n aber mit rd. 1,1 km auch dann nicht völlig unzumutbar lang erscheint, wenn sie täglich mehrfach zurückgelegt werden muss,

erscheint die behauptete Existenzgefährdung zumindest fraglich. Dies gilt insbesondere dann, wenn ohnehin noch nicht alle Flächen zur Aufzucht von Bodendeckern genutzt werden sollten. Da sie andererseits aber auch nicht auszuschließen ist, hat der Vorhabenträger zu ihrer Überprüfung im Einzelerörterungstermin unter der Voraussetzung eine gutachterliche Überprüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Existenz des Betriebes zugesichert, dass der Einwender Betriebsdaten (d. h. die erforderlichen Angaben zum Betrieb, zu seiner Größe, zu seiner Struktur, zu den Betriebsabläufen und auch zur betriebswirtschaftlichen/finanziellen Situation) zur Verfügung stellt, die zunächst eine konkrete Vorprüfung zulassen, und dass diese an konkreten Daten orientierte Vorprüfung eine Existenzgefährdung erwarten bzw. zumindest nicht ausschließen lässt. Auf Wunsch des Einwenders wurde diese Zusage dahingehend erweitert, das dann ggf. erforderliche Existenzgutachten von einem externen Gutachter erstellen zu lassen.

Obwohl ohne derartige Detailuntersuchungen keine fundierte Entscheidung über die Existenzfähigkeit des Betriebes getroffen werden kann und dies dem Einwender auch bekannt ist, hat er trotz mehrfacher mündlicher und auch mehrfacher schriftlicher Aufforderung durch den Vorhabenträger (Schreiben vom 02.07.2013, 09.10.2013, 26.11.2013 und 13.03.2014) keinerlei Betriebsdaten zur Verfügung gestellt. Schon die vereinbarte Vorprüfung war daher mangels entsprechender Datenlage nicht durchführbar. Stattdessen hat der Einwender nunmehr verlangt, von vornherein einen externen Gutachter zu beauftragen. Nur diesem würde er Daten zur Verfügung stellen. Interne Gutachter des Vorhabenträgers lehne er wegen Befangenheit ab und die Beauftragung eines externen Gutachters entspreche ja auch der ihm gemachten Zusage.

Mit Schreiben vom 19.08.2014 hat schließlich die Planfeststellungsbehörde den Einwender um Weitergabe der für die entsprechenden Prüfungen erforderlichen Betriebsdaten an den Vorhabenträger gebeten. Sie hat ihn dabei darauf hingewiesen, dass ihm hier eine Mitwirkungslast obliegt und er die Zusage des Vorhabenträgers wohl missverstanden habe. Ihm sei – wie dem Protokoll zu entnehmen ist – keinesfalls zugesagt worden, von vornherein einen externen Gutachter zu beauftragen, sondern dies nur und erst dann zu tun, wenn mit Hilfe von Betriebsdaten (zu deren Erfassung hatte der Vorhabenträger einen Fragenkatalog zur Verfügung gestellt) eine Vorprüfung ermöglicht und eine grundsätzliche Gefährdungslage bestätigt worden sei. Auch diese Aufforderung blieb jeodch ohne Erfolg. Im Ergebnis kann daher über die in der Einwendung geltend gemachte Existenzgefährdung nur „nach Aktenlage“ entschieden werden.

Da nach Aktenlage aber über die bloße Behauptung der Existenzgefährdung hinaus keine anderweitig erzielbaren und belastbaren Erkenntnisse vorliegen, die diese Befürchtung stützen, und sich der Einwender und Betriebsinhaber einer Überprüfung seiner Behauptung verweigert hat, ist nicht ersichtlich, warum zu dessen Gunsten eine Existenzgefährdung unterstellt werden sollte. Soweit eine Existenzgefährdung nicht bereits offenkundig oder zumindest naheliegend ist, obliegt es jedenfalls dem Betroffenen, die hierfür entscheidungserheblichen betriebswirtschaftlichen Fakten dazulegen (vgl. u. a. VG Gera, Urteil vom 02.09.2008, 3 K 611/08 Ge, sowie VGH Baden-Württemberg, Urteile vom 22.03.1995, 5 S 2341/94 und vom 17.11.1995, 5 S 334/95).

Hinsichtlich der Ablehnung eines Gutachters durch den Einwender sei im Übrigen darauf hingewiesen, dass nach der Rechtsprechung es regelmäßig keinen Bedenken begegnet, wenn der Vorhabenträger die zur Ermittlung einer Existenzgefährdung erforderlichen sachverständigen Begutachtungen durch eigene, für die jeweilige Aufgabe und das jeweilige Fachgebiet besonders qualifizierte Mitarbeiter durchführen lässt. Ein Anspruch auf eine Begutachtung durch freiberuflich tätige Gutachter besteht nicht (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20/08). Dass der Befangenheitsvorwurf unberechtigt ist, zeigen letztlich aber auch die beiden von internen Gutachtern erstellten Gutachten, die für zwei Betriebe eine solche Existenzgefährdung bestätigt haben. Ob befangene Gutachter zu diesem Ergebnis gekommen wären, darf bezweifelt werden.

Letztendich kann eine Entscheidung darüber, ob eine dritte Existenzgefährdung gegeben ist, im Planfeststellungsverfahren aber offen bleiben. Denn im Ergebnis werden jedenfalls angesichts des dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens innewohnenden Gewichts auch drei Existenzgefährdungen von diesem überlagert, stehen also der Planfeststellung auch in dieser Summe nicht entgegen. Zum anderen richtet sich, sollten der Grunderwerb und/oder eine etwaige Betriebsübernahme nicht durch Einigung zwischen dem Vorhabenträger und dem Eigentümer bzw. Betriebsinhaber oder Pächter zustande kommen, ein Enteignungsverfahren und die Festlegung einer Entschädigung inklusive der Entscheidung über eine Gesamtübernahme ohnehin allein nach dem EEG NRW. Ein Planfeststellungsverfahren kann, wie schon ausgeführt, keine Entschädigungsregelungen umfassen.

Die Frage, ob eine Existenzgefährdung mit der Folge gegeben ist, dass den Einwendern ein Anspruch auf eine Gesamtübernahme des Betriebs bzw. der Grundstücke zukommt, muss daher in jedem Fall – d. h. auch bezogen auf die beiden Betriebe, für die eine Existenzgefährdung gutachtlich bestätigt wurde – dem Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben (vgl. BVerwG, Urteile vom 07.07.2004, 9 A 21.03, und vom 21.06.2006, 9 A 28/05). Sollte es darin zu einer Betriebsübernahme kommen, kann die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen, dass die Entschädigungsregelungen auch geeignet sind, eine enteignungsbedingte Betriebsverlagerung zu ermöglichen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30.09.1998, 4 VR 9/98). Insoweit stellt die etwaige Gesamt-/Betriebsübernahme eine im Verfahren nach dem EEG NRW zu regelnde Nebenfolge der Grundstücksinanspruchnahme dar.
Es ist deshalb vorliegend abwägungsfehlerfrei und auch erforderlich, dass die betroffenen Eigentümer bzgl. Betriebsinhaber und Pächter bezüglich der Grundstücksinsanspruchnahmen und der daraus folgenden Entschädigungsansprüche auf die Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen gem. den §§ 15 und 16 des EEG NRW verwiesen werden (BVerwG, Beschluss vom 2. September 2010, 9 B 11/10, juris Rn. 20; BVerwG, Urteil vom 21. Juni 2006, 9 A 28.05).

Weitere Existenzgefährdungen schließt die Planfeststellungsbehörde für sämtliche Betriebe des Raums aus.

Die LWK hat neben den drei bereits benannten auch die übrigen Betriebe des Raums in ihrer Stellungnahme im Einzelnen benannt und aufgelistet. Dass eine

vorhabenbedingte Gefährdung dieser Betriebe verneint wird, begründet die Planfeststellungsbehörde wie folgt:

a) Dem Hinweis der LWK auf den das Flurstück 1414 der Flur 34 der Gemarkung Ummeln bewirtschaftenden Milchviehbetrieb sind trotz der benannten Betroffenheiten inklusive derer, die sich bereits durch den Bau der A 33 ergeben haben, keine belastbaren Anhaltspunkte für eine etwaige Existenzgefährdung zu entnehmen. Die LWK hat bezüglich dieses Betriebes auch nicht von einer Existenzgefährdung gesprochen, sondern lediglich darauf aufmerksam gemacht, dass nach ihrer Auffassung von einem Gesamtverlust der 1,34 ha großen Grünlandfläche auszugehen ist; die nach deren Teilinanspruchnahme verbleibende Restfläche von rd. 0,54 ha sei nicht mehr wirtschaftlich nutzbar. Da im Verfahren weder vom Eigentümer des Grundstücks noch vom von der LWK benannten bewirtschaftenden Pächter Einwendungen erhoben worden sind, waren weitergehende Überprüfungen nicht angezeigt.
   Über die Übernahme des Restgrundstücks durch den Vorhabenträger ist im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zwischen ihm und dem Eigentümer bzw. im separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

b) Der Einwender 161 bewirtschaftet nach Angaben der LWK rd. 64 ha im Haupterwerb (Milchviehbetrieb mit Nachzucht und Schweinemast). Der Einwender selbst hat keine Angaben zur Betriebsstruktur und zur Betriebsgröße gemacht und auch ansonsten nichts vorgetragen, was auf die Befürchtung einer Existenzgefährdung hinweisen würde.
   Die Eigentumsflächen bleiben weitestgehend unangetastet, es gehen lediglich 152 m² aus dem 1,36 ha großen Flurstück 615 der Flur 35 der Gemarkung Ummeln dauerhaft verloren. Maßgebenden Betroffenheiten ergeben sich lt. Einwendung jedoch aus den Eingriffen in die vom Einwender gepachteten und als Acker genutzten Flurstücke 602, 1794 und 1828 der Flur 34 der Gemarkung Ummeln.
   Durch den vorhabenbedingten Flächenverlust werden diese drei Flurstücke um 40 bis 50 % verkleinert, es gehen Flächen im Umfang von insgesamt 3,59 ha verloren. Erhebliche Eingriffe in die Ackerflächen sind daher nicht zu verleugnen. Allerdings wird das 1,4 ha große Flurstück 1828 ohnehin nicht vollständig bewirtschaftet, eine Teilfläche von rd. 0,35 ha, nämlich die zwischen den bebauten Flurstücken 1826 und 1827, entfällt, und die übrigen Flächen

dieses Grundstücks weisen, zumindest separat betrachtet, schon heute einen bezogen auf die Wirtschaftlichkeit der Bewirtschaftungsmöglichkeiten eher ungünstigen Zuschnitt auf. Während die bewirtschaftungsfähige Fläche südlich der Bebauung auf einer Länge von ca. 120 m eine Breite von etwa 70 m aufweist, sind es westlich der beiden bebauten Gründstücksbereiche über eine Länge von ca. 140 m lediglich 20 bis 25 m. Eine höhere Wertigkeit bekommen diese Flächen erst im Zusammenhang mit dem benachbarten, 5,5 ha aufweisenden Flurstück 602. Künftig verbleibt aus beiden Flurstücken eine zusammenhängend bewirtschaftungsfähige Fläche von rd. 4 ha.

Aus dem Flurstück 1794 (1,84 ha) verbleiben 1,06 ha, die ebenfalls weiterhin genutzt werden können. Den für eine Bewirtschaftung ungünstigen Zuschnitt (es entspricht von seiner Form her einem gleichschenkligen Dreieck), der nicht verändert wird, hat das Flurstück schon heute.

Diese Pachtflächenverluste resultieren mit Ausnahme einer kleinen Teilfläche des Flurstücks 1828 von 411 m², bei der es sich um eine kleine durch eine Straßenkrümmung (Verschwenkung der Kasseler Straße für ihren Anschuss an den Kreisverkehrsplatz) entstehende Restfläche handelt, die für landschaftspflegerische Maßnahmen genutzt wird, ausschließlich aus dem Bedarf für die B 61n und ihre Nebenanlagen selbst. Eine Reduzierung der Grundstücksinanspruchnahmen durch Veränderungen bei den Kompensationsmaßnahmen ist daher nicht möglich.

Setzt man den Verlust von 3,6 ha in Relation zur Gesamtgröße des Betriebes, die sich lt. LWK auf 64 ha beläuft, ergibt sich eine Betriebsflächenreduktion, die mit 5,6 % um 0,6 % und damit leicht über die hinausgeht, bei der davon ausgegangen werden kann, dass Flächenverluste im Rahmen der Betriebsorganisation aufgefangen werden können und eine Existenzgefährdung sicher auszuschließen ist (die Differenz zwischen 5 % und 5,6 % beläuft sich auf lediglich 0,4 ha). Weitere Anhaltspunkte für die vom Betriebsinhaber auch nicht vorgetragene Existenzgefährdung ergeben sich nicht. Die Einwendungen beschränken sich insoweit vielmehr auf den Hinweis auf die seines Erachtens entschädigungspflichtigen Nachteile der Grundstücksinanspruchnahmen und der veränderten Grundstückszuschnitte, auf die er aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses vom Grundsatz her auch einen Anspruch hat, über deren Höhe aber erst in den separaten Verhandlungen mit dem Vorhabenträger bzw. im Verfahren nach dem EEG NRW entschieden werden kann. Vorrangig aber werden vom Betriebsinhaber erschwerte Wegeanbindungen geltend gemacht, zu deren Vermeidung analog zur Forderung der LWK eine

Überführung des Knappweges gefordert wird. Weder die LWK noch der Betriebsinhaber haber aber auch nur andeutungsweise in ihrer Stellungnahme bzw. in den Einwendungen (und auch weder in der Deckblatteinwendung noch im Zusammenhang mit den Wegestrukturen) erkennen lassen, dass eine Existenzgefährdung im Raum stehen könnte.
Ein Anlass oder gar eine Verpflichtung, eine etwaige Existenzgefährdung gutachtlich prüfen zu lassen, haben sich daher weder für den Vorhabenträger noch für die Planfeststellungsbehörde ergeben. Insoweit kann aus der Regel, dass eines Existenzgefährdung bei Grundstücksinanspruchnahmen von nicht mehr als 5 % eine Existenzgefährdung ausgeschlossen werden kann, nicht im Umkehrschluss gefolgert werden, dass bei größeren Inanspruchnahmen eine Existenzgefährdung vorliegt oder eine solche zumindest zwingend gutachtlich prüfen zu lassen ist.

Da finanzielle Nachteile inklusive solcher durch veränderte Grundstückszuschnitte im Rahmen des Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens ausgeglichen werden und alle verbleibenden Grundstücksflächen nach wie vor ausreichend erschlossen sein und bewirtschaftungsfähig bleiben werden, waren hier deshalb weitergehende gutachterliche Untersuchungen nicht angezeigt. Denn ein Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an einem Abwägungsfehler, wenn solche privaten Belange nicht berücksichtigt worden sind, die der Betroffene im Planfeststellungsverfahren nicht vorgetragen hat und die sich der planenden Behörde auch nicht aufdrängen mussten; sie sind dann abwägungsunerheblich. Auch muss aus der Unterbrechung einer bislang genutzten Wegeverbindung – eine gegen diese Unterbrechung bzw. gegen die Neuanbindung gerichtete Einwendung stellt nur das geplante Wirtschaftswegesystem zur Prüfung – nicht auf eine Existenzgefährdung geschlossen werden (vgl. dazu VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 05.10.2006, 8 S 967/05, sowie OVG Lüneburg, Urteil vom 21.10.2009, 7 KS 32/08, RN 42).

Zur Wegestruktur wird in diesem Zusammenhang auf die nachstehenden Ausführungen unter Nr. 7.3.4 Bezug genommen. Ergänzend dazu hat die Planfeststellungsbehörde anhand entsprechenden Kartenmaterials im Geoserver NRW sowie der maßstabgerechten Planunterlagen die Länge der in diesem Zusammenhang bedeutsamen Wegeverbindungen überprüft. Umwege, die als erheblich einzustufen und als entsprechender Nachteil für den landwirtschaftlichen Betrieb zu werten wären, konnten jedoch nicht festge-

stellt werden. So bleiben die zwischen dem Hof am Austernweg und den benannten Pachtflächen zurückzulegenden Entfernungen unabhängig davon, ob derzeit der von der B 61n abgetrennte Dammweg oder eine andere Wegeverbindung genutzt wird, weitgehend unverändert. Gleiches gilt für die Entfernung zwischen dem Hof an der Isselhorster Straße, mit dem der Einwender eine Maschinengemeinschaft bildet, und diesen Flächen und so verhält es sich unter Berücksichtigung des mit dem Deckblatt 1ns Verfahren gebrachten Wirtschaftsweges vom Knappweg zur Bokelstraße auch zwischen dem Hof am Austerweg und den vom Einwender benannten Flächen am Ramsloh bzw. südlich der B 61n. Soweit die Eignung dieses Weges für landwirtschaftliche Fahrzeuge bestritten wird, weist die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen im Übrigen mit Blick auf die nachstehenden Ausführungen unter Nr. 7.3.4 zurück.
Völlig unberührt bleiben die Wegeverbindungen zwischen den jeweils westlich der B 61 alt gelegenen Höfen am Austernweg und an der Isselhorster Straße und auch die zwischen dem Hof an der Isselhorster Straße und den Bewirtschaftungsflächen am Ramsloh werden dann nicht verändert, wenn der Verbindungsweg zwischen der Isselhorster Straße und der B 61 sowie daran anschließend der Ramsloh genutzt wird. Wird diese Wegeverbindung nicht genutzt oder kann sie nicht genutzt werden, weil der die Isselhorster Straße und die B 61 verinbenden Weg etwa zur Hälfte nicht befestigt ist und sich zudem im Privateigentum befindet, beschränkt sich der entstehende Umweg über die Isselhorster Straße zur alten Ortsdurchfahrt der B 61 sowie über den Wirtschaftsweg entlang der B 61n und die Überführung „Bokelstraße/Ramsloh“ (dieser Weg ermöglicht auch die letztlich geforderte Querung der B 61 alt an einer vom Verkehrsaufkommen her unproblematischen, weil durch die B 61n entlasteten und insoweit sicheren Stelle), auf ca. 600 m pro Fahrt.

Die mit einem solchen Umweg ggf. verbundene Minderung der Rentabilität ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinnehmbar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09.06.2010, 9 A 20/08). Weglängen von rd. 2 km Länge (deutlich größere Entfernungen ergeben sich auch bei den hier beschriebenen Wegen nicht) zwischen Hof und landwirtschaftlicher Fläche sind ohnehin als üblich zu betrachten und verursachen schon von daher keine besonderen Nachteile (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 21.10.2009, 7 KS 32/08).

c) Der den Einwendern 242/249 zuzuordnende landwirtschaftliche Betrieb verliert aus seinen Eigentumsflächen insgesamt 1,68 ha, und zwar rd. 2.000 m² aus den Flurstücken 489 und 1958 der Flur 34 der Gemarkung Ummeln für die B 61n selbst sowie Wegeanbindungen zur neuen Erschließung sowie ebenso für die B 61n und für Wege, ganz überwiegend jedoch für die Ausgleichsmaßnahme A 3.5 das komplette Flurstück 1278 der Flur 34 der Gemarkung Ummeln.

Der über Eigentumsflächen von 11 ha verfügende Betrieb wird lediglich im Nebenerwerb geführt. Da die seinerzeitigen Pachtflächen von lt. LWK 15 ha, wie im Einzelerörterungstermin vorgetragen wurde, inzwischen nicht mehr bewirtschaftet werden, ergibt sich ein Verlust von mehr als 15 % der Gesamtfläche. Eine Existenzgefährdung, wie sie im Deckblattverfahren, mit dem die Ausgleichsmaßnahme A 3.5 Planungsgegenstand geworden ist, in der Einwendung D 249 vorgetragen wurde, ist gleichwohl nicht feststellbar. Sie ist für diesen EInwender und gleichzeitigen Eigentümer der Flächen schon deswegen auszuschließen, weil er sie nicht selbst bewirtschaftet, sondern an seinen Neffen verpachtet hat. Insoweit ist nicht dieser Einwender, sondern der bewirtschaftende Pächter, sein Neffe (Einwender 242), als der ggf. existenzgefährdete Landwirt zu betrachten (vgl. Bayerischer VGH, Beschluss vom 09.09.2014, 8 A 13. 40047). Auch diesbezüglich ist jedoch eine Existenzgefährdung auszuschließen. Sie ist von ihm auch in seiner Einwendung vom 11.10.2010 nicht geltend gemacht worden (zu diesem Zeitpunkt hätte der Flächenverlust allerdings auch bereits in Relation zu den Eigentumsflächen, d. h. unter Außerachtlassung der seinerzeitigen Pachtflächen, schon deutlich unter 5 % gelegen) und im Deckblattverfahren von 2014 hat er keine Einwendung erhoben; bezüglich der Einwendung, in der sie 2014 thematisiert wurde, war er nicht Einwendungsführer. Ausweislich des Tenors der von einem Rechtsbeistand erhobenen Einwendung bezog sich diese (249) vielmehr ausschließlich auf den Eigentümer und Verpächter. Soweit dort im zweiten Absatz u. a. auch der Nebenerwerbsbetreiber benannt wird, ist dies unter Bezugnahme auf die Einwendungen von 2010 erfolgt, die zum Gegenstand auch der Einwendung vom 27.06.2014 erklärt wurden. Neue Einwendungen dieser Person wurden jedoch nicht vorgetragen und sind damit auch nicht Gegenstand der Einwendung D 249.

Auch unabhängig davon ist keine Existenzgefährdung gegeben, die im Verfahren zu berücksichtigen und damit in die Abwägung einzustellen wäre. Denn die Annahme einer Existenzgefährdung setzt, wie schon ausgeführt

wurde, in der Regel voraus, dass es sich um eine Vollerwerbslandwirtschaft handelt und der Betrieb zumindest einen maßgeblichen Anteil zum Einkommen des Betriebsinhabers beiträgt. Auch bezogen auf einen Nebenerwerbsbetrieb muss diesbezüglich zumindest der Hauptteil der Unterhaltungskosten einer bäuerlichen Durchschnittsfamilie, bestehend aus zwei Eltern und zwei minderjährigen Kindern, aus dem Betrieb selbst stammen (OVG Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 28.01.2004, 2 Ww 78/03). Dies kann vorliegend angesichts der Größe des lediglich 11 ha Fläche umfassenden und zumindest in den letzten Jahren – und auch schon in der Vorgängergeneration – durchgehend im Nebenerwerb geführten Kleinbetriebes aber mit ausreichender Sicherheit und ohne weitergehende Untersuchungen im Rahmen eines entsprechenden Gutachtens ausgeschlossen werden. Zudem fehlt es an einer längerfristigen Bestandsperspektive, die ebenfalls notwendig wäre, um eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung zu begründen (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 13/08). Umgekehrt hat vielmehr, wie sich darin zeigt, dass die Bewirtschaftung der 2010 noch in größerem Umfang gepachteten Flächen (lt. LWK 15 ha und damit allein deutlich mehr, als der Betrieb heute noch mit den 11 ha Eigentum umfasst) aufgegeben worden ist, die Bedeutung des Betriebes zunehmend abgenommen, so dass es auch in dieser Hinsicht an den Voraussetzungen fehlt, die notwendig sind, um den Betrieb als existenzgefährdet in die Abwägung einzustellen.

d) Der Eigentümer der von dem Vorhaben betroffenen Flurstücke 290 und 291 der Flur 35 der Gemarkung Ummeln (Einwender 243) führt einen über rd. 20 ha, von denen die Hälfte gepachtet sind, verfügenden Nebenerwerbsbetrieb. Aus den beiden vorgenannten Eigentumsgrundstücken von zusammen 6,51 ha Fläche werden für den Straßen- und Wegebau 990 m² (davon entfallen 566 m² auf landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, hier konkret auf eine die Pflanzung von Einzelbäumen beinhaltende standortgebundene Maßnahme zur Einbindung der Überführung Ramsloh/Bokelstraße in das Landschaftsbild) benötigt.

<u>Hinweis</u>: Soweit diese 566 m²-Fläche samt der Einzelbäume auf der Planunterlage 7.1 Blatt 5 als wegfallend gekennzeichnet ist (in den übrigen Unterlagen, d. h. im Bauwerksverzeichnis, im LBP, dem zugehörigen Maßnahmenplan, dem Grunderwerbsverzeichnis und dem Grunderwerbsplan, ist sie dargestellt und beschrieben worden), ist diese Darstellung irrtümlich erfolgt und

wird hiermit korrigiert; in den Planunterlagen ist dies im Rahmen der Grüneintragungen nachzuholen).

Außerdem geht das gepachtete und an das Flurstück 290 direkt angrenzende Flurstück 644 (0,7 ha) der gleichen Flur und Gemarkung vollständig verloren. Jedenfalls hat der Vorhabenträger dem Eigentümer die Übernahme des gesamten Flurstücks und damit auch die einer 0,33 ha großen eigenständig nicht mehr wirtschaftlich nutzbaren Restfläche zugesagt.

Der Gesamtverlust beläuft sich somit auf 0,8 ha und bezogen auf die Gesamtfläche des Betriebes von 20 ha auf einen Anteil von 4 %. Eine Existenzgefährdung ist daher nicht zu besorgen, zumal die Flächen nur randlich betroffen werden, eine Zerschneidung also nicht erfolgt und auch keine unwirtschaftlichen Restflächen zurückbleiben. Des Weiteren ergibt sich entgegen der vorgetragenen Einwendungen auch keine betriebliche Verschlechterung durch die Erreichbarkeit der nördlich der B 61n liegenden Pachtflächen (Flurstücke 401, 547 und 641). Sie sind vielmehr über die Überführung auf unmittelbarem und kürzestem Wege vom Westen her erschlossen und über die Bokelstraße erreichbar.

e) Die Ausgleichsfläche A 12 ist, wie schon mehrfach dargestellt, weder verzichtbar noch kann sie an anderer Stelle verwirklicht werden. Eine daraus resultierende Existenzgefährdung des vom Eigentümer im Haupterwerb geführten landwirtschaftlichen Betriebes kann aus dieser Flächeninanspruchnahme – der einzigen aus diesem Betrieb – jedoch nicht hergeleitet werden.

Der Einwendung 160 zu Folge bewirtschaftet der Betrieb insgesamt 84 ha, davon Eigentumsflächen im Umfang von 49 ha. Die Inanspruchnahme der Ausgleichsfläche, einer Ackerfläche, beläuft sich auf 1,23 ha. Selbst dann, wenn der Einwendung dahingehend gefolgt wird, dass hier ein nur noch 1,25 ha großer Ackerschlag verbleibt und dieser nicht mehr wirtschaftlich als Acker nutzbar sein sollte, beliefe sich der Gesamtverlust auf rd. 2,5 ha. Dies wären 3 % der Gesamtfläche (die Ausgleichsfläche allein umfasst 1,5 %). Dies ist noch deutlich unterhalb der Grenze dessen, was nach ständiger Rechtsprechung eine Existenzgefährdung ausschließen lässt. Insoweit kann offenbleiben, ob die Restfläche des östlich angrenzenden Ackerschlages – nach Abschätzung der Planfeststellungsbehörde anhand des GEO-Servers NRW beläuft sie sich nicht nur auf 1,25 ha, sondern auf ca. 1,5 ha – noch wirtschaftlich nutzbar ist (über eine eventuelle Übernahme durch den Vorhabenträger ist im Rahmen des Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens zu entschei-

den). Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde sollte eine wirtschaftliche Nutzung allerdings möglich sein, zumal die Fläche mit ihrer rechteckigen Form über einen insoweit optimalen Zuschnitt verfügt und sich die Ausgleichsfläche von 1,23 ha nur zu einem kleinen Teil auf den durch den dortigen Gewässerverlauf vom sich westlich angrenzenden Grünland abgetrennten Ackerschlag erstreckt, dieser mithin nur in geringem Umfang an seiner äußeren Grenze verkleinert wird. Die Grünlandfläche im Nordwesten der Maßnahme bleibt entgegen der Einwendung auch erschlossen. Sie ist ohne Umwege über den vom Westrand des an der Isselhorster Straße gelegenen Hofes nach Norden führenden Weg erreichbar.

Erhebliche Beeinträchtigungen schließt die Planfeststellungsbehörde deshalb in jedem Fall aus. Sie ergeben sich auch nicht durch veränderte Wegebeziehungen. Den diesbezüglich ausführlichen Darlegungen der Einwendung vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen. Wie schon im Zusammenhang mit der Einwendung 161 (s. o., Buchstabe b)) ausgeführt, bleibt die bestehende, direkt vom Hof des Einwenders führende Wegeverbindung, die etwa 150 m hinter dem Ausbauende der B 61n gegenüber der Einmündung des Ramsloh auf die B 61 alt führt, unverändert erhalten. Sofern dieser teilweise unbefestigte und sich in Privateigentum befindende Weg genutzt wird, beläuft sich die Entfernung vom Hof an der Isselhorster Straße zu der Hofstelle Ramsloh 20 auf ca. 1,45 km. Kann dieser Weg nicht genutzt werden, wovon angesichts der Eigentumsverhältnisse – der Weg befindet sich im Eigentum Dritter – sowie angesichts der Ausführungen der Einwenders im Einzelerörtrerungsgespräch ausgegangen werden muss, beträgt die Entfernung über die Isselhorster Straße und den Knappweg allerdings bereits ca. 1,6 km. Künftig sind es über die Isselhorster Straße, den parallel zur B 61n verlaufenden, im Deckblattverfahren eingebrachten Wirtschaftsweg und das Querungsbauwerk „Bokelstraße/Ramsloh“ ca. 2,2 km. Der Umweg – einfache Strecke – beläuft sich demnach auf rd. 600 m.

Dieser Umweg ist nicht geeignet, dem Vorhaben entgegenzustehen oder als erheblich zu wertender Nachteil für den landwirtschaftlichen Betrieb zu begründen. Angesichts der auf dem zu querenden Teilstück der B 61 alt zu erwartenden enormen Verkehrsentlastung ist diese neue Wegeverbindung dabei auch sehr gut nutzbar. Besondere Schwierigkeiten, eine Verkehrslücke zu finden, die den langsam fahrenden und anfahrschwachen landwirtschaftlichen Fahrzeugen eine Querung der B 61 bzw. dann der B 61 alt ermöglicht, sind hier jedenfalls bei einem zu erwartenden Verkehrsaufkommen von nur

noch 3.500 Kfz/24 h nicht zu befürchten. Soweit das hohe heutige Verkehrsaufkommen auf der B 61 (dessen Reduzierung und die damit einhergehende Entlastung von Ummeln ja auch eines der Planungsziele ist) die Nutzung der heutigen Wegstrecke erschwert, fällt diese Erschwernis jedenfalls weg. Soweit ein zeitlicher und kostenmäßiger Mehraufwand für die zusätzliche Wegstrecke entsteht, ist er zumutbar. Er ist selbst dann, wenn der Weg des Öfteren aus bewirtschaftungstechnischen Gründen mehrfach am Tag zurückgelegt werden muss, nicht mit solchen Nachteilen verbunden, zu deren Reduzierung als zweite oder als verlagerte Überführung eine solche des Knappweges notwendig wäre.

Denn eine solche Überführung wäre entweder mit erheblichen Mehrkosten und zusätzlichen Eingriffen in die Landschaft sowie in Natur und Umwelt oder – d. h. bei einer Verlagerung – mit Nachteilen für sonstige Nutzer der geplanten Überführung, insbesondere auch solcher außerhalb der Landwirtschaft, verbunden.

An dieser Stelle muss zudem darauf hingewiesen werden, dass ohnehin kein Anspruch auf die uneingeschränkte Weiternutzung einer vorhandenen Wegeverbindung besteht. Denn nach gefestigter Rechtsprechung des BVerwG hat der Anlieger einer Straße keinen Anspruch darauf, dass eine bisher gegebene Verkehrslage aufrechterhalten bleibt. Hat die Planung die Verschlechterung der für ein Grundstück bisher bestehenden Verkehrsverhältnisse zur Folge, so wird der Anlieger dadurch in aller Regel nicht in seinen Rechten verletzt; der Fortbestand einer bestimmten Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz stellt in der Regel keine eigenständige Rechtsposition dar. Die mit der Änderung der Verkehrslage verbundenen Erschwernisse für den Weg der landwirtschaftlichen Fahrzeuge von der Hofstelle zu den Bewirtschaftungsflächen sind vielmehr im Rahmen der fachplanerischen Abwägung gemäß § 17 Satz 2 FStrG entsprechend ihrem Gewicht zu berücksichtigen (so OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 12.06.2014, 2 K 66/12, mit diversen weiteren Rechtsprechungshinweisen).

Diesen Grundsätzen hat der Vorhabenträger mit der nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstandenden Entscheidung Rechnung getragen, im Deckblattverfahren zwischen der Isselhorster Straße und der Bokelstraße parallel zur B 61n einen Wirtschaftsweg vorzusehen.

Das vorbenannte Urteil des OVG Sachsen-Anhalt bezieht sich dabei im Übrigen auf einen Sachverhalt mit einem noch wesentlich längeren Umweg von 1.700 m pro Wegstrecke.

Soweit die Eignung dieses Weges für landwirtschaftliche Fahrzeuge bestritten wird, weist die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen im Übrigen mit Blick auf die nachstehenden Ausführungen unter Nr. 7.3.4 zurück.

f) Der bezüglich des Eigentums an mehreren landwirtschaftlichen Grundstücken betroffene Einwender 222/D 222 hat seine Flächen verpachtet, bewirtschaftet sie also nicht selbst. Da eine Existenzgefährdung nur von jemandem geltend gemacht werden bzw. nur zum Tragen kommen kann, wenn die entsprechend betroffenen Flächen auch von ihm selbst bewirtschaftet werden, ist eine Existenzgefährdung von vornherein auszuschließen (vgl. Bayerischer VGH, Beschluss vom 09.09.2014, 8 A 13. 40047).
Bezüglich der Einwender 55 bzw. D 55 und 21 bzw. D 21, identisch auch mit Nr. 159, gilt im Ergebnis das gleiche. Auch der mit dem Verlust von Eigentumsflächen einhergehende Verlust von Miet- und Pachteinnahmen kann insoweit allein keine Existenzgefährdung auslösen, da er ja entschädigungspflichtig erfolgt.

Für das Vorhandensein weiterer landwirtschaftlicher Betriebe, die aufgrund von Eingriffen in die von ihnen bewirtschafteten landwirtschaftlichen Flächen so betroffen sein könnten, dass eine Existenzgefährdung möglich oder zumindest – ggf. auch von Amts wegen – näher zu prüfen wäre, haben sich im Anhörungsverfahren weder aus der Stellungnahme der LWK noch aus den privaten Einwendungen oder aus dem Erörterungstermin bzw. den Einzelerörterungsgesprächen heraus Anhaltspunkte ergeben.

7.3.4 Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes

7.3.4.1 Wirtschaftsweg zwischen Gütersloher Straße und Bokelstraße sowie Anschluss der Bokelstraße mittels einer Überführung an den Ramsloh

Mit der Straßenbaumaßnahme gehen unstrittig auch Veränderungen des Wegenetzes einher. Dies betrifft jedoch ganz überwiegend nur den Raum ab Bau-km 3+500. In dem Abschnitt zwischen der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum und Bau-km 3+500 bleiben nahezu alle Wegeverbindungen erhalten; der Weg „Asholts Hof“, die Warendorfer Straße und die L 791 (Ummelner Straße) werden jeweils unter der B 61n durchgeführt und der Sunderweg ist bereits durch die A 33 abgebunden worden und hat östlich der B 61n ohnehin keine Erschließungs-

funktion mehr. Etwa bei Bau-km 3+500 werden jedoch der Dammweg und etwas später der östliche Ausläufer des Ramsloh und schließlich die Bokelstraße sowie der Knappweg abgebunden. Eine über die B 61n hinwegführende Straßen- und Wegeverbindung verbleibt dort – der insoweit betroffene Abschnitt der B 61n umfasst rd. 1,2 km – lediglich im Bereich der Bokelstraße, die überführt und westlich der B 61n an den Ramsloh angeschlossen wird.

Erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich dadurch gleichwohl nicht.

Zunächst bleiben beidseits der B 61n-Trasse alle Grundstücke an das Straßen- und Wegenetz angeschlossen und ausreichend erschlossen. Dies gilt auch für die rückwärtige Erschließung der Grundstücke Dammweg 12b und 16b durch den östlichen Ausläufer des Ramsloh. Die Grundstücke werden über einen Weg an die Bokelstraße und über diese an deren Überführung an die B 61n angeschlossen. Der Anspruch auf eine Verbindung zum Wegenetz, die eine angemessene Nutzung des Grundeigentums ermöglicht, bleibt damit gewahrt und ein Anspruch auf die Beibehaltung der bisherigen Wegeverbindung kann auch aus keiner gesetzlichen Vorschrift hergeleitet werden (dazu im Einzelnen: BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 54.02).

Es ist auch weder von konkret betroffenen Landwirten noch von der Landwirtschaftskammer oder dem Dezernat 33 der Bezirksregierung (Ländliche Entwicklung, Bodenordnung) die Neuanlage von Wirtschaftswegen zur Sicherstellung einer ausreichenden landwirtschaftlichen Erschließung gefordert worden. Allerdings haben diverse Einwender, die LWK sowie das Dezernat 33 die Verlagerung des vorgesehen Querungsbauwerks Bokelstraße/Ramsloh zum Knappweg oder, sofern das Querungsbauwerk „Bokelstraße/Ramsloh“ erhalten werden soll, ein zweites Querungsbauwerk am Knappweg gefordert.

Diese Forderung bzw. die dahingehenden Einwendungen werden von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Begründet wird die entsprechende Forderung durchgehend mit den Fahrbeziehungen zwischen den vorhandenen landwirtschaftlichen Betrieben und den von ihnen bewirtschafteten Flächen, die über die heutige Trasse der B 61 sowie auch die künftige B 61n hinwegführen, sowie mit der Vermeidung von Umwegen. Dabei wird fast durchgehend darauf hingewiesen, dass aufgrund der Verkehrszu-

nahme, die hinter der Wiedereinschleifung der B 61n auf die B 61 auf der B 61 in Richtung Gütersloh prognostiziert wird, eine Querungsmöglichkeit an der Einmündung des Ramsloh bzw. des gegenüber von ihm an die B 61 angebundenen Verbindungsweges zwischen der B 61 und der Isselhorster Straße faktisch entfalle. Schon heute sei das Verkehrsaufkommen so groß, dass es kaum die Lücken im Verkehrsfluss gebe, die notwendig seien, um den anfahrschwachen und langsamen landwirtschaftlichen Fahrzeugen Querungen oder auch Abbiegemöglichkeiten in oder aus der B 61 heraus zu eröffnen. Um südlich der B 61n von einer Seite der B 61 auf die andere zu gelangen, gebe es letztlich nur die umwegbehaftete Strecke über die Isselhorster Straße, den Wirtschaftsweg entlang der B 61n und die Überführung Bokelstraße/Ramsloh. Diese führe aber nicht nur zu unzumutbaren Umwegen, sondern sei aufgrund der Gestaltung des Wirtschaftsweges (u. a. angesichts der heute üblichen Fahrzeuggrößen bzw. Spurweiten unzureichende Breite) baulich unzureichend ausgestaltet und böte wegen seiner gleichzeitigen Mitnutzung durch Fußgänger und Radfahrer nicht die erforderliche Verkehrssicherheit. Letztlich sei er für den landwirtschaftlichen Verkehr gar nicht geeignet.

Diese Argumentation kann jedoch nicht durchgreifen. Zunächst lässt sich die Eignung des zwischen der Mündung der Isselhorster Straße auf die Gütersloher Straße und der Bokelstraße angeordneten Wirtschaftsweges nicht in Frage stellen. Der Weg erhält ausweislich der Planunterlagen (vgl. lfd. Nr. des Bauwerksverzeichnisses) und ihrer Modifizierung durch die Nebenbestimmung 5.6.4 eine Fahrbahnbreite von 3,50 m zuzüglich einer beidseitigen Bankette von 1,00 m, so dass sich die Gesamtbreite des Weges auf 5,50 m beläuft. Um den potentiellen Begegnungsverkehr zu ermöglichen, wird auf halber Strecke zwischen der B 61 und der Bokelstraße eine Ausweichstelle vorgesehen; die Fahrbahnbreite wird hier auf einer Länge von 20 m um 1 m auf 4,50 m aufgeweitet. Damit entspricht die Planung den Vorgaben, die sich aus den vom Bundesverkehrsministerium mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 28/2003 vom 29.08.2003 eingeführten Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen für den Neubau eines einstreifigen Verbindungsweges nicht nur mit normalem, sondern unter Berücksichtigung der Nebenbestimmung 5.6.4 auch stärkerem Verkehrsaufkommen sowie von ihrem Querschnitt her auch für Feld-/Wirtschaftswege mit starkem Begegnungsverkehr ergeben (IV. Abs. 2 c) und e) der Grundsätze).
Diese Grundsätze für die Gestaltung des ländlichen Wegebaus wiederum basie-

ren auf den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999), herausgegeben vom Deutschen Verband für Wasserwirtschaft und Kulturbau (DVWK).
Da der Weg – Fußgänger und Radfahrer ausgenommen – ausschließlich für den landwirtschaftlichen Verkehr bestimmt ist und angesichts der Anzahl der potentiellen Nutzer des Weges nicht von einem besonders hohen Verkehrsaufkommen ausgegangen werden kann, lässt sich ein größerer Gesamtquerschnitt, wie er für zweistreifige Verbindungswege mit starkem Begegnungsverkehr vorgesehen ist, nicht begründen. Gleichzeitig sind keine Aspekte dafür ersichtlich, dass mit einem besonderen, d. h. bezüglich der Fahrzeugmaße über den üblichen Rahmen hinausgehenden landwirtschaftlichen Verkehr gerechnet werden muss, der eine darüber hinausgehende Verbreiterung des Weges nach den ergänzenden Grundsätzen für die Gestaltung und Nutzung landwirtschaftlicher Wege vom 04.09.2003 rechtfertigen würde. In den ergänzenden Grundsätzen wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass entsprechende und über den sonstigen Standard hinausgehende Verbreiterungen auf das Notwendigste zu beschränken sind, so dass insoweit ein enger Maßstab anzulegen ist, der vorliegend nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bei einer Ausweitung des Gesamtquerschnitts überschritten würde. Sie würde auch die Eingriffe in die Landwirtschaft durch zusätzlichen Flächenbedarf noch vergrößern. Gleiches gilt im Übrigen auch bezüglich der übrigen Trassierungsparameter (Steigung bzw. Gefälle, Kurvenradien), die richtlinienkonform gestaltet sind und deren Ausweitung zu Lasten des Flächenbedarfs ginge.
Es entspricht auch der Rechtsprechung, davon auszugehen, dass ein geplanter Wegebau den landwirtschaftlichen Belangen genügt, wenn die Vorgaben des ARS 28/2003 bzw. die der DVWK eingehalten werden (vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 09.06.2005, 1 C 12018/04).

Im Hinblick auf die technische Entwicklung, die landwirtschaftliche Fahrzeuge genommen haben und nehmen, befinden sich die RLW 1999 zwar derzeit in Überarbeitung. Es liegt auch bereits ein Entwurf der Neufassung der RLW – jetzt Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege – vor. Dieser befindet sich jedoch lt. der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) noch im Diskussions- und Abstimmungsprozess. Von dem Arbeitsblatt DWA-A 904, das die neuen RLW enthalten wird, gibt es bislang nur eine Vorwegausgabe, so dass die dem ARS 28/2003 letztlich zu Grunde liegenden RLW 1999 derzeit weiterhin Gültigkeit haben. Für das vorliegende Planfeststellungsverfahren ist daraus abzuleiten, dass derzeit andere Dimensionierungen

ländlicher Wege als die, die sich aus den RLW 1999 und dem ARS 28/2003 ergeben, nicht angezeigt sind und auch keine enteignungsrechtliche Vorwirkungen rechtfertigen könnten. Eine Verpflichtung des Vorhabenträgers, diesbezüglich über die vorgegebenen Maße hinaus zu planen und zu bauen, besteht jedenfalls unabhängig von der Frage, ob ein damit einhergehender zusätzlicher Eingriff in das Grundeigentum Dritter gerechtfertigt wäre, nicht. Auch ist eine tatsächliche Notwendigkeit, den Weg abseits der derzeitigen Vorgaben breiter zu dimensionieren, nicht erkennbar, zumal sich die gesetzlichen Vorgaben an die Zulassung von Traktoren seit 2003 nicht verändert haben. Deren Breite war schon vor 2003 auf 2,55 m bzw. – mit Anbaugerät – auf 3 m beschränkt und nur im Ausnahmefall – auch dies galt schon vor 2003 – dürfen Traktoren auch ohne Anbaugeräte eine Breite von 3 m aufweisen (§ 32 StVZO), der mit der auf 3,50 m erweiterten befestigten Fläche Rechnung getragen wird. Da der Hauptanteil der den Weg benutzenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge aus Traktoren bestehen wird, vermag die Planfeststellungsbehörde damit keine Benachteiligung der Landwirtschaft durch den Verzicht auf einen breiteren Weg zu erkennen. Werden im Einzelfall breitere Fahrzeuge benutzt, lässt der Weg dies aufgrund seiner Gesamtbreite zu.

Die zur Anbindung der Bokelstraße an den Ramsloh vorgesehene Überführung ist nicht mehr Bestandteil des Wirtschaftsweges, sondern hat auch eine Funktion als untergeordnete gemeindliche Straßenverbindung und erhält daher einen abweichenden und dementsprechend größeren Querschnitt mit 5 m Fahrbahnbreite – auf dem Brückenbauwerk entspricht sie bei einem Abstand zwischen den Geländern von 6 m dem Abstand zwischen den Hochborden – zuzüglich 0,75 m Bankett beidseits, wobei das Bankett ab 2 m Dammhöhe auf 1,25 m aufgeweitet wird.

Von daher ist im Ergebnis davon auszugehen, dass von ihrer baulichen Ausgestaltung her sowohl der geplante Wirtschaftsweg als auch die Überführung Bokelstraße/Ramsloh den Erfordernissen des landwirtschaftlichen Verkehrs entsprechen. Dass der Weg auch von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden kann und damit Erholungszwecken zu Gute kommt, ist gewollt. Die ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung der landwirtschaftlichen Wege sehen ausdrücklich vor, möglichst viele Wege im Hinblick auf Synergieeffekte auch Erholungs- und Freizeitnutzung zugänglich zu machen. Diese Mehrfachnutzung der Wege liegt im öffentlichen Interesse, sie erspart separate Fuß- und Radwege und die damit zusammenhängenden zusätzlichen Kosten und Eingriffe in Natur und

Landschaft. Sie mag im Einzelfall zu leichten Behinderungen führen, etwa wenn ein Fußgänger oder Radfahrer auf die Bankette ausweichen muss, um ein landwirtschaftliches Fahrzeug passieren zu lassen. Dies ist bei der ohnehin erforderlichen gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer jedoch hinzunehmen; ein Anspruch der Landwirtschaft, auf ausschließlich ihnen zugedachte Sonderwege zurückgreifen zu können, existiert nicht. Angesichts der Geschwindigkeiten, mit der landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie Fußgänger und Radfahrer unterwegs sind, ist auch nicht mit einem besonderen Gefahrenpotential zu rechnen und für den sonstigen Verkehr ist der Weg nicht zugelassen. Sollten dennoch einzelne Verkehrsteilnehmer den Weg verbotswidrig nutzen – ein plausibler Anlass für einen entsprechenden „Schleichverkehr“ ist der Planfeststellungsbehörde angesichts des den Weg umgebenden öffentlichen Straßennetzes allerdings nicht erkennbar –, wäre dies nicht der Planfeststellung zuzurechnen.

Es bedarf auch weder eines zusätzlichen, ggf. am Knappweg angesiedelten Querungsbauwerks noch einer Verlagerung der Überführung Bokelstraße/Ramsloh.

Wie der Stellungnahme der LWK zu entnehmen ist, beschränkt sich die Bedeutung des Querungsbauwerks im Wesentlichen auf sechs landwirtschaftliche Betriebe, die allesamt auch als Einwender im Verfahren aufgetreten sind. Es sind dies die Einwender mit den Schlüssel-Nrn. 160, 161, 134 bzw. 163, 242 bzw. 249, 243 und 258, die auf beiden Seiten der B 61 bzw. auch der B 61n Flächen bewirtschaften.
Für die Einwender 134/163, 161 und 242/249 wäre eine Verlagerung des Querungsbauwerks jedoch nicht mit erkennbaren Vorteilen verbunden. Für die Einwender 134/163 und 242/249 würde jedenfalls der Weg von ihren Betrieben zu den zugehörigen Flächen, die sich auf der anderen Seite der B 61n befinden und die unter Berücksichtigung des Grundstücksinanspruchnahmen verbleiben, länger werden, d. h. sogar Nachteile verursachen, und für den Einwender 161 bleibt die Länge der von ihm zu seinen Flächen an der künftigen Anschlussstelle Ummeln jeweils zurückzulegenden Wegstrecken nahezu gleich (vgl. auch vorstehend Nr. 7.3.3). Jedenfalls ist vom Austerweg bis zu dem Ackerschlag an der L 791 sowohl über den Austerweg, die Straße „Auf der Hart“ (bei durchgehender Nutzung auch des unbefestigten Abschnitts dieser Straße), den – künftig durch die B 61n abgetrennten – Dammweg und die L 791 ebenso eine Wegstrecke von rd. 2 km zurückzulegen wie über den Austerweg, die Gütersloher Straße (B 61) und die Ummelner Straße. Zwischen dem Betrieb des Einwenders 160, mit dem

der Einwender 161 eine Maschinengemeinschaft bildet, und den Bewirtschaftungsflächen an der Ummelner Straße ist schon heute der Weg über die Isselhorster Straße, die Gütersloher Straße (B 61) und die Ummelner Straße günstiger als der, der über den Ramsloh führt. Wie schon ausgeführt, verlängert sich für den Einwender 161 lediglich vom Hof des Einwenders 160 aus die einfache Wegstrecke zu den Bewirtschaftungsflächen am Ramsloh um ca. 600 m. Damit sind gleichzeitig auch die von einer Verlagerung des Querungsbauwerkes für den Einwender 160 ausgehenden Vorteile beschrieben. Leichte Vorteile ergäben sich ggf. auch für den Betrieb des Einwenders 243, wobei dessen Flächen nördlich der B 61n fast ohne Umweg auch direkt über die Bokelstraße erreichbar sind.
Deutlicher profitieren würde der Betrieb der Einwender 258 von einer Verlagerung des Querungsbauwerks. Auf die Lage der geplanten Überführung zurückzuführende und bei einer einfachen Fahrt entstehende Umwege in einer Größenordnung von bis zu 4,5 km, wie sie u. a. laut Westfälisch Lippischen Landwirtschaftsverband entstehen sollen, sind aber auch bezüglich dieses Betriebs zumindest unter Berücksichtigung des mit dem Deckblatt in das Verfahren eingebrachten Wirtschaftsweges nicht ansatzweise plausibel und von der Planfeststellungsbehörde für ausgeschlossen gehalten. So wäre beispielsweise der Weg vom Hof der Einwender 258 bis zu deren an der Einmündung der Isselhorster Straße in die Gütersloher Straße gelegenen Flächen bei der Verlagerung des Querungsbauwerks zum Knappweg lediglich 800 m kürzer (der Weg zu den Flächen an der Bokelstraße dann allerdings 800 m länger). Die sich für diesen Betrieb ergebenden Vorteile wären daher in erster Linie nicht wegetechnischer Art, sondern darin begründet, dass sich angesichts seiner Existenzgefährdung die Flächenbetroffenheiten durch Grundstücksinanspruchnahmen etwas reduzieren würden.

In der Summe wäre daher für die Landwirtschaft eine Verlagerung des Querungsbauwerks bzw. eine Überführung des Knappweges anstelle der der Bokelstraße zum Ramsloh wegetechnisch nur mit wenigen Vorteilen und teilweise sogar mit Nachteilen belegt. In der Abwägung sind aber auch die sonstigen Auswirkungen der Anordnung des Querungsbauwerks zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang haben der Vorhabenträger und die Stadt Bielefeld als Träger öffentlicher Belange zu Recht darauf hingewiesen, dass die Überführung „Bokelstraße/Ramsloh“ in zweierlei Hinsicht eine nicht unwesentliche Bedeutung als Verbindung der Räume nördlich und südlich der B 61n zukommt, der eine Überführung des Knappweges so nicht gerecht werden könnte. Zum einen befinden

sich südlich der B 61n mit der Streusiedlung am Ramsloh insgesamt 15 Wohnhäuser, für deren Bewohner die Überführung u. a. zur Aufrechterhaltung sozialer Kontakte zur Ortschaft Ummeln, als Schulweg und als Arbeitsweg von Bedeutung ist. Jede dieser Fahrten würde sich mit dem Wegfall dieser Querungsmöglichkeit und einer Überführung des Knappweges um in der Regel mindestens 1 km verlängern. Dies wäre für den motorisierten Verkehr, insbesondere und vor allem aber auch für den nicht motorisierten Verkehr von erheblichem Nachteil. Zum anderen bildet die geplante Überführung zumindest für die geschlossene Bebauung am Dammweg die einzige und damit wesentliche umwegfreie Verbindung von Ummeln in das Naherholungsgebiet südlich der B 61n.

Den Vorteilen der Landwirtschaft, soweit sie sich überhaupt einstellen, stünden bei einer Verlagerung des Überführungsbauwerks daher erhebliche Nachteile sonstiger Betroffener entgegen. Bei der Gewichtung in der Abwägung führen diese dazu, dass die Planfeststellungsbehörde die geforderte Verlagerung des Überführungsbauwerks auch vor dem Hintergrund der Existenzgefährdung des Betriebs der Einwender 258 ablehnt. Ob sich diese bei einer Verlagerung des Bauwerks vermeiden ließe, ist ohnehin fraglich; zumindest würden sich auch bei einer Überführung des Knappweges Eingriffe in die Bewirtschaftungsflächen des Betriebs ergeben.
Angesichts der beschriebenen Vor- und Nachteile beider Überführungen, die in der Waagschale eher zu Gunsten der Überführung „Bokelstraße/Ramsloh“ ausfallen, der Kosten, die eine Überführung des Knappweges verursachen würden (der Vorhabenträger hat sie im Rahmen einer Abschätzung auf 880.000 Euro beziffert) und der dann unvermeidbaren zusätzlichen Eingriffe in Natur, Landschaft, Umwelt und Landwirtschaft, die auch zusätzlichen Kompensationsbedarf mit wiederum zusätzlichen Eingriffen in die Landwirtschaft zur Folge hätten, wird insbesondere auch ein zweites Überführungsbauwerk abgelehnt.

Zur Auswirkung des Wirtschaftsweges entlang der B 61n, der bei einer Überführung des Knappweges entbehrlich wäre, auf den hier gezogenen Vergleich und die Landwirtschaft ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die Planung dieses Weges kaum zusätzliche Flächen in Anspruch genommen hat, weil er insoweit lediglich den ursprünglich geplanten Feldgehölzstreifen ersetzt hat. Zudem wäre auch bei einer Überführung des Knappweges ein entsprechender Wegebau zu dessen Anbindung an das Wegenetz und dessen sonstige Aufrechterhaltung notwendig.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass ein Anspruch auf die unveränderte Aufrechterhaltung des Wegenetzes nicht besteht. Gem. § 8 Abs. 4 FStrG (und für Landesstraßen und sonstige untergeordnete Straßen gem. der dazu korrespondierenden Regelung des § 20 Abs. 5 StrWG NRW) besteht vielmehr nur ein Anspruch auf eine solche Verbindung zum Wegenetz, die eine angemessene Nutzung des Grundeigentums ermöglicht. Diese Regelung, mit der der Gesetzgeber für Straßenanlieger Inhalt und Schranken des grundgesetzlichen Eigentumsrechts (Art. 14 Abs. 1 GG) bestimmt und konkretisiert hat, hat der Vorhabenträger mit seiner Planung beachtet. Darüber hinausgehende Ansprüche der Anlieger sind, soweit sie nicht von vornherein als nur geringfügig zu Buche schlagen, in die Abwägung einzustellen, können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2003, 9 A 54/02).
Ein Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung besteht von daher nach gefestigter Rechtsprechung nicht. Anlieger werden deshalb durch eine Verschlechterung der Wegeverbindung in der Regel auch nicht in ihren Rechten verletzt. Vielmehr sind Nachteile im Hinblick auf eine Änderung der Verkehrslage entschädigungslos hinzunehmen, wenn die Grundstücke eine anderweitige Verbindung zum öffentlichen Wegenetz besitzten. Ein Ersatzweg ist nicht erst dann ausreichend, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist vielmehr eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit (BVerwG, Urteil vom 21.12.2005, 9 A 16/04). Diese wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch mit dem Anschluss der Bokelstraße an den Ramsloh und das dazu vorgesehene Brückenbauwerk gewährleistet.

7.3.4.1 Sonstige Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes

Diverse Einwender aus der Landwirtschaft und auch die LWK befürchten, wie zum Teil schon ausgeführt, indirekte Beeinträchtigungen der Wegestrukturen/des Wegenetzes aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung auf der B 61 zwischen dem Ausbauende der B 61n und Gütersloh. Zwischen der B 61, dem Ramsloh und dem gegenüber des Ramsloh ebenfalls in die B 61 mündenden Weges, der die B 61 hier mit der Isselhorster Straße verbindet, würden die Fahrbeziehungen so beeinträchtigt, dass sie nicht mehr nutzbar seien bzw. ihre Nutzung mit erheblichen und unzumutbaren Gefahren verbunden wäre. Dies resultiere daraus, dass schwere landwirtschaftliche Fahrzeuge aufgrund ihres Geschwindigkeitsniveaus und ihrer Anfahrschwäche vergleichsweise lange Ver-

kehrslücken benötigen, um die B 61 queren, auf sie einschwenken oder von ihr kommend über die Gegenfahrbahn hinweg in den Ramsloh oder den Weg abbiegen zu können.

Diese Einwendungen weist die Planfeststellungsbehörde zurück.

Das Verkehrsaufkommen auf der B 61 wird sich vorhabenbedingt bis 2030 um rd. 31 % auf dann bis zu 23.000 Kfz/24 h erhöhen. Eine vielbefahrene Straße ist die B 61 mit 16.000 Kfz/24h allerdings auch schon heute und dieses Verkehrsaufkommen wird bis 2030 unabhängig vom Bau der B 61n noch auf 17.500 Kfz/24 h ansteigen. Probleme, die Kreuzung, die die B 61, der Verbindungsweg zur Isselhorster Straße und die Straße Ramsloh hier bilden, zu überqueren oder Abbiegevorgänge zu vollziehen, ergeben sich von daher für landwirtschaftliche Fahrzeuge letztlich auch schon jetzt. Sie werden sich parallel zur Zunahme des Verkehrsaufkommens auch noch verstärken. Größere Schwierigkeiten könnten sich diesbezüglich allerdings dadurch ergeben, dass sich das gleichzeitig zunehmende Verkehrsaufkommen zumindest in Richtung Gütersloh vergleichmäßigt und Verkehrslücken deswegen ausbleiben, weil der Verkehr nicht mehr wie bislang in der Ortsdurchfahrt regelmäßig z. B. als Folge der Ampelphasen unterbrochen wird.

Diese Einwendungen sind nachvollziehbar. Zwar ist der Verbindungsweg zur Isselhorster Straße kein öffentlicher Weg. Es handelt sich vielmehr um einen auch als Grundstückszufahrt dienenden und im längeren hinteren, zur Isselhorster Straße hin gelegenen Abschnitt auch weder ausgebauten noch ausparzellierten und der Allgemeinheit somit nicht zur Verfügung stehenden Privatweg, so dass die Zahl der Nutzer dieses Weges entsprechend gering ist. Dementsprechend hat auch der aus diesem Weg resultierende und insoweit betroffene landwirtschaftliche Ziel- und Quellverkehr nur einen geringen Umfang. Allerdings muss auch für diesen Verkehr der gefahrlose Zugang zu dem Weg bzw. von dort zur B 61 oder deren Querung und Zufahrt zum Ramsloh sein. Gleiches gilt für die Fahrbeziehungen aus dem Ramsloh zur B 61 bzw. zu diesem Weg, zumal dieser Verkehr mangels einer ausreichenden Verbindung zur Isselhorster Straße (insbesondere der zur Isselhorster Straße hin gelegene und weder ausparzellierte noch ausgebaute Abschnitt des Verbindungsweges, der eigentumsrechtlich eine Einheit mit den angrenzenden Flächen bildet) keine Umfahrungsmöglichkeit hat. Für den Fall, dass sich aufgrund der Verkehrsaufkommen und Verkehrsfluss beinhaltenden Verkehrsentwicklung Querungen der B 61 oder auch Rechts- und Linksabbiegevorgänge an dieser Stelle nicht oder nicht mehr ausreichend sicher möglich sein sollten, wurde dem Vorhabenträger deshalb in der Nebenbestim-

mung 5.6.10 im Kapitel A des Beschlusses aufgegeben, eine Lichtsignalanalage (ggf. eine Bedarfsampel) zu errichten, wenn und sobald er vom Verkehrsamt der Stadt Bielefeld dazu aufgefordert wird.
Im Ergebnis kann deshalb davon ausgegangen werden, dass an dieser Stelle keine unzumutbarer Beeinträchtigungen des Wegenetzes entstehen werden bzw., wenn sie entstehen sollten, in geeigneter Weise Abhilfe geschaffen wird.

Soweit ansonsten Einwendungen im Hinblick auf das Wegenetz erhoben worden sind, sind sie mit den Planänderungen des Deckblatts hinfällig geworden. Insbesondere wurde der abgeriegelte östliche Ausläufer des Ramsloh mit seinen Anbindungen an die Grundstücke Dammweg 12b und 16b über einen Weg an die Bokelstraße angebunden und hat der Dammweg vor Kopf an der B 61n eine Wendemöglichkeit erhalten; er wird hierzu auf eine Gesamtbreite von 10 m aufgeweitet.

7.3.5 Ersatzland

Die im Anhörungsverfahren teilweise vorgetragenen Forderungen bzw. Interessenbekundungen nach der Bereitstellung von Ersatzland können zwar gut nachvollzogen werden, gleichwohl kann ihnen inhaltlich nicht entsprochen werden.

Insbesondere, wenn ein Eigentümer das Grundstück im Rahmen eines landwirtschaftlichen Betriebes nutzt, kann er für die Fortführung dieses Betriebes auf die Bereitstellung von Ersatzland angewiesen sein. Die Bereitstellung von Ersatzland ist jedoch eine besondere Art der Entschädigung, über die im Enteignungs-/Entschädigungsverfahren, aber nicht in der Planfeststellung entschieden wird. Etwas anderes gilt nur dann, wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet oder sogar vernichtet wird. Dann wird die Bereitstellung zu einem abwägungsrelevanten Belang, um die Gefährdung oder Vernichtung des Betriebes zu vermeiden. Mit der Folge, dass es einer entsprechenden Überprüfung der Ersatzlandgestellung bedarf, ist eine solche Existenzgefährdung hier in zwei Fällen gegeben.

Vorliegend ist, zumindest zum gegenwärtigen Zeitpunkt, jedoch keine Möglichkeit der Ersatzlandgestellung absehbar, so dass den beiden Existenzgefährdungen insoweit nicht entgegengewirkt werden kann. Zum einen verfügt der Träger eines entsprechenden Vorhabens in der Regel nicht über einen Flächenpool, aus dem

Ersatzland angeboten werden könnte, und es wird ihm mangels eines entsprechenden Angebotes auf dem Grundstücksmarkt auch kaum möglich sein, als Ersatzland verwendbare landwirtschaftliche Flächen in entsprechendem Umfang und entsprechender Lage (zur Vermeidung eines unwirtschaftlichen Betriebsablaufes müssten sie in einer angemessenen Entfernung zum jeweiligen Betrieb liegen) sowie entsprechender Qualität für entsprechende Zwecke zu erwerben. Der Vorhabenträger hat in den Einzelerörterungen denn auch die Frage nach dem Vorhandensein von Ersatzland regelmäßig verneint. Erschwert wird ein etwaiger Ersatzlanderwerb hier zudem dadurch, dass bereits durch den Bau der A 33 (hier der zugehörigen landschaftsrechtlichen Kompensation) landwirtschaftliche Flächen in großem Umfang in Anspruch genommen werden musste, so dass das Angebot auf dem Grundstücksmarkt besonders eng ist.
Die Planfeststellungsbehörde muss deshalb davon ausgehen, dass keine Ersatzlandgestellung möglich sein wird.

Dies steht der Planfeststellung jedoch nicht entgegen. Denn selbst in Fällen der Existenzvernichtung bedarf es keiner Klärung der Frage, ob Ersatzland vorhanden ist, wenn die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel daran lässt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis einer Existenzgefährdung oder sogar Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.11.1997, 11 A 54.96, und BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, 4 A 18.98). Dies ist hier der Fall. Die Verwirklichung der Planungsziele, d. h. die Errichtung eines dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Lückenschlusses im Bundesstraßennetz, kommt in der Abwägung ein solch hervorgehobenes Gewicht zu, dass die beiden Existenzgefährdungen in Kauf zu nehmen sind, wobei sich die Planfeststellungsbehörde der besonderen Härte dieser Entscheidung bewusst ist und nicht die Augen vor dieser Folge verschließt. Die Einwender können deshalb auch insoweit nur in das Entschädigungsverfahren verwiesen werden (BVerwG, NVwZ-RR 1999, 164; BVerwG, NVwZ-RR 1999, 629, 630 f.). Ob dabei zumindest in Form der Zuweisung durch vom Vorhabenträger ggf. zu übernehmende unwirtschaftlicher Restflächen ein Teilausgleich geschaffen werden kann, kann im Übrigen auch erst im Entschädigungsverfahren geklärt werden.

7.3.6 Wertminderungen und Übernahmeansprüche

Mehrfach sind im Anhörungsverfahren von den Betroffenen auch Wertminderungen der Höfe und Grundstücke geltend gemacht worden, die sie wegen der künf-

tigen Nähe der Grundstücke zur neuen Straße bzw. wegen eines veränderten Grundstückszuschnitts befürchten.
Unabhängig von der Frage der sonstigen Abwägungsrelevanz etwaiger Wertminderungen und davon, inwieweit etwaige Beeinträchtigungen den landwirtschaftlichen Belangen zuzurechnen sind (die Möglichkeit der Bewirtschaftung der Grundstücke wird insoweit durch ihre Lage nicht eingeschränkt), wird sowohl hierzu als bezüglich etwaiger Übernahmeansprüche – sowohl etwaiger Gesamtübernahmen als auch solcher im Hinblick auf ggf. nicht mehr wirtschaftlich nutzbarer Restflächen – auf die Ausführungen unter den Nrn. 7.9.3 und 7.9.4 im Kapitel B des Beschlusses verwiesen, die unabhängig davon gelten, ob es sich um landwirtschaftliche Nutzflächen oder z. B. Wohngrundstücke handelt.

7.3.7 Beeinträchtigung von Drainagen

Mehrere Einwender haben vorgetragen, ihre landwirtschaftlichen Nutzflächen im Umfeld der geplanten Straßentrasse seien drainiert und durch eine Beeinträchtigung der Drainagen könne die Ertragsfähigkeit der betroffenen Flächen beeinträchtigt werden.
Diese Befürchtung weist die Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurück.

Der Vorhabenträger hat in seiner Gegenäußerung und auch in den Einzelerörterungen stets zugesagt, angetroffene Drainagesysteme funktionstüchtig zu erhalten bzw. funktionstüchtig wiederherzustellen. Nicht nur ist er über die Regelungen der Nr. 7 im Kapitel A des Beschlusses an diese Zusage gebunden, ihm ist darüber hinaus mit der Nebenbestimmung Nr. 5.6.1 im Kapitel A dieses Beschlusses eine entsprechende Verpflichtung auferlegt.

Diese Nebenbestimmung berücksichtigt dabei insbesondere auch etwaige Beeinträchtigungen der Drainagen durch landschaftspflegerische Maßnahmen (z.B. Verstopfungen durch das Wurzelwerk der Pflanzen). Die Verpflichtung, Drainagen bei der Ausführung der Planung zu berücksichtigen, erstreckt sich ausdrücklich auch auf diese Fälle und zwingt den Vorhabenträger dazu, Lösungen zu finden, die diesem Umstand gerecht werden.

Den Belangen der Landwirtschaft ist unter diesen Gesichtspunkten Genüge getan.

7.4 Jagd

Im Anhörungsverfahren ist die Betroffenheit jagdlicher Belange nicht geltend gemacht worden. Gleichwohl nimmt die Planfeststellungsbehörde angesichts dessen, dass das Straßenbauvorhaben innerhalb eines zum Teil am Rande eines Waldgebietes gelegenen Freiraums errichtet werden soll, an, dass jagdliche Belange jedenfalls berührt sein können. Denn der Bau und Betrieb eines linienhaften Infrastrukturprojektes kann zu Zerschneidungs- und Trenneffekten für das jagdbare Wild führen und stellt durch Vergrämungseffekte und mögliche Wildverluste grundsätzlich auch eine Beeinträchtigung für die jagdlichen Belange dar, die abwägungserheblich sind.

Hier ist jedoch aufgrund der Örtlichkeiten bzw. der Trassenführung der B 61n in überwiegend enger Anlehnung an die Siedlungsränder von Ummeln nicht mit gravierenden Beeinträchtigungen jagdrechtlicher Belange zu rechnen, weil sich in den verbleibenden engen Räumen zwischen dem Siedlungsrand, der B 61n, der A 33 und der Bahnlinie nur bedingt jagdbares Wild aufhalten wird. Auch zusätzliche Erschwernisse der Jagdausübung (zu diesen Aspekten siehe auch OVG Münster, Urteil vom 27.02.2007, 9a D 129/04.G) in Gestalt einer Beschränkung der Schussrichtung, von Einschränkungen der Treibjagd oder von Erschwernissen der Ansitz-, Pirsch- und Suchjagd sind nicht nur bedingt und vorrangig entlang der abseits der Bahnlinie verlaufenden B 61n-Abschnitte zu erwarten, weil der Raum nahe am Siedlungsrand insofern auch heute nur eingeschränkt nutzbar sein dürfte.

Die Linie randlicher Wirkungen auf potenziell für das Wild und damit die Jagd nutzbare Flächen verschiebt sich aber vom Siedlungsrand Ummeln weg in den Wirkungsbereich der B 61n. Zudem sind Wildverluste beim Versuch, die Straße zu queren, jedenfalls zumindest in den Räumen abseits der Dammlage und Bahnlinie nicht ganz ausgeschlossen, wobei ihnen im Umfeld des Kleeblatts der A 33 durch einen Wildschutzzaun begegnet wird. Die Regelung des § 1 Abs. 1 BJagdG vermittelt allerdings keinen Anspruch auf einen gleichbleibenden Bestand „der auf einem Gebiet lebenden wildlebenden Tiere“.

Zulässige behördliche Maßnahmen, wie die Errichtung eines Bauwerks innerhalb eines Reviers, sind hinzunehmen, auch wenn sie mit gewissen – nicht übermäßig gravierenden – Beschränkungen der Jagdmöglichkeiten verbunden sind.

Nach § 1 Abs. 4 BJagdG erstreckt sich die Jagdausübung auf das Aufsuchen, Nachstellen, Erlegen und Fangen von Wild. Die „praktische Bejagbarkeit“ als solche bleibt auch nach einem Straßenbau künftig weiter möglich. Die auf Jagdflächen zulässigen anderweitigen – auch verkehrlichen – Nutzungen sind, auch wenn sie die Jagd faktisch erschweren, als Eigenart des jeweiligen Bezirks hinzunehmen. Dass die praktische Jagddurchführung an bestimmte Gegebenheiten im Gelände angepasst werden muss, schränkt das Jagdausübungsrecht nicht ein, sondern bestimmt seine Modalitäten (OVG Lüneburg, Urteil vom 21.01.2005, 7 KS 139/02).

Die verbleibende Betroffenheit der jagdlichen Belange ist aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls hinzunehmen, denn im Rahmen der Güterabwägung entwickeln die öffentlichen Belange des Jagdwesens kein entscheidendes Gewicht gegen die Straßenbaumaßnahme. Die für den Bau der B 61n sprechenden Gründe sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde von solchem Gewicht, dass sie sich auch gegen entgegenstehende jagdliche Belange durchzusetzen vermögen.
Eine schonendere Trassierung im Hinblick auf eine geringere Beeinträchtigung von Jagdgebieten ist ohnehin schwerlich denkbar. Insofern sei daran erinnert, dass die Trasse durch ihre enge Siedlungslage und Parallelführung zur Bahnlinie den jagdbaren Freiraum so weit als möglich schont und die Trassierung im nördlichen Abschnitt von einem gewichtigen Zwangspunkt (Anbindung an die Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum) vorbestimmt ist und andere, weiter von Ummeln entfernt verlaufende Trassen mit deutlich stärkeren Beeinträchtigungen verbunden wären.

Etwaige aufgrund von Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechts dem Grunde nach bestehende Entschädigungsansprüche der Jagdgenossenschaften bzw. der Inhaber einer Eigenjagd müssen nach der Rechtsprechung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren geklärt werden (BGH, Urteil vom 15.02.1996, III ZR 143/94). In diesem Beschluss wird daher auch nicht näher auf das Verhältnis des Jagdausübungsrechts (§§ 8 bis 10 BJagdG) zum Grundeigentum und die Konsequenzen für die Annahme einer entschädigungsrechtlichen Position eingegangen.

An dieser Stelle daher nur nachrichtlich, weil aber dem besseren Verständnis der Zusammenhänge nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durchaus dienlich, wird nachstehend ein Auszug aus dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 20.01.2000 (III ZR 110/99) wiedergegeben, in dem das Gericht seine bisherige Rechtsprechung anschaulich zusammengefasst hat:

„1. In materiellrechtlicher Hinsicht besteht folgende Ausgangslage:

a) Das Jagdrecht steht als untrennbar mit dem Eigentum an Grund und Boden verbundenes Recht dem Grundeigentümer zu (§ 3 Abs. 1 Sätze 1 und 2 BJagdG). Vom Jagdrecht ist das Jagdausübungsrecht zu unterscheiden. Im Interesse einer ordnungsgemäßen Hege des Wildes darf der Grundeigentümer das Jagdrecht nur ausüben, wenn ihm eine zusammenhängende Grundfläche von mindestens 75 ha gehört, die einen Eigenjagdbezirk i.S. des § 7 BJagdG bildet. In diesem Fall ist der Grundeigentümer auch jagdausübungsberechtigt (§§ 3 Abs. 3, 7 Abs. 4 Satz 1 BJagdG). Wenn dagegen – wie hier – der Grundbesitz der einzelnen Eigentümer die genannte Mindestgröße unterschreitet, ist er Teil eines gemeinschaftlichen Jagdbezirkes (§ 8 Abs. 1 BJagdG). Hier steht die Ausübung des Jagdrechts nach § 8 Abs. 5 BJagdG der Jagdgenossenschaft als der Vereinigung der Grundeigentümer (§ 9 Abs. 1 BJagdG) zu. In gemeinschaftlichen Jagdbezirken darf der Eigentümer sein Jagdrecht nicht mehr selbst hegend und jagend ausüben, sondern nur noch in der einem Jagdgenossen erlaubten Art und Weise nutzen (vgl. Senatsurteil BGHZ 84, 261, 264). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs stellt das in der Hand einer Jagdgenossenschaft befindliche Jagdausübungsrecht ein vermögenswertes privates Recht dar, das zu den sonstigen Rechten i.S. des § 823 Abs. 1 BGB gehört und als konkrete subjektive Rechtsposition, die der Jagdgenossenschaft als öffentlich-rechtlicher Körperschaft selbst zusteht, den Schutz des Art. 14 GG genießt (Senatsurteile BGHZ, 84, 261, 264; 132, 63, 65). Das Jagdausübungsrecht der Genossenschaft ist gleichsam ein „Stück abgespaltenes Eigentum“ der einzelnen Jagdgenossen, das erst in der Hand der Genossenschaft als Trägerin zu einem Recht erstarkt (BGHZ 84, 261, 265 f.; 132, 63, 65). Dieses Recht kann in zweierlei Hinsicht beeinträchtigt sein, wenn bei der Errichtung einer Autobahn – oder (im Streitfall) einer für Hochgeschwindigkeitszüge - und Drückjag-

den, von Ansitz, Pirsch und Suchjagd; durch Änderungen des Wildbestandes, insbesondere durch Abwanderung von Schalenwild; Einschränkungen des Wildwechsels; Beeinträchtigungen des Jagdschutzes; Unterhaltung umfangreicher Wildzäune etc. Es handelt sich dabei um nachteilige tatsächliche Einwirkungen, die das Jagdausübungsrecht in den Grenzen der geschützten Rechtsposition beeinträchtigen (BGHZ 132, 63, 65 f.)

b) Wenn ein gemeinschaftlicher Jagdbezirk in der beschriebenen Art und Weise unter Inanspruchnahme von Grundeigentum der Jagdgenossen von einer Autobahn durchschnitten wird, kann die Jagdgenossenschaft, wie der Senat entschieden hat, von einem entschädigungspflichtigen Eingriff im enteignungsrechtlichen Sinne betroffen sein (BGHZ 84, 261). Ein solcher Entschädigungsanspruch ist also – wegen des unmittelbaren Zusammenhangs mit der hoheitlichen Inanspruchnahme von bestimmten neuen Eisenbahnstrecken – die Teilfläche eines gemeinschaftlichen Jagdbezirkes für den Bau der Trasse in Anspruch genommen wird. Zum einen wird der Jagdgenossenschaft durch den Bau der Autobahn bzw. der ICE-Strecke die Jagdnutzung auf den Trassenflächen genommen. Zum anderen kann in der Inanspruchnahme der Trassenflächen ein Eingriff in das nunmehr auf den Restbesitz beschränkte Jagdausübungsrecht liegen. So kann der Bau der Autobahn bzw. der ICE-Strecke zu erheblichen Beeinträchtigungen der Jagd führen – etwa durch Beschränkungen der Schussrichtung, Einschränkung von TreibTeilflächen des Grundeigentums der Jagdgenossen aus dem Jagdbezirk – auf eine Enteignungsentschädigung gerichtet; er kann unabhängig davon geltend gemacht werden, ob er im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt worden ist (BGHZ 132, 63, 68 ff.).“

7.5 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Neubaumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist und – erforderlichenfalls – wie dieser im Einzelfall hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten Belangen eines Anwohners, die bei einem Straßenbauvorhaben zu berücksichtigen sind, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle – wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV normativ geregelt sind – liegen.

Zu prüfen war daher, ob und ggf. in welcher Weise bei der vorgesehenen Baumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann. Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind vom planfestgestellten Vorhaben jedoch keine schädlichen Umweltauswirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzwürdige Belange zu erwarten.

7.5.1 Lärmschutzbelange

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Die Straßenbaumaßnahme verstößt nicht gegen die Vorgaben des Immissionsschutzrechts. Es ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Damit bei der Straßenbaumaßnahme die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können, sind in den planfestgestellten Unterlagen aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, denen gegenüber dem passiven Lärmschutz Vorrang zukommt und dementsprechend auch der Vorzug gegeben wurde. Das Lärmschutzkonzept ist unter Hinzunahme der Regelungen der Nebenbestimmungen dieses Beschlusses, die Zusagen des Vorhabenträgers eingeschlossen, insgesamt fehlerfrei. Die diesem Lärmschutzkonzept zugrunde liegende Prognose der von der Straßenbaumaßnahme herrührenden Verkehrsbelastung genügt den sich aus § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der Verkehrslärmschutzverordnung für solche Immissionsprognosen ergebenden Anforderungen.

7.5.1.1 Rechtsgrundlagen und Methodik

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in folgender Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

a) § 50 BImSchG – Trennungsgebot

Das Vorhaben steht zunächst im Einklang mit dem immissionsschutzrechtlichen Trennungsgebot des § 50 Ab. 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen – zu denen man auch die geplante Errichtung eines neuen Verkehrsweges zu zählen hat – die für eine bestimmte

Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen so weit wie möglich vermieden werden. Schutzobjekt sind insofern die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie sonstige schutzbedürftige, insbesondere öffentliche genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude.
Das Vermeidungsgebot (Trennungsgebot) des § 50 BImSchG bedeutet allerdings nicht, dass eine Straßenbaumaßnahme unterbleiben muss, wenn sie ohne schädliche Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft nicht gebaut werden kann. In diesem Sinne wäre nämlich jede schädliche Umwelteinwirkung durch den Straßenverkehr vermeidbar. Die Vermeidbarkeit ist vielmehr eingeschränkt durch den Zusatz „soweit wie möglich". Das beinhaltet eine Abwägung zwischen den durch § 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere der Wohnruhe der Straßenanlieger, und den entgegenstehenden Belangen, insbesondere an einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung sowie auch der Beschränkung der Kosten des Straßenbaus (Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage (1999), Kapitel 34, Rn. 51.22 und zum Kostenaspekt am Beispiel Schienenverkehrswegebau: BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25/95).

Neben finanziellen Aspekten können auch andere gewichtige Belange der Berücksichtigung des Trennungsgebotes entgegenstehen. § 50 BImSchG dient letztlich dazu, die Berücksichtigung des Immissionsschutzes im Rahmen der Abwägung verschiedener Planungsalternativen zu konkretisieren, er verlangt aber keine uneingeschränkte Durchsetzung. Die Vorschrift gebietet vielmehr die abwägende Prüfung, ob durch die konzeptionelle Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens schädliche Umwelteinwirkungen, hier durch Straßenverkehrslärm, vermieden werden können. Dabei gehört zur konzeptionellen Ausgestaltung der Planung insbesondere die räumliche Lage der Trasse und zwar sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung. Das Grundkonzept der Planung erhält damit nicht nur durch den Trassenverlauf im Oberflächenbereich, sondern auch durch Gradientenabsenkungen, Tief- oder Troglagen seine Prägung (OVG Münster, Urteil vom 05.10.2000, 7a D 56/97.NE).

Das Optimierungs-/Trennungsgebot stellt dadurch einen innerhalb einer Vielzahl von Belangen dar, die bei der Variantenabwägung einander gegenüber zu stellen sind. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zur Variantenwahl Bezug genom-

men.

Gem. § 50 Satz 1 BImSchG sollen Straßen vor allem so trassiert werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Der Immissionsschutz stellt für die straßenrechtliche Planung zwar einen gewichtigen abwägungserheblichen Belang dar, bestimmt aber nicht als Planungsleitsatz das Ziel der Straßenplanung und verleiht den Bewohnern der zu schützenden Gebiete keine subjektiven öffentlichen Rechte.

Nach dem Lärmschutzkonzept des BImSchG soll § 50 Satz 1 „soweit wie möglich" Lärmvorsorge unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle durch räumliche Trennung störungsträchtiger und störungsempfindlicher Nutzungen herstellen. Die Abwehr schädlicher Lärmeinwirkungen durch technische Maßnahmen des Lärmschutzes nach § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV kommt als zweite Stufe erst dann zum Tragen, wenn von einer Lärmvorsorge durch räumliche Trennung abwägungsfehlerfrei abgesehen werden kann (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, 4 CN 5.98, BVerwGE 108, 248 <253 f.>; BVerwG, Beschluss vom 05.12.2008, 9 B 28.08, juris Rn. 27). Inhaltlich enthält die Vorschrift danach – insbesondere nach der früheren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts – eine Abwägungsdirektive in Form eines Optimierungsgebotes (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, 4 CN 5.98, in: NVwZ 1999, S. 1222 ff. und BVerwGE 108, 248 <253>; BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13.99, in: NVwZ 2001, S. 1154 ff.; BVerwG, Urteil vom 04.05.1988, 4 C 2.85, in: NVwZ 1989, S. 151 f.).

Auch in Entscheidungen aus jüngerer Zeit hat das BVerwG zur Reichweite des § 50 Satz 1 BImSchG verschiedentlich Stellung genommen. Insbesondere das Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 164, ebenso auch der Beschluss vom 06.03.2013, 4 BN 39/12, 1. Orientierungssatz, kann aber als naheliegender Beleg für die von Paetow (Lärmschutz in der aktuellen höchstrichterlichen Rechtsprechung, NVwZ 2010, S. 1184 <1186>) und Grüner (Die Einschränkungen der fachplanerischen Gestaltungsfreiheit durch Optimierungsgebote und Abwägungsdirektiven, UPR 2011, S. 50 ff.) vertretenen Ansicht gewertet werden, das BVerwG habe schon seit längerem seine früher geäußerte Ansicht, bei dem Trennungsgebot handele es sich um ein „Optimierungsgebot", zugunsten der Kennzeichnung des Trennungsgebotes als (bloße) „Abwägungsdirektive" gene-

rell aufgegeben.

Auch der für das Fachplanungsrecht der Straßen allein zuständige 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts spricht in seinem Beschluss vom 05.12.2008 (9 B 28.08) noch von „in § 50 BImSchG verankerten Optimierungsgeboten“, wiederholt dies in jüngeren Entscheidungen jedoch nicht, sondern spricht dem in § 50 BImSchG normierten Trennungsgebot nur noch die Funktion einer Abwägungsdirektive zu, die im Rahmen der planerischen Abwägung durch Belange von hohem Gewicht überwunden werden kann (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72.07).
Auch im Beschluss vom 20.10.2010 (9 VR 5.10) ist nur noch von dem „als Planungsdirektive anerkannten Trennungsgebot des § 50 BImSchG“ die Rede. Dieses Verständnis legt die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall zugrunde.

Der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG ist damit jedenfalls im Grundsatz überwindbar bzw. steht – wie vorliegend der Fall – einer Planung dann nicht entgegen, wenn an deren Realisierung zum einen ein hohes öffentliches Interesse besteht und für die zum anderen auch keine echte Alternative ersichtlich ist.

Im Falle des hier planfestgestellten Vorhabens wird den Vorgaben aus § 50 BImSchG ausreichend Rechnung getragen. Etwas anderes ergibt sich auch nicht etwa aufgrund etwaiger besonderer Umstände des Einzelfalls.

Die hohe Bedeutung des Vorhabens ergibt sich bereits aus der Festlegung im Bundesverkehrswegeplan (vordringlicher Bedarf), im Übrigen aber auch aus den in Kapitel B Nr. 6.1.2 dargestellten Planungszielen. Eine Alternative, die den Belangen des § 50 BImSchG in stärkerem Maße Rechnung trägt und die zudem gegenüber der Vorhabensvariante echte Vorteile für sich verbuchen könnte, ist jedoch nicht ersichtlich (vgl. Kapitel B Nr. 7.1 des Beschlusses). Andere, weiter von Ummeln entfernt verlaufende Trassenführungen wären letztlich nur zwischen Bau-km 3+500 und dem Ausbauende an der B 61 alt möglich und würden dort auch grundsätzlich die Ortsrandlage von Ummeln entlasten, wären jedoch anderweitig mit Beeinträchtigungen anderer Bebauungen bzw. auch anderer Belange und Schutzgüter wie denen des Umwelt- und Naturschutzes verbunden.

b) <u>§ 41 BImSchG/16. BImSchV - Verkehrslärmvorsorge</u>

Sind somit die von dem geplanten Verkehrsweg ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen nicht im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG vermeidbar, so ist auf der nächsten Stufe zu prüfen, ob und in welcher Form sie gleichwohl mit den Lärmschutzbelangen der Anlieger vereinbar sind.

Soweit sich eine Lärmbeeinträchtigung nicht vermeiden lässt, ist gem. § 41 Abs. 1 BImSchG beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, so haben die hierdurch Betroffenen grundsätzlich einen Anspruch auf aktiven Lärmschutz. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden.
Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, weil aktive Schutzmaßnahmen nicht ausreichen oder auf der Grundlage des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht angeordnet werden, so steht dem Eigentümer der betroffenen Anlage gegenüber dem Träger der Straßenbaulast ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung zu (§ 42 Abs. 1 BImSchG), die für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten ist. Art und Umfang von Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz) sind in der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) festgelegt.
Der Begriff der „schädliche Umweltauswirkungen“ des § 41 Abs. 1 BImSchG wird in § 3 Abs. 1 BImSchG definiert als Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erheblichen Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Allerdings lösen nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagengebot (Schutzauflagen zum Wohl der Allgemeinheit im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW) aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des „Erheblichen“ nicht erreichen (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979, 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89).

Mit dem Begriff des „Zumutbaren“ wird nicht die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als „schwer und unerträglich“ und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als „unzumutbar“ erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der „Enteignungsschwelle“ die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreitung dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979, 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 63.80, DÖV 1985, S. 786).
Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung, die 16. BImSchV, konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und Betrieb von Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und unvermeidbare Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken. Andere Regelwerke, die (wie z.B. die DIN 18005, die TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- oder Orientierungswerte vorsehen, finden vorliegend keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen sicherzustellen, dass der nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ – Ausgabe 1990 – (RLS-90) ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

		Tag	Nacht
1.	An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altersheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2.	In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3.	In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4.	In Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Die Art der bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den insoweit maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung.

Zur Gewährung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber nach besonders schutzbedürftigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsarten. Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärmbelästigungen auszugehen. Das dem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums innerhalb der jeweiligen Gebietsart ist. Damit korrespondiert auch die höchstrichterliche Rechtsprechung, wonach Betroffenen im Außenbereich dem Gebietscharakter entsprechend ein höheres Maß an Verkehrsimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 25.03.1993, III ZR 60/91), die Eigentümer von Wohngebäuden im Außenbereich vielmehr stets damit rechnen müssen, dass außerhalb ihres Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, 4 A 39/95; BVerwG, Urteil vom 06.06.2002, 4 A 44/00).
Wohnbebauung im bauplanungsrechtlichen Außenbereich kann aus den vorstehenden Erwägungen nur nach den für Kern-, Dorf- und Mischgebiete vorgesehenen Grenzwerten geschützt werden.

Durch die 16. BImSchV geschützt werden nicht die vorbezeichneten Gebiete oder die darin gelegenen Grundstücke, sondern ausschließlich die dort befindlichen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs. Die bauliche Anlage muss zum Zeitpunkt der Planauslegung bereits vorhanden oder zumindest planerisch (durch Baugenehmigung) hinreichend konkretisiert gewesen sein (BVerwG, Beschluss vom 19.10.2011, 9 B 9.11, juris Rn. 5; OVG Lüneburg, Urteil vom 23.11.2010, 7 KS 143/08, juris Rn. 8). Sportstätten, Spielplätze, Park- und andere Anlagen, in denen sich Menschen nur vorübergehend aufhalten, genießen ebenso wenig einen eigenständigen Lärmschutz nach der 16. BImSchV, wie Natur- und Erholungsräume außerhalb von Baugebieten.

Damit bestimmt sich das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbetroffenen Bereich zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, 9 B 57.01). Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Vorhabenträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.1996, 4 A 11.95). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre.

Die oben genannten Grenzwerte der 16. BImSchV sind im Allgemeinen nicht unumstritten und werden immer wieder als zu hoch kritisiert. Gleichwohl entsprechen sie doch der geltenden Rechtslage und sind somit verbindlich anzuwenden. Sowohl zu den Grenzwerten der 16. BImSchV wie auch zu den Vorgaben der RLS-90 hat das BVerwG in seinem Urteil vom 09.06.2010 (9 A 20.08) noch einmal auf folgende grundsätzliche Erkenntnisse aufmerksam gemacht:

> *„Ziel der Verordnung und der RLS-90 ist es, Vorschriften für die Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung von Straßenbauvorhaben zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Planfeststellungsbehörden und andere Anwender der Richtlinien in die Lage versetzt werden, aufgrund einheitlicher, auf Erfahrungswerten beruhender Verfahrensvorgaben Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes bei Straßenplanungen zu treffen, den Nachweis der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu führen, wirtschaftliche und wirkungsvolle Lösungen für den Lärmschutz zu entwickeln und Lärmschutzmaßnahmen zu bemessen und zu optimieren (so ausdrücklich RLS-90, Kapitel 1.0). Ausgehend hiervon ist eine einzelfallbezogene Modifikation der Berechnungsverfahren weder in der Richtlinie selbst noch in der Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehen. Eine solche wäre methodisch problematisch und würde dem Regelungsauftrag an den Verordnungsgeber, für Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen zu sorgen, zuwiderlaufen (vgl. zum Regelungsauftrag BVerfG, Beschluss vom 30. November 1988 - 1 BvR 1301/84 - BVerfGE 79, 174 <193 f.>). Dieser Auftrag verlangt im Gegenteil, dass sich Lärmbe-*

gutachtungen strikt an die Vorgaben der Verordnung und der in Bezug genommenen Richtlinien halten (Urteil vom 20. Dezember 2000 - BVerwG 11 A 7.00 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 36 S. 90).“

Es gibt keinen Grund für die Annahme, die Verkehrslärmschutzverordnung und die dort in Bezug genommenen RLS-90 entsprächen nicht (mehr) der Ermächtigungsnorm des § 43 BImSchG. „Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts steht dem Verordnungsgeber bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte, die die Zumutbarkeitsgrenze des § 41 Abs. 1 BImSchG konkretisieren, ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (..). Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig. Der mit dem Regelungsauftrag der Verordnungsermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG verbundene Spielraum wird erst überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (.). Insoweit trifft den Verordnungsgeber die Pflicht, seine Regelung unter Kontrolle zu halten und gegebenenfalls neue Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten (..).“ (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, 9 A 14.10, UA Rn. 34 m.w.N.).

Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass in den RLS 90 kein Korrekturfaktor für die Impulsgeräusche enthalten ist, die durch das Überfahren der Fugen an den Fahrbahnübergängen einer Brücke entstehen können. Wie das BVerwG dazu in dem vorstehend schon benannten Urteil vom 14.07.2011 festgestellt hat, ist die Ermittlung der entsprechenden Beurteilungswerte in dem verordnungsrechtlich vorgeschriebenen Verfahren ohne besondere Berücksichtigung solcher Impulsgeräusche nicht wegen des Verstoßes gegen höherrangiges Recht fehlerhaft. Es hat dazu (Rn. 34 und 35 des Urteils) folgendes ausgeführt:

„Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts steht dem Verordnungsgeber bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte, die die Zumutbarkeitsgrenze des § 41 Abs. 1 BImSchG konkretisieren, ein weiter Einschätzungs-, Wertungs-, und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt. Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig. Der mit dem Regelungsauftrag der Verordnungsermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG verbundene Spielraum wird erst überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (Urteil

vom 09.06.2010, 9 A 20.08, Rn. 103 m.w.N.). Insoweit trifft den Verordnungsgeber die Pflicht, seine Regelung unter Kontrolle zu halten und gegebenenfalls neue Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten (Urteil vom 21.12. 2010, 7 A 14.09 Rn. 52).

Gemessen an diesen Grundsätzen ist die Anwendung des verordnungsrechtlichen Berechnungsverfahrens derzeit nicht zu beanstanden. Allerdings ist dem erwähnten DEKRA-Bericht zu entnehmen, dass die Fugen zwischen den Überbauten und Widerlagern großer Straßenbrücken beim Befahren deutlich hörbare Ratter- und Schlaggeräusche verursachen, die die üblichen Fahrgeräusche deutlich übersteigen können. Dazu durchgeführte Untersuchungen des Bayerischen Landesamts für Umwelt vom Oktober 2000 haben dem Bericht zufolge ergeben, dass das Verfahren der Verkehrslärmschutzverordnung diesen Geräuschen nicht ausreichend Rechnung trage, im Übrigen aber noch Fragen offen seien. Eine weitere, vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung publizierte Untersuchung aus dem Jahr 2007 komme zu dem Ergebnis, dass eine Beurteilung der verursachten Impulsgeräusche über Mittelungspegel unzureichend sei. Ausweislich des DEKRA-Berichts enthält die letztgenannte Untersuchung aber zugleich den Hinweis, zur Bestimmung eines Zuschlags zum Beurteilungspegel seien unter Umständen weitere schalltechnische und psychoakustische Untersuchungen erforderlich. Bei der Bundesanstalt für Straßenwesen läuft dem DEKRA-Bericht zufolge derzeit ein Projekt „Lärmarmer Straßenverkehr", in dem Maßnahmen zur Geräuschminderung an Fahrbahnübergängen untersucht werden. Hiernach gibt es zwar Anhaltspunkte für die Annahme, dass das geltende Berechnungsverfahren dem Problem der Fahrbahnübergänge nicht voll gerecht wird, aber noch keine gesicherten Erkenntnisse, wie dem Problem adäquat Rechnung zu tragen ist. In dieser Situation wissenschaftlicher Unsicherheit verstößt der Verordnungsgeber nicht gegen seine Pflicht, die Regelung über das Berechnungsverfahren unter Kontrolle zu halten, wenn er zunächst die Ergebnisse der bereits eingeleiteten Untersuchungen staatlicher Stellen und die wissenschaftliche Entwicklung im Übrigen abwartet. Dies gilt umso mehr, als im Erlassweg bestimmt ist, im Bereich schutzbedürftiger Nutzungen seien geräuscharme Fahrbahnübergänge anzustreben (Nr. 3.2.1.1 RLS-90; vgl. auch Nr. 1 des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau 15/2002 vom 30.07.2002 „Fahrbahnübergänge; Einsatzkriterien für lärmgeminderte Fahrbahnübergänge", VkBl. 2002 Nr. 16 S. 542)."

Derzeit sind die Regelungen der RLS 90 daher auch im Hinblick auf Brückenbauwerke nach wie vor in vollem Umfang anzuwenden. Der Einbau solcher dem Stand der Technik entsprechenden und möglichst geräuscharmen Fahrbahn- bzw. Lamellenübergänge wurde dem Vorhabenträger im Übrigen über die Nebenbestimmung 5.5.7 im Kapitel A des Beschlusses aufgegeben.

Im Ergebnis ist die Anwendung des Berechnungsverfahrens der Verkehrslärmschutzverordnung i.V.m. der RLS-90 daher nicht zu beanstanden. Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, liegen nicht vor.

Auch die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (BVerwG a.a.O. und Urteil vom 21. März 1996 – BVerwG 4 A 10.95).

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens sind somit die oben genannten Vorschriften für die Anlage und Dimensionierung von Lärmschutz(maßnahmen) anzuwenden. Die Methodik zur Berechnung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen ist durch die Anlage 1 zur 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS-90 vorgegeben.

Die Anspruchsvoraussetzungen im Einzelnen werden in Nr. 10 ff. der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997, eingeführt mit ARS 26/1997 des Bundesministers für Verkehr, geregelt. Liegen die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz vor, so ist der sich aus der Systematik des Gesetzes ergebende Zweck des § 41 Abs. 2 BImSchG, den Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor den in § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG geregelten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sicherzustellen, zu beachten (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42.97). Aktiver Lärmschutz ist insoweit nur dann verzichtbar, wenn Aufwand und Kosten zu seiner Umsetzung außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen oder die Maßnahmen mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Die Unverhältnismäßigkeit tritt jedoch nicht bereits dann ein, wenn aktive Maßnahmen kostenaufwendiger als passive sind. Nur soweit zwischen den Kosten für aktive bzw. passive Lärm-

schutzmaßnahmen oder zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis besteht, ist der Aufwand für aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht zu rechtfertigen (BVerwG, Beschluss v. 30.08.1989, 4 B 97/89). Dabei sollen die Kosten des Lärmschutzes den Verkehrswert der schutzbedürftigen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs nicht übersteigen.

Letztlich wird die Ausgewogenheit einer Planung trotz Betroffenheit der Nachbarn durch Lärm oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV dann nicht berührt, wenn bei der Planung eine Alternative nicht ernsthaft in Betracht kam und die genannte Betroffenheit der Nachbarn abwägungsfehlerfrei durch Anordnung von aktivem oder passivem Schallschutz ausgeglichen werden kann (BVerwG, Beschluss vom 29.11. 1995, 11 VR 15.95 und Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25.95).

7.5.1.2 Verkehrsprognose

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Immissionsbelastung ist die Verkehrsprognose. In seinem Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, hat das BVerwG dazu ausgeführt:

> „Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt eine ordnungsgemäße Untersuchung der von einem Straßenbauvorhaben *voraussichtlich ausgehenden Geräuschimmissionen voraus, dass die ihr zugrunde liegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht erstellt worden ist. Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet ist (..).“* UA Rn. 96 m.w.N.

Die hier in das Verfahren eingebrachte Verkehrsuntersuchung genügt diesen Anforderungen (vgl. Kapitel B Nr. 6.1.2 dieses Beschlusses). Soweit sie von den Einwendern kritisiert wird, wurde dies dort thematisiert, die Einwendungen wurden – auch bezüglich der Behauptung, die Verkehrsanteile < 2,8 t seien unzureichend ermittelt worden – zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hegt keinen Zweifel an der Fachkompetenz der be-

auftragten Gutachter. Schon in seinen Urteil vom 11.02.2009 (11 D 45/06.AK) konnte das OVG NRW in Münster feststellen:

„Die Ingenieurgruppe IVV Aachen ist ein seit Jahrzehnten im Bereich des Verkehrswesens tätiges Gutachterbüro, das bundesweit und – wie dem Senat aus eigener Erfahrung bekannt ist – insbesondere in NRW in einer Vielzahl von Fällen Planfeststellungsverfahren für Straßen durch die Erarbeitung von Fachbeiträgen begleitet hat. Unregelmäßigkeiten sind dem Senat nicht bekannt geworden." (a.a.O, Rn. 140)

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Erkenntnisse, die eine abweichende Bewertung tragen könnten.

7.5.1.3 Lärmuntersuchung/-berechnung

Die Lärmuntersuchungen erfassen alle in Betracht kommenden Bereiche und dort eine ausreichende Zahl von Immissionspunkten. Die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm lassen sich anhand der Unterlagen vollständig beurteilen.

Einzige Ausnahme hiervon ist die Entscheidung darüber, welchen Anliegern der B 61n dem Grunde nach eine Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs zuzusprechen ist. Der Vorhabenträger hat die hierfür notwendigen Daten noch nicht abschließend erhoben, sondern lediglich Ermittlungen angestellt, soweit sie von der Straße aus ohne Betretung des jeweiligen Grundstücks möglich waren. Angesichts der Kritik, die von den Einwendern und damit auch von den direkten Anliegern an der Planung der B 61n geltend gemacht wurden, erscheint es sachgerecht, hier zunächst auf die Betretung des Grundstücks und damit das Eindringen in die Privatsphäre der Betroffenen zu verzichten.

Es handelt sich insoweit um einen abtrennbaren Teilbereich in der Summe aller zu treffenden Entscheidungen, der nachträglich einer Lösung zugeführt werden kann, ohne dass die Planung in ihrer Grundkonzeption wieder in Frage gestellt würde. Denn das Ergebnis der für einen späteren Zeitpunkt vorbehaltenen Entscheidung können nicht Änderungen der Planung sein, sondern allein die Zuerkennung einer Entschädigung dem Grunde nach.

Die Verkehrslärmberechnung im Übrigen genügt jedoch in vollem Umfang den rechtlichen Vorgaben. Alle dafür erforderlichen Daten wurden sorgfältig erhoben und nach allgemein anerkannten Methoden aufbereitet. Der gewählte Untersuchungsraum bildet die Bebauung im Umfeld des Vorhabens ausreichend und vollständig ab und die schalltechnische Berechnung selbst ist nach Überprüfung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei und sachlich richtig. Auch die für die Bestimmung des korrekten Lärmschutzanspruchs zu treffende Erfassung des jeweiligen Gebietscharakters, in dem sich die Schutzobjekte befinden, ist korrekt erfolgt. Fehler enthält die lärmtechnische Unterlage insoweit, als in der Ergebnisliste für die beiden Gebäude Dammweg 18 und 18a Grenzwerte eines Außenbereichs (Kern-, Dor- und Mischgebiet) ausgewiesen sind. Diese drei Gebäude gehören jedoch zu dem sich hier entlang des Dammweges erstreckenden allgemeinen Wohngebiet, als das es in den Lageplänen auch richtigerweise dargestellt ist (Hinweis: Die Immissionsgrenzwerte eines allgemeinen Wohngebietes werden gleichwohl eingehalten, der Fehler, den der Vorhabenträger im Zuge der sog. „Grüneintragungen“ noch zu bereinigen hat, bleibt von daher auf die korrekte Grenzwertangabe beschränkt.).

Der schalltechnischen Berechnung wurden die in der Verkehrsuntersuchung von Oktober 2013 ermittelten Verkehrsmengen zu Grunde gelegt. Neben dem maßgeblichen durchschnittlichen Verkehrsaufkommen und seinem LKW-Anteil (Schwerlastverkehr über 2,8 t), jeweils im DTV, sind u. a. auch die zugelassenen Geschwindigkeiten sowie die z. B. für verschiedene Straßenoberflächen oder Steigungsstrecken vorgesehenen Korrekturwerte in die Berechnung eingeflossen. Wind wurde mit einer Geschwindigkeit von 3 m/s in Richtung zum jeweiligen Immissionsort ebenfalls eingerechnet. Die Berechnungen selbst wurden mit dem Programm SoundPLAN auf der Grundlage des in den RLS-90 vorgeschriebenen Rechenverfahrens durchgeführt.
Zur Berücksichtigung der sich auf die Ausbreitung des Schalls auswirkenden örtlichen Gegebenheiten (Topographie des Straßenverlaufs und der ihn umgebenden Landschaft, Standorte und Höhe der Lärmschutzanlagen, Abstände zwischen Emissions- und Immissionsorten etc.) greift das Berechnungsprogramm dabei auf ein digitales Geländemodell zurück, dass dazu vorab vom Vorhabenträger erstellt worden ist.

Das verwendete Berechnungsprogramm unterliegt der ständigen Revision und Anpassung an neuere Erkenntnisse der Lärmtechnik und gelangt in der Straßen-

planung standardmäßig zur Anwendung, gegen seine Anwendung haben sich bisher auch in der gerichtlichen Überprüfungspraxis keine Bedenken ergeben (so OVG Münster, Urteil vom 15.05.2015, 11 D 12/12AK, OVG Lüneburg, Urteil vom 20.05.2009, 7 KS 59/07; OVG Münster, Urteil vom 13.12.2007, 7 D 122/06.NE; OVG Schleswig, Urteil vom 10.10.2006, 4 KS 12/03). Es entspricht nach der Bestätigung des Lizenzgebers allen Anforderungen, Rechenoperationen nach der 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS-90 durchzuführen und ist in einem Testverfahren des Bundesverkehrsministeriums und der Straßenbauverwaltung überprüft worden (so OVG Schleswig, a.a.O.; OVG Lüneburg, Urteil vom 23.11.2010, 7 KS 143/08).

Die Orientierung an den Lärmgrenzwerten der 16. BImSchV ist auch nur möglich, wenn das nach dieser Verordnung vorgesehene Berechnungsverfahren angewendet wird, um die Lärmbelastung zu ermitteln. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Berechnungsverfahren wären die Grenzwerte unbestimmt und ohne Aussagekraft, ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene. Die Berechnung des Verkehrslärms trägt darüber hinaus dem Umstand Rechnung, dass direkte Lärmmessungen vor Ort abhängig von der Witterungslage, den konkreten Verkehrsströmen und anderen Einflussfaktoren zu unterschiedlichen und nicht repräsentativen Ergebnissen führen. Nur die Anwendung eines einheitlichen Berechnungsverfahrens führt insoweit zu aussagekräftigen und vergleichbaren Werten (OVG Münster, Urteil vom 21.03.2003, 8 A 4230/01 unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteile vom 20.10.1989, 4 C 12/87 und 21.03.1996, 4 C 9.95).
Die RLS-90 sind zudem eine Rechenkonvention mit zahlreichen Vereinfachungen, die sich zumeist zum Vorteil der betroffenen Straßenanlieger auswirken. Nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. den RLS-90 werden neben der Berechnung des Mittelungspegels für besondere, auch durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht. Die vorgesehene energetische Mittelung des Schalldruckpegels führt zu einer stärkeren Berücksichtigung der Spitzenpegel, als dies bei einer arithmetischen Mittelung der Fall wäre. Die Summe aus Mittelungspegel und Zuschlägen ergibt den Beurteilungspegel, der mit dem jeweiligen Grenzwerten verglichen werden kann (OVG Münster, a.a.O.).

Nach diesen Vorgaben sind die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen sachlich und methodisch fehlerfrei durchgeführt worden. Fehler bezüglich der verwendeten Eingangsdaten (Verkehrsmengen und Berechnungsfaktoren)

wie z. B. die Nichtberücksichtigung rechnerischer Korrekturfaktoren, die zu einer Erhöhung oder Absenkung der Beurteilungspegel führen, sind nicht feststellbar.

7.5.1.4 Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel

Die Ermittlung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen erfolgt nach den Vorgaben des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV sowie ständiger Rechtsprechung (so zuletzt BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22.08 und auch OVG Münster, Urteil vom 21.01.2003, 8 A 4230/01) nicht anhand örtlicher Schallmessungen, sondern ausschließlich auf der Basis entsprechend vorgenommener Berechnungen.

Abgesehen davon dass bei neuen Verkehrswegen Messungen ohnehin nicht möglich sind (s. hierzu bereits Bundestagsdrucksache 661/89, Begründung zu § 3 der 16. BImSchV), wird zur Beurteilung der Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich – d. h. auch bei schon verwirklichten Straßenbauvorhaben, vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.02.1999, 4 B 147.92; BVerwG, Urteil vom 20.10.1989, 4 C 12.87 – ein Mittelungspegel berechnet und nicht gemessen, eben weil die Verkehrsbelastung stark schwanken kann und erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort insbesondere auch durch die o.g. Faktoren auftreten können.

Die tatsächliche Lärmbelastung kann daher abhängig von diesen Faktoren ebenso unter wie auch über dem errechneten Mittelungspegel liegen. Dies ist jedoch im Lichte der 16. BImSchV normimmanent und gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mittelungspegels, ohne dass sich hieraus ein Verstoß gegen höherrangiges Recht ableiten ließe. Messungen sind insoweit vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den späteren Ausbau- bzw. Betriebszustand vorgesehen.

Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet nach den obigen Erwägungen wirklichkeitsnahe und dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel. Auch die verschiedentlich an der Richtigkeit der Berechnungen geäußerten Zweifel dahingehend, die zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten auf der freien Strecke bzw. im Bereich von Knotenpunkten seien unrealistisch, da sie von den Verkehrsteilnehmern faktisch nicht eingehalten würden, können nicht zu einer anderen Beurteilung führen.

Die Berechnung entspricht auch insoweit exakt den verbindlichen Vorgaben der RLS-90. Dass Höchstgeschwindigkeiten von den Straßennutzern im Einzelfall in unzulässiger Weise nicht beachtet werden, kann im Rahmen der Berechnung keine Berücksichtigung finden, da von einem vorschriftsmäßigen Verhalten der Autofahrer ausgegangen werden muss. Verkehrswidrigem Verhalten ist in diesem Zusammenhang daher nicht Rechnung zu tragen, ihm ist nach ständiger Rechtsprechung (u.a. BVerwG, Urteil vom 23.11.2001, 4 A 46/99 und Beschluss vom 04.09.2003, 4 B 76/03) vielmehr mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts entgegenzuwirken.

7.5.1.5 Summenpegelbildung

Die zur Beurteilung der Frage, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erreicht oder überschritten werden, maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung von anderen sich ggf. im Planungsraum auswirkenden Verkehrswegen zu ermitteln (vgl. Ziffer 10.6 Abs. 2 der VLärmSchR 97 und BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95, DVBl. 1996, S. 916, sowie allgemein zum Thema siehe auch Storost „Rechtliche Aspekte einer Gesamtlärmbewertung“ in UPR 2015, S. 121ff). Soweit die Lärmimmissionen der planfestgestellten Straße in baulich nicht veränderte Bereiche hinein ausstrahlen, bleibt die auf den dortigen Verkehr zurückzuführende Vorbelastung deshalb unberücksichtigt. Damit bleiben z. B. die Lärmimmissionen von der L 791 und der K 18, insbesondere aber auch die des Bahnverkehrs auf der parallel zur B 61n verlaufenden Bahntrasse außer Ansatz. Insoweit ausgenommen sind wegen der dortigen baulichen Veränderungen lediglich die Knotenbereiche, d. h. der Bereich, in dem die B 61 alt für ihre Anbindung an die B 61n verschwenkt wird sowie der Bereich der Anschlussstelle Ummeln mit dem neu zu errichtenden Kreisverkehrsplatz inklusive der Anbindungen der L 791 und der K 18 an diesen Kreisverkehr.

Dies ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Bei der gem. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geforderten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte kommt es, wie sich aus § 1 der Verordnung und ihrer Entstehungsgeschichte ergibt, allein auf den von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm an. Die Beurteilungspegel sind für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen. Für Straßen ergibt sich dies aus der

Anlage 1 der 16. BImSchV. Diese Anlage lässt in die Berechnung nur Faktoren eingehen, welche sich auf die jeweilige neue oder zu ändernde Straße beziehen. Auswirkungen, die von anderen Verkehrswegen ausgehen, bleiben unberücksichtigt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95; Beschluss vom 11.11.1996, 11 B 66.96, Urteil vom 12.04.2000, 11 A 18/98 sowie auch Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13.99).

Lärmgrenzwerte erlangen ihre Aussagekraft insoweit nur im Zusammenspiel mit einem Mess- oder Berechnungsverfahren, in dem sie zu ermitteln sind. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Verfahren wären die Grenzwerte unbestimmt. Ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene (BVerwG, Urteil vom 20.10.1989, 4 C 12.87, BVerwGE 84, 31 [42]). Die Regelung des § 43 Abs. 1 S. 1 BImSchG ermächtigt demgemäß den Verordnungsgeber zum Erlass von Vorschriften auch über das „Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen“. Dies ist für Straßen in der Anlage 1 zur 16. BImSchV geschehen. Die Anlage lässt in die Berechnung des Beurteilungspegels ausschließlich Faktoren eingehen, welche sich auf den neuen oder zu ändernden Verkehrsweg beziehen. Auswirkungen von anderen Verkehrswegen bleiben gänzlich unberücksichtigt. Für die Ermittlung eines wie auch immer gearteten Summenpegels stellt die 16. BImSchV jedenfalls für den Regelfall kein Verfahren bereit. Das Diagramm V der Anlage 1 zur 16. BImSchV stellt die Berechnungsweise eines Summenpegels lediglich für die zusammenfassende Berechnung zweier Beurteilungspegel der beiden äußeren Fahrstreifen derselben Straße zur Verfügung. Dies legt den Umkehrschluss nahe, den Ausschluss einer summativen Berechnung für alle anderen Fallbereiche als gewollt anzusehen (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95, a.a.O.; BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13.99, NVwZ 2001, S. 1154).

Für die auszulegenden Planunterlagen war vor diesem Hintergrund auch ausreichend, das die lärmtechnische Unterlage nur die Berechnung der vom Straßenverkehrslärm ausgehenden Beurteilungspegel enthält. Soweit Bereiche abseits der eigentlichen B 61n baulich verändert werden (Knotenpunkte B 61 alt/B 61n, Anschlussstelle Ummeln mit dem Kreisverkehrsplatz, an den nicht nur die Anschlussrampen, sondern auch die L 791 und die K 18 angeschlossen werden, sowie die nördlich ihrer Querung teilverlegte Warendorfer Straße), wurden sie mitsamt dem der B 61 alt bzw. der L 791 und der K 18 zuzurechnenden Verkehr vom Vorhabenträger in die Berechnungen einbezogen, so dass insoweit – u. a. auch für die Gebäude Gütersloher Straße 375 und Knappweg 5, an der Kralhei-

der Straße und an der Warendorfer Straße – eine entsprechende summative Lärmberechnung erfolgt ist.

Einer Summenpegelbildung unter Einbeziehung des Bahnlärms bedurfte es von daher in den Planunterlagen nicht. Die häufig vorgetragene Einwendung, die Auslegung lärmtechnischer Unterlagen, die den Bahnlärm nicht berücksichtige, sei unzureichend, muss daher zurückgewiesen werden.

Notwendig werden kann eine Berücksichtigung der Lärmbeeinträchtigungen allerdings dann, wenn aufgrund einer Lärmpegelerhöhung eine Gesundheitsgefährdung zu besorgen ist. Im schon benannten Urteil vom 21.03.1996 hat das BVerwG dazu ausgeführt: *„Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels könnte geboten sein, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, (..) die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslöst. Dies ergebe sich aus den in Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. Die §§ 41 Abs. 1 und 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ermächtigen den Verordnungsgeber – was selbstverständlich ist – nicht, durch seine Berechnungsverfahren grundrechtswidrige Eingriffe zuzulassen*."

Zwar ist bislang nach wie vor noch nicht hinreichend gewiss, bei welcher Schwelle die Grenze zur Gefährdung der menschlichen Gesundheit bzw. zum enteignenden Eingriff überschritten wird. Nach der seitdem mehrfach bestätigten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25.03.1993, III ZR 60/91, NVwZ 1993) und des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89, BVerwGE 87, 332 (382)) ist diese Schwelle bei Lärmwerten im Bereich von 70 – 75 dB(A) tags und 60 – 65 dB(A) nachts anzusetzen. Der Bundesgerichtshof hat weiter ausgeführt, dass sich, bezogen auf Mischgebiete, Lärmwerte von 72/62 dB(A) bei Tag/Nacht unmittelbar dem Bereich der Enteignungsschwelle annähern oder diesen bereits erreichen. Dem Gebietscharakter entsprechend könne insofern Bewohnern des Außenbereichs ein höheres Maß an Verkehrsimmissionen zugemutet werden, wobei allerdings innerhalb des Außenbereichs nach den jeweils gegebenen tatsächlichen Verhältnissen zu differenzieren sei.

Auch das Oberverwaltungsgericht für das Land NRW hat sich dieser Linie angeschlossen und zuletzt in seinem Urteil vom 13.03.2008 (7 D 34/07.NE) Folgendes ausgeführt:

> *„Wo die Grenze exakt verläuft, bei der verfassungsrechtliche Schutzanforderungen greifen und die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht bzw. überschritten wird, ist allerdings höchstrichterlich bislang nicht abschließend geklärt und dürfte auch schwerlich mit einem bestimmten dB(A)-Wert allgemeingültig zu umschreiben sein. Vielmehr ist in der höchstrichterlichen Rechtsprechung seit langem anerkannt, dass die Bewertung zur Bestimmung der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle nicht schematisch von der Erreichung bestimmter Immissionsgrenzwerte abhängig gemacht werden darf.*
> *Vielmehr lässt sich die Grenze nur aufgrund wertender Betrachtung des Einzelfalls ziehen, wobei auch die Gebietsart und die Lärmvorbelastung eine wesentliche Rolle spielen (BVerwG, Urteil vom 17.11.1999, 11 A 4.98). Der Senat geht daher in Übereinstimmung mit der jüngeren höchstrichterlichen Rechtsprechung davon aus, dass der aus grundrechtlicher Sicht kritische Wert in Wohngebieten weiterhin bei einer Gesamtbelastung oberhalb der Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts beginnt (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04) und dass für Gebiete, die – auch – dem Wohnen dienen, die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei Mittelungspegeln von 70 bis 75 dB(A) tags zu ziehen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075.04).“*

Nach der lärmtechnischen Berechnung werden Werte dieses Spektrums unter Außerachtlassung des Bahnlärms zumindest nur an einem der untersuchten Objekte (Gütersloher Straße 375, Spitzenpegel für die Nacht 63 dB(A)) erreicht. Das im Umfeld der Einmündung der B 61 alt in die B 61n stehende Gebäude befindet sich allerdings abseits der Parallelführung von B 61n und Bahnlinie (der Abstand zur Bahnlinie beläuft sich auf mehr als 800 m) und fast vollständig außerhalb der Reichweite der Lärmimmissionen des Bahnverkehrs.

Um eine Überprüfung der etwaigen Gesundheitsgefährdungen zu ermöglichen, die vor diesem Hintergrund durch aus der Überlagerung der Lärmimmissionen des Schienen- und Straßenverkehrs bei entsprechend hohen summierten Beurteilungspegeln entstehen können, hat der Vorhabenträger im Laufe des Verfah-

rens für alle betroffenen Gebäude auch summative Lärmbetrachtungen durchgeführt und der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Zu deren Ergebnissen und Auswirkungen auf die Abwägung wird auf nachfolgenden Ausführungen unter Nr. 7.5.1.6, 7.5.1.7 und insbesondere auch auf Nr. 7.5.1.9 Bezug genommen.

Die Berechnung des Schienenverkehrslärms ist dabei mit dem Unterschied, dass der Berechnungsvorgang nicht nach der RLS-90, sondern nach der bis Dezember 2014 gültigen Fassung der sog. „Schall 03“, der Anlage 2 zu § 3 der ebenfalls bis zu diesem Zeitpunkt gültigen Fassung der 16. BImSchV vom 12.06.1990, durchgeführt worden. Eine Umstellung auf die neue Schall 03 der novellierten Fassung der 16. BImSchV vom 18.12.2014 war nicht erforderlich, weil nach der Übergangsregelung des § 4 Abs. 3 der novellierten 16. BImSchV in den Planfeststellungsverfahren, die bis zum 31.12.2014 bereits eröffnet waren, weiterhin die Altfassung anzuwenden ist.

Wie beim Straßenverkehrslärm wurde zudem nicht auf das heutige Schienenverkehrsaufkommen, sondern auf das künftig zu erwartende Aufkommen abgestellt. Die entsprechenden Daten und Zahlen sind dem Vorhabenträger nach entsprechender Anfrage von der Deutsche Bahn AG mitgeteilt worden. Das nach Zugarten und den gefahrenen Geschwindigkeiten (ICE, Güterzüge, Regionalexpress etc.) untergliederte Zugaufkommen beläuft sich danach bezogen auf das Prognosejahr 2025 auf insgesamt 144 Zugfahrten am Tage sowie auf 140 Zugfahrten pro Nacht.

Eine Hinausschiebung des Prognosehorizontes analog zum Straßenverkehr auf das Jahr 2030 war nicht möglich. Die Deutsche Bahn hatte dem Vorhabenträger am 10.12.2013 per E-Mail mitgeteilt, dass die Verkehrsprognose 2030 noch nicht vorliegt. Sie werde im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums von einem Prognoseinstitut erstellt und sei nicht vor 2015 zu erwarten. Bis dahin könne nur auf die Prognose für 2025 zurückgegriffen werden. Dieser Sachstand hat sich bis zum heutigen Zeitpunkt nicht verändert. Angesichts des Hinweises auf das Jahr 2015 als möglichem Zeitpunkt für die Fortschreibung der Prognose hat der Vorhabenträger am 07.12.2015 erneut eine entsprechende Anfrage an die Deutsche Bahn AG gerichtet, die am 09.12.2015 beantwortet worden ist. Danach hat sich die Fertigstellung der Prognose für 2030 verzögert. Sie befinde sich noch in der Erarbeitungsphase, eine konkrete Terminangabe dazu, wann sie zur Verfügung steht, könne noch nicht benannt werden. Erwartet würde sie nunmehr frühestens

Mitte bis Ende 2016.

Vor diesem Hintergrund gibt es keine Prognosedaten für den Schienenverkehr des Jahres 2030, ein Zugriff auf entsprechende Daten ist nicht möglich und sowohl dem Vorhabenträger als auch der Planfeststellungsbehörde damit verwehrt. Entsprechende Daten könnten auch nicht vom Vorhabenträger oder von der Planfeststellungsbehörde eigenständig erhoben oder ermittelt werden. Bezüglich der Verwertbarkeit des vorliegenden und auf der Prognose 2025 beruhenden Datenmaterials samt zugehöriger lärmtechnischer Berechnungen ergeben sich daraus jedoch keine Hinderungsgründe, zumal zum Zeitpunkt der Planfeststellung nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ein Prognosehorizont von rd. 10 Jahren ausreichend ist. Dieser ist hier auch mit den Prognosedaten der Bahn für 2025 gegeben. Er wäre im Übrigen nur zu beanstanden, wenn seiner Wahl unsachliche Erwägungen zu Grunde liegen (vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95), was vorliegend auszuschließen ist. Es existieren auch keine gesetzlichen oder auf einem Gesetz beruhenden Festlegungen im Hinblick auf den Prognosezeitraum. Insbesondere ergeben sich solche auch nicht aus der für die Berechnung von Lärmimmissionen von Verkehrswegen einschlägigen 16. BImSchV. Aus der Begründung zu dieser Verordnung ist zwar zu entnehmen, dass der Verordnungsgeber von einem Prognosezeitraum von 10 bis 20 Jahren ausgegangen ist (BR-Drs. 661/89, S. 37; vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 A 10.95, in: NVwZ 1996, S. 1006ff). Dem wird der Prognosehorizont von 2025 aber gerecht. Er wäre zudem auch für die Prognose des Straßenverkehrs ausreichend gewesen, die im Sinne eines konservativen Ansatzes aber bereits auf das Jahr 2030 abstellt.
Da sehr deutliche Veränderungen der vom Bahnlärm ausgehenden Lärmemissionen notwendig sind, damit diese auf die Ergebnisse der zur Bewertung der Auswirkungen des Baus der B 61n ermittelten Summenpegel durchschlagen, sind ferner auch keine Anhaltspunkte ersichtlich, die erwarten ließen, dass die sich in der Erarbeitung befindende neue Bahnverkehrsprognose bei den lärmtechnisch ermittelten Summenpegeln zu wesentlichen Veränderungen führt.

7.5.1.6 Lärmschutzkonzept

Das Lärmschutzkonzept des Vorhabenträgers sieht als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes zunächst vor, die Fahrbahn auf der gesamten Länge der B 61n mit einem lärmmindernden Fahrbahnbelag zu versehen, der bei der Berechnung

– im Vergleich zum standardmaßigen Gussasphalt, der gem. RLS 90 mit 0 angesetzt wird – den Ansatz eines Korrekturwertes von D_{Stro} – 2,0 dB(A) für dauerhaft lärmmindernde Straßenoberflächen (Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV = Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt.

Der Vorhabenträger hat die lärmmindernde Wirkung von -2,0 dB(A) auf Dauer zu gewährleisten (s. Nebenbestimmungen Nrn. 5.5.3 im Kapitel A des Beschlusses), da der Wert in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt wurde. Der Planfeststellungsbeschluss muss dabei keine Vorgabe zur konkreten Belagsart enthalten, sondern kann diesen für die Abwägung unerheblichen Aspekt der Bauausführung durch den Vorhabenträger überlassen (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20.08; OVG Münster, Urteil vom 11.09.2009, 11 D 45/06.AK).

Aktive Lärmschutzmaßnahmen hat der Vorhabenträger darüber hinaus wie folgt in den planfestgestellten Planunterlagen des Deckblattes dargestellt:

a) <u>Nordseite der B 61n</u>

- 1,0 m bis 2,0m hohe abgetreppte Lärmschutzwand von Bau-km 2+130 bis Bau-km 2+138
- 2,0 m hohe Lärmschutzwand von Bau-km 2+138 bis Bau-km 2+200 (= der Bereich des Beginns der Parallelführung von B 61n und Bahnlinie)
- 2,0 m bis 3,0 m hohe abgetreppte Lärmschutzwand von Bau-km 2+200 bis Bau-km 2+208
- 3,0 m hohe Lärmschutzwand von Bau-km 2+208 bis Bau-km 2+326 (= Bereich des Übergangs vom Offenland zur Bebauung)
- 3,0 m bis 3,5 m hohe abgetreppte Lärmschutzwand von Bau-km 2+326 bis Bau-km 2+330
- 3,5 m hohe Lärmschutzwand von Bau-km 2+330 bis Bau-km 2+480 (= der Bereich in Höhe der Warendorfer Straße)
- 3,5 m bis 3,0 m hohe abgetreppte Lärmschutzwand von Bau-km 2+480 bis Bau-km 2+484
- 3,0 m hohe Lärmschutzwand von Bau-km 2+484 bis Bau-km 2+740 (= bis Höhe Breitscheidstraße)
- 3,0 m bis 2,0 m hohe abgetreppte Lärmschutzwand von Bau-km 2+740 bis Bau-km 2+748

- 2,0 m hohe Lärmschutzwand von Bau-km 2+748 bis Bau-km 0+102 an der Abfahrtsrampe von der B 61n zur L 791
- 2,5 m hohe Lärmschutzwand von Bau-km 3+213 in Höhe der unterführten L 791 bis Bau-km 3+460 (= bis ca. 50 m vor dem abgeriegelten Dammweg)
  (Hinweis: im Lageplan 7.1 Blatt 3 der planfestgestellten Unterlagen ist irrtümlich nur eine 2,0 m hohe Lärmschutzwand dargestellt, diese Unterlage hat der Vorhabenträger noch zu korrigieren)
- 3,5 m hoher Lärmschutzwall von Bau-km 3+460 bis Bau-km 3+650
- 3,5 m hohe Lärmschutzwand von Bau-km 3+650 bis Bau-km 4+010 (Bereich des östlichen Ausläufers des Ramsloh)
- 2,5 m hoher Lärmschutzwall von Bau-km 4+010 bis Bau-km 4+170 (= bis zur Überführung Bokeklstraße/Ramsloh)

Die Lärmschutzanlagen auf der Nordseite der B 61n, die eine Länge von insgesamt 1,9 km umfassen, decken damit den Bereich vom Ostrand Ummelns bis zur Überführung Bokelstraße/Ramsloh ab.

b) Südseite der B 61n

- 1,0 m bis 4,0 m hohe abgetreppte Lärmschutzwand von Bau-km 3+970 bis Bau-km 3+996
- 4,0 m hoher Lärmschutzwand von Bau-km 3+996 bis Bau-km 4+100 sowie
- 4,0 m hoher Lärmschutzwall von Bau-km 4+100 bis Bau-km 4+185

Die Lärmschutzanlagen auf der Südseite der B 61n umfassen damit auf einer Länge von insgesamt 215 m den sich süd-/südöstlich an die Überführung Bokelstraße/Ramsloh anschließenden Trassenabschnitt.

Mit diesen umfangreichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes wird sichergestellt, dass mit Ausnahme von sechs Gebäuden – dies sind neben den schon benannten Gebäuden Gütersloher Straße 375 und Knappweg 5 die Gebäude Warendorfer Straße 43 sowie Am Bahndamm 14, 18 und 20 – bei keinem betroffenen Schutzobjekt (konkrete Beurteilungspegel sind für insgesamt 134 Gebäude ermittelt worden) eine Grenzwertüberschreitung mehr festzustellen ist. Die verbleibenden und benannten sechs Gebäude haben ergänzend dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Die geplante Straßenbaumaßnahme kann den Anliegern auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde und unter Berücksichtigung der durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmten Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit insofern zugemutet werden, als das vom Vorhabenträger entwickelte Lärmschutzkonzept einer Kombination von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen den konkreten örtlichen Verhältnissen angemessen Rechnung trägt.

Die planbedingt zu erwartenden lärmtechnischen Folgen des Vorhabens hat der Vorhabenträger rechtsfehlerfrei ermittelt. Dabei waren vorrangig die Lärmimmissionen durch das planbedingt zusätzliche – prognostizierte – Verkehrsaufkommen auf dem Neubauabschnitt in den Blick zu nehmen. Wie schon erläutert, ist die Planfeststellungsbehörde zu der Auffassung gelangt, dass die Verkehrsuntersuchung von plausiblen Grundannahmen ausgeht und daraus nachvollziehbare Schlussfolgerungen zieht. Die darauf aufbauende schalltechnische Untersuchung des Vorhabenträgers entspricht den einschlägigen Regelwerken.

Das sich daraus ergebende und hiermit planfestgestellte Lärmschutzkonzept ist mit § 41 BImSchG vereinbar. Es ist auch unter Beachtung des Vorrangs des aktiven Lärmschutzes gegenüber dem passiven (§ 41 Abs. 2 BImSchG) rechtlich nicht zu beanstanden. Bei der Beurteilung dieses Konzeptes geht die Planfeststellungsbehörde im Einklang insbesondere mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (grundlegend: BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 46.97, NVwZ 2001, S. 81 ff.; BVerwG, Urteil vom 03.03.2004, 9 A 15.03, UPR 2004, S. 275) von folgenden Grundsätzen aus:

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), wobei prinzipiell ein Anspruch auf Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen besteht. Dieser steht aber unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG – danach gilt die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Die den Vorrang des aktiven Lärmschutzes normierende Vorschrift des § 41 Abs. 1 BImSchG hat für die Fachplanung Schrankenfunktion, d. h. sie zeigt für den

Bereich des Verkehrslärmschutzes eine äußerste Grenze auf, die nicht im Wege der fachplanerischen Abwägung überwindbar ist. Die Ergebnisoffenheit, die für die fachplanerische Abwägung an sich kennzeichnend ist, gilt für die Verhältnismäßigkeitsprüfung des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht. Die Planfeststellungsbehörde darf und muss damit sämtliche öffentlichen und privaten Belange, die Einfluss auf das Maß des aktiven Lärmschutzes haben, bei ihrer Verhältnismäßigkeitsprüfung berücksichtigen. Der Vorhabenträger ist also gehalten, mit planerischen Mitteln eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt.

Diese Lärmschutzplanung erschöpft sich dabei aber nicht in einer schlichten Machbarkeitsstudie, mit der lediglich festgestellt wird, was der Stand der Lärmtechnik ohne Verstoß gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften hergibt. Aufgrund des § 41 Abs. 2 BImSchG ist immer zugleich die Kostenfrage aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abstriche gegenüber einer optimalen Lösung, d. h. der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können.

Diese Verhältnismäßigkeitsprüfung stellt nicht grundsätzlich individuell auf den einzelnen Lärmbetroffenen in der Nachbarschaft ab. Es ist nicht zu beanstanden, wenn abgrenzbare Schutzbereiche einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden (BVerwG, Urteil vom 15.05.2000, 11 A 42/97); im Übrigen aber können überschlägig die Gesamtkosten der Schutzanlagen im Planfeststellungsabschnitt ermittelt und hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes bewertet werden.

Ziel dieser Bewertung muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Dabei sind insbesondere innerhalb von Baugebieten Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten.

Nur im Rahmen einer differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse kann schließlich topographischen Schwierigkeiten (Trasse in Dammlage, Brückenbauwerke) planerisch angemessen Rechnung getragen werden. Selbst bei einer noch so differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse kann keine bestimmte Relation vorgegeben werden, ab der unverhältnismäßige Kosten in verhältnismäßige umschlagen. Aus-

schlaggebend ist vielmehr, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt.
Lösungen, die nicht dem Stand der Technik entsprechen, scheiden dabei aus der Verhältnismäßigkeitsprüfung von vornherein aus. Sie kommen bei der Betrachtung möglicher Alternativen nicht in Frage, wenn ihre Umsetzung z. B. technisch unmöglich ist oder aus anderen Gründen, z. B. aus Gründen der Verkehrssicherheit, keine ernsthafte Alternative für eine Lösung des Lärmschutzes darstellen. Das BVerwG formuliert hierzu in seinem Beschluss vom 05.09.2008 (9 B 10/08) wie folgt:

> *„Aus § 41 Abs. 1 BImSchG ist abzuleiten, dass Maßnahmen des aktiven Schallschutzes dem Stand der Technik entsprechen müssen. Schutzmaßnahmen, die unter den vorausgesetzten Einsatzbedingungen die Verkehrssicherheit gefährden, erweisen sich insoweit als von vornherein ungeeignete Mittel und können daher nicht dem Stand der Technik entsprechen."*

Maßgebend bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind in erster Linie die Kosten im Verhältnis zur Verringerung der Lärmbelastung. Dabei kann und muss die Zahl der Lärmbetroffenen sowie besonders störanfälliger Objekte eine Rolle spielen. Daneben können andere Gesichtspunkte miteinbezogen werden, z. B. allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden mit der Höhe) oder auch städtebauliche Gesichtspunkte (vgl. schon OVG Münster, Urteil vom 14.08.2008, 7 D 68/07.NE; BayVGH, Urteil vom 12.04.2002, 20 A 01.416/-17/-18, DVBl. 2002 S. 1140 ff.; BVerwG, Urteil vom 24.09.2003, 9 A 69.02, NVwZ 2004, S. 340).

Neben den öffentlichen Belangen des Landschaftsschutzes und der Stadtbildpflege können des Weiteren im Einzelfall auch schutzwürdige private Belange negativ Betroffener den Ausschlag geben, an sich mögliche technische Varianten des aktiven Lärmschutzes nicht vollständig auszuschöpfen. Hierzu zählt beispielsweise das Interesse, eine dichte Grenzbebauung, veränderte Licht- und Belüftungsverhältnisse, Lärmverlagerungen sowie den Verlust von Sichtbeziehungen zu vermeiden.

Insbesondere zum regelmäßig im Vordergrund stehenden Kostengesichtspunkt hat das BVerwG in seinem Urteil vom 15.03.2000 (BVerwG 11 A 42.07, BVerwGE 110, 370 (390)) ausgeführt, die für die Anwendbarkeit des § 41 Abs. 2 BImSchG maßgebliche Frage, ob die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, hänge nicht davon ab, ob der Aufwand für den aktiven Lärmschutz im Vergleich zu den Kosteneinsparungen im Bereich des passiven Lärmschutzes eine quantifizierbare Verhältnismäßigkeitsschwelle übersteige. Entscheidend sei vielmehr, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz im Einzelnen zugeschrieben werden könne. Dies sei jedoch nicht daran zu messen, inwieweit Kosten für passiven Lärmschutz eingespart werden könnten.

Das BVerwG hat dann in seinem Urteil vom 13.05.2009 (BVerwG, 9 A 72.07), auf das spätere Entscheidungen Bezug nehmen (siehe BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07; BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22/08), die anzuwendenden Maßstäbe nochmals grundlegend wie folgt zusammengefasst:

> *„Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht es nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz – wie regelmäßig – erheblich billiger wären (vgl. Urteile vom 15. März 2000 – BVerwG 11 A 42.97 – BVerwGE 110, 370 <390> und – BVerwG 11 A 46.97 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 34 S. 85). Vielmehr ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind – ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau – schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln.*
>
> *Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahmen insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.*
>
> *Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls (vgl. Beschluss vom 30. August 1989*

– BVerwG 4 B 97.89 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 5 S. 2). Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (vgl. Urteile vom 15. März 2000 – BVerwG 11 A 42.97 – a.a.O. S. 382, vom 24. September 2003 – BVerwG 9 A 69.02 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 40 S. 113). Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke.

Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. Urteil vom 15. März 2000 – BVerwG 11 A 42.97 – a.a.O. S. 383).“

Diesen Anforderungen wird das vom Vorhabenträger entwickelte Lärmschutzkonzept mit der Ergänzung durch die Planfeststellungsbehörde im vollen Umfang gerecht. Dabei müssen sowohl aktive als auch passive Schutzmaßnahmen zum Einsatz kommen. Mit den im Tenor verbindlich vorgeschriebenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass künftig keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche für die Nachbarschaft hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Über dieses Konzept hinausgehende Forderungen sind unbegründet und werden daher zurückgewiesen. Insbesondere auf weitergehende aktive Maßnahmen ergeben sich aus § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV vorliegend keine Ansprüche.

7.5.1.7 Kosten-Nutzen-Analyse (§ 41 Abs. 2 BImSchG)

Um sicherzustellen, dass das Lärmschutzkonzept der Straßenplanung auch in jeder Hinsicht den Anforderungen der Rechtsprechung an eine ausgewogene Lärmschutzplanung, die insbesondere eine plausible Kosten-Nutzen-Analyse beinhaltet, genügt, hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger gebeten, dazu weitere Ermittlungen anzustellen. Er hat daraufhin mit Schreiben vom 15.04.2014 Unterlagen vorgelegt, anhand derer eine Kosten-Nutzen-Analyse im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG vollzogen werden konnte.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Prüfung die Kosten für verbleibende passive Schutzmaßnahmen jedenfalls insofern außer Betracht gelassen, als ein wie immer geartetes Aufwandfaktorverhältnis zwischen aktiven und passiven Schutzmaßnahmen nach der Rechtsprechung des BVerwG für sich allein betrachtet über eine allenfalls indizielle Wirkung nicht hinauskommt (in diesem Sinne: BVerwG, Beschluss vom 10.10.1995, 11 B 100.95, NVwZ-RR 1997, 336 <337>; BVerwG, Beschluss vom 03.04.2007, 9 PKH 2.06 (9 A 21.06/9 VR 10.06)). Bei der für die Anwendbarkeit des § 41 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Frage, ob die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, *„kann die Unverhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes nicht allein daraus hergeleitet werden, dass die nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz – wie regelmäßig – erheblich billiger wären.“* (BVerwG, Urteil vom 18.07.2013, 7 A 9.12, UA Rn. 24).

Das BVerwG hat es jedoch in der vorstehend zitierten Entscheidung für rechtmäßig erklärt, auf der Kostenseite im Wege einer saldierenden Betrachtungsweise solche Aufwendungen einzustellen und in Abzug zu bringen, die bei Verzicht auf aktiven Schallschutz insbesondere für den dann zu leistenden passiven Schallschutz entstünden. *„Die so ermittelten „Nettokosten“ spiegeln den finanziellen Aufwand wider, der der Gewährung aktiven Schallschutzes über die ansonsten ohnehin anfallenden Kosten hinaus zuzurechnen ist. Wenn § 41 Abs. 2 BImSchG den prinzipiellen Vorrang des aktiven Schallschutzes nach Maßgabe des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit realisieren soll, spricht vieles dafür, nur diese überschießenden Kosten dem spezifischen Nutzen des aktiven Schallschutzes gegenüberzustellen.“* (BVerwG, a.a.O., UA Rn. 34).

In diesem Sinne hat die Planfeststellungsbehörde bei der Kostenermittlung für die verschiedenen nachfolgend erläuterten Schutzkonzeptionen die eingesparten Kosten passiven Lärmschutzes von den Kosten des aktiven Schutzes abgezogen und den sich ergebende Nettobetrag den Schutzfällen zur Ermittlung der spezifischen Kosten je Schutzfall gegenübergestellt. Der Vorhabenträger ist bei der Ermittlung der Kosten für passiven Lärmschutz von folgenden Annahmen ausgegangen:

- auf jeder Hausseite pro betroffenem Geschoss 1 Fenster
- Durchschnittsgröße aller Fenster 1,8 m^2
- Kosten pro Quadratmeter Fenster 550,-- €.

Die tatsächlich aufzuwendenden Kosten können je nach Beschaffenheit des betroffenen Gebäudes von dem so ermittelten Durchschnittsbetrag abweichen, jedoch sowohl nach unten wie auch nach oben. Insofern erachtet die Planfeststellungsbehörde die Annahmen auf dieser Stufe der Planung im Sinne einer Durchschnittsbetrachtung für sachgerecht, um die Kosten-Nutzen-Analyse mit hinreichender Verlässlichkeit durchführen zu können.

Auch bei der Ermittlung der Zahl der Schutzfälle ist die Planfeststellungsbehörde von der vorstehend zitierten Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.07.2013 ausgegangen, wonach bei jeder Wohneinheit die in § 2 der 16. BImSchV angelegte differenzierende Betrachtung von Tag- und Nachtwerten aufgegriffen und insoweit jeweils zwei Schutzfälle eingestellt werden können. *„Diese Handhabung entspricht der in § 41 Abs. 2 BImSchG getroffenen Regelung; denn mit der Formulierung, dass die in Absatz 1 normierte Pflicht zum aktiven Lärmschutz nur entfällt, „soweit“ die Kosten unverhältnismäßig sind, bringt das Gesetz zum Ausdruck, dass auch ein „Teilschutz“ das Ergebnis der Verhältnismäßigkeitsprüfung sein kann. Das gilt nicht nur bezogen auf Teilmengen der betroffenen Wohneinheiten, sondern auch bezogen auf einen „suboptimalen Schutz“ nur für die Tagwerte mit der Folge einer Kombination von aktiven und passiven Schutzvorkehrungen, womit gerade auch die Außenwohnbereiche den für sie rechtlich beachtlichen Lärmschutz erhalten (vgl. Beschluss vom 22.12.2004 – BVerwG 4 B 75.04 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 42 S. 129 = juris Rn. 10).“* (BVerwG, a.a.O., UA Rn. 30).

In diesem Sinne hat die Planfeststellungsbehörde für jedes betrachtete Gebäude die Überschreitung des Tagwertes und die Überschreitung des Nachtwertes jeweils separat als eigenständigen Schutzfall betrachtet und insofern ggf. für ein Gebäude zwei Schutzfälle gebildet. Zwar ist es für sich genommen zunächst unerheblich, ob „nur“ der Grenzwert für die Nacht oder auch derjenige für den Tag überschritten wird. Denn es ist nicht zweifelhaft, dass § 41 Abs. 1 BImSchG generell fordert, auch den Grenzwert für die Nacht einzuhalten. Gleichwohl kann bei der Ermittlung des noch verhältnismäßigen Kostenaufwands im Einzelfall nicht völlig außer Betracht bleiben, welche Pegelminderung mit den Schutzmaßnahmen erzielt werden könnte und ob hiervon die Tag- wie auch die Nachtwerte profitieren. Dem trägt es Rechnung, in der Überschreitung des Tag- bzw. des Nachtwertes eigenständige Schutzfälle zu erkennen.

Den örtlichen Gegebenheiten folgend hat die Planfeststellungsbehörde vorliegend die Gebäude Warendorfer Straße 43, Knappweg 5 und Gütersloher Straße 375 jeweils einzeln betrachtet; im entsprechenden Abschnitt der B 61n sind dies jeweils die einzigen Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen, so dass für jedes Gebäude auch eine eigenständige Lösung zur Umsetzung des Vollschutz erforderlich ist. Die im räumlichen Zusammenhang stehend angeordneten Gebäude Am Bahndamm 14, 18 und 20 bilden dagegen unter diesem Gesichtspunkt eine Einheit, die für den Vollschutz einer im Zusammenhang zu errichtenden Lärmschutzanlage bedarf.

Für die damit vier gesondert zu betrachtenden Fälle hat der Vorhabenträger der Rechtsprechung des BVerwG folgend zur Erarbeitung dieses Planfeststellungsbeschlusses neben einer Vollschutzkonzeption in gestufter Form geprüft, welche Wirksamkeit Lösungen entfalten, die gegenüber der Vollschutzlösung um 0,50 m oder (bezüglich der Gebäude Knappweg 5 und Gütersloher Straße 375) auch um 1,0 m abgesenkt werden. Der Vorhabenträger hat damit alle Konzeptionen in die Analyse eingestellt, die eine sachgerechte Beurteilung und Entscheidung ermöglichen. Denn bei dem Gebäude Warendorfer Straße 43 führt bereits die Lösung Vollschutz minus 0,50 m auf die im Deckblatt vorgestellte Lösung zurück und für die übrigen fünf benannten Gebäude/Schutzfälle lässt anhand der vorliegenden Ergebnisse (d. h. unter Berücksichtigung der ergänzenden Betrachtungen Vollschutz minus 0,50 m und Vollschutz minus 1,0 m) eine schlüssige Entscheidung treffen, so dass der Vorhabenträger von weiteren Untersuchungen Abstand nehmen konnte.

Der Neubau der B 61n erfolgt südlich von Ummeln in Parallellage zu einer Bahnlinie, knüpft an bestehende Straßen wie die K 18, die L 791, die B 61 alt und die Warendorfer Straße an bzw. quert diese, die für die erforderlichen Anbindungen teilweise baulich verändert werden. Wird aber ein Verkehrsweg geändert, so ist im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung auch zu berücksichtigen, ob und inwieweit das Gewicht der privaten Belange der Anwohner durch Vorbelastungen gemindert ist und sich insofern bei der Bewertung des mit einer aktiven Lärmschutzmaßnahme angestrebten Schutzzwecks eine tatsächlich oder plangegebene Vorbelastung schutzmindernd auswirkt (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 43/08, juris Rn. 44).

Die Planfeststellungsbehörde lässt hier die Besonderheit des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV außer Betracht, nach der die Vorbelastung vorhandener Straßenzüge bereits in die Definition der wesentlichen Änderung über die dort für erforderlich gehaltene Pegeländerung einfließt. Denn die Änderung der Straßen ist vorliegend kein eigenständiger Planungsbestandteil, sondern lediglich notwendige Folgemaßnahme ihres Anschlusses an die B 61n. Folgerichtig hat auch der Vorhabenträger Lärmschutz nicht von einer wie immer gearteten Pegelsteigerung abhängig gemacht.

Diese grundlegenden Erwägungen berücksichtigend hat die Planfeststellungsbehörde für die o.g. Gebäude/Schutzbereiche jeweils genauer betrachtet.

<u>Warendorfer Straße 43</u>

Aus dem gesamten Schutzbereich des nordöstlich der Ummelner Straße liegenden und die Bereiche Kralheider Straße, Kasseler Straße, Ostlandstraße, Grenzlandstraße, Rietberger Straße, Breitscheidstraße, Warendorfer Straße und Anne-Frank-Straße umfassenden Wohngebietes verbleibt unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahme – hier einer zwischen 2 m und 3,5 m hohen Lärmschutzwand – nur ein ungelöster Schutzfall. An zwei Stellen im 1. OG der Südfassade des Gebäudes Warendorfer Straße 43 wird der nächtliche Immissionsgrenzwert – das Gebäude liegt am äußeren Rand eines allgemeinen Wohngebietes – von 49 dB(A) um 1 dB(A) überschritten; die beiden Beurteilungspegel betragen 50 dB(A).

Die Beurteilungspegel für alle anderen Fassadenseiten bzw. Etagen des Gebäudes bleiben auch hier unterhalb der Grenzwerte.
Bei freier Ausbreitung des von der B 61n ausgehenden Schalls würden am Gebäude Warendorfer Straße 43 nahezu alle Beurteilungspegel die zugehörigen Grenzwerte überschreiten. Sie betrügen am Tage bis zu 71 dB(A) und in der Nacht bis zu 65 dB(A).

Die Kosten für die zwischen Bau-km 2+130 und der Anschlussstelle Ummeln geplante Lärmschutzwand wurden überschläglich mit 825.990,- Euro veranschlagt. Von den 77 Schutzfällen (50 Gebäude, davon 27 mit Überschreitungen des Tages- und des Nachwertes sowie 23 mit Überschreitungen nur des Nachtwertes), die bei freier Lärmausbreitung von Grenzwertüberschreitungen betroffen wären, deckt diese der Planfeststellung entsprechende Lösung 76 Schutzfälle, alle tageswertbezogenen eingeschlossen, vollständig und den verbleibenden Schutzfall zumindest überwiegend ab. Die Kosten pro – vollständig abgedecktem – Schutzfall belaufen sich dabei netto auf 6.712,- Euro (sofern für jeden der ansonsten 319 den zugehörigen Grenzwert übersteigenden Beurteilungspegel ein Schallschutzfenster erforderlich wird, ergeben sich für den in Abzug zu bringenden passiven Lärmschutz Kosten in Höhe von 315.810,- €; 825.990,- € abzgl. 315.810,- € = 510.180,- € = bei 76 Schutzfällen jeweils 6.712,- €). Umgerechnet auf den ansonsten eintretenden einzelnen Überschreitungsfall, d. h. für jeden der 319 überschrittenen Einzelpegel, sind es 1.600,- Euro.

Um die beiden 50 dB(A) betragenden Beurteilungspegel auf jeweils 49 dB(A) zu senken und damit so zu begrenzen, dass der in dieser Höhe liegende Grenzwert eingehalten wird, ist von Bau-km 2+400 bis Bau-km 2+480 (d. h. auf einer Länge von 80 m) eine Aufstockung der geplanten 3,5 m hohen Lärmschutzwand um 0,50 m auf insgesamt 4,0 m erforderlich. Die dafür zusätzlich zu veranschlagenden Kosten belaufen sich auf 13.200,- Euro. Für passiven Lärmschutz wären 1.980,- Euro (2 x 1,8 m² x 550,- Euro) aufzuwenden. Die zusätzlichen „Nettokosten“ des vollständigen aktiven Lärmschutzes belaufen sich demnach auf 11.220,- Euro bzw. auf 5.610,- Euro pro Pegel und Fenster.

Dieser nur einen einzigen weiteren Schutzfall mit zwei Grenzwertüberschreitungen lösende Betrag wird angesichts
- der Einhaltung aller Tageswerte und der übrigen Nachtwerte,
- der Vorbelastung des Gebäudes,

- der geringen Höhe der beiden nur 1 dB(A) betragenden Überschreitungen des Nachwertes,
- der Relation zwischen der Größe des ansonsten vollständig geschützten Wohngebietes und dem einen verbleibenden Schutzfall sowie
- der Relation zu den Kosten, die im Durchschnitt für die übrigen Schutzfälle bzw. die Beurteilungspegel mit Grenzwertüberschreitung aufzuwenden sind,

als nicht mehr verhältnismäßig betrachtet.

Während die ermittelten und die vorgesehene – faktisch aber nicht nur die B 61n, sondern auch die Bahntrasse abschirmende – Lärmschutzwand berücksichtigenden künftigen Beurteilungspegel für den Straßenlärm – d. h. die Pegel an den beiden Stellen, an denen eine Überschreitung festgestellt wurde – 50 dB(A) betragen, beläuft sich die zugehörige Vorbelastung durch den Schienenverkehr bereits auf 61 bzw. 62 dB(A) und damit auf Werte, die den Immissionsgrenzwert um 12 bzw. 13 dB(A) übersteigen. Die künftige Überlagerung des Schienen- und Straßenverkehrslärm ergibt, wie die vom Vorhabenträger ermittelten zugehörigen Summenpegel belegen, aber nur 54 bzw. 55 dB(A). Die summative Berechnung zeigt also, dass die Lärmschutzwand nicht nur den Straßenverkehrslärm, sondern auch einen großen Teil des aus dem Schienenverkehr resultierenden Lärms mit dem Ergebnis zurückhält, dass die Beurteilungspegel ausgehend vom Ist-Zustand um jeweils 7 dB(A) sinken werden. Mithin ist das Gebäude nicht nur erheblich vorbelastet, es wird vielmehr trotz der zusätzlich entstehenden Lärmquelle Straßenverkehr künftig sogar erheblich entlastet werden. Vorhabenbedingt tritt keine Verschlechterung, sondern eine als erheblich zu betrachtende Verbesserung ein. Während die Überschreitung des Immissionsgrenzwertes von 1 dB(A) noch deutlich unterhalb der bei etwa 3 dB(A) einzuordnenden Hörbarkeitsschwelle liegt, wird sich diese Entlastung bei einem Mehrfachen der Hörbarkeitsschwelle einpendeln.

Im Ergebnis liegt, zumal sich die Auswirkungen der nächtlichen Beurteilungspegel anders als die für die Außenanlagen maßgeblichen Tageswerte gut durch passive Schallschutzmaßnahmen auf ein zumutbares Maß reduzieren lassen, die für den Vollschutz erforderliche Erhöhung der Lärmschutzwand jedenfalls außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.
Es verbleibt deshalb beim dem Grunde nach gegebenen Anspruch auf passiven Lärmschutz. Soweit dieser angesichts der diesbezüglich maßgebenden Innenpegel (d. h. der Pegel, die sich unter Berücksichtigung der Dämmwerte von Fassa-

de und Fenstern ergeben) zum Tragen kommt, kann nach dem Stand der Technik sicher davon ausgegangen werden, dass der auftretende Lärm durch nachträgliche Schutzmaßnahmen wie z. B. den Einbau entsprechender Fenster auf zumutbare Innenpegel gemindert werden kann, so dass dann insbesondere verkehrslärmbedingte Schlafstörungen während der Nachtstunden (und, obwohl hier insoweit nicht betroffen, auch Kommunikationsstörungen während des Tages) auszuschließen sind. Da der Gesetzgeber den Anwohnern von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff BImSchG genannten Voraussetzungen u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern (ggf. auch in Verbindung mit Lüftungseinrichtungen) zumutet, ist von ihnen dabei auch in Kauf zu nehmen, dass sie bei gelegentlich geöffneten Fenstern oder beim Aufenthalt im Außenwohnbereich ggf. grenzwertüberschreitendem Verkehrslärm ausgesetzt sind.

<u>Am Bahndamm 14, 18 und 20</u>

Diese Gebäude befinden sich auf der Südseite der Bahnlinie Bielefeld-Hamm, mithin nicht auf der Seite der Bahnlinie, auf der die B 61n parallel zu ihr geführt wird. Es handelt sich um Einzelgebäude im baurechtlichen Außenbereich. Weitere für den Schutzstatus bedeutsame Bebauung ist hier nicht vorhanden.
Eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall sieht die Planung angesichts dieser Situation am Südrand der B 61n nicht vor.
Die zur Anwendung kommenden Immissionsgrenzwerte betragen 64 dB(A) für den Tag und 54 dB(A) für die Nacht. Überschreitungen stellen sich ausschließlich bezogen auf die Nachtwerte ein. Beim Gebäude mit der Hausnummer 14 ergeben sie sich lediglich für das 1. OG der West- und der Nordfassade. Zwei Beurteilungspegel liegen dort bei jeweils 55 dB(A) und übersteigen den Grenzwert um 1 dB(A). Beim Gebäude mit der Hausnummer 18 wird der Nachtwert an einer Stelle der Nordfassade sowohl im Erdgeschoss als auch im 1. OG bei Beurteilungspegeln von 56 dB(A) jeweils um 2 dB(A) überschritten. Beim Gebäude Am Bahndamm 20 liegen die Beurteilungspegel an der Nordwestfassade im Erdgeschoss zweimal bei 56 dB(A), im 1. OG einmal bei 56 dB(A) und einmal bei 57 dB(A). Es ergeben sich mithin Überschreitungen, die sich auf 2 bzw. 3 dB(A) belaufen.

Um einen straßenlärmseitigen Vollschutz zu erreichen, wäre (soweit sie aufgrund der Örtlichkeiten baulich überhaupt realisierbar ist, vgl. Hinweise des Vorhaben-

trägers im Erörterungstermin) von Bau-km 3+440 bis Bau-km 3+560 auf 120 m Länge eine Lärmschutzwand in Höhe von 2 m notwendig, deren Kosten auf 120 x 2 x 330,- Euro = 79.200 Euro zu veranschlagen sind. Die Kosten des etwaigen passiven Lärmschutzes (sofern er angesichts der geringen Überschreitungen des Grenzwertes von maximal 2 dB(A) und der für ihn maßgeblichen Innenpegel, d. h. unter Berücksichtigung der Dämmwirkungen der Fassaden bzw. Fenster tatsächlich überhaupt zum Tragen kommt) belaufen sich auf insgesamt 7.920,- Euro. Davon entfallen jeweils 1.980,- Euro auf die Hausnummern 14 und 18 sowie 3.960,- Euro auf die Hausnummer 20, der Mehraufwand für aktiven Lärmschutz beträgt somit 71.280,- Euro. Das entspricht einer Summe von 23.760,- Euro pro Gebäude bzw. Schutzfall bzw. von 8.910, Euro pro zu hohem Beurteilungspegel.
Der Vollschutz bewirkt aber nur und kann hier auch nur bewirken, dass die straßenlärmseitigen 55 dB(A), 56 dB(A) bzw. 57 dB(A) betragenden Beurteilungspegel um eben jene zwei bis drei dB(A) auf die insoweit maximal zulässigen 54 dB(A) sinken. Die sonstigen fassadenbezogenen Beurteilungsparameter blieben ebenfalls weitestgehend unverändert; sie würden im Durchschnitt um 1 dB(A) sinken.
Trotz dieser straßenseitigen Lärmpegelsenkung würde sich wegen des Schienenverkehrs aber faktisch – weder rechnerisch noch von der Wahrnehmbarkeit her – eine Verbesserung einstellen. Dies gilt, wie die Berechnungen auch zeigen, erst Recht für eine um 0,5 m Wandhöhe abgespeckte Vollschutzlösung, der von daher für die Abwägung letztlich kein entscheidender Erkenntnisgewinn zu entnehmen ist. Denn für die Höhe des auf die Am Bahndamm liegenden Gebäude einwirkenden Verkehrslärms sind wegen der hohen Vorbelastungen letztlich und unabhängig vom aktiven Lärmschutz der B 61n allein die vom Bahnverkehr ausgehenden Immissionen maßgebend. Dies zeigt deutlich eine vergleichende Betrachtung der Beurteilungsparameter, die sich summativ ergeben durch die Überlagerung

a) der durch die Lärmschutzwand reduzierten Immissionen des Straßenverkehrs und
b) der Immissionen, die ohne Lärmschutzwand an der B 61n anfallen,

mit den jeweiligen des Schienenverkehrs.

Die Vorbelastungen (d. h. die vom Bahnverkehr ausgehenden und daher auch ohne die B 61n vorhandenen Immissionen) belaufen sich, auch hier bezogen auf die Nachtwerte, bereits auf bis zu 70 dB(A). Für das Haus Nr. 14 sind es – unter Außerachtlassung der bahnabgewandten Südseite – 59 bis 66 dB(A), 60 bis 68

dB(A) sind es für das Haus Nr. 18 und sogar 67 bis 70 dB(A) für das Haus Nr. 20. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass diese Gebäude damit ganz erheblichen nächtlichen Belastungen ausgesetzt sind. Während die Tageswerte selbst in der Summation mit dem von der B 61n ausgehenden Lärm noch deutlich – und unabhängig davon, ob diese schon bei 70 dB(A) oder erst etwas höher beispielsweise bei 72 dB(A) anzusetzen ist – unterhalb der gesundheitsgefährdenden Schwelle bleiben, sind die 65 dB(A) übersteigenden und bei allen drei Gebäuden auch erreichten Nachtwerte in jedem Fall als gesundheitsschädlich einzustufen. Dies gilt selbst unter Berücksichtigung dessen, dass den Gebäuden aufgrund ihrer isolierten Lage im Außenbereich nur ein reduzierter Schutzstatus zuerkannt werden können. Die von daher ohnehin hohe und schon jetzt als gesundheitsgefährdend einzustufende Belastung bleibt durch die Überlagerung mit dem hinzukommenden Straßenverkehrslärm auch nicht völlig unverändert. Einige wenige summierte Einzelparameter und an jedem der drei Gebäude auch einer der Parameter, die straßenlärmbezogen auf etwas mehr als den Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) ansteigen, erhöhen sich um 1 dB(A). Diese sich einstellenden und maximal 1 dB(A) beinhaltenden Veränderungen sind jedoch schon als Außenparameter und insbesondere in Relation zur Vor- und Gesamtbelastung sehr gering (ob der den Gebäuden dem Grunde nach zuerkannte Anspruch auf passiven Lärmschutz faktisch zum Tragen kommt, kann erst im Entschädigungsverfahren nach Prüfung der Dämmwerte und Innenparameter entschieden werden). Eine auf die Abwägung durchschlagende Wirkung ergibt sich schon von daher nicht. Zudem und insbesondere ist diese 1 dB(A) betragende Erhöhung der Vorbelastung, wie die zum Vergleich erstellte gesonderte Summenpegelberechnung belegt, auch mit der Errichtung der den Straßenlärm minimierenden Lärmschutzwand nicht vermeidbar. Bezogen auf die jeweils höchste Einzelbelastung der Gebäude würde der Summenpegel trotz straßenlärmtechnischem Vollschutz weiterhin um 1 dB(A) zunehmen.

Vor diesem Hintergrund lässt sich in der Abwägung eine Investition von mehr als 71.000 Euro, die faktisch keine Schutzwirkung entfaltet und daher mit keinerlei Verbesserung für die Betroffenen verbunden ist, nicht rechtfertigen. Soweit hier aus Gründen des Gesundheits- und Eigentumsschutzes eine Verbesserung erforderlich ist, kann sie sinnvollerweise und insoweit verursachergerecht nur durch den Träger der Bahnlinie im Rahmen eigenständiger Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Wie die Deutsche Bahn dem Träger des mit diesem Beschluss planfestgestellten Vorhabens B 61n im Laufe des Verfahrens mitgeteilt hat, soll eine solche Lärmsanierung mittel- bis langfristig auch erfolgen. Angedacht sind Lärmsanierungsmaßnahmen danach für den Zeitraum um das Jahr 2020.

Bezogen auf den Bau der B 61n verbleibt es beim dem Grunde nach gegebenen Anspruch auf passiven Lärmschutz. Auf die vorstehenden Ausführungen zum Gebäude Warendorfer Straße 43 wird dazu Bezug genommen.

Knappweg 5

Das Gebäude Knappweg 5 befindet sich rd. 800 m abseits der Bahnlinie im baulichen Außenbereich kurz vor dem Ausbauende der B 61n. Weitere Bebauung ist hier mit Ausnahme des allerdings bereits rd. 100 m entfernt befindlichen Gebäudes Gütersloher Straße 375 nicht vorhanden.
Eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall sieht die Planung an diesem Abschnitt der B 61n nicht vor.
Überschreitungen der anzuwendenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) für den Tag und 54 dB(A) stellen sich bezogen auf die Nachtwerte mit Ausnahme der Nordseite an allen drei übrigen Fassadenseiten ein.

Die Beurteilungspegel betragen 55, 56 bzw. 59 dB(A), alle für das Erdgeschoss (das Obergeschoss beinhaltet nach den Feststellungen des Vorhabenträgers keinen Wohnraum bzw. wird nicht als solcher genutzt), überschreiten also den Grenzwert um bis zu 5 dB(A) und damit in erheblichem Umfang. Beim Tageswert ergibt sich nur eine Überschreitung auf der Südseite. Der Beurteilungspegel liegt dort bei 66 dB(A), d. h. 2 dB(A) oberhalb des Grenzwertes.

Um im Rahmen eines Vollschutzes die Beurteilungspegel auf eine maximal den Grenzwerten entsprechende Größenordnung zu bleiben, ist auf einer Länge von insg. 90 m eine an den Rändern 1,5 m und ansonsten 3,5 m hohe Lärmschutzwand notwendig, die mit Kosten von insgesamt 93.390,- Euro zu veranschlagen ist. Soweit der Vorhabenträger in seiner Kosten-Nutzen-Analyse für den Vollschutz noch 108.240,- Euro berechnet hat, ist dieser Betrag um 14.850,- Euro (= 90 m x 0,5 m x 330,- €) zu reduzieren; da das 1. OG nicht zu Wohnzwecken genutzt wird, kann der Vollschutz bereits mit der Lösung erreicht werden, die zunächst als Vollschutz - 0,5 m ausgewiesen worden war.

Die Kosten für den etwaige Außenwohnbereiche sowie deren Entschädigung ausklammernden passiven Lärmschutz betragen 4 x 1,8 x 550,- Euro = 3.960,- Euro. Verteilt man die verbleibenden Nettokosten von 89.430,- Euro auf die zwei Schutzfälle Tag und Nacht, ergibt sich pro Schutzfall ein Betrag von 44.715,- Euro. Pro überschrittenem Einzelwert sind es 22.358,- Euro.

Reduziert man den Umfang der Vollschutzlösung durch Absenkung der Höhe der Lärmschutzwand um 0,5 m, ergibt sich bei den Kosten für die Wand eine Ersparnis von 14.850,- Euro (wiederum 90 m x 0,5 m x 330,- €). Es verbleiben 78.540,- Euro, bzw., reduziert um die Kosten des ersparten passiven Schutzes von 3 x 1,8 x 550,- € = 2.970,- € (von einem überschrittenen Tageswert und drei überschrittenen Nachtwerten verbleibt eine Überschreitung eines Nachtwertes um 1 dB(A)), netto 75.570,- Euro.

Verteilt auf die beiden getrennten Schutzfälle Tag und Nacht ergibt sich pro Schutzfall ein Betrag von noch immer 37.785,- Euro bzw. für jeden der beiden nunmehr abgedeckten Nachtwerte und den abgedeckten Tageswert ein Betrag von 25.190,- Euro. Eine Überschreitung des nächtlichen Grenzwertes durch einen Beurteilungspegel (auf der Südseite ergibt sich trotz Lärmschutzwand ein Pegel von 55 dB(A)) kann diese reduzierte Lösung nicht auffangen.

Die jeweils erheblichen für den vollen oder auch für den minimierten aktiven Lärmschutz zu veranschlagenden Kosten (selbst eine weitere Reduzierung der Wandhöhen um 0,5 m, d. h. eine Wand von dann noch 1 bis 3 m Höhe, verursacht netto, d. h. bereinigt um die Kosten des passiven Lärmschutzes, noch immer Kosten in Höhe von rd. 62.000,- Euro) sind hier darauf zurückzuführen, dass nur ein Gebäude von ihm profitiert, der Aufwand in Relation also dementsprechend hoch ausfällt.

Vor dem Hintergrund dieses Kostenumfangs und dessen, dass auch hier deutliche Vorbelastungen durch die Nähe zur B 61 alt existieren (sie belaufen sich auf bis zu 57 dB(A) am Tage sowie auf bis zu 51 dB(A) in der Nacht), wird aktiver Lärmschutz als im Sinne der Kosten-Nutzen-Analyse unverhältnismäßig eingestuft, zumal unter Berücksichtigung des die Nachtwerte abdeckenden passiven Lärmschutzes bei den Tageswerten nur die Überschreitung eines Beurteilungspegels auf der Südseite des Gebäudes verbleibt.

Zum dem Grunde nach gegebenen Anspruch auf passiven Lärmschutz wird auf die vorstehenden Ausführungen zum Gebäude Warendorfer Straße 43 Bezug genommen.

Gütersloher Straße 375

Auch das Wohn- und Gewerbezwecken dienende Gebäude Gütersloher Straße 375 ist ein dem baurechtlichen Außenbereich zuzuordnendes Einzelgebäude. Eine den Schutzstatus des Gebäudes erhöhende bauliche Einheit mit den Nachbargebäuden Gütersloher Straße 375a und 377, die überplant worden sind und im Zuge des Baus der B 61n abgerissen werden sollen, ist nicht feststellbar. Das Gebäude ist direkt an der B 61 alt gelegen und wird schon heute aus fast allen Richtungen – ausgenommen nur die südöstliche – mit erheblichen lärmtechnischen Beurteilungspegeln von 59 bis 72 dB(A) am Tage sowie von 53 bis 66 dB(A) in der Nacht belastet. Bei den Tageswerten übersteigen fünf und bei den Nachtwerten sechs Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte von 64 bzw. 54 dB(A).

Mit dem Straßenneubau wird die B 61 von der Nord-/Nordwestseite des Gebäudes auf die Südseite verlegt, so dass – da die Gütersloher Straße als B 61 alt vor ihrer Einmündung in die B 61n verkehrlich erheblich entlastet wird – sich auf der Südost-/Südwestseite neue Belastungen erheblichen Umfangs, auf der nördlichen bzw. nordöstlichen/nordwestlichen Seite jedoch gleichzeitig deutliche Entlastungen ergeben.

Eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall sieht die Planung für dieses Gebäude – andere Gebäude würden nicht profitieren – nicht vor.

Konkret führt die verkehrliche Entlastung der B 61 alt in Verbindung mit der abschirmenden Wirkung des Gebäudes auf dessen nordöstlicher bzw. nordwestlicher Seite zu Senkungen der Beurteilungspegel im Umfang von 5 bis 8 dB(A). Während die bisherigen Beurteilungspegel sowohl tagsüber als auch nachts an die Immissionsgrenzwerte heranreichen oder sie sogar deutlich überschreiten, halten sie künftig einen Abstand von 4 bis 10 dB(A) zum Tagesgrenzwert bzw. bis 6 dB(A) zum Nachtwert ein.
Auf den gegenüberliegenden Gebäudeseiten, insbesondere im Südosten, verursacht die Verkehrsverlagerung auf die neue Trasse jedoch Mehrbelastungen

ganz erheblichen und die Entlastungen zum Teil noch übersteigenden Umfangs von bis zu 23 dB(A). Die künftigen Beurteilungspegel liegen dort tagsüber bei 65 bis 70 dB(A), mithin 1 bis 6 dB(A) über dem Grenzwert, und nachts bei 59 bis 64 dB(A), mithin 5 bis 10 dB(A) über dem Grenzwert.

Um angesichts dieser Belastungen aktiven Lärmschutz als Vollschutz sicherzustellen, bedarf es einer insgesamt 145 m langen Lärmschutzwand, die über eine Länge von 105 m eine Höhe von 4,5 m aufweist und die am Anfang und Ende dieser Wand noch einer jeweils weiteren 20 m langen Ergänzung durch eine Abtreppung von 4,5 m auf die Endhöhe von 2,0 m bedarf. Für diese flächenmäßig 602,5 m² umfassende Lärmschutzwand sind Kosten in Höhe von 198.825,- Euro zu veranschlagen.

Die damit einhergehende Kostenersparnis für den passiven Lärmschutz beläuft sich (zuzüglich einer etwaigen ersparten Außenwohnbereichsentschädigung) auf 16 x 1,8 x 550,- Euro = 15.840,- Euro. Netto sind somit für die Wand 182.985,- Euro bzw. pro Schutzfall 91.493,- Euro und für jede der vermiedenen 16 Grenzwertüberschreitungen 11.437,- Euro zu veranschlagen.

Minimiert man den Umfang der Vollschutzlösung durch Absenkung der Höhe der Lärmschutzwand um 0,5 m, ergibt sich über die Ersparnis von 145 x 0,5 x 330,- = 23.925,- Euro eine Kostenreduktion auf 174.900,- Euro. Da sie 14 von 16 Pegelüberschreitungen abdeckt (mit 55 bzw. 56 dB(A) und zwei Überschreitungen des nächtlichen 54 dB(A)-Grenzwertes) verbleiben, erspart sie beim passiven Lärmschutz Kosten in Höhe von 14 x 1,8 x 550,- Euro = 13.860,- Euro. Insoweit bereinigt verursacht diese Variante mithin Kosten in Höhe von 161.040,- Euro. Dies sind pro Schutzfall 80.250,- Euro bzw. pro vermiedener Grenzwertüberschreitung 11.503,- Euro.

Etwas günstiger stellt sich das Kostenverhältnis bei einer in ihrer Höhe um weitere 0,5 m reduzierten Lärmschutzwand dar. Um weitere 23.925,- Euro reduziert sind für die so konzipierte Wand Kosten von 150.975,- Euro anzusetzen. Sie deckt ebenfalls noch alle Tagespegel ab, lässt drei Überschreitungen nächtlicher Beurteilungspegel offen, erspart beim passiven Lärmschutz 13 x 1,8 x 550,- Euro = 12.870,- Euro und kostet von daher netto 138.105,- Euro bzw. 69.053,- Euro pro Schutzfall und 10.639,- Euro pro vermiedener Grenzwertüberschreitung.

Im Vergleich zu den Kosten, die in dem Schutzbereich nordöstlich der Ummelner Straße pro Schutzfall und pro Grenzwertüberschreitung entstehen (vgl. vorstehende Ausführungen zum Gebäude Warendorfer Straße 43), sind aber gleichwohl auch diese nur noch eingeschränkten Schutz sicherstellenden Kosten noch um ein Vielfaches höher. Selbst bei einer nochmaligen und damit dritten Absenkung der Höhe der Lärmschutzwand um 0,5 m erfordert der aktive Lärmschutz noch immer Kosten in Höhe von 127.000,- Euro bzw. netto mehr als 120.000,- Euro (= mehr als 60.000,- Euro pro Schutzfall).

Unter Berücksichtigung der Vorbelastungen auf nordwest-/nordöstlicher Gebäudeseite von auch im Obergeschoss bis zu 72 dB(A) sowie der Entlastungen, die sich dort einstellen und die insoweit bei Gesamtbetrachtung des Gebäudes einen nicht unwesentlichen Teil der Neubelastungen kompensieren (von insgesamt 24 Beurteilungspegeln – jeweils 12 für den Tages- und 12 für den Nachtwert – werden zwar 12 teilweise sehr deutlich angehoben, gleichzeitig werden aber auch 11 erheblich gesenkt; ein Pegel bleibt unverändert), werden auch hier die Kosten des etwaigen aktiven Lärmschutzes als unverhältnismäßig eingestuft. Sie stünden zudem auch nicht mehr in einer angemessenen Relation zum Wert des nur teilweise zu Wohnzwecken dienenden Gebäudes, das – soweit es gewerblichen Zwecken dient – in den Nachtstunden nicht bzw. zumindest nicht zum Schlafen genutzt wird und zumindest insoweit auch nur am Tage, nicht aber des Nachts als schutzwürdig einzustufen ist.

Immissionsbelastungen, die als gesundheitsschädlich einzustufen und damit als grundrechtswidriger Eingriff zu werten wären, ergeben sich im Übrigen in den Tagesstunden eindeutig nicht. Insoweit liegen die mit dem Bau der B 61n einhergehenden und 70 dB(A) betragenden Höchstbelastungen 2 dB(A) unterhalb der 72 dB(A), die sich auch ohne den Bau der B 61n schon heute als maximale Vorbelastung einstellen, und erreichen bzw. übersteigen den entsprechenden Schwellenwert (vgl. vorstehend Nr. 7.5.1.5) damit nicht. Lediglich des Nachts liegen drei Beurteilungsparameter mit Werten von 63 bis 64 dB(A) in einem Bereich, der der grundrechtsrelevanten Schwelle zuerkannt werden könnte. Der Eintritt einer dahingehenden Folge lässt sich allerdings auch über den passiven Lärmschutz vermeiden.

Die Immissionen der Gütersloher Straße als dann ehemaliger B 61 sind, wie schon dargestellt, in die Berechnungen der Beurteilungspegel einbezogen wor-

den und die Immissionen des aus dem Bahnverkehr resultierenden Betriebslärms sind hier aufgrund der Entfernung zur Bahnlinie bereits so niedrig, dass eine ergänzte Summenbetrachtung (vgl. nachstehend Nr. 7.5.1.8) zu keinerlei Veränderung der Beurteilungspegel aus dem Straßenverkehr mehr führt. Insoweit sind die Summenpegel vollständig identisch mit denen, die sich auch ohne den Bahnverkehr einstellen werden.

Zum dem Grunde nach gegebenen Anspruch auf passiven Lärmschutz wird ergänzend auf die vorstehenden Ausführungen zum Gebäude Warendorfer Straße 43 Bezug genommen.

Außenwohnbereiche

Wie vorstehend unter Nr. 7.5.1.3 ausgeführt, bleibt eine Entscheidung darüber, ob Entschädigungen für eine Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs vorzusehen ist, einer ergänzenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nach Durchführung konkreter Ermittlungen des Vorhabenträgers vorbehalten.

Grundsätzlich gilt, dass nach der VLärmSchR 1997 (dort Nr. 49) sowie nach der Rechtsprechung des BVerwG der Begriff des Wohnens, soweit es um die Sicherung der Benutzung von Grundstücken, nicht nur – wie in § 42 BImSchG – von baulichen Anlagen, geht, seinem Gegenstand nach sowohl das Leben innerhalb der Gebäude als auch die angemessene Nutzung der Außenwohnbereiche, wie Balkone, Terrassen, Hausgärten, Kinderspielplätze und sonstige Grün- und Freiflächen umfasst.

Die Qualität des zu schützenden Wohnens wird bestimmt durch die mit der Eigenart des Wohngebietes berechtigterweise verbundenen Wohnerwartungen und Wohngewohnheiten (Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage 1999, Kapitel 34, Rn. 51.25 m.N. zur Rspr.). Ob Flächen tatsächlich zum „Wohnen im Freien“ geeignet und bestimmt sind, ist daher jeweils im Einzelfall festzustellen.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 11.11.1988, 4 C 11/87) sind Freiflächen gegenüber Verkehrslärm nicht allein deswegen schutzbedürftig, weil die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Vielmehr müssen sie darüber hinaus auch zum Wohnen im Freien geeignet und bestimmt sein. Geschützt wird der Außenwohnbereich allerdings nur während des Tagzeit-

raums nach der 16. BImSchV, d. h. in der Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr (Nr. 51.1 Abs. 2 VLärmSchR 97). In der Nachtzeit dienen Gärten, Terrassen und Balkone nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen bzw. findet eine Nutzung entsprechend der Tagzeit statt, in der keine Erwartung an die niedrigeren Grenzwerte der Nacht besteht. Zum Schlafen ist der Außenwohnbereich nicht vorgesehen (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 31/97 und 11 A 42.97). Soweit also Außenwohnbereiche durch Verkehrslärmimmissionen betroffen sind, ist darauf abzustellen, ob (ggf. durch aktive Schutzmaßnahmen) die jeweils einschlägigen Grenzwerte für den Tagzeitraum eingehalten werden können; denn nur auf diese kommt es für den Außenwohnbereich an (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72/07).

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzeinrichtungen hat der Vorhabenträger nunmehr alle von Lärmimmissionen des Straßenbauvorhabens betroffenen Objekte dahingehend zu untersuchen, ob bei konkret ermittelten Außenwohnbereichsflächen nach den Berechnungsmethoden der VLärmSchR 97 Überschreitungen des jeweils gültigen Grenzwertes für den Tag festzustellen sind. Die Ergebnisse hat er entsprechend der Nebenbestimmung 5.5.6 im Kapitel A des Beschlusses und des dort formulierten Entscheidungsvorbehalts der Planfeststellungsbehörde zur Festsetzung eines etwaigen Entschädigungsanspruchs dem Grunde nach vorzulegen.

7.5.1.9 <u>Summenpegel aus Straßen- und Bahnlärm/Grundrechtsschwelle und Übernahmeansprüche</u>

Wie schon vorstehend unter Nr. 7.5.1.5 ausgeführt, wird bei lärmtechnischen Beurteilungspegeln, die zwischen 60 und 65 dB(A) in der Nacht bzw. zwischen 70 und 75 dB(A) am Tage anzusetzen sind, eine gesundheitsgefährdende und von daher grundrechtsrelevante Schwelle erreicht, der ggf. Enteignungscharakter beizumessen ist. Derartige lärmtechnische Beurteilungspegel, d. h. solche, die in den Nachtstunden mindestens 61 dB(A) und tagsüber mindestens 71 dB(A) erreichen, werden aufgrund des vorgesehenen aktiven Lärmschutzes auch unter Berücksichtigung der die summative Betrachtung wiederspiegelnden Summenpegel ausschließlich des Nachts und an den Außenfassaden der sechs Gebäude

- Gütersloher Straße 375 (Maximalpegel 64 dB(A)),
- Am Bahndamm 14 (Maximalpegel 67 dB(A)),

- Am Bahndamm 18 (Maximalpegel 68 dB(A)),
- Am Bahndamm 20 (Maximalpegel 70 dB(A)),
- Korbacher Straße 23 (Maximalpegel 61dB(A)) sowie
- Korbacher Straße 24 (Maximalpegel 70 dB(A)

erreicht. Ansprüche auf weitergehenden aktiven Lärmschutz ergeben sich daraus, wie ebenfalls schon dargestellt, nicht, weil die straßenlärmbezogenen Parameter die jeweiligen Immissionsgrenzwerte nicht erreichen bzw. weil er unter Kostengesichtspunkten – vgl. Kosten-Nutzen-Analyse – als nicht mehr verhältnismäßig zu betrachten ist.

Da es sich ausschließlich um Überschreitungen den Nachtwertes handelt und die Maximalpegel keine Größenordnungen erreichen, die nicht durch passiven Lärmschutz unterhalb die Gesundheitsgefährdungsschwelle gesenkt werden könnten, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass jedenfalls mit dem Bau der B 61n im Ergebnis keine auf straßenseitige Lärmimmissionen zurückzuführende Gesundheitsgefahren einhergehen werden.

Sollten sich aus den Betroffenheiten durch Lärmimmissionen hinsichtlich der jeweiligen Grundstücke dennoch Ansprüche der Eigentümer auf eine (Gesamt-) Übernahme gegenüber dem Vorhabenträger ergeben, kann über einen solchen bezüglich des Grundstücks Gütersloher Straße 375 – die Eigentümer haben bereits in ihrer Einwendung eine solche Grundstücksübernahme beantragt – erst im separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren entschieden werden. Denn aus dem entsprechenden Grundstück, dem Flurstück 272 der Flur 35 der Gemarkung Ummeln, wird eine kleine Teilfläche von 51 m² auch unmittelbar für das Vorhaben benötigt. Von daher ist der Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung über den Antrag der Eigentümer im Planfeststellungsverfahren verwehrt (vgl. dazu auch Kapitel B Nr. 7.9.4 des Beschlusses).

Bezüglich der übrigen fünf benannten Grundstücke (Am Bahndamm 14, 18 und 20 sowie Kralheider Straße 23 und 24), aus denen für das Vorhaben keine Flächen benötigt werden und die von daher ausschließlich mittelbar betroffen sind, vermag die Planfeststellungsbehörde keine etwaigen Übernahmeansprüche der Eigentümer gegen den Vorhabenträger zu erkennen. Die Möglichkeit gesundheitsrelevanter Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen lässt sich bei Beurteilungspegeln von bis zu 70 dB(A) des Nachts zwar teilweise nicht grundsätzlich

verleugnen. Sie lässt sich aber durch passiven Lärmschutz vermeiden. Zum anderen besteht sie unabhängig vom Bau der B 61n schon jetzt und wird durch den Bau der B 61n nicht verursacht, sondern allenfalls minimal und in einem so geringen Maße unmerklich ausgeweitet (die meisten Beurteilungspegel bleiben unverändert, nur einige wenige erhöhen sich um maximal um 1 dB(A)), so dass vom Bau der B 61n jedenfalls keine neuen bzw. einen Übernahmeanspruch auslösenden zusätzlichen Wirkungen ausgehen.
Für die Gebäude Korbacher Straße 23 und 24 resultiert daraus im Übrigen auch kein Anspruch auf Lärmschutz, weil straßenlärmseitig die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden und sich in der summativen Betrachtung Erhöhungen solcher Lärmpegel, die in den gesundheitsrelevanten Bereich hineinragen könnten, nicht ergeben. Insoweit liegen alle – nächtlichen – Summenpegel von 60 dB(A) und mehr auch ohne den Bau der B 61n, d. h. allein bei der Vorbelastung, auf gleicher Ebene; zumindest diesbezüglich ergeben sich keine Erhöhungen.

Davon, dass sich trotz passiven Lärmschutzes innerhalb von betroffenen Gebäuden Lärmimmissionen jenseits der Gesundheitsgefährdungsschwelle einstellen könnten, die dem Straßenbau zuzurechnen wären, ist, wie die ermittelten und trotz des zusätzlichen und unbestreitbar auch erheblichen Straßenverkehrsaufkommens praktisch unverändert bleibenden Belastungen belegen (Vergleich Vorbelastung/Summenpegel), jedenfalls nichts ersichtlich. Dort, wo sie sich ansonsten ggf. einstellen sollten, sind sie deshalb dem Bahnverkehr zuzuordnen.

In einer wohl zumindest ansatzweise vergleichbaren Konstellation hat das BVerwG in seinem Beschluss vom 06.03.2013, 4 BN 39/12, ausgeführt:

> *„Die Frage, ob eine bestehende Vorbelastung mit Lärmimmissionen auch bis zur Schwelle der Gesundheitsgefährdung ausgenutzt werden darf, ist vor dem Hintergrund der Feststellungen des Verwaltungsgerichtshofs zu beantworten, dass die Immissionen bereits jetzt diese Schwelle erreichen, es aber zu keiner planbedingten Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen zu Lasten der Anwohner der Bundesstraße 34 kommt. Für eine derartige Fallgestaltung ist in der Rechtsprechung des BVerwG zum Fachplanungsrecht geklärt, dass Lärmschutzbelange grundsätzlich nur dann in die Abwägung einzubeziehen sind, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt (BVerwG-Urteil vom 09.07.2008, 9 A 5.07). Denn nur unter dieser Voraussetzung besteht ein Zurechnungszusammenhang zwischen dem Vorhaben und der Lärmbelastung,*

der es rechtfertigt, Letztere als ein im Rahmen der Planung bewältigungsbedürftiges Problem zu behandeln. Das gilt unabhängig von der Höhe der Lärmbelastung; selbst grundrechtlich bedenkliche Belastungswerte bilden nicht stets, sondern nur dann die Grundlage einer in der Planfeststellung zu berücksichtigenden Schutzpflicht, wenn sie dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind (Urteil vom 09.07.2008 a.a.O). Eine Verpflichtung, gesundheitlich kritische Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, besteht nicht (BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008, 9 B 7.07).“

Eine solche könnte im vorliegenden Verfahren nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Verfahren rechtlich auch gar nicht verbindlich gemacht werden, weil sich die Verpflichtung an einen fremden Verkehrsträger richten müsste.

7.5.1.10 <u>Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV</u>

Auch wenn unterhalb der einfach-gesetzlichen Zumutbarkeitsschwelle kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht (so zuletzt nochmals BVerwG, Beschluss vom 04.09.2003, 4 B 76/03), hatte die Planfeststellungsbehörde gleichwohl zu prüfen, ob es vorliegend besonders gelagerte Sachverhalte gibt, die es erforderlich machen könnten, über das bisher die Zumutbarkeitsgrenzen sichernde Lärmschutzkonzept hinausgehend weitere Maßnahmen vorzusehen. Dies ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht der Fall.

Forderungen, die Verkehrslärmbelastung auch unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte zu reduzieren, kann daher nicht entsprochen werden.

Ausgangspunkt dieser Prüfung ist die ständige Rechtsprechung des BVerwG, nach der auch Lärm unterhalb der einschlägigen Grenzwerte im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich abwägungserheblich ist. In Bestätigung dieser Rechtsprechung hat das BVerwG dazu zuletzt in seinem Beschluss vom 31.01.2011, 7 B 55/10, ausgeführt:

„Soweit Geräusche schädliche Umwelteinwirkungen sind, sind sie unzumutbar. Die fachplanerische Abwägung beschränkt sich aber nicht auf solche Nachteile eines Vorhabens, die unzumutbar sind und deshalb nicht

hingenommen werden müssen. Bei der Abwägung sind vielmehr alle vom Vorhaben berührten öffentlichen sowie privaten Belange zu berücksichtigen und – sofern zwischen ihnen Konflikte auftreten – einer umfassenden planerischen Problembewältigung zuzuführen. Dabei sind abwägungserheblich alle im jeweiligen Einzelfall von der Planung betroffenen Belange mit Ausnahme derjenigen, die geringwertig oder nicht schutzwürdig sind (vgl. Urteil vom 28. März 2007, BVerwG 9 A 17.06 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 64 und Beschluss vom 05. Oktober 1990 – BVerwG 4 B 249.89 – Buchholz 442.40 § 9 LuftVG Nr. 6). Schutzbedürftig ist auch der Belang, nicht von mehr als nur geringfügigem Lärm unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit betroffen zu sein. Dies gilt selbst bei normativ festgesetzten Immissionsgrenzwerten (vgl. Beschlüsse vom 11. November 2008 – BVerwG 9 A 56.07 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 51 und vom 05. März 1999 – BVerwG 4 A 7.98 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 149).

§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, wonach dem Träger des Vorhabens Schutzmaßnahmen aufzuerlegen sind, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, besagt nichts anderes. Im Gegenteil kennzeichnet die Vorschrift in Übereinstimmung mit dem Vorstehenden eine im Wege der Abwägung nicht zu überwindende Schwelle zum Schutz von Rechtspositionen (vgl. Urteile vom 16. März 2006 –BVerwG 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 = Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23 und vom 01. September 1999 – BVerwG 11 A 2.98 – Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 52). Sie vermittelt einen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Schutzmaßnahmen und lässt nicht im Gegenschluss zu, dass nachteilige Wirkungen unterhalb dieser Schwelle Dritte nicht in schutzwürdigen und – nach den jeweiligen Umständen – schutzbedürftigen Interessen betreffen. Planbetroffene haben Anspruch auf fehlerfreie Abwägung gerade auch dann und insoweit, als ihr Betroffensein die Behörde nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zu Schutzanordnungen verpflichtet. Ebenso wenig hindert § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG die Behörde, abwägungserhebliche Belange nach Maßgabe der jeweiligen Gegebenheiten als so gewichtig zu betrachten, dass der Vorhabenträger zur Vornahme von Schutzmaßnahmen verpflichtet wird, obwohl die in Frage stehenden Einwirkungen Rechte anderer nicht unzumutbar beeinträchtigen."

In diesem Sinne besonders bewältigungsbedürftig erscheinende Sachverhalte wurden weder im Verfahren aufgezeigt noch sind sie für die Planfeststellungsbe-

hörde sonst ersichtlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, aus denen sich die Notwendigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen unterhalb bzw. unabhängig von den Grenzwerten der 16. BImSchV etwa im Sinne eines Lärmminderungsanspruchs ergeben könnten.

Eine atypische Sondersituation, die zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würde, ist nicht gegeben.

Es kann auch ausgeschlossen werden, dass die Verkehrslärmbelästigungen – etwa wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder aufgrund der in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethode oder auch wegen des Kompromisscharakters der Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung – in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst sein könnten. Soweit Immissionskonflikte in Bereichen entstehen, für die die 16. BImSchV nicht anwendbar ist, können diese hingenommen werden. Insbesondere erreichen diese aber nicht eine solche Intensität, dass mit einer Gesundheitsgefährdung oder auch mit Eigentumseingriffen zu rechnen ist.

7.5.1.11 <u>Sonstiges zu den zu den Einwendungen</u>

Die Forderungen nach weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen wurden bereits abgelehnt, die gegen die lärmtechnische Unterlage gerichteten bzw. mit zu hohen Lärmimmissionen begründeten Einwendungen zurückgewiesen. Von daher erfolgen die nachstehenden Ausführungen zu einigen konkreten Punkten der Einwendungen nur noch ergänzend:

a) Da für alle Grundstücke/Gebäude auf der Südseite der Kralheider Straße (ungerade Hausnummern 3 bis 25) lärmtechnische Berechnungen durchgeführt worden sind und die Ergebnisse keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (und damit im Übrigen auch nicht im Hinblick auf nach Süden ausgerichtete Schlafräume) ergeben haben, war für das Gebäude Kralheider Straße 2 ebenso wie für die übrigen Gebäude mit geraden Hausnummern auf der weiter von der B 61n entfernten Nordseite der Kralheider Straße keine Berechnung mehr erforderlich. Die planfestgestellten Berechnungen für die Gebäude Kralheider Straße 3 bis 25 haben dabei nicht nur das Erdgeschoss der Gebäude, sondern auch die Obergeschosse der 1. Etage erfasst. Die

Einwendungen, für die 1. Etage seien keine Berechnungen erstellt worden, gehen daher fehl.

b) Auch bezüglich des rd. 120 m nordwestlich des Beginns des B 61n-Neubauabschnitts liegenden und nahe an die A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum heranreichenden Hofes „Asholts Hof 1“ ergeben sich keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, und zwar auch nicht durch die Summenpegel unter Einbeziehung der Immissionen des Bahnverkehrs.

c) Das Gebäude Pivitsweg 8 ist lärmtechnisch nicht dem Einwirkungsbereich der B 61n, sondern dem der A 33 bzw. der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum zuzurechnen. Zur lärmtechnischen Beurteilung wird daher auf den besstandskräftigen Planfeststellungsbeschluss des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes NRW für den A 33-Abschnitt 5 B vom 06.03.2006, Az. III B 4-32-03/700, verwiesen.

d) Eine lärmtechnische Berechnung ist auch für den Hof „Gütersloher Straße 381“ vorgenommen worden. Die Immissionsgrenzwerte werden eingehalten. Unabhängig davon ergeben sich lärmtechnisch kaum Veränderungen, weil sich der Abstand des Hofes zur B 61 auch unter Berücksichtigung ihrer Neutrassierung praktisch nicht verändert.

e) Der Einwand, für das Gebäude Ramsloh 32 seien keine Beurteilungspegel für die Räume der zweiten Etage durchgeführt worden, hat sich erledigt. Die entsprechenden Berechnungen sind im Deckblattverfahren erfolgt.
Die Immissionsgrenzwerte werden eingehalten. Auch hier ergeben sich keinerlei weitergehende Lärmschutzansprüche.

f) Die Befürchtung, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht eingehalten werden und die Lärmimmissionen deshalb ggf. höher ausfallen als dies in den lärmtechnischen Berechnungen berücksichtigt wurde, sind kein Umstand, dem im Rahmen der Abwägung Bedeutung zukommt. Denn derartige Belastungen können dem Straßenneubauvorhaben nicht typischerweise als Folgewirkung zugerechnet werden. Es würde sich bei Geschwindigkeitsüberschreitungen vielmehr um ein verbotenes Fehlverhalten handeln, das durch den Planfeststellungsbeschluss nicht erlaubt wird und ihm schon deshalb nicht entgegengehalten werden kann. Derartiges Fehlverhalten ist vielmehr mit den dafür vorgesehenen polizeilichen bzw. ordnungsrechtlichen Mitteln zu bekämpfen.

g) Entgegen einiger Einwendungen handelt es sich bei dem Baugebiet, das sich südlich an die Bottroper Straße anschließt und sich auf beide Seiten des nördlichen Abschnitts der Straße „Auf der Hart“ erstreckt, nicht um ein allge-

meines Wohngebiet, sondern um ein Mischgebiet. Wie vorstehend unter Nr. 7.5.1.1 ausgeführt wurde, orientiert sich der Schutzgrad an den entsprechenden baurechtlichen Festsetzungen und von der Stadt Bielefeld ist dieses unmittelbar an die Industrie- und Gewerbeflächen an der Gütersloher Straße anschließende Gebiet im Flächennutzungsplan als „Gemischte Baufläche“ ausgewiesen worden. Der Schutzstatus eines allgemeinen Wohngebietes mit den niedrigeren Grenzwerten 59 und 49 dB(A) Tag/Nacht kann diesem Gebiet deshalb nicht zuerkannt werden, so dass der Vorhabenträger zu Recht die Grenzwerte eines Kern-, Dorf- und Mischgebietes von 64 bzw. 54 dB(A) Tag/Nacht herangezogen hat.

Unabhängig davon hat die Qualitätseinstufung dieses Gebietes letztlich ohnehin keine praktischen Auswirkungen. Denn wie die lärmtechnischen Berechnungen für die am zur B 61n hin ausgerichteten Randes des Gebietes gelegenen Grundstücke und Gebäude „Auf der Hart 16a“ und „Auf der Hart 24“ sowie des Weiteren auch die Berechnungen für die noch weiter an die B 61n heranreichenden Gebäude mit den Hausnummern 34, 36, 36a und 40 an der Bokelstraße belegen, an denen insoweit die im Vergleich höheren Beurteilungspegel zu erwarten sind, werden in diesem in sich geschlossenen Gebiet (zu dem die benannten Gebäude an der Bokelstraße allerdings definitiv nicht mehr gehören) auch die Grenzwerte eines allgemeinen Wohngebietes eingehalten. Höhere Beurteilungspegel als 56 bzw. 49 dB(A) Tag/Nacht werden nicht erreicht.

h) Der die auf der B 61n entstehenden Lärmimmissionen um im Vergleich zum Referenzbelag Gussasphalt 2 dB(A) senkende Straßenbelag ist entgegen der Einwendungen Gegenstand der Planung. Er ist in den lärmtechnischen Berechnungen berücksichtigt worden und damit verbindlich. Im Übrigen wurden dem Vorhabenträger der Einbau des entsprechenden Straßenbelages und insbesondere auch die dauerhafte Erhaltung seiner lärmmindernden Wirkung in der Nebenbestimmung 5.5.3 dieses Beschlusses ausdrücklich aufgegeben.

i) Das Gebäude „Dammweg 15“ ist dem allgemeinen Wohngebiet am Dammweg bzw. an der Straße „Auf der Hart“ zugerechnet worden. Dementsprechend wurden, wie gefordert, auch die Grenzwerte eines allgemeinen Wohngebietes berücksichtigt. Eine konkrete Lärmberechnung war allerdings nicht erforderlich, weil diese Grenzwerte bereits an den umliegenden und ungünstiger zur B 61n gelegenen Gebäuden eingehalten werden.

j) Die von Einwendern geforderte Durchführung einer lärmtechnischen Berechnung für die gesamte Siedlung „Südwestfeld“ ist nicht erforderlich und wird

von der Planfeststellungsbehörde abgelehnt. Aufgrund der hohen Vorbelastungen der unmittelbar süd-/südöstlich an die Bahnlinie angrenzenden Siedlung, ihrer Entfernung zur B 61 n – hier wird die B 61n noch nicht parallel zur Bahn geführt – sowie aufgrund der Ergebnisse, die sich für die der B 61n am nächsten gelegenen Gebäude am Rande dieser Siedlung ergeben haben (Südheide 23 bis 35), sind Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte sicher auszuschließen.

k) Soweit für sonstige Gebäude auf der Süd- bzw. Ostseite der Bahnlinie lärmtechnische Berechnungen erforderlich waren (der relevante Raum weist auf dieser Bahnseite neben der Siedlung Südwestfeld keine anderen geschlossenen Baulagen, sondern nur noch dem Außenbereich zuzuordnende Einzelbebauungen auf), sind auch diese durchgeführt bzw. im Deckblattverfahren nachgeholt worden. U. a. liegen entsprechende Ergebnisse nicht nur für die Grundstücke „Am Bahndamm 14, 18 und 20“, sondern auch für die Grundstücke Korbacher Straße 18, 19, 23, 24 und 25a sowie für die Grundstücke Ummelner Straße 59 und Warendorfer Straße 48a vor. Die Immissionsgrenzwerte werden danach, die unmittelbar an die Bahnlinie und die parallel zu ihr geführte B 61n grenzenden „Am Bahndamm“ gelegenen Grundstücke mit den Hausnummern 14, 18 und 20 ausgenommen, an allen Gebäuden eingehalten.

   Aufgrund dieser Ergebnisse waren für weitere dortige Wohngrundstücke (z. B. Korbacher Straße 3 und 8) keine gesonderten Berechnungen mehr erforderlich. Unter Berücksichtigung ihrer Lage bzw. größeren Entfernung zur B 61n konnten insoweit auf den Straßenlärm der B 61n zurückzuführende Auswirkungen sicher ausgeschlossen werden.

l) Eine Zusage, dem Gebäude „Ramsloh 37“ bei der Prüfung lärmschutzrechtlicher Ansprüche die Qualität eines allgemeinen Wohngebietes zu Grunde zu legen, wie diese in einer Einwendung behauptet wird, ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt. Sie ergibt sich weder aus der Gegenäußerung des Vorhabenträgers zu der Einwendung noch ist im Erörterungstermin eine solche Zusage gemacht worden. Wirksam könnte sie auch allenfalls durch den Vorhabenträger oder die Planfeststellungsbehörde erteilt werden. Aufgrund der vollständig abseits des allgemeinen Wohngebietes am Dammweg und an der Straße „Auf der Hart“ gelegenen vollständig isolierten Lage dieses Wohngrundstücks ist der Schutz eines allgemeinen Wohngebietes auch nicht begründbar.

Gleiches gilt im Ergebnis auch für die Wohngebäude Dammweg 12b, 12c und 12d, die als isolierte Hinterhofbebauungen zu betrachten sind und nicht mehr dem allgemeinen Wohngebiet zugerechnet werden können, das sich eng an den Dammweg und die Straße „Auf der Hart“ anlehnt und auf diesen engen Raum beschränkt (vgl. farbliche Kennzeichnungen in den planfestgestellten Unterlagen). Nur auf diesen engen Raum kann sich auch die von der Stadt Bielefeld (Bezirksamt Brackwede, Schreiben vom 17.05.2004, Az. 161.1 Ba) getätigte Aussage erstrecken, wonach die Gebiete Dammweg und „Auf der Hart“ als Wohngebiet gelten und dementsprechend den erhöhten Lärmschutz genießen; eine konkrete Beschreibung oder eine Übersichtsplan der Grenzen dieses Wohngebietes enthielt das Schreiben nicht. Im Übrigen sind die Einstufungen der Baugebiete bzw. die Grenzen der allgemeinen Wohngebiete und des Mischgebietes mit der Stadt Bielefeld/dem Bauamt abgestimmt worden.

Die Immissionsgrenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete werden aufgrund der zwischen dem Gebäude und der B 61n vorgesehenen Lärmschutzwand bei allen vorstehend benannten Gebäuden deutlich unterschritten. Bei den Gebäuden Dammweg 12b, 12c und 12d werden unabhängig davon allerdings auch die Immissionsgrenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet eingehalten, so dass sich die diesbezügliche bauliche Qualitätseinstufung insoweit letztlich gar nicht auswirkt.

m) Mögliche Schallreflexionen sind, soweit erforderlich, in den lärmtechnischen Unterlagen berücksichtigt worden. Objekte, die entsprechende Reflexionen verursachen können, sind in das den Berechnungen zu Grunde liegende digitale Modell eingeflossen. Zudem ist für die Lärmschutzwand im Bereich der Überführung „Bokelstraße/Ramsloh“ zum Teil eine hochabsorbierende Ausführung zugesagt worden (vgl. Ausführungen zu den Einzeleinwendungen, Nr. 7.9.7 im Kapitel B des Beschlusses).

Nicht berücksichtigt wurden etwaige Schallreflexionen des Betriebslärms der Bahn an der zur Bahn hin gelegenen Seiten der Lärmschutzwände. Um sie bzw. durch sie bedingte Erhöhungen der Lärmpegel zu vermeiden, hat der Vorhabenträger die Lärmschutzwände an Stellen, wo solche Reflexionen nicht auszuschließen sind, ebenfalls lärmabsorbierend auszugestalten (Nebenbestimmung 5.5.8 des Beschlusses).

n) Das Gebäude Gütersloher Straße 385 befindet sich weit außerhalb des lärmtechnischen Wirkungsraums der B 61n an der unverändert bleibenden B 61alt. Ansprüche auf Lärmschutz ergeben sich von daher nicht.

o) In einigen Einwendungen wird auf den Verkehrslärm hingewiesen, den abbremsende oder beschleunigende Kraftfahrzeuge im Bereich der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen der Anschlussstellen verursachen, und eine gesonderte Berücksichtigung dieses Lärms in den lärmtechnischen Berechnungen gefordert. Diese Forderung bzw. die Annahme, auf den Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen würde mehr Lärm emittiert als er rechnerisch für andere Fahrspuren angesetzt wird, ist jedoch nicht begründet. Die RLS 90 sieht hierfür – ausgenommen sind entsprechende Fahrstreifen an Steigungsstrecken, an denen bestimmte Steigungsgrade überschritten werden – auch keinen gesonderten Zuschlag vor. Er ist daher auch nicht erforderlich.

7.5.2 Luftschadstoffe

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab der Regelungen des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW als auch unter Beachtung des Optimierungsgebotes des § 50 BImSchG.

Gem. § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umweltauswirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Im Bereich der B 61n sind keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen in diesem Sinne zu erwarten.

7.5.2.1 Rechtsgrundlagen

Normierte Werte, die bei der Planfeststellung von Straßen zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 GG jedoch eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Umgestaltung eines öffentlichen Verkehrwegs keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft aber mittelbar auch auf den Bau von Straßen anzuwenden. Die 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesund-

heit festgelegten Grenzwerte werden deshalb zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen herangezogen. Sie hat mit Wirkung von August 2010 die bis dahin gültige 22. BImSchV abgelöst, dabei allerdings bezüglich der für den Straßenverkehr relevanten Parameter Stickstoffdioxid, Benzol und Staubpartikel/PM_{10} letztlich nur die Grenzwerte der 22. BImSchV übernommen und sie um einen solchen für den Parameter Staubpartikel/$PM_{2,5}$ ergänzt.
Mit den sich daraus ergebenden Vorgaben zu Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen steht das Vorhaben im Einklang.

7.5.2.2 Verfahren

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt zur Prognose der Schadstoffbelastungen an Bundesfernstraßen die Anwendung des Verfahrens nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02 in der geänderten Fassung von 2005) bzw. seit Dezember 2012 die des Verfahrens der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012), die das MLuS 02/2005 abgelöst haben.
Nach dem Verfahren des MLuS 02 in der Fassung von 2005 sowie auf der Grundlage der 22. BImSchV hat der Vorhabenträger zunächst im April 2010 zur Abschätzung und Quantifizierung der lufthygienischen Auswirkungen des Neubaus der B 61n eine Berechnung der verkehrsbedingt entstehenden Luftschadstoffmengen und -konzentrationen sowie ihrer Ausbreitung vorgenommen. Diese Berechnung ist Gegenstand der Planunterlagen, die im August/September 2010 öffentlich ausgelegen haben. Die Ausgangsdaten dieser Berechnungen bilden die Vorbelastung des Raums – die dazu zunächst abgeschätzt wurde – sowie deren Veränderungen durch die Verkehrsemissionen des um die B 61n ergänzten Straßennetzes, deren Umfang anhand des Verkehrsaufkommens des Planfalls 1 der Verkehrsuntersuchung des Büros DTV-Verkehrsconsult vom Juli 2009 für das Prognosejahr 2025 ermittelt wurde.

Nach der Auslegung im August/September 2010 hat der Vorhabenträger das Ingenieurbüro Lohmeyer, Karlsruhe, mit der Erstellung eines Luftschadstoffgutachtens beauftragt, das mit Datum vom Januar 2011 erstellt worden ist, im Hinblick auf das Deckblatt vom April 2014 aber vollständig überarbeitet wurde und in der überarbeiteten Fassung vom Dezember 2013 dann auch in dieses übernom-

men wurde. Dieses neue Gutachten, in das, soweit erforderlich, auch die Vorgaben des RLuS 2012 eingeflossen sind, hat die im April 2010 vom Vorhabenträger selbst durchgeführten Berechnungen vollständig ersetzt.

Im Verlauf des Planungsprozesses hat der Vorhabenträger damit die Bewertung der Luftschadstoffsituation mithin fortgeschrieben und an geänderte tatsächliche oder rechtliche Verhältnisse (39. BImSchV mit den neuen Vorgaben für PM_{10}, aktualisierte Verkehrszahlen, Neugestaltung der Anschlussstelle etc.) angepasst. Anders als die ursprünglichen Berechnungen basiert die neue Untersuchung des Büros Lohmeyer dabei nicht auf dem Rechenmodell des Merkblattes MLuS 02 bzw. 2005 und auch nicht auf dem der RLuS 2012, sondern auf dem Modell „PROKAS“. Anders als das Modell RLuS ist dieses in der Lage, auch die Situation im Bereich der Anschlussrampen, deren Wirkung nicht mehr der ohne oder mit loser Randbebauung entspricht, ausreichend abzubilden.

Das Untersuchungsgebiet des Luftschadstoffgutachtens vom Dezember 2013 deckt dabei nicht nur den Trassenverlauf der B 61n, sondern des gesamten Planungsraum ab. Es umfasst damit neben dem Trassenumfeld mit einer über die Bahnlinie hinausgehenden Wirkzone von mindestens 300 m beidseits des Fahrbahnrandes auch den Raum zwischen der B 61n und der derzeitigen Ortsdurchfahrt im Zuge der B 61alt sowie deren Wirkraum Richtung Norden. Auch die Wirkräume nördlich des Beginns der Baustrecke mit der A 33 und der Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum sowie die südlich des Ausbauendes sind mit erfasst worden. Darin eigebettet worden sind fünf Untersuchungspunkte, von denen vier die der Trasse nächstgelegenen Wohngebäude repräsentieren und einer die Veränderungen in der Ortsdurchfahrt abbildet.

Als Eingangsdaten für die Emissionsberechnung wurden zunächst die Verkehrszahlen aus dem Verkehrsgutachten vom 2013 übernommen (zu dessen Verwendbarkeit vgl. Kapital B Nr. 6.2.1 dieses Beschlusses). Auf der Grundlage der Prognosezahlen für das Jahr 2030 wurden die von den Kraftfahrzeugen emittierten Schadstoffmengen und die Immissionen für das Bezugsjahr 2018 als frühestmöglichem Fertigstellungszeitpunkt berechnet. Dies ist insofern eine konservative, „auf der sicheren Seite liegende“ Vorgehensweise, als in den Folgejahren bis 2030 infolge technischen Fortschritts im Fahrzeugbau geringere Emissionen zu erwarten sind.

Für jeden Luftschadstoff sind des Weiteren sog. Emissionsfaktoren in die Emissionsberechnung eingegangen. Die motorbedingten Emissionsfaktoren wurden dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA), Version 3.1, Umweltbundesamt 2010, entnommen. Sie berücksichtigen u. a.

- so genannte Verkehrssituationen (das „Fahrverhalten“),
- die sich fortlaufend verändernde Fahrzeugflotte (Anteil Diesel etc.),
- die Zusammensetzung der Fahrzeugschichten (Fahrleistungsanteile der Fahrzeuge einer bestimmten Gewichts- bzw. Hubraumklasse und damit auch die unterschiedlichen Emissionen des Leicht- und Schwerverkehrs sowie einen bestimmten Stand der Technik hinsichtlich der Abgasemission, z. B. Euro 2, Euro 3, Euro 4 etc.),
- den Prozentsatz der Fahrzeuge, die mit nicht betriebswarmem Motor betrieben werden und deswegen teilweise höhere Emissionen haben, und
- die Längsneigung der Fahrbahn (d. h. Gefälle- bzw. Steigungsstrecken).

Nicht im HBEFA enthalten sind Emissionsfaktoren für die nicht motorbedingten Partikelimmissionen (Straßen- und Bremsbelagabrieb, Staubaufwirbelungen durch den Verkehr etc.). Sie sind derzeit aufgrund der Vielfalt der Einflussgrößen noch nicht parametrisiert worden und lassen sich insoweit nicht pauschal aus bestimmten Rahmendaten wie denen der Verkehrszusammensetzung ableiten. Sie wurden aber gleichwohl entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft in die Berechnung eingestellt. Zu den Einzelheiten dazu wird auf Kapitel 5.2.2 des Luftschadstoffgutachtens verwiesen.

Neben den Ergebnissen der Emissionsberechnung sind meteorologische Daten in die Ermittlung der Immissionsbelastung für das Untersuchungsgebiet eingegangen, die notwendig sind, um die u. a. von der Windrichtung, der Windgeschwindigkeit und der Stabilität der Atmosphäre abhängige Ausbreitung der Immissionen abschätzen zu können. Berücksichtigt wurden Daten, die von der räumlich nächstgelegenen, etwa 10 km südwestlich des Untersuchungsgebietes in einer Höhe von 72 m über NN liegenden Station des Deutschen Wetterdienstes in Gütersloh mit Hilfe einer der Winderfassung dienenden und in 10 m über Grund befindlichen Messstelle im Zeitraum von 1991 bis 1997 erfasst worden sind. Darüber ließen sich die Häufigkeitsverteilung der Windrichtung und der Windgeschwindigkeiten abbilden. Die danach vorherrschend Winde aus südwest-

lichen bis westlichen Richtungen sind auch die mit den höchsten Windgeschwindigkeiten, die mittlere Windgeschwindigkeit beträgt 3,1 m/s.
Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind diese Daten der Station Gütersloh auch geeignet, die im Untersuchungsraum anzutreffenden Verhältnisse zutreffend widerzuspiegeln. Anhaltspunkte dafür, dass sie nicht geeignet wären, sind hier nicht ersichtlich und haben sich auch im Anhörungsverfahren nicht ergeben, wo sie allerdings als veraltetet und daher nicht mehr ausreichend aktuell bezeichnet wurden. Diese Einwendungen weist die Planfeststellungsbehörde jedoch zurück. Das Datenmaterial des Deutschen Wetterdienstes ist über einen Zeitraum von sechs Jahren erhoben worden und damit ausreichend stabil und auch nach wie vor belastbar. Dafür, dass sich die Windverhältnisse und insbesondere die hier maßgeblichen Windrichtungen und mittleren Windgeschwindigkeiten seit diesem mehrjährigen Erhebungszeitraum dauerhaft und so erheblich verändert haben oder ggf. auch verändern werden, dass die gewonnenen Erkenntnisse die heutigen bzw. bezogen auf den Prognosehorizont 2030 zu erwartenden Verhältnisse nicht mehr ausreichend wiederspiegeln, ist jedenfalls nichts ersichtlich.

Darüber hinaus berücksichtigt das Schadstoffgutachten korrekterweise die im Raum bereits vorhandene Hintergrundbelastung, verursacht durch Emissionen der Industrie, des Hausbrandes, des Verkehrs außerhalb des Untersuchungsgebietes und auch abseits des klassifizierten Straßennetzes im Untersuchungsgebiet selbst sowie durch den überregionalen Ferntransport von Schadstoffen. Nur zusammen aus der straßenbedingten Zusatzbelastung des vorhandenen klassifizierten Netzes inklusive der hinzukommenden B 61n (dazu unten) und aus der Hintergrundbelastung lässt sich die an den Grenzwerten zu messende Gesamtbelastung des Raums ermitteln. Auch sie ist fehlerfrei in die gutachtlichen Bewertungen und eingeflossen.
Die Gutachter konnten dazu zwar nicht auf unmittelbar im Betrachtungsraum erhobene Daten, wohl aber auf konkrete Messdaten umliegender Messstationen des Luftmessnetzes des LANUV zurückgreifen. Konkret haben sie die Hintergrundbelastung für den Betrachtungsraum unter Heranziehung der an den Messstationen Bielefeld-Ost, Bielefeld-Stapenhorststraße 59, Halle/Westfalen, Weserbergland und Soest-Ost erhobenen Belastungen sowie unter Berücksichtigung der Umfelder dieser Stationen bzw. der dort vorhandenen Raumnutzungen gebildet. Während die Station Bielefeld-Ost, ca. 9 km nordöstlich des Raums gelegen, die Belastung eines städtischen Siedlungsgebietes wiedergibt, ist die Station an

der Bielefelder Stapenhorststraße – ca. 8 km nördlich des Raums – eine Verkehrsstation. In Halle wird ca. 14 km nordnordwestlich des Raums an einer Hauptverkehrsstraße gemessen und an den Stationen Weserbergland 47 km nordnordöstlich des Raums sowie Soest-Ost ca. 48 km südsüdwestlich des Raums in vorstädtischen bzw. stadtnahmen Gebieten. Aus den auf S. 20 des Gutachtens wiedergegebenen Daten dieser Stationen haben die Gutachter in nachvollziehbarer Art und Weise die Verhältnisse im Untersuchungsraum ohne B 61n wiederspiegelnde Misch-/Mittelwerte gebildet, die einerseits oberhalb der Werte aus den Siedlungsrandgebieten liegen, andererseits aber die bereits erheblich vom Verkehr beeinflussten Werte aus Bielefeld und Halle deutlich unterschreiten. Diese Vorgehensweise ist nicht zu beanstanden. Es begegnet auch keinen Bedenken, wenn die Gutachter nicht das arithmetische Mittel aus den Werten der verkehrlich stark belasteten Stationen (Bielefeld-Stapenhorststraße und Halle) sowie den insoweit wesentlich unbelasteteren Stationen und auch nicht aus den Werten des Weserberglandes und Soest-Ost auf der einen Seite und Bielefeld-Ost auf der anderen Seite gebildet, sondern die Hintergrundbelastung – insbesondere die für NO_2 und PM_{10} – zwischen den Werten von Bielefeld-Ost bzw. denen von Soest-Ost und dem Weserbergland mit Tendenzen zu den Werten von Bielefeld-Ost angenommen haben. Dies entspricht vor dem Hintergrund, dass sich der Großraum der Stadt Bielefeld wegen der vorherrschenden Windrichtungen, die hier nicht aus dem Raum Bielefeld kommen, sondern vielmehr nach Bielefeld hinführen, nur bedingt auf die Vorbelastung auswirkt, einer konservativen Vorgehensweise im Sinne der Betroffenen. Bei $PM_{2,5}$, bei dem es sich um eine Teilfraktion von PM_{10} handelt, wurde ein bestimmtes auf entsprechenden Untersuchungsergebnissen beruhendes Verhältnis zu PM_{10} angesetzt.

Aufgrund politischer Vorgaben und technischer Verbesserungen wird zwar davon ausgegangen, dass die Hintergrundbelastung in den kommenden Jahren weiter zurückgehen wird. Das Schadstoffabschätzungsverfahren nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS) enthält insofern Reduktionsfaktoren, die auch bei Schadstoffgutachten mit anderen Berechnungsverfahren grundsätzlich eingesetzt werden können. Der Gutachter hat darauf jedoch in diesem Fall verzichtet mit der Folge, dass die Hintergrundbelastung tendenziell höher angesetzt wird, als sie tatsächlich in Zukunft zu erwarten ist. Auch diesbezüglich sind die angenommenen Werte der Hintergrundbelastung daher als konservativ, d. h. „auf der sicheren Seite liegend“, zu betrachten.

Die eigentlichen Immissionsberechnungen wurden dann, anders als in der ersten Berechnung von 2010, nicht auf der Basis von MLuS 02, Ausgabe 2005, und auch nicht auf der Basis der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, RLuS 2012, die das Merkblatt MLuS 02/05 im Dezember 2012 abgelöst haben, sondern mit Hilfe des Berechnungsverfahrens PROKAS durchgeführt. Anders als RLuS 2012 ist das in der Rechtsprechung ebenfalls anerkannte Programm PROKAS darauf ausgelegt, lufthygienisch auch die Situation im Bereich der mehrere Rampen aufweisenden Anschlussstelle Ummeln abzubilden, so dass PROKAS im Vergleich zur RLuS 2012 das geeignetere Verfahren darstellt. Es beinhaltet neben dem ebenfalls auf Gebiete ohne oder mit lockerer Randbebauung ausgelegten Modul PROKAS_V ein weiteres Modul (= PROKAS_B), das speziell zur Berechnung der Immissionen im Bereich von Straßen mit teilweise oder vollständig dichter Randbebauung ausgelegt ist. Diesen Gegebenheiten, d. h. dichter Randbebauung, entspricht die Situation entlang der Rampen. Die von daher zu realistischeren Ergebnissen führende Verwendung des Programms PROKAS ist deshalb begrüßenswert und nicht zu beanstanden.

Die Berechnungen beziehen sich auf das Prognosejahr 2018 als das Jahr, in dem die B 61n frühestens fertig gestellt sein kann. Auch dies entspricht dem Gedanken der Prognosesicherheit, denn die Berücksichtigung des 2030 zu erwartenden Verkehrsaufkommens schon bei Inbetriebnahme der B 61n und dadurch bedingte hohe Immissionen von Beginn an in Verbindung mit dem gleichzeitigen Verzicht auf die Berücksichtigung von zu erwartenden Reduktionsfaktoren trägt in doppelter Hinsicht dazu bei, dass die Berechnungsergebnisse einen ausreichenden Sicherheitsspielraum im Hinblick auf etwaige Ungenauigkeiten enthalten.
Zum Vergleich wurde eine Berechnung des Planfalls Null herangezogen.

Die Immissionsberechnungen erstrecken sich flächenhaft auf das gesamt Untersuchungsgebiet; insgesamt wurden Rechengänge für 52 000 bodennahe Untersuchungspunkte, angeordnet in einem 10 m x 10 m Raster, durchgeführt. Punktgenau sind so auch für die fünf ausgewählten und besonders sensitive bzw. exemplarische Bereiche abdeckenden Untersuchungspunkte P 1 bis P 5 die Immissionen ermittelt worden. PROKAS ist dabei in der Lage, alle klassifizierten Straßenzüge gleichzeitig für jede Stunde der Woche mit ihrer jeweiligen Emission emittieren zu lassen.

Weitere Einzelheiten zur Berechnungsmethodik sind dem Kapitel 3.2 sowie dem Anhang A 2 des Schadstoffgutachtens zu entnehmen.

Diese Vorgehensweise, von prognostisch berechneten Werten und nicht von gemessenen Werten auszugehen, ist auch ansonsten methodisch nicht zu beanstanden. Messungen kommt unmittelbare Bedeutung nur im Zusammenhang mit der Luftreinhalteplanung zu. Bei der Beurteilung der Schadstoffsituation künftiger Vorhaben ist die Vornahme von Messungen dagegen schon faktisch ausgeschlossen. Vielmehr können die zu erwartenden Schadstoffimmissionen von vornherein nur im Wege der Prognose ermittelt werden.

7.5.2.3 Ergebnisse und Bewertung

Im Umfeld der B 61n sind keine schädlichen Umweltauswirkungen im Sinne von § 3 BImSchG zu erwarten.

Die 39. BImSchV enthält Grenzwerte für folgende Parameter:

- Kohlenmonoxid (CO),
- Blei (Pb),
- Schwefeldioxid (SO_2),
- Stickstoffdioxid (NO_2),
- Benzol (C_6H_6),
- Staubpartikel (PM_{10}) und
- Staubpartikel ($PM_{2,5}$).

Im Hinblick darauf, dass den Schadstoffen CO, SO_2 und Pb sowie letztlich auch C_6H_6 im Zusammenhang mit Beiträgen durch den Kraftfahrzeugverkehr nur eine untergeordnete Rolle zukommt und aufgrund von Erfahrungswerten Überschreitungen ausgeschlossen werden können, haben die Gutachter entsprechend der 39. BImschV mit ihrer Abschätzung insbesondere die Parameter Stickstoffdioxid (NO_2) und Staubpartikel (PM_{10} sowie als Teilfraktion davon $PM_{2,5}$) betrachtet.

Die für diese Schadstoffarten ermittelten Ergebnisse sind einerseits graphisch, andererseits für die fünf speziell betrachteten Untersuchungspunkte tabellarisch mit exakt ausgewiesenen Immissionswerten dargestellt und parallel dazu verbal erläutert worden.

In der Summe aus Hintergrundbelastung und straßenbedingter Zusatzbelastung überschreiten die zu erwartenden Immissionen im hier zu betrachtenden Planfall an keinem der fünf Berechnungspunkte die für die verkehrsrelevanten Grenzwerte bzw. die von der 39. BImSchV zugelassenen Überschreitungsmargen, die wie folgt festgeschrieben sind:

Stickstoffdioxid (NO_2):

Jahresmittelwert	40 µg/m^3
Stundenmittelwert	200 µg/m^3 bei 18 zulässigen Überschreitungen/Jahr

Feinstaub (PM_{10}):

Jahresmittelwert	40 µg/m^3
Tagesmittelwert	50 µg/m^3 bei 35 zulässigen Überschreitungen/Jahr

Feinstaub ($PM_{2,5}$):

Jahresmittelwert	25 µg/m^3.

Wie die vorgenommenen Berechnungen zeigen, ist beim Bau der B 61n entlang der Trasse zwar mit leichten Erhöhungen der Luftbelastungen zu rechnen, zumal der für die Trasse genutzte Freiraum mit Ausnahme seines an die A 33 grenzenden Randes und mit Abstrichen der Trasse der L 791 bisher verkehrlich wenig vorbelastet ist. Alle Werte inklusive derer des eigentlichen Trassenraums, in dem sich die höchsten Belastungen ergeben, bewegen sich jedoch deutlich unterhalb der benannten Grenzwerte.

Stickstoffdioxid (NO_2):

Die höchsten Werte des gesamten Untersuchungsraums ergeben sich eng entlang der A 33 sowie in unmittelbarer Nähe der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum. Sie belaufen sich, mit zunehmendem Abstand zu den Fahrbahnrändern schnell abnehmend, auf 28 bis 36 µg/m³; nur an ganz wenigen Punkten, fast ausschließlich östlich des Ostwestfalendamms Bielefeld und unabhängig vom Bau der B 61n, sind es mit 36 bis maximal 40 µg/m³ Werte, die bis an den Grenzwert heranreichen. Mit dem Bau der B 61n ergibt sich im Umfeld der Anschlussstelle, speziell in ihrem südwestlichen Quadranten, eine Erhöhung der Maximalwerte von+ 26 bis 28 µg/m³ auf 28 bis 32 µg/m³. Eng entlang der B 61n-

Trasse ergeben sich ansonsten maximale Jahresmittelwerte von bis zu 28 µg/m³, so dass der Grenzwert von 40 µg/m³ hier bereits um 30 % unterschritten werden wird. In Bändern entlang der Trasse von

- bis zu etwa 250 m am Beginn der Neubaustrecke an der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum,
- weniger als 150 m im Bereich der Parallelführung der B 61n zur Bahntrasse mit einer leichten Aufweitung im Bereich der Anschlussstelle Ummeln sowie
- rd. 100 m zwischen der Bahnlinie und dem Ende des Neubauabschnitts an der B 61 alt,

die sich mit Ausnahme des Abschnitts vorm Ausbauende allerdings nicht gleichmäßig beidseits der Trasse verteilen, sondern die etwas weiter nach Norden, d. h. in Richtung Ummeln also über die Bahn hinweg reichen, sind Werte von bis zu 26 µg/m³ (= 35 % unterhalb des Grenzwertes) zu erwarten. Im Vergleich zur sonstigen flächenhaften und bis zu maximal 23 µg/m³ betragenden „Grundbelastung“ des gesamten übrigen Untersuchungsraums ergeben sich sonst noch in großen Teilen des bis zur A 33 reichenden Offenlandes im Nordosten des Untersuchungsraums sowie in einem etwa 220 bis 320 m beinhaltenden, auf der Nord-/Nordwestseite der B 61n in etwa bis zur Höhe des zwischen Ostlandstraße und Gördeler Straße gelegenen Spielplatzes reichenden Bandes geringfügig höhere Werte von bis zu 24 µg/m³.

Soweit sich bezogen auf die üblichen Schadstoffbelastungen des Raums, d. h. den Bereichen, die keinen speziellen verkehrlichen Wirkungen ausgesetzt sind, vorhabenbedingte Mehrbelastungen ergeben, liegt die sich im Jahresmittel ergebende Summe aus Hintergrund- und Zusatzbelastung aber nicht nur noch immer deutlich unterhalb des geltenden Grenzwertes. Vielmehr gehen, wie der Vergleich mit dem Planfall Null zeigt, mit den Mehrbelastungen im Umfeld der B 61n-Trasse auch entsprechende und – absolut gesehen – teilweise sogar höhere Entlastungen einher. So ergeben sich u. a. im Nullfall entlang der Ortsdurchfahrt in Höhe der Einmündung der L 791 und der K 18 Schadstoffwerte auch oberhalb von 30 µg/m³, die im Planfall entfallen und sich in dieser Höhe entlang der Neubautrasse der B 61n nicht einstellen. Flächenmäßig werden, wie eine Vergleich der Abbildungen 6.1 und 6.2 des Gutachtens deutlich zeigt, ein Teil der Bebauung südlich der Gütersloher Straße und nahezu vollständig die Bebauung nördlich der Gütersloher Straße (ausgenommen sind vorrangig die zur A 33 hin gelegenen Randbereiche) dadurch entlastet, dass die Jahresmittelwerte durchgehend um 2 bis 3 µg/m³ sinken.

Am Untersuchungspunkt P 1, gelegen an der Gütersloher Straße zwischen den Einmündungen der L 791 und der K 18, von den fünf Untersuchungspunkten P 1 bis P 5 der höchstbelastete, sinkt der maximale Jahresmittelwert von 34 µg/m³ auf 28 µg/m³. Für die übrigen 4 Untersuchungspunkte,

- P 2 (Warendorfer Straße, unmittelbar am Nordrand ihrer Querung),
- P 3 (südlich der Rietberger Straße unmittelbar am Rand der B 61n),
- P 4 (am östlichen Ausläufer des dort neu an die Bokelstraße angebundenen Ramsloh) und
- P 5 (Gütersloher Straße 375),

sind Erhöhungen von 23 auf 27 µg/m³ (P 2 bis P 4) bzw. am P 5 von 26 auf 27 µg/m³ berechnet worden.

Ausgehend von diesen methodisch einwandfrei und mit konservativem Ansatz durchgeführten Immissionsberechnungen können Überschreitungen des Grenzwertes von 40 µg/m³ im Jahresmittel und damit einhergehend auch gesundheitliche Risiken durch vorhabenbedingt entstehende Luftschadstoffbelastungen sicher ausgeschlossen werden.

Gleiches gilt im Ergebnis auch für NO_2-Kurzzeitbelastungen, die bei 18 zulässigen Überschreitungen pro Jahr im Stundenmittel 200 µg/m^3 nicht überschreiten dürfen. Die Gutachter haben einen 98-Perzentilwert (d. h. den Wert, der statistisch nur in 2 % aller Fälle überschritten wird) von weniger als 90 µg/m^3 ermittelt und daraus – weil eine Überschreitung des Stundenmittels erst ab einem 98-Perzentilwert von 130 µg/m^3 denkbar ist – nachvollziehbar den Schluss gezogen, dass auch insoweit die Grenzwerte sicher eingehalten werden.

<u>Feinstaub (PM_{10}):</u>

Schadstoffbelastungen durch PM_{10}-Staubpartikel bleiben weitestgehend unberührt. Leichte Erhöhungen von 22 bis 23 µg/m^3 auf 23 bis 24 µg/m^3 im Jahresmittel ergeben sich ausschließlich an den direkten Trassenrändern der B 61n sowie im Umfeld der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum, wo sich in geringem Umfang Ausweitungen der Bereiche ergeben, in denen von Belastungen mit bis zu 28 µg/m^3 auszugehen ist. Selbst diese Maximalbelastungen liegen noch immer 30 % unterhalb des zulässigen Grenzwertes von 40 µg/m^3.
An den konkreten Untersuchungspunkten P 2 bis P 4 ergeben sich im Planfall Null Maximalwerte von 22 und 23 µg/m³, die im Planfall leicht auf 23 bzw. 24 µg/m³ ansteigen. Am P 1 zwischen den Einmündungen der K 18 auf die Güters-

loher Straße sinkt die Belastung dagegen von 26 auf 24 µg/m³. Bei einer Belastung mit 24 µg/m³ wird der Immissionsgrenzwert um 40 % unterschritten.

Überschreitungen des Grenzwertes und somit auch Gesundheitsgefährdungen schließt die Planfeststellungsbehörde deshalb aus. Im Übrigen ist auch hier darauf hinzuweisen, dass mit den sich in geringem Umfang einstellenden Mehrbelastungen Entlastungen entlang der gesamten Ortsdurchfahrt Ummeln einhergehen, die aus den verkehrlichen Entlastungen resultieren. Da die entlang der Ortsdurchfahrt dicht anstehende Bebauung einen sich auf Feinstaubbelastungen verstärkend auswirkenden Charakter aufweist, wie er sonst in nochmals stärkerer Form schluchtenähnlichen Situationen zuzuschreiben ist, sind die dortigen Entlastungen tendenziell sogar etwas größer als die sich an der B 61n einstellenden Neubelastungen.

Dass auch der Tagesmittelwert von 50 µg/m³, der zulässigerweise bis zu 35-mal überschritten werden darf, eingehalten wird, lässt sich – ähnlich des Stundenmittels beim NO_2 – an statistisch belegten Zusammenhängen zwischen den Jahresmittelwerten und den Tagesmittelwerten festmachen. Wie die Gutachter darlegen, haben unterschiedliche Untersuchungen belegt, dass eine Überschreitung des Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ nur dann auftreten wird, wenn im Jahresmittel mindestens 31 µg/m³ auftreten. Um einen etwaigen Unsicherheitsfaktor auszuschließen, haben die Gutachter diesen Wert auf 29 µg/m³ abgesenkt, die so auch vom LANUV empfohlen werden. Aber auch 29 µg/m² $PM_{2,5}$ werden im Jahresmittel an keiner Stelle des Untersuchungsraums erreicht.

<u>Feinstaub ($PM_{2,5}$):</u>

$PM_{2,5}$ stellt eine in einem Verhältnis von etwa 0,6 bis 0,7 zu PM_{10} stehende Teilfraktion von PM_{10} dar. Der ab dem Jahr 2020 einzuhaltende Grenzwert von 25 µg/m³ für Schadstoffbelastungen mit $PM_{2,5}$ wird sowohl im Planfall Null als auch im Planfall sicher eingehalten. Für den Untersuchungsraum ergeben sich in beiden Fällen Belastungen von nicht mehr als 17 µg/m³, die an der A 33 sowie im Planfall Null an den Kreuzungen Gütersloher Straße/L 791 sowie Gütersloher Straße/K 18 mit bis zu 18 µg/m³ geringfügig höher ausfallen. Mit dem Bau der B 61n fallen die geringfügig höheren Belastungen an den beiden benannten Kreuzungen weg.
Für den Planfall Null sind an den Untersuchungspunkten P 2 bis P 4 16 µg/m³,

am Untersuchungspunkt P 1 18 µg/m³ und am Untersuchungspunkt P 5 17 µg/m³ berechnet worden. Im Planfall sind es an allen fünf Untersuchungspunkten 17 µg/m³. Im gesamten Untersuchungsraum wird der Grenzwert damit um 32 % unterschritten.

Auch im Hinblick auf den Parameter $PM_{2,5}$ werden daher Überschreitungen des Grenzwertes sowie gesundheitliche Risiken ausgeschlossen.

Weitere Einzelberechnungen für einzelne Immissionspunkte bzw. für bestimmte Grundstücke, wie sie z. B. im Erörterungstermin für die Grundstücke Dammweg 17 und Kasseler Straße 48 gefordert worden sind, sind vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse nicht erforderlich. Die entsprechenden Forderungen bzw. Anträge werden abgelehnt. So liegt das Grundstück Dammweg 17 ausweislich der im Gutachten enthaltenen Ausbreitungspläne in einem Bereich, in dem bezüglich der Parameter PM_{10} und $PM_{2,5}$ keine Verschlechterungen zu erwarten sind und die den gleichen unveränderten Belastungen wie fast der Gesamtraum Ummeln ausgesetzt sein wird. Lediglich bezüglich des Parameter NO_2 ist eine leichte Erhöhung der Belastungen zu erwarten. Das Grundstück befindet sich am äußeren Rand des Korridors, in dem sich prognostisch Belastungen von bis zu 24 µg/m³ und damit bis zu 2 µg/m³ mehr als sonst einstellen werden. Für das Grundstück Kasseler Straße 48 ist die Situation bei allen drei Parametern mit dem Unterschied identisch, dass es bezüglich des Parameters NO_2 unmittelbar am Rand des Korridors liegt, in dem auch Belastungen von bis zu 26 µg/m³ möglich sein werden. Auch diese Schadstoffmenge liegt jedoch weit unterhalb des zugehörigen Grenzwertes von 40 µg/m^3. Weiterer Berechnungen bedarf es daher nicht. Wie auch bei allen anderen Wohngrundstücken des Raums können vielmehr auch hier vorhabenbedingte Grenzwerteüberschreitungen und damit jegliche Gesundheitsgefahren sicher ausgeschlossen werden

Insgesamt bleibt abschließend festzustellen, dass sich die gutachtliche Abschätzung nachvollziehbar eines Berechnungsverfahrens bedient hat, von dem nach bisher vorliegenden Erfahrungen eine realistische Abbildung der zukünftigen Schadstoffsituation erwartet werden kann und das aufzeigt, dass schädliche Umweltauswirkungen im Sinne von § 3 BImSchG aufgrund des Vorhabens nicht zu erwarten sind.

Die in das Verfahren eingebrachte Luftschadstoffuntersuchung des Ingenieurbü-

ros Lohmeyer hat sich umfassend als fachlich-methodisch korrekt erwiesen und konnte daher auch uneingeschränkt der Abwägungsprüfung zu Grunde gelegt werden.
Am Rande, aber nicht unerwähnt bleiben soll auch die Feststellung des OVG Münster in seinem Urteil vom 11.02.2009 (11 D 45/06.AK, u. a. Rn. 119), dass es sich bei dem beauftragten Büro „*um ein anerkanntes Gutachterbüro handelt, das bereits in einer Vielzahl von Planfeststellungsverfahren Immissionsprognosen erstellt hat. Zweifel an der Sachkunde und Unparteilichkeit der Gutachter hat der Senat nicht.*“
Die Planfeststellungsbehörde hat ihrerseits keine Anhaltspunkte, die dazu berechtigen könnten, diese Aussage im vorliegenden Fall etwa in Zweifel zu ziehen.

Die 39. BImSchV stellt im Übrigen bezüglich ihrer Grenzwerte nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen ab (BVerwG, Urteile vom 16.03.2006, 4 A 1075.04, 26.05.2004, 9 A 6.03 und 23.02.2005, 4 A 5.04). Nach der Rechtsprechung des BVerVG zur Thematik der Luftschadstoffe müssen die Grenzwerte der 22. bzw. heute der 39. BImSchV daher zumindest dann nicht vorhabenbezogen sichergestellt werden, wenn – wie auch hier möglich, aber derzeit nicht erforderlich – dem Grundsatz der Problembewältigung durch den Regelungsmechanismus der Luftreinhalteplanung hinreichend Rechnung getragen werden kann.

Soweit im Verfahren diesbezüglich Einwendungen erhoben worden sind, können sie nicht durchgreifen und werden zurückgewiesen.

In den 2010 erhobenen Einwendungen wurde insbesondere vorgetragen,
- die Prognose sei nur für 2020 und nicht für 2025 erstellt worden,
- die 39. BImSchV bzw. der Parameter $PM_{2,5}$ sei nicht berücksichtigt worden,
- das Merkblatt MLuS 02 bzw. in seiner Fassung von 2005 sei nicht anwendbar und
- die verwandten meteorologischen Daten seien veraltet.

Diese Einwendungen haben sich mit Ausnahme des Vortrags zu den meteorologischen Daten, die in gleicher Form auch dem neuen Luftschadstoffgutachten zu Grunde liegen, durch dieses neue in den Deckblattunterlagen enthaltene Gutachten erledigt.
Zunächst ist in der Untersuchung vom April 2010 nicht auf das Prognosejahr 2020, sondern auf 2025 abgestellt worden. Lediglich nach 2020 u. a. aufgrund

der technischen Entwicklung zu erwartende Reduktionen bei den Luftschadstoffen sind 2010 nur bis 2020 hochgerechnet worden, weil darüber hinausgehende Daten nicht in das Merkblatt MLuS 02/05 eingepflegt waren. Dies war insoweit zum einen ohne Belang, weil Reduktionen die Ergebnisse nach unten, nicht jedoch nach oben verändert hätten. Zum anderen sind Reduktionen (dies gilt auch für das neue Luftschadstoffgutachten) zwar zum Vergleich dargestellt, in das errechnete und hier bewertete Endergebnis aber nicht eingestellt worden. Mit dem neuen Prognosejahr 2030 aus dem neuen Luftschadstoffgutachten ist dieser Einwand auch ansonsten erledigt.
Die 39. BImSchV, die im April 2010 noch nicht in Kraft getreten war, ist Gegenstand des neuen Luftschadstoffgutachtens vom Dezember 2013, das damit auch den Parameter $PM_{2,5}$ behandelt. Auch das Merkblatt MLuS 02 ist, auch nicht in seiner geänderten Fassung von 2005, nicht mehr Grundlage der neuen Berechnungen, die sich, soweit erforderlich, vielmehr am Merkblatt RLuS 2012 orientieren.

Dass die neuen Untersuchungen von 2013 auf das Jahr 2018 und insoweit nicht unmittelbar auf das eigentliche Prognosejahr 2030 abstellen, ist dem Umstand geschuldet, dass das Gutachten im Interesse eines konservativen Ansatzes sowie im Interesse der Betroffenen unterstellt, die 2030 aufgrund der Verkehrsentwicklung zu erwartenden (und nicht über Reduktionsfaktoren geminderten) Immissionen träten bereits mit der Inbetriebnahme des neuen Straßenzuges ein. Die Verkehrszahlen des Jahres 2030 sind insoweit – und entgegen einiger Einwendungen aus dem Deckblattverfahren, in denen bestritten wird, es seien die aktuellen Verkehrszahlen verwendet worden – für das Jahr 2018 genutzt worden.

Vorstehend schon erläutert worden ist, dass keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, die einer Verwendung der von 1991 bis 1997 erfassten meteorologischen Daten im Rahmen der Ausbreitungsrechnung zu nutzen und sie als zu alt bzw. nicht mehr ausreichend aktuell zu verwerfen.

Im Deckblattverfahren ist zudem vorgetragen worden, die Messstation Gütersloh sei für den Raum Gütersloh nicht repräsentativ und Einträge von Streusalzen seien unberücksichtigt geblieben. Auch diese Aspekte greifen nicht durch.

Die grundlegende Vorgehensweise, Messdaten von weiter entfernt gelegenen Stationen heranzuziehen, wenn konkrete Messungen im Untersuchungsraum

fehlen, ist nicht von vornherein zu beanstanden. Das BVerwG hat in seinem Urteil vom 18.03.2009, 9 A 39.07, UA Rn. 126, zu einem Schadstoffgutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer ausgeführt: „*Da zum eigentlichen Trassenbereich Werte nicht zur Verfügung standen, war es sachgerecht, Rückschlüsse aus an nahegelegenen Messstationen über Jahre hin erhobenen Daten zu ziehen; angesichts dieser verfügbaren Daten wäre es unverhältnismäßig gewesen, die Durchführung eines jahrelangen Messprogramms an Ort und Stelle vom Vorhabenträger zu fordern.*“

Die Entfernung der Messstation Gütersloh vom Untersuchungsraum allein ist von daher jedenfalls nicht geeignet, die Verwendbarkeit in Frage zu stellen. Entscheidend ist, ob insbesondere die Windverhältnisse an der Station denen des Untersuchungsraumes vergleichbar sind. Hieran bestehen aber zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine Zweifel. Zwischen dem Untersuchungsraum und der Station sind keine nennenswerten Höhenrücken zu finden, die Einflüsse auf die Windverhältnisse haben könnten und der Raum im Umfeld der am Rande des Flugplatzes Gütersloh gelegenen Messstation ist von offener Feldflur geprägt, die vereinzelt auch Bebauung aufweist. Es ist daher nichts dafür ersichtlich und nichts dafür vorgetragen worden, dass sich auf einer Entfernung von 10 km die Verhältnisse derart grundlegend verändert haben sollten, dass die Daten nicht auf den Untersuchungsraum übertragen werden könnten.

Für Streusalze enthält die 39. BImSchV keine Immissionsgrenzwerte. Beeinträchtigungen durch Streusalze sind auch weniger lufthygienisch als vielmehr im Hinblick auf die Schutzgüter Wasser und Boden von Bedeutung. Insofern wird auf die Ausführungen zu diesen Schutzgütern verwiesen.

Auch unter Berücksichtigung der Einwendungen wirft das Vorhaben damit keine Probleme für die Luftqualität auf, die mit diesem Planfeststellungsbeschluss vorhabenbezogen bewältigt werden müssten.

Unabhängig davon stellt die Einhaltung der Grenzwerte, wie das BVerwG mehrfach zur mittlerweile aufgehobenen 22. BImSchV entschieden hat (zuletzt noch Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20/08, u. a. Rn. 118), ohnehin keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung des Vorhabens dar. Dies gilt in gleicher Weise für die heute anzuwendende 39. BImSchV.

Grund dafür ist, dass die Grenzwerte, die diese Verordnung für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel, Blei, Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft festlegt, in engem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung stehen. Mit diesem System hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung der Vorgaben gemeinschaftsrechtlicher Luftqualitätsrichtlinien einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Die durch das Gemeinschaftsrecht gewährte Freiheit, zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln zu wählen, wird dadurch jedoch nicht beschränkt. Sie schließt grundsätzlich eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde aus, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen zu garantieren (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, juris Rn. 106 mit Verweis auf BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, 9 A 6.03; BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04).

Das BVerwG führt ferner aus:

> *„Die genannten Grenzwerte erlangen allerdings im Rahmen des planungsrechtlichen Abwägungsgebots insoweit Bedeutung, als danach die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität in der Planfeststellung zu berücksichtigen sind. Der Vorhabenträger ist grundsätzlich gehalten, die durch die Planungsentscheidung geschaffenen Konflikte zu bewältigen. Die Konfliktbewältigung kann auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung einem spezialisierten und verbindlichen, auf gesetzlichen Regelungen beruhenden Verfahren überlässt. Das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebots ist erst verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Das ist insbesondere der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Von diesem Fall abgesehen geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen, wie sie zum Beispiel an zentralen Verkehrsknotenpunkten gegeben sein können.“* (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, juris Rn. 107)

Es ist also mit dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot grds. vereinbar, „*die Bewältigung der Luftschadstoffproblematik dem normativ hierfür vorgesehenen Verfahren der Luftreinhalteplanung zu überlassen. Wenn dies für den Fall von Grenzwertüberschreitungen zutrifft, so muss die Planfeststellungsbehörde erst recht befugt sein, (Gesamt-)Belastungen unterhalb der Grenzwerte ohne nähere Prüfung in ihrer Planungsentscheidung hinzunehmen*." (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 41.07, UA Rn. 36).

So aber verhält es sich hier. Nach den oben dargestellten Ergebnissen des Luftschadstoffgutachtens bewegen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität vollständig im Rahmen der Grenzwerte der 39. BImSchV bzw. der dort normierten zulässigen Überschreitungsmargen. Insbesondere ist der von der Rechtsprechung entwickelte Sonderfall, dass schon die von der planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten, hier nicht gegeben. Es wäre daher nicht ausgeschlossen, etwaige Probleme der Luftreinhaltung mit den dafür vorgesehenen Mitteln zu bewältigen.

7.5.3 Beeinträchtigungen während der Bauphase, Erschütterungen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch über die Zulässigkeit des Vorhabens angesichts der sich daraus ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens erfasst nicht nur das Vorhaben nach seiner Fertigstellung, sondern auch dessen Herstellung selbst. Auch wenn es sich bei Baustellen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne der Regelungen des BImSchG handelt, sind dennoch gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen des Vorhabens einschließlich derjenigen Auswirkungen zu berücksichtigen, die aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 11.11, UA Rn. 24).

Unter dem Gesichtspunkt von „Bauimmissionen" sind zunächst die Beeinträchtigungen der Anwohner durch Baustellenlärm, aber auch durch die Staubentwicklung oder ggf. Luftimmissionen zu verstehen. Gewisse Beeinträchtigungen, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht im Detail absehbar sind, weil der genaue Bauablauf – z.B. die Zahl, Art und Verteilung der eingesetzten Baumaschinen oder auch etwaige Änderungen an eingesetzten Verfahren aufgrund aktueller,

sich während der Bauphase ergebender Erkenntnisse – noch nicht bekannt sind, lassen sich nicht vollständig vermeiden. Über die Nebenbestimmungen der Nr. 5.1 des Kapitels A werden diesbezügliche Beeinträchtigungen für die angrenzenden Wohngebiete jedoch auf das Mindestmaß reduziert. So ist nichts dafür ersichtlich, dass durch den Baustellenbetrieb die einschlägigen Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden könnten.
Soweit es während der Bauarbeiten durch Baustellenfahrzeuge zu Verkehrsbehinderungen kommen sollte, ist dies auch während der Bauphase nur temporärer Natur und bezüglich bauzeitlich verursachter Erschütterungen werden mit den Regelungen der Nebenbestimmung 5.14.2 im Kapitel A des Beschlusses in ausreichendem Maße Schutzvorkehrungen getroffen. Soweit angesichts dessen, dass die B 61n nur in geringem Umfang im Einschnitt, weitgehend und gerade dort, wo sie im Nahbereich dichter Bebauung verläuft (Höhe Breitscheidstraße, Rietberger Straße und Warendorfer Straße), aber in anzuschüttender Dammlage geführt wird, im Nahbreich dieser Bebauung überhaupt erschütterungsintensive Bautechniken erforderlich sind, können Beeinträchtigungen durch Erschütterungen jedenfalls solange ausgeschlossen werden, wie die festgesetzten Anhaltswerte eingehalten werden. Werden sie überschritten, sind die Bauarbeiten einzustellen und nach einer Ursachenermittlung ggf. zu modifizieren. Treten dennoch und unvermeidbar Überschreitungen der Anhaltswerte auf, muss der Vorhabenträger für Gebäude in gefährdeten Bereichen ein Beweissicherungsverfahren durchführen und ggf. entstehende Schäden entschädigen.

Zur Reichweite unabhängig davon bestehender zivilrechtlicher Eigentumsschutzansprüche während der Realisierung eines mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Vorhabens wird auf die folgenden grundsätzlichen Ausführungen des Bundesgerichtshofs in seinem Urteil vom 30.10.2009 (VZ ZR 17/09) verwiesen:

> *„Wie der Senat im Anschluss an die Rechtsprechung des III. Zivilsenats des BGH zu einem Anspruch wegen enteignendem Eingriff (BGHZ 140, 285 [293 ff.] = VersR 1999, 849 [852]) entschieden hat, bleibt neben den im Planfeststellungsverfahren eröffneten Rechtsbehelfen (§ 74 Abs. 2, § 75 Abs. 2 VwVfG; hier i.V.m. § 18 Satz 3 AEG) für einen Anspruch aus § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB grundsätzlich kein Raum. Dem Eigentumsschutz des Nachbarn wird dadurch Genüge getan, dass die Planfeststellungsbehörde sich mit der Frage der erforderlichen aktiven oder passiven Schutzmaß-*

nahmen (§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG) bezogen auf das benachbarte Eigentum umfassen auseinandersetzen und solche Maßnahmen oder eine Entschädigungspflicht (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG) anordnen muss, wenn unzumutbare Beeinträchtigungen zu erwarten sind. (vgl. BVerwGE 84, 32 [38 f.]; 123, 23 [36]).

Meint der betroffene Nachbar, dass seinem Eigentumsrecht im Planfeststellungsverfahren nicht ausreichend Rechnung getragen worden ist, kann er die in diesem Verfahren vorgesehenen Rechtsschutzmöglichkeiten ergreifen. Er kann insbesondere im Wege der Verpflichtungsklage Planergänzungen durchsetzen oder, sofern sich nach Unanfechtbarkeit des Beschlusses nicht vorhersehbare Wirkungen des Vorhabens zeigen, gem. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nachträgliche Anordnungen verlangen.

Ein höheres Schutzniveau wird durch die Vorschrift des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB nicht vermittelt. Sie gewährt ebenfalls nur insoweit einen Ausgleich, als der Nachbar über das zumutbare Maß hinaus in der Benutzung seines Grundstücks beeinträchtigt wird (Senat, BGHZ, 62, 361 [372]). Da sich die Zumutbarkeit nach den Maßstäben richtet, die für die Beurteilung einer Einwirkung als wesentliche Beeinträchtigung der Grundstücksnutzung i.S.d. § 906 Abs. 1 Satz 1 BGB gelten (Senat vom 27.10.2006 – V ZR 2/06 – VersR 2007, 657 [658]), bestimmen das öffentliche und das private Immissionsschutzrecht die Grenze der Duldungspflicht gegenüber Immissionen im Ergebnis identisch (Senat BGHZ 111, 63 [65 f.]; BVerwG, NJW 1988, 2396 [2387]; Krüger ZfIR 2007, 2). Ein Bedürfnis für die zusätzliche Anwendung des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB bei planfestgestellten Vorhaben besteht daher nicht.

Hinter die Rechtsschutzmöglichkeiten im Planfeststellungsverfahren tritt der Ausgleichsanspruch nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB auch dann zurück, wenn die das Nachbargrundstück treffenden Einwirkungen nicht auf den Betrieb, sondern – wie hier – auf die Errichtung des planfestgestellten Vorhabens zurückzuführen sind. Die durch den Beschluss begründete Duldungspflicht des Nachbarn erfasst bereits die während der Bauphase entstehenden Immissionen (Senat BGHZ 54, 384 [388]). Auch die im Planfeststellungsverfahren zu beachtenden Vorschriften über Schutzmaßnahmen unterscheiden nicht nach den einzelnen Abschnitten der Realisierung des Vorhabens. Das durch das Fachplanungsrecht zur Verfügung gestellte Instrumentarium erlaubt es vielmehr, schon bei der Durchführung der Baumaßnahme auftretende Konflikte einer interessengerechten Lösung zuzu-

führen (vgl. OLG Hamm NVwZ 2004, 1148 [1149]; VGH Mannheim NVwZ-RR 1990, 227; vom 08.02.2007 – 5 S 2257/05 – juris Rn. 127 ff. sowie BVerwG NVwZ 1988, 534).“

7.6 Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

Zu den Auswirkungen des Baus der B 61n und ihres Betriebs auf die Böden wird grundsätzlich auf Kapitel B Nr. 5.3.3 (Schutzgut Boden) dieses Beschlusses verwiesen.

Dem in § 1 Abs. 5 S. 3 BauGB und § 1 S. 2 BBodSchG geforderten sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden wird in verhältnismäßiger Weise soweit Rechnung getragen, wie es die vorrangigen Vorhabenziele und ihrer Realisierung in der Gesamtschau zulassen. Die vorliegende Planung trägt zudem dem generellen Minimierungsgebot des § 1 S. 3 BBodSchG ausreichend Rechnung. Der Umfang des Straßenbaus und seine Dimensionierung bleiben insoweit auf das notwendige Maß beschränkt und soweit durch den Straßenbau das Bodengefüge verändert wird, sind auch diese Veränderungen weder vermeidbar noch weiter reduzierbar.

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Straßenverkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage können nach BBodSchG zugelassen werden.

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i.V.m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, den von der mit teilweise mehr als 20.000 Kfz/Tag (Prognose 2030) belasteten Straße werden für die bislang im Wesentlichen unbelasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von den in der BBodSchV (Anhang 2) gem. § 8 Abs. 2

BBodSchG festgelegten Werte ist – jedenfalls außerhalb eines 10 m breiten Streifens ab Fahrbahnrand – nicht zu besorgen.
Im Hinblick auf den derzeitigen Kenntnisstand zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen einerseits sowie den vorliegenden Bodenverhältnissen und der zu erwartenden Verkehrsbelastung andererseits ist selbst in unmittelbarer Fahrbahnnähe die Besorgnis schädlicher Bodenveränderungen (im Sinne von BBodSchG und BBodSchV) nicht begründet.

Auch im Zuge des Straßenbaus selbst, d. h. baubedingt, sind bei ordnungsgemäßem Baustellenbetrieb und bei Einhaltung der Schutzvorkehrungen Beeinträchtigungen durch etwaige neue Schadstoffbelastungen des Bodens oder auch durch Verdichtungen (die im Rahmen von Rekultivierungen so weit wie möglich beseitigt werden) nicht zu erwarten.

7.7 Grundwasser- und Gewässerschutz

Die vom Vorhabenträger vorgesehenen und durch diesen Beschluss umfangreich ergänzten Maßnahmen zum Schutz der Gewässer stellen sicher, dass die Belange des Schutzgutes Wasser in sachgerechter Weise Berücksichtigung finden und Gefährdungen der Gewässer einschließlich des Grundwassers im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben – und soweit technisch möglich – ausgeschlossen bzw. minimiert werden. Die Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, wie sie sich insbesondere aus den allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung sowie den wasserwirtschaftlichen Zielvorgaben der §§ 1, 5 und 6 WHG und bezüglich der mit der Straßenentwässerung zusammenhängenden Gewässerbenutzungen aus den §§ 8 ff WHG ergeben, werden beachtet.
Unter Berücksichtigung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen sind mit dem Vorhaben weder bezogen auf das Grundwasser noch auf oberirdische Gewässer Auswirkungen verbunden, die sich unzumutbar negativ auf den Gewässerschutz, d. h. die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, auf den Wasserhaushalt, auf das Wohl der Allgemeinheit, auf rechtlich geschützte Interessen Dritter oder auf etwaige Nutzungsmöglichkeiten auswirken. Schädliche Gewässerveränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG sind nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter Nr. 5.3.4 im Kapitel B des Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen.

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen für den Ausbau von Gewässern (§ 68 WHG) und für Anlagen in und an Gewässern (§ 36 WHG i. V. m. §§ 22 LWG) erfasst. Planfestgestellt werden deshalb hiermit auch die im Zuge von Gewässerquerungen (insbesondere Greipenbach und Trüggelbach) erfolgenden und teilweise Gewässerverlegungen beinhaltenden Gewässerausbaumaßnahmen und auch die vorgesehenen Brückenbauwerke bzw. Einbauten von Gewässerdurchlässen sind Gegenstand der Planfeststellung.

Gleichzeitig konnten auch die wasserrechtlichen Erlaubnisse gem. § 8 Abs. 1 WHG für die Einleitungen des auf den Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers in oberirdische Gewässer bzw. in das Grundwasser mit erteilt werden. Wasserrechtliche Erlaubnisse gem. § 8 Abs. 1 WHG für Abwassereinleitungen fallen zwar materiell nicht unter die Konzentrationswirkung, gem. § 19 Abs. 1 WHG, es erfolgt jedoch eine Zuständigkeitsverlagerung von der Wasserbehörde zur Planfeststellungsbehörde, wobei die Planfeststellungsbehörde gem. § 19 Abs. 3 WHG zur Erteilung der Wasserrechte des Einvernehmens der zuständigen Wasserbehörde, das hier auch vorliegt. Die Stadt Bielefeld hat der Erteilung der Erlaubnisse für die Einleitungen zugestimmt.

Die vorgesehenen Maßnahmen führen nicht zu Beeinträchtigungen des Wasserabflusses und beinhalten auch keine unnötige Erschwerung der Gewässerunterhaltung (§ 36 WHG).
Dass die B 61n teilweise durch das Wassersschutzgebiet Bielefeld-Ummeln sowie durch das Einzugsgebiet des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide führt, steht dem Vorhaben nicht entgegen. Entsprechende Beeinträchtigungen werden durch die bereits benannten Schutzmaßnahmen sowie diesbezüglich insbesondere durch die Vorgaben der Nebenbestimmungen der wasserrechtlichen Erlaubnis und der Nr. 5.3.1 sowie 5.3.3 und 5.3.4 dieses Beschlusses vermieden.
Heilquellenschutzgebiete sowie gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete sind nicht betroffen.

7.7.1 Straßenentwässerung

Die ordnungsgemäße Entsorgung des als Abwasser im Sinne des § 54 Abs. 1 WHG einzustufenden Oberflächen- bzw. Niederschlagswassers ist sichergestellt, die Grundsätze der Abwasserbeseitigung (§ 55 WHG) werden beachtet.

Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit, die der gem. §§ 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erforderlichen Zulassung der Gewässerbenutzungen entgegenstehen könnten, sind nicht ersichtlich. Die vorgesehenen und zu den Gewässerbenutzungen führenden Abwasseranlagen entsprechen dem Stand bzw. den allgemein anerkannten Regeln der Technik. Die Vorgaben der einschlägigen Regelwerke (insbesondere ATV-DVWK Arbeitsblätter bzw. RAS-Ew und RiStWag) werden bei Beachtung der Nebenbestimmungen eingehalten, die Vorgaben der §§ 57 Abs. 1 und 60 Abs. 1 WHG damit erfüllt.

Das auf den Straßenoberflächen anfallende Niederschlagswasser wird über Straßenabläufe, Mulden, Gräben und Kanäle gefasst, gesammelt und ortsnah durch Einleitungen in den Trüggelbach, ein namenloses Gewässer zum Reiherbach bzw. eine Versickerung ins Grundwasser entsorgt. Ein Teil aus dem ersten Streckenabschnitt an der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum wird zudem dem Sunderbach zugeführt; diese Einleitung (das zugehörige Regenklär- und Regenrückhaltebecken befindet sich im südöstlichen Quadranten der autobahnkreuzähnlich ausgebauten A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum) inklusiver aller zugehörigen Regelungen und der auch die Wassermengen von der B 61n abdeckenden wasserrechtlichen Erlaubnis ist bereits Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses für den A 33-Abschnitt 5 B, so dass es insoweit keines weiteren Wasserrechtes bedurfte.

Das Verkehrsaufkommen auf der B 61n erreicht mit bis zu 23.500 Kfz pro Tag (Verkehrsprognose 2030) eine Größenordnung, bei der als Folge von Abspülungen von der Fahrbahn zwar mit erheblichen Belastungen des Niederschlagswassers vor allem durch Mineralöl-Kohlenwasserstoffe und schwermetallhaltige Staubpartikel zu rechnen ist. Insbesondere der sog. „erste Spülstoß“ weist in der Regel besonders hohe Belastungen mit entsprechenden Schadstoffen auf. Sowohl nach den Regelungen des sog. „Trennerlasses“ (Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren, RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW vom 26.05.2004, SMBl. NRW 772), nach denen das Niederschlagswasser als stark verschmutzt im Sinne der dortigen Kategorie III einzustufen ist, als auch nach denen der RAS-Ew (vgl. dort Ziffer 7.1) sind Einleitungen daher nur nach einer vorherigen Abwasserbehandlung zulässig. Entsprechende Behandlungen sind ausweislich der vorgelegten wassertechnischen Unterlagen jedoch auch vorge-

sehen worden. Sie werden über zwei Regenklär-/Rückhaltebecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider und vorgeschaltetem Öl- und Schlammfang (Einleitungen E 2 und E 3) bzw. bei der Einleitung E 4 über die belebte Bodenzone bewirkt.

Die in der Ausführungsplanung im Detail noch mit der zuständigen unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld abzustimmende Gestaltung der Behandlungsanlagen (vgl. Nebenbestimmung 3.6.5 der wasserrechtlichen Erlaubnis) entspricht dabei den jeweiligen Vorgaben des Trennerlasses bzw. der RAS-Ew/RiStwag und den einschlägigen Arbeitsblättern der DVWG/ATV, die insoweit die allgemein anerkannten Regeln der Technik im Sinne von § 60 Abs. 1 S. 2 WHG konkretisieren; Regelungen zum Stand der Technik im Sinne von § 57 Abs. 2 WHG sind für Niederschlagswasser-Einleitungen insoweit nicht definiert.
Art und Umfang der damit erfolgenden Abwasserbehandlung sind geeignet, die Belastungen des Abwassers mit Hilfe des Aufschwimmens von Leichtflüssigkeiten bzw. mit Hilfe der Sedimentation auf ein für die Einleitungsgewässer unschädliches Maß zu reduzieren. Die belebte Bodenzone, die diese Aufgabe bezüglich des zu versickernden Abwassers übernimmt, erzielt eine vergleichbare und gleichwertige Wirkung über ihre Filtereigenschaften.

Die ordnungsgemäße und den Regeln der Technik entsprechende Wartung und Unterhaltung der Behandlungsanlagen, die zur dauerhaften Sicherstellung der Funktion der Abwasserbehandlungsanlagen zwingend erforderlich ist, ist in der wasserrechtlichen Erlaubnis festgeschrieben.

Die zu Behandlungsanlagen bzw. zu den Einleitungsstellen führenden Straßenabläufe, Kanäle, Mulden und Gräben sind im Übrigen rechnerisch nachgewiesen worden und damit ausreichend dimensioniert.

Eine ordnungsgemäße Abwasserbehandlung wird damit sichergestellt.

Eine quantitative Beeinträchtigung der Gewässer als Folge der Abwasser-Einleitungen ist ebenfalls auszuschließen.

Die ausreichende Leistungsfähigkeit der Fließgewässer ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausbaumaßnahmen nachgewiesen worden, eine Verschärfung des Abflussgeschehens angesichts der vorgesehenen Drosselung der Einleitungsmengen durch die Rückhaltebecken nicht zu erwarten. Entsprechende

Berechnungen und Nachweise liegen, soweit sie notwendig sind, vor. Ein hydraulische Gewässernachweis als solcher ist zwar nicht geführt worden, war aber, da zusätzliche Belastungen nicht entstehen, auch nicht erforderlich. Dem Trüggelbach und dem Reiherbach bzw. dessen Nebengewässer werden jedenfalls nur solche Mengen zugeleitet – rechnerisch dem Trüggelbach 8 l/s sowie dem Nebengewässer des Reiherbachs 30 l/s –, die den Gewässern letztlich als natürlicher Landabfluss ohnehin zufließen würden.

Da durch die ausreichende Bemessung und Dimensionierung der Abwasseranlagen in Verbindung mit der damit einhergehenden verzögerten Einleitung des Abwassers per Drosselung über die Regenrückhaltebecken sichergestellt wird, dass keine Verschärfung des Abflussgeschehens in den Oberflächengewässern stattfindet, sind vorhabenbedingt eintretende Überflutungen oder auch allgemein Vernässungen, wie sie von vielen Einwendern befürchtet werden, auszuschließen. Aber auch die besonders kritisierte und über das Deckblatt 1 das Verfahren gebrachten Versickerung an der Anschlussstelle Ummeln wird ausweislich der vorliegenden Erkenntnisse keine zusätzliche und von daher dem Vorhaben zuzurechnende Gefahr durch Vernässungen oder auch durch Ausuferungen der Einleitungsgewässer verursachen, an die der Notüberlauf der Versickerungsanlage angeschlossen ist.
Die in den Einwendungen mit Hinweis auf die Bodenverhältnisse bestrittene Versicherungsfähigkeit ist gewährleistet und der Notüberlauf wird nur bei größeren Starkregenereignissen anspringen.
Dass, wie den Einwendungen zu entnehmen ist, die zwischen der B 61n, deren An- und Abfahrtsrampe an der Anschlussstelle Ummeln und der L 791 bzw. dem sie und die K 18 mit der B 61n verbindenden Kreisverkehrsplatz vorgesehene Versickerungsfläche im Boden teilweise nicht durchlässige Schichten enthält, ist richtig, steht aber der Versickerung nicht entgegen.

Im Bereich der ca. 11.500 m² große Versickerungsfläche steht eine etwa 30 cm dicke Oberbodenschicht an, unter der eine etwa 1,4 m mächtige Schicht aus Fein- und Mittelsand vorhanden ist. Die Durchlässigkeit dieser Bodenschichten ist gem. Arbeitsblatt DWA-A138 mit $k_f = 10^{-4}$ bis 10^{-6}, im Mittel mithin mit 10^{-5}, anzusetzen. Angesichts dieser Durchlässigkeit kann auf den 11.500 m² großen Fläche eine Wassermenge von bis zu 287,5 l/s versickert werden.
Erst unterhalb dieser Sandschicht ist eine dichtere Bodenschicht anzutreffen, die aus sandigem bis schluffigem Ton/Lehm besteht, sich aber nicht gleichmäßig

über die gesamte Fläche verteilt, sondern die aus räumlich begrenzten Lehmlinsen besteht und die zwar nur eingeschränkt durchlässig, nicht aber vollständig undurchlässig ist.

Über diese Versickerungsfläche entwässern zudem nur die direkt angrenzenden Entwässerungsflächen (dies sind die Anschlussarme bzw. Rampen der B 61n sowie die L 791 zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der B 61n; der angrenzende Abschnitt der B 61n selbst entwässert über die Einleitungsstelle E 3). Der von dem Kreisverkehrsplatz nach Nordwesten zur B 61 alt (Gütersloher Straße) führende Abschnitt der L 791 sowie der an den Kreisverkehrsplatz angebundene neu verlegte Abschnitt der K 18 werden dagegen an das vorhandene Entwässerungssystem dieser beiden Straßen angeschlossen. Insoweit bleiben die vorhandenen und der Entwässerung dieser beiden Straßen dienenden Einleitungen mit, wie nachstehend noch erläutert wird, reduzierter Einleitungsmenge unverändert erhalten. Insoweit bedarf es auch keiner neuen oder erweiterten wasserrechtlichen Erlaubnisse.

Die an diese Versickerungsfläche angeschlossenen Verkehrsflächen belaufen sich auf rd. 2.315 m², von denen bei einem 15-minütigen Bemessungsregen (r_{15}) mit n = 1, d. h. einem Regen mit einer Intensität, die statistisch nur einmal pro Jahr zum Tragen kommt, 23,8 l/s abfließen. Auf der Versickerungsfläche selbst regnen dabei 118,2 l/s ab, so dass sich die insgesamt zu versickernde Menge auf 142 l/s addiert. Diese Menge liegt mit 50 % weit unterhalb der möglichen Versickerungsmenge.
Bei einem Regen mit n = 0,2, d. h. einem Regenereignis mit einer Häufigkeit von fünf Jahren, mit der Rückhaltebecken zu bemessen sind (im Vergleich zu Siedlungsgebieten wird ländlichen Flächen und auch Straßenoberflächen insoweit eine häufigere Überflutung zugemutet), fallen auf der Versickerungsfläche 197,6 l/s an. Auch diese Menge liegt in Verbindung mit dem 23,8 l/s betragenden Bemessungsabflusses der angeschlossenen Entwässerungsflächen noch immer deutlich unterhalb der Versickerungsleistung von 287,5 l/s.
Damit ist nicht nur die Versickerungsleistung ausreichend. Vielmehr übernimmt die Versickerungsfläche gleichzeitig auch die Funktion eines ordnungsgemäß dimensionierten Regenrückhaltebeckens und hält dabei noch einen deutlichen Sicherungspuffer vor, der sich auf rd. 66 l/s beläuft.
Bei über diese Bemessungsregen hinausgehenden selteneren Starkregenereignissen können Rückstaus in den Entwässerungsanlagen auftreten, deren Wir-

kungen, soweit daraus Überstauungen resultieren, sich dann aber vorrangig auf die Straßenoberflächen erstrecken. Überstauungen, die sich über die Straßenseitenflächen oder Böschungen hinaus auswirken und zu Schäden in den Siedlungsflächen oder auf bebauten Grundstücken führen und die ohne die B 61n nicht einträten, sind jedoch nicht zu erwarten. Ebenso können angesichts der Seltenheit, mit der entsprechende Starkregenereignisse auftreten, dauerhafte Vernässungen im Planungsraum ausgeschlossen werden, die auf den Bau der B 61n zurückgehen.
Bei entsprechend großen Regenereignissen sind deshalb Rückstaus und Überflutungen und damit im Ergebnis damit beispielsweise auch Schäden im Bereich von Bebauungen nicht zu erwarten. Da auch die städtische Kanalisation in Abhängigkeit von ihrem Einzugsgebiet nicht größer bemessen wird, als auf den 1-jährigen bis maximal 5-jährigen Regen, wäre dies aber auch ohne den Bau der B 61n der Fall und wird insoweit nicht wesentlich verschärft.

Der aus Sicherheitsgründen vorgesehene Notüberlauf wird im Übrigen erst bei einem Starkregenereignis aktiv, das nur alle 20 Jahre zu erwarten ist, so dass er im zu berücksichtigenden Regelfall keine Abflüsse ins Oberflächengewässer generiert. Dieses Oberflächengewässer wird damit letztlich entlastet, weil sich die Größe der angeschlossenen Entwässerungsflächen minimiert. So entwässern im gegenwärtigen Zustand aus dem betroffenen Raum Fahrbahnflächen im Umfang von ca. 4.475 m² in den Trüggelbach, die zugehörige Einleitungsmenge des Bemessungsregens bemisst sich auf 41,4 l/s. Zukünftig reduziert sich diese Flächen durch die Entwässerung der Anschlussstelle über die Versickerung um 20 % auf nur noch 3.598 m² mit einem Bemessungsabfluss von 33,3 l/s. Letztlich reduziert sich damit auch die vom Trüggelbach insgesamt abzuführende Wassermenge.

Die Grundwasserstände stehen der geplanten Versickerung dabei nicht entgegen. Den einschlägigen Vorgaben und technischen Regelwerken zur Folge ist eine großflächige Versickerung, wie sie hier vorgesehen ist, bereits bei durchschnittlichen Flurabständen von 1 m möglich, d. h. der mittlere Höchststand des Grundwasserspiegels muss 1 m unterhalb der Oberfläche liegen (vgl. u. a. Ziff. 11.1 des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes NRW, Az. IV B 5 – 673/2-29010 / IV B 6 – 031 002 0901, vom 18.05.1998, sog. „Trennerlass“). Dabei kann die Sohle der Versickerungsfläche sogar bis an den Grundwasserstand heranreichen (Sohlabstand 0,- m). Anders als in anderen Bauabschnitten der B 61n ist im Bereich der Anschluss-

stelle noch ein ausreichender Flurabstand gewährleistet. In der Regel steht das Grundwasser bei Flurabständen von ca. 1,8 m in etwa bis zum oberen Rand der schluffigen Ton/Lehmlinsen an. Der mittlere Grundwasserhöchststand ist zwar deutlich höher. In Abhängigkeit von den Niederschlagsmengen kann sich das Grundwasser auf der weniger durchlässigen Schicht bis zu Flurabständen von dann nur noch etwa 0,6 m anstauen und bei lang anhaltenden ausgiebigen Niederschlägen sind auch, wie bei Einzelmessungen (um solche Einzelergebnisse handelt es sich auch bei denen, die in der Unterlage 13.3.2 des wassertechnischen Entwurfs dargestellt sind) feststellbar war, aufgrund des Rückstaus des Grundwassers auf den tiefer liegenden undurchlässigeren Schichten wie den Lehmlinsen noch höhere Grundwasserstände möglich. Diese bilden jedoch die Ausnahme, sind nur temporär und stehen der Versickerung nicht entgegen, zumal gerade bei langanhaltenden und ausgiebigen Niederschlagsereignissen, die zu entsprechend hohen Grundwasserständen führen können, der problematische erste „Spülstoss“ vorweggeganen ist, die zu versickernden Wassermengen also dementsprechend weniger belastet sind. Von daher ist die Funktion der die Abwasserbehandlung sicherstellenden belebten Bodenzone gewährleistet. In aller Regel reicht die Sohle der Versickerungsfläche, die zum Ausgleich des leicht hängigen Geländes terrassiert und begrünt wird, um die Aufenthaltsdauer des zu versickernden Abwassers in der belebten Bodenzone zur Verbesserung der Reinigungsleistung zu erhöhen, deswegen auch nicht an den Grundwasserspiegel heran. Darüber hinausgehend werden die hochanstehenden Grundwasserschichten geologisch durch die Lehmschichten abgetrennt, so dass die eigentlichen und für die Trinkwassergewinnung bedeutsamen Grundwasserleiter zusätzlich geschützt sind.
Die Entsorgung der zu versickernden Abwassermengen ist daher gesichert. Vernässungen der Bodens in den Siedlungsbereichen oder auch in der Umgebung der Versickerungsfläche als Folge der Versickerungen lassen sich dabei ebenfalls ausschließen. Zu nennenswerten Erhöhungen der Grundwasserspiegel sind die Versickerungsmengen nicht geeignet.

Diese Einschätzungen zur Abwasserbeseitigung teilen jeweils auch die am Verfahren beteiligten Wasserbehörden, die insoweit keine Einwände erhoben und der Planung zugestimmt haben. Die untere Wasserbehörde der Stadt Bielefeld hat damit gleichzeitig auch ihr Einvernehmen zur Erteilung der Erlaubnis (nicht nur für diese beiden Einleitungen in Oberflächengewässer, sondern auch für die Versickerung) erteilt und damit auch unter dem Gesichtspunkt des Verschlechte-

rungsverbotes für Grundwasser (§ 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG) keine Bedenken gegen das Entwässerungskonzept erhoben.

Bei etwaigen Schadensfällen wie Unfällen auf der B 61n frei werdende wassergefährdende Stoffe können im Übrigen mit Hilfe entsprechender Verschlüsse (Absperrschieber) innerhalb des Entwässerungssystems, d. h. in den Rohrleitungen, Mulden, Abscheidern sowie den Regenklär- und -rückhaltebecken, aufgefangen und zurückgehalten werden. Die für den Raum zuständigen Feuerwehrkräfte sind gem. der Nebenbestimmung 3.6.12 der wasserrechtlichen Erlaubnis über die Funktions- und Wirkungsweise der Entwässerungsanlagen zu unterrichten, so dass bei Bedarf unverzüglich die notwendigen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr getroffen werden können.

Versagungsgründe im Sinne der §§ 12 und 57 WHG stehen der Erteilung der Erlaubnis deshalb nicht entgegen. Die Zuständigkeit der unteren Wasserbehörden der Stadt Bielefeld für das gem. § 19 Abs. 3 WHG erforderliche und erteilte Einvernehmen zur Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis ergab sich aus den Regelungen der §§ 1 und 4 der ZustVU i. V. m. dem Anhang II zur ZustVU.

Die Einwendungen, in denen eine einleitungsbedingte Verschmutzung oder Überlastung der Gewässer sowie allgemein Vernässungen geltend gemacht wird, weist die Planfeststellungsbehörde vor diesem Hintergrund zurück.

7.7.2 Oberflächengewässer

Anders als die wasserrechtlichen Erlaubnisse nach § 8 Abs. 1 WHG werden die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen für den Ausbau von Gewässern (§ 68 WHG) und für Anlagen in und an Gewässern (§ 36 WHG i. V. m. § 22 LWG) in vollem Umfang von der Konzentrationswirkung erfasst. Damit sind auch die mit dem Vorhaben verbundenen Maßnahmen in und an Gewässern wie sämtliche Querungsbauwerke, Gewässerdurchlässe und Gewässerausbaumaßnahmen Teil der Planfeststellung. Eine hinreichende Berücksichtigung der Belange des Oberflächengewässerschutzes bei der Umsetzung dieser Maßnahmen ist unter Berücksichtigung der Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses sichergestellt.

Die Trasse der B 61 n verläuft insbesondere im ersten Bauabschnitt zwischen der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Ummeln und der dem Ortsrand von Ummeln in einem Bereich mit diversen Gewässern, erfordert die Querung von drei offen verlaufenden Fließgewässern (Sunderbach, Greipenbach und Trüggelbach) und greift insoweit unmittelbar in vorhandene Oberflächengewässer ein. Vor den drei Querungsbauwerken – jeweils in Fließrichtung gesehen – sowie hinter denen für den Sunder- und den Greipenbach sind zudem Gewässerverlegungen- bzw. Ausbaumaßnahmen vorgesehen, um die Anschlussstelle zu umgehen (Sunderbach; beim alten Gewässerverlauf wäre im Bereich der Anschlussstelle eine Gewässerverrohrung notwendig geworden) oder um zur Schonung der Gewässer und zur Minimierung der Eingriffe bzw. Beeinträchtigungen der Gewässerökologie rechtwinklige Querungen zu ermöglichen, die zu querende Gewässerstrecke also so kurz wie möglich zu gestalten.
Die Ausbaumaßnahmen am Sunderbach sind dabei, wie schon ausgeführt, durch den Bau der Anschlussstelle der A 33 bedingt und von daher bereits Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses für den A 33-Abschnitt 5 B gewesen.

Am Dammweg wird zudem ein stehendes und Amphibien als Lebensraum dienendes Gewässer teilweise überbaut.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Gewässer sind gleichwohl nicht zu erwarten. Zum einen werden die im Deckblattverfahren nochmals vergrößerten Querungsbauwerke sowie die neu herzurichtenden Gewässerabschnitte bezüglich ihrer Querschnitte und Profile anhand entsprechender und nach den Regeln der Technik durchgeführter Berechnungen, die auch Starkregenereignisse berücksichtigen, so dimensioniert, dass bei den zu erwartenden Abflussmengen vorhabenbezogene Auswirkungen auf das Abflussgeschehen sicher auszuschließen sind. Abflusshindernisse entstehen daher nicht, die hydraulischen Gewässereigenschaften werden auch im Hochwasserfall nicht beeinträchtigt.

Verschlechterungen der Gewässer als Biotope stellen sich ebenfalls nicht ein.

Die neuen Gewässerstrecken werden unter Beachtung der Vorgaben der „Blauen Richtlinie“ (Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in NRW, Ausbau und Unterhaltung, Ausgabe 2010) angelegt, mit der eine möglichst naturnahe Gewässergestaltung insbesondere auch der Ufer und damit der gesamten Gewässerstruktur angestrebt wird. Da gerade die Gewässerstrukturen (Zu-

stand des Gewässerbetts, der Ufer und der Aue) der drei Gewässer im vorhandenen Zustand in weiten Teilen nur noch bedingt naturnah ausgestaltet sind, sind diesbezüglich keine Verschlechterungen zu erwarten. Die Entwicklungsmöglichkeiten der Gewässer bleiben erhalten und werden – insbesondere bezüglich des Sunderbachs, der ebenfalls entsprechend der „Blauen Richtlinie“ ausgebaut wird bzw. worden ist – sogar verbessert.
Keine Verschlechterungen ergeben sich angesichts der vorgesehenen Abwasserbehandlungsmaßnahmen auch bezüglich der Wasserbeschaffenheit bzw. des chemisch-/biologischen Zustand der Gewässer, der, wie im LBP festgestellt wird, den Güteklassen II (mäßig belastet, Sunderbach und Trüggelbach) bzw. II bis III (kritisch belastet, Greipenbach) entspricht. Sie sind, soweit entsprechende Parameter von der Strukturgüte beeinflusst werden, aufgrund des Ausbaus nach der „Blauen Richtlinie“ auch als Folge der Maßnahmen in und an den Gewässern nicht zu erwarten.

Während des Straßenbaus wird durch entsprechende Schutzmaßnahmen (u. a. auch besondere Schutzzäune, vgl. im LBP benannte Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen, Kapitel B Nr. 6.4.4.3 des Beschusses sowie die Nebenbestimmungen der Nrn. 5.3.1 und 5.3.2 im Kapitel A des Beschlusses) Vorsorge vor Beeinträchtigungen bzw. Verunreinigungen der Oberflächengewässer getroffen.

Die teilweise zu überbauenden Stillgewässer am Dammweg werden im Wege der Kompensationsmaßnahmen im unmittelbaren Anschluss an die verbleibenden Teile des Gewässerkomplexes neu hergerichtet, so dass auch insoweit keine Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern verbleiben.

Die Belange der Oberflächengewässer werden damit insgesamt hinreichend gewahrt. Einwendungen, die mit Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer begründet worden sind, weist die Planfeststellungsbehörde deshalb zurück.

7.7.3 Grundwasser

Die wesentlichen Eingriffe in das Grundwasser resultieren aus der Versiegelung und der damit zusammenhängenden Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate. Wesentliche, dem Vorhaben entgegenstehende Beeinträchtigungen des Grundwassers ergeben sich dadurch jedoch nicht. Auch Verunreinigungen des

Grundwassers, auch solche im Hinblick auf die öffentliche und private Trinkwassergewinnung, sind nicht zu erwarten.

Die mit dem Straßenbau verbundenen Versiegelungen sind ohne Gefährdung der Planungsziele nicht vermeid- oder reduzierbar und auch – mangels entsprechender Flächen – zumindest nicht durch Entsiegelungen an anderer Stelle ausgleichbar. Zwar enthält der Raum nicht nur eine größere Zahl privater Trinkwasserbrunnen sowie die Gewinnungsanlage des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide, sondern ist teilweise auch für die öffentliche Trinkwasserversorgung von Bedeutung. Ein Teilstück der B 61n quert das Wasserschutzgebiet Bielefeld-Ummeln, und zwar der Streckenabschnitt zwischen der A 33 bzw. der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum und der Querung des Weges „Asholts Hof“ die Schutzzone III B und der Streckenabschnitt von dort bis zur Querung der Warendorfer Straße die Schutzzone III A. Dafür, dass die B 61n die Quantität des zur Förderung zur Verfügung stehenden Grundwassers einschränken könnte, ergeben sich aber keine Anhaltspunkte, zumal tiefere Einschnitte, die Grundwasserleiter beeinträchtigen könnten, nicht erfolgen und die Wasserentnahmen nicht aus den hoch anstehenden Schichten, sondern aus tiefer anstehenden Grundwasservorkommen erfolgen.

Schadstoffeinträge in das Grundwasser sind zunächst während der Bauarbeiten durch den Einsatz von Baufahrzeugen und -maschinen und insbesondere dort möglich, wo die das Grundwasser schützenden Bodenschichten teilweise abgetragen worden sind. Eine solche Gefährdung ergibt sich jedoch nur temporär. Sie wird durch ein entsprechendes Schutzregime (vgl. Vorsorge- und Schutzmaßnahmen des LPB sowie die Nebenbestimmungen der wasserrechtlichen Erlaubnis und die der Nr. 5.3 im Kapitel A des Beschlusses, insbesondere die der Nrn. 5.3.1.1, 5.3.3 und 5.3.4) so entschärft und minimiert, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Dauerhaft können sich – da das Niederschlagswasser ansonsten vollständig den Oberflächengewässern zugeführt wird – abseits der Versickerung innerhalb des Anschlussohrs an der Anschlussstelle Ummeln Verunreinigungen nur dadurch ergeben, dass auf den belasteten Verkehrsflächen anfallendes Niederschlagswasser in den Seitengräben bzw. den Zuleitungen zu den Einleitungsstellen bzw. den vorgelagerten Regenklär- und Rückhaltebecken versickert; das in den Böschungsbereichen abseits der eigentlichen Verkehrsflächen anfallende Nieder-

schlagswasser ist weitgehend unbelastet und wird, soweit erforderlich, ausreichend gefiltert. Derartige Aussickerungen in Mulden und Gräben wären – zumal dieses Niederschlagswasser noch nicht behandelt ist und daher insbesondere beim „ersten Spülstoß“ hoch belastet sein kann – vor allem dann problematisch, wenn Grundwasser sehr hoch ansteht und das Niederschlagswasser ohne ausreichende Filterung über die belebte Bodenzone ins Grundwasser gelangt. Einer auf diesem Wege entstehenden Grundwasserverunreinigung wird jedoch durch Abdichtungen der Entwässerungsgräben und Mulden vorgebeugt. Soweit Mulden, Gräben und sonstige Entwässerungsanlagen innerhalb des Wasserschutzgebietes oder auch innerhalb des Einzugsgebietes des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide liegen, erfolgt diese Befestigung auch nach den speziellen Vorgaben der RiStWag (vgl. dazu Nebenbestimmung 5.3.4.1 im Kapitel A).
Im Übrigen verläuft die B 61n am äußeren Rand des Wasserschutzgebietes mit großem Abstand zu der zugehörigen Gewinnungsanlage. Diese (d. h. die Gewinnungsanlage 14 der Stadtwerke Bielefeld) befindet sich in etwa 1,5 km Entfernung zur Trasse der B 61n am nordwestlichen Ende der Lindenstraße auf der nordwestlichen Seite der B 61 alt. Der mit rd. 800 m Entfernung näher zur Trasse der B 61n gelegene Brunnen der Gewinnungsanlage 17 am Sportplatz in Ummeln ist bereits 2005 aufgegeben worden und wird nicht mehr genutzt. Zudem hat die untere Wasserbehörde der Stadt Bielefeld im Verfahren ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die tiefgründenden Brunnen der Stadtwerke Bielefeld im Wasserschutzgebiet (aber auch die im Bereich des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide) allesamt durch undurchlässige Deckschichten gut vor Schadstoffeinträgen geschützt sind.

Bezüglich der Versickerung im Anschlussohr Ummeln ist zunächst darauf hinzuweisen, dass das Niederschlagswasser von der Hauptfahrbahn der B 61n über die Einleitung E 3 zum Reiherbach entsorgt wird und die über die Versickerung entwässernden Verkehrsflächen aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens ein deutlich geringeres Verschmutzungspotential aufweisen. Das ohnehin dementsprechend geringer belastete Niederschlagswasser wird dann über die belebte Bodenzone einer den allgemeinen Regeln der Technik entsprechenden Behandlung unterzogen. Verschmutzungen können daher, und dies gilt unter Berücksichtigung der sonstigen Schutzvorkehrungen auch für das nicht durch Schutzgebiet abgesicherte Einzugsgebiet des Wasserverbandes Kralheide, ausgeschlossen werden. Einer gesonderten Risikobewertung hinsichtlich etwaiger Gefährdungen der Brunnen des Verbandes, wie sie von ihm gefordert worden ist,

bedarf es von daher nicht. So ist im wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren für die Grundwasserentnahme der Wasserverband auch selbst davon ausgegangen, dass es keine Beeinträchtigungen geben wird. Er hat die wasserrechtliche Erlaubnis – die er mit Erlaubnisbescheid vom 12.02.2015 auch erhalten hat – am 06.06.2013 bei der Stadt Bielefeld neu beantragt und dabei in dem vom Büro für Geohydrologie und Umweltinformationssysteme (BGU), Bielefeld, auf Seite 13 Folgendes ausgeführt: *„Im Zuge des geplanten Baus der B 61n (Ortsumgehung Ummeln) sind auch Baumaßnahmen innerhalb des Einzugsgebietes vorgesehen. Aufgrund der großen Mächtigkeit des Trennhorizontes in diesem Bereich ist nicht von einer relevanten Gefährdung auszugehen. Jedoch sollte im Falle einer zu installierenden Niederschlagswasserversickerung auf eine ausreichende Reinigungswirkung des Untergrundes und eine fachgerechte Ausführung geachtet werden. Auch sollte sichergestellt sein, dass im Falle des Einsatzes von Ersatzbaustoffen die Anforderungen des Merkblattes MTSE der FGSV eingehalten werden. Aufgrund der Nähe des geplanten Ausbaus zu den Brunnen von rd. 350 m sollten für den Ausbauabschnitt zwischen Dammweg und Warendorfer Straße vorsorglich die für Wasserschutzgebiete (Schutzzone III A) geltenden Vorsorgemaßnahmen berücksichtigt werden……...Im Hinblick auf den Ausbau der B 61n und der geplanten Abfahrt im Einzugsgebiet der Brunnen ist eine qualitative Untersuchung des Grundwasserzustroms der Brunnen zu empfehlen. Dadurch kann frühzeitig ein möglicher Schadstoffeintrag vor Ankunft in den Brunnen erkannt werden. Hierzu ist die Errichtung einer Grundwassermessstelle nordöstlich von Kralheide erforderlich.“*

Eine ausreichende Reinigungsleistung des Untergrundes ist gegeben, von einer fachgerechten Bauausführung ist auszugehen, die Anforderungen des Merkblattes MTSE sowie Vorsorgemaßnahmen, die denen im Wasserschutzgebiet entsprechen (Anwendung der RiStWag) und die empfohlene Beweissicherung sind Gegenstand der Nebenbestimmung 5.3.4.3 im Kapitel A des Beschlusses.

Mit der Beweissicherung wird über die Mindestlaufzeit von fünf Jahren nach Verkehrsfreigabe sichergestellt, dass unabhängig von der zeitlichen Dauer der Bauphase alle baubedingten Auswirkungen und damit auch solche erfasst werden, die sich ggf. erst mit Verzögerung einstellen. Mindestens eine Untersuchung muss unmittelbar vor Baubeginn durchgeführt werden, um den vorhabenunabhängigen Ist-Zustand ausreichend zu erfassen.

Sonstige Versickerungen, insbesondere solche innerhalb des Wasserschutzgebietes Bielefeld-Ummeln, erfolgen, wie schon ausgeführt, nicht.

Vor diesem Hintergrund ist des Weiteren auch nicht erkennbar, warum sich quantitativ oder qualitativ Auswirkungen auf die privaten Trinkwasserbrunnen der Gebäude, ergeben sollten, die weder die öffentliche Trinkwasserversorgung angeschlossen sind noch vom Wasserbeschaffungsverband Kralheide versorgt werden. Wie im Wasserschutzgebiet und im Hinblick auf den Wasserbeschaffungsverband ist auch bezüglich der der privaten Eigenversorgung dienenden Hausbrunnen nicht und vor allen nicht außerhalb des nahen Trassenumfeldes zu erwarten, dass deren Leistungsfähigkeit durch sinkende Grundwasserstände zurückgeht oder dass sich der Trinkwassernutzung entgegenstehende Verschmutzungen einstellen. Die im Nahbereich der Trasse gelegenen Brunnen (konkret für solche, die einen Abstand von nicht mehr als 100 m zum Fahrbahnrand aufweisen) wird der Vorhabenträger in das Beweissicherungsverfahren integrieren, das auch für die Brunnen des Wasserbeschaffungsverbandes durchgeführt und in dessen Rahmen die Entwicklung der Grundwasserstände und -qualität ermittelt und dokumentiert wird.

Sollten bezüglich des Wasserbeschaffungsverbandes bzw. einer Eigenwasserversorgungsanlage Beeinträchtigungen festgestellt werden, die dem Straßenbau zuzuordnen sind, ist der Vorhabenträger zur Ausdehnung des Untersuchungsraums sowie ggf. zur Schadensregulierung (z. B. über die Bereitstellung von Ersatzbrunnen) verpflichtet. Darauf, dass zumindest vereinzelt schon jetzt, d. h. vorhabenunabhängig, Eigenwasserversorgungsanlagen aufgrund von Vorbelastungen nur noch nach vorheriger Wasseraufbereitung nutzbar sind, wie es einer Mitteilung der Stadt Bielefeld zu entnehmen ist, muss in diesem Zusammenhang hingewiesen werden.
Eines Antrags der Eigentümer bzw. des Wasserbeschaffungsverbandes bedarf es zur Durchführung des entsprechenden Beweissicherungsverfahrens nicht, der Vorhabenträger muss diesbezüglich von sich aus tätig werden.

Forderungen der Einwender, das Beweissicherungsverfahren auf weitere private Trinkwasserbrunnen auszudehnen, weist die Planfeststellungsbehörde mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen zurück.
Das Beweissicherungsverfahren dient dem Zweck, etwaige vorhabenbedingte und schädliche Wirkungen zu erfassen und ggf. Abhilfe zu ermöglichen bzw. sie einer Entschädigung zuzuführen. Dieser Zweck wird mit dem Beweissicherungsverfahren im vorgesehenen zeitlichen und räumlichen Umfang (und, da alle typi-

scherweise dem Straßenverkehr zuzuordnen Schadstoffparameter integriert werden, auch bezüglich des Untersuchungsumfangs selbst) erfüllt und später auftretende Entschädigungsansprüche für Beeinträchtigungen, die dann ggf. der B 61n als „Verursacherin“ zuzuordnen sind, bleiben von dieser Beweissicherung unberührt.

Mangels vorhabenbedingter Einflüsse auf die Grundwasserstände bedarf es auch keines – jedenfalls keines gebäudebezogenen – separaten Beweissicherungsverfahrens im Hinblick auf Gebäudeschäden, die als Folge veränderter Grundwasserstände (insbesondere in Form von Setzungsschäden bei sinkenden Grundwasserständen) entstehen könnten. Damit ist allerdings nicht ausgeschlossen, dass sich Grundwasserstände auf natürliche Weise oder aus anderen Gründen verändern. Dies zeigt sich beispielsweise auch daran, dass der Wasserbeschaffungsverband Kralheide 2006 den seinerzeitigen Brunnen II aufgrund nachlassender Leistungsfähigkeit aufgegeben musste (heute werden nur noch die Brunnen III und IV betrieben). Für die Planfeststellung sind insoweit jedoch nur die vorhabenbezogenen Wirkungen relevant.

Gleichwohl sieht das Beweissicherungsverfahren rein vorsorglich auch Grundwasserstandsmessungen vor. Ein gebäudebezogenes Beweissicherungsverfahren wäre ausschließlich dann erforderlich und würde dann auch installiert, wenn sich entgegen der gesicherten Prognose Veränderungen bei den Grundwasserständen einstellen sollten (vgl. Nebenbestimmung 5.4.3.7 im Kapitel A des Beschlusses). Im Übrigen wären Gebäudeschäden auch bei sinkenden Grundwasserständen in der Regel ohnehin nur dann möglich, wenn der Boden unterhalb des Gebäudes organische Bestandteile (wie z. B. Torflinsen) aufweist, deren Volumen, wenn sie nicht mehr vom Grundwasserspiegel erfasst werden, ggf. mit der Folge abnehmen kann, dass sich mit dem Boden auch für das Gebäude Setzungen ergeben.

Zusammenfassend ist danach festzustellen, dass das Vorhaben mit den wasserrechtlichen Belangen vereinbar ist. Es ist vorhabenbedingt weder mit einer Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers noch mit einer solchen eines Grundwasserkörpers zu rechnen. Das Vorhaben verstößt mithin auch nicht gegen Art. 4 WRRL i.V.m. §§ 27 und 47 WHG.

Im Ergebnis sind damit jedenfalls keine Betroffenheiten öffentlicher oder privater Belange erkennbar, die der Planfeststellung entgegenstehen könnten.

7.8 Sonstige öffentliche Belange

7.8.1 Denkmalpflegerische Belange

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Archäologie und des Denkmalschutzes/ der Denkmalpflege vereinbar.

Die Regelung des § 1 Abs. 3 DSchG NRW bestimmt dazu, dass bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege angemessen zu berücksichtigen sind. Die für den Denkmalschutz und die Denkmalpflege zuständigen Behörden sind frühzeitig einzuschalten und so mit dem Ziel in die Abwägung mit anderen Belangen einzubeziehen, dass die Erhaltung und Nutzung der Denkmäler und Denkmalbereiche sowie eine angemessene Gestaltung ihrer Umgebung möglich sind.

Nach der für Planfeststellungen ergänzend dazu geltenden Sonderregelung des § 9 Abs. 3 DSchG (dazu zuletzt OVG Münster, Beschluss vom 11.05.1999, 20 B 1464/98.AK m.w.N., S. 32 des Urteilsumdrucks) hat die Planfeststellungsbehörde die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege in angemessener Weise im Rahmen ihrer Abwägung zu berücksichtigen.

Planungsrechtlich ist der Denkmalschutz ein abwägungsrelevanter Belang unter Vielen. Bei der Gewichtung der Belange und ihrer Abwägung kommt ihm aber kein absoluter Vorrang zu, denn dies widerspräche dem Abwägungsgebot.

Lässt es der Gesetzgeber, wie beispielsweise auch bei der Regelung der §§ 1 Abs. 3 und 9, Abs. 3 DSchG, mit einer Berücksichtigungspflicht bewenden, so bringt er damit zum Ausdruck, dass die betroffenen Belange einer Abwägung unterliegen und in der Konkurrenz mit anderen Belangen überwindbar sind, ohne dabei – wie bei Optimierungsgeboten, die eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange erfordern – einen irgendwie gearteten Gewichtungsvorrang zu postulieren (so BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96).

Wird der in die Betätigung des Planungsermessens eingestellte Belang bereichsspezifisch gesetzlich geregelt, spricht ferner eine Vermutung dafür, dass mit dieser Regelung die öffentlichen und privaten Belange gerecht gegeneinander abgesteckt werden (VG Düsseldorf, Urteil vom 30.10.2003, 4 K 61/01).

Im Hinblick auf den von der Trasse der B 61n berührten Bereich sind der Planfeststellungsbehörde keine Bodendenkmäler bekannt. Der diesbezüglich zuständige Landschaftsverband Westfalen Lippe, Archäologie für Westfalen, ist im Verfahren – das Deckblattverfahren eingeschlossen – beteiligt worden, hat jedoch in beiden Fällen keine Stellungnahmen abgegeben, so dass sich insoweit keine berücksichtigungspflichtigen Belange ergeben haben und es mit der Nebenbestimmung 5.9 im Kapitel A des Beschlusses sein Bewenden haben konnte. Danach ist es der LWL-Archäologie zu melden, wenn im Zuge der Erdarbeiten kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde gemacht werden. Im Übrigen unterliegt der Vorhabenträger den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 15, 16 und 17 DSchG, die Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflichten vorsehen.

Beeinträchtigungen etwaiger Bodendenkmäler können daher ausgeschlossen werden.

Baudenkmäler sind im Trassenraum selbst nicht vorhanden und werden, soweit sie ansonsten vorhanden sind, nicht gefährdet. Das Westfälische Amt für Denkmalpflege des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe wurde im Verfahren beteiligt, hat aber ebenfalls keine Stellungnahme abgegeben und damit auch keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

Insgesamt sind die denkmalpflegerischen Belange nach Maßgabe des DSchG damit in angemessener Weise berücksichtigt.

7.8.2 Forstwirtschaft/Wald

Der vom Bau der B 61n betroffene Raum besteht ganz überwiegend aus Offenland. Jedoch werden auch forstwirtschaftliche Belange berührt. Während Eingriffe in Gehölze ansonsten auf Einzelbäume, Gebüsche und Feldgehölze beschränkt bleiben, werden zwischen der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum und dem vor der Warendorfer Straße beginnenden Ortsrand von Ummeln im Um-

fang von rd. 9.200 m² Waldflächen überplant. Es werden Rodungen mit entsprechenden Beeinträchtigungen der Forstwirtschaft erforderlich.
Diese Beeinträchtigungen werden im Rahmen der Maßnahmen zur Bewältigung der Eingriffsregelung durch Neuanpflanzungen und Aufforstungen kompensiert. Soweit der Landesbetrieb Wald und Holz NRW 2010 zunächst Bedenken gegen die Kompensationsmaßnahmen erhoben hat, sind diese mit den per Deckblatt 1 das Verfahren eingebrachten Änderungen des LPB gegenstandslos geworden. Insbesondere sind die ursprünglich geplanten Ausgleichsmaßnahmen A 2.1 und A 2.2 entfallen und durch die Maßnahmen A 10 ersetzt worden; die Ausgleichsmaßnahme A 4 wurde modifiziert. Im Deckblattverfahren, d. h. unter Berücksichtigung dieser Änderungen, hat der Landesbetrieb Wald und Holz NRW dem Vorhaben und den Kompensationsmaßnahmen unter der Voraussetzung zugestimmt, dass die Kompensationsmaßnahmen vor ihrer Ausführung mit ihm abgestimmt werden.
Diese vorherige und sich vor allem auf die Maßnahmen A 4 und A 10 beziehende Abstimmung hat der Vorhabenträger zugesagt. Sie ist zudem Gegenstand der Nebenbestimmungen 5.4.1.2 und 5.7 im Kapitel A des Beschlusses, mit denen dem Vorhabenträger auch die übrigen sich aus der Deckblatt-Stellungnahme des Landesbetriebes ergebenden Notwendigkeiten (Anpflanzungen auf der Ausgleichsfläche A 10 erst nach vorheriger Bodenvorbereitung/Auflockerung, Abstandsvorgaben) aufgegeben wurden.

Der Forderung der Stadt Bielefeld, die Erreichbarkeit der städtischen Waldfläche auf dem Flurstück 241 der Flur 19 der Gemarkung Brackwede sicherzustellen, wurde mit der Nebenbestimmung 5.7.2 im Kapitel A des Beschlusses gefolgt und ansonsten sind Beeinträchtigungen forstwirtschaftliche Belange nicht vorgetragen worden.
Dem Vorhaben entgegenstehende forstwirtschaftliche Belange sind daher nicht ersichtlich.

7.8.3 Stellungnahmen der Kommunen und Träger öffentlicher Belange

7.8.3.1 Kommunen (Städte Bielefeld und Gütersloh)

Eine Beeinträchtigung kommunaler Belange ist nicht erkennbar.

Die Stadt Bielefeld, die – von Kompensationsmaßnahmen abgesehen – einzige Stadt, die von im Zusammenhang mit der B 61n stehenden Baumaßnahmen berührt wird, ist im Planfeststellungsverfahren umfassend beteiligt worden und hat Gelegenheit gehabt, sich als kreisfreie Stadt nicht nur fachbehördlich, sondern auch als Kommune zu dem Vorhaben zu äußern. Diese gesetzlich vorgesehene kommunale Verfahrensbeteiligung hat ihre Wurzeln im die Planungshoheit einschließenden Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG/Art. 78 Abs. 2 LVerf NRW) und dient dazu, der Gemeinde die Wahrnehmung ihrer ortsplanerischen Belange zu ermöglichen. Die Wahrnehmung sonstiger Belange wie z. B. der von Umweltbelangen ist insoweit kein kommunaler Belang.

Beeinträchtigungen des Selbstverwaltungsrechts durch erhebliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die von ihr geschaffenen oder geplanten öffentlichen Einrichtungen, die der öffentlichen Daseinsvorsorge dienen, hat die Stadt Bielefeld zu keiner Zeit geltend gemacht. Auch ein sonstiges inhaltliches Abstimmungsdefizit in Bezug auf ihre eigenen örtlichen Planungen und sonstigen Maßnahmen, durch die Grund und Boden in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung ihres Gemeindegebietes beeinflusst wird, lässt sich dem Vorbringen der Stadt Bielefeld nicht entnehmen.

Erst recht ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass das Vorhaben die Planungshoheit der Stadt Bielefeld nach den im Fachplanungsrecht entwickelten Maßstäben beeinträchtigt. Danach verleiht die Planungshoheit der Gemeinde eine abwägungserhebliche Rechtsposition gegenüber überörtlichen planerischen Vorhabenszulassungen nur unter der Voraussetzung, dass das Vorhaben entweder hinreichend bestimmte gemeindliche Planungen nachhaltig stört, so dass sie nicht mehr oder nur unter erheblichen Veränderungen oder Einschränkungen verwirklicht werden können, oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebietes in Anspruch nimmt und somit einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder wenn kommunale Einrichtungen durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden (vgl. hierzu VGH Mannheim, Beschluss vom 24.05.1995, 10 S 240/95; zu den wehrfähigen Belangen einer Gemeinde siehe zuletzt BVerwG, Beschlüsse vom 18.3.2008, 9 VR 5.07 und 24.07.2008, 7 B 19.08, und Urteil vom 10.12.2008, 9 A 19.08). Für keine dieser Voraussetzungen bestehen hier Anhaltspunkte bzw. sind solche von der Stadt Bielefeld, die die B 61n im Übrigen bereits in ihren Flächennutzungs-

plan aufgenommen hat, im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgetragen worden.
Soweit sie zur Vermeidung von Zerschneidungswirkungen zwischen den Wohn- und Gewerbegebieten nördlich der B 61n und den Streubebauungen südlich von ihr eine Anbindung der Bokelstraße an den Ramsloh mittels einer entsprechenden Überführung bzw. deren Beibehaltung und den Verzicht auf eine Verschiebung dieser Überführung gefordert hat und damit kommunale Belange verbunden sind, ist diese Überführung Gegenstrand der planfestgestellten Planung.

Alle übrigen von der Stadt Bielefeld vorgetragenen Bedenken und insbesondere auch die umfangreich vorgetragenen Anregungen beziehen sich nicht auf kommunale, sondern auf fachbehördliche und sonstige Belange. Unabhängig davon, ob sie sich auf das Bauvorhaben als solches und seine Ausführungsdetails beziehen (wie z. B. die Forderungen, an der Anschlussstelle Bielefel-Ummeln zur Anbindung der L 791 und der K 18 einen Kreisverkehrsplatz vorzusehen, den Rad- und Gehweg an der L 791 durch den Bahndurchlass hindurchzuführen und ihn jenseits der Bahnlinie nach Südosten zu verlängern, die Bahnquerung einbahnig mit Regelung per Lichtsignalanlage auszuführen und am Ende der Neubaustrecke einen Rechtsabbieger in die B 61 alt vorzusehen) oder ob sie andere Projektbestandteile oder rechtliche Rahmenbedingungen wie z. B. die landschaftspflegerische Begleitplanung zum Inhalt haben, sind sie weitgehend durch die Deckblattunterlagen, Zusagen des Vorhabenträgers und Regelungen dieses Beschlusses Gegenstand der Planung geworden und haben sich damit erledigt. So ist beispielsweise auch ein Ersatz für die an der Kasseler Straße wegfallende Bushaltestelle zugesagt worden. Platz für Verkehrsschilder für die linke Fahrspur inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände in der baulichen Mitteltrennung ist nicht erforderlich, weil der Vorhabenträger zugesagt hat, für entsprechende Verkehrszeichen Peitschenmasten zu errichten.

Soweit die Anregungen und Forderungen der Stadt Bielefeld nicht berücksichtigt worden sind, werden sie hiermit abgelehnt bzw. zurückgewiesen.

Abgelehnt wird damit auch die Forderung, die B 61 zwischen Ummeln und Gütersloh an der Einmündung der Straße Ramsloh im Hinblick auf eine Radwegeverbindung mit einer Querungshilfe zu versehen bzw. sie dem Vorhabenträger aufzugeben. Für eine derartige Querungshilfe ist vorerst keine Notwendigkeit erkennbar, zumal als Wegeführung auch die Isselhorster Straße und der Weg ge-

nutzt werden könnten, der entlang der B 61n zur Bokelstraße führt. Da eine Verbesserung der Möglichkeiten zur Querung der B 61 am Ramsloh auch für die Landwirtschaft von Bedeutung ist, ist dem Vorhabenträger allerdings zum Schutz der Landwirtschaft aufgegeben worden, dort eine Lichtsignalanlage zu installieren, wenn und sobald dies verkehrsbehördlich notwendig werden sollte (vgl. Nebenbestimmung 5.6.10). Diese Lichtsignalanlage käme dann auch den übrigen Verkehrsteilnehmern zu Gute.

Zur Begründung wird jeweils auf die vorstehenden Ausführungen dieses Beschlusses (insbesondere die der Nrn. 6.4, 7.5 und 7.7 im Kapitel B) sowie ergänzend auch auf die Gegenäußerungen des Vorhabenträgers zur Stellungnahme der Stadt Bielefeld Bezug genommen.

Die Stadt Gütersloh ist nicht von baulichen Maßnahmen und insoweit auch nicht bezüglich kommunaler Belange betroffen. Jedenfalls ist weder ersichtlich noch vorgetragen worden, dass gemeindliche Planungen oder Einrichtungen durch den Bau der B 61 beeinträchtigt werden. Die Stadt Gütersloh hat sich mit iher Stellungnahme zwar insoweit gegen das Vorhaben gewandt, als sie aufgrund des Baus der B 61n eine erhebliche und sich indirekt auf kommunale Belange auswirkende Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf ihrem Gebiet befürchtet. Dies gelte zumindest dann, wenn die Ortsumgehung Friedrichsdorf nicht gebaut würde. Dieser Einwand ist, wie eine im Auftrag des Vorhabenträgers durchgeführte ergänzende Untersuchung gezeigt hat und vorstehend unter Nr. 6.1.2 bereits ausführlich ausgeführt wurde, jedoch unbegründet.

7.8.3.2 Sonstige Träger öffentlicher Belange

Den Einwendungen, Anregungen und Forderungen der sonstigen beteiligten Träger öffentlicher Belange wurde weitgehend über Zusagen in der Gegenäußerung, über die Planänderungen des Deckblatts oder auch über die Nebenbestimmungen im Kapitel A des Beschlusses Rechnung getragen. Zu nicht unerheblichen Teilen gilt dies auch für die Einwendungen, Anregungen und Forderungen der Naturschutzverbände.
Soweit den Stellungnahmen nicht nachgekommen werden konnte, werden sie hiermit unter Bezugnahme auf die Ausführungen im Kapitel B des Beschlusses begründet zurückgewiesen.

7.9 Private Einwendungen / Anwohner- und Eigentümerbelange

Dem Vorhaben stehen gewichtige auch in den Einwendungen geltend gemachte private Belange entgegen, die sich insbesondere aus der Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen sowie aus Belastungen mit zusätzlichen Immissionen wie Lärm und Luftschadstoffen ergeben.
Mit diesen privaten Belangen ist das Vorhaben vereinbar. Dies gilt auch für den Gesundheitsschutz und für den Schutz des Eigentums.

Aus dem objektiv-rechtlichen Gehalt der zugehörigen Grundrechte (Art. 2 S. 1 und 14 Abs. 1 GG) ergibt sich die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die entsprechenden Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen anderer zu bewahren. Diese Pflicht wäre verletzt, wenn sie durch die Planfeststellung etwa an der Herstellung oder Fortsetzung solcher rechtswidriger Eingriffe mitwirken würde (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, 11 A 3.98).

7.9.1 Gesundheit und Erholung

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass es aufgrund des Vorhabens weder während der Bauphase noch während des späteren Betriebs der B 61n für die betroffenen Anwohner zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen etwa durch Lärm oder Luftschadstoffe kommen wird. Soweit von dem Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgehen, wird durch das Planungskonzept sowie durch Schutzauflagen sichergestellt, dass die Grenze der Unzumutbarkeit nicht überschritten wird.
Auf die Ausführungen unter Kapitel B Nrn. 5.3.1 und 7.5 dieses Beschlusses wird dazu ergänzend hingewiesen.

Auch die in den Einwendungen häufig vorgetragenen Beeinträchtigungen der Umgebung von Ummeln als Raum für die Feierabend- und Naherholung sowie Lichtimmissionen stehen dem Vorhaben nicht entgegen.
Zum einen bleiben alle Zugänge von Ummeln zu den Räumen jenseits der Bahnlinie, die von Straßenbaumaßnahmen nicht betroffen sind, erhalten und auch die von Straßenbaumaßnahmen frei bleibenden Räume zwischen Ummeln bzw. der B 61n und Gütersloh bleiben von Ummeln aus auf direktem Wege über das Querungsbauwerk „Bokelstraße/Ramsloh“ zugänglich. Von daher werden Möglichkei-

ten der Naherholung auch nicht dadurch nennenswert eingeschränkt, dass die landschaftsrechtlichen Kompensationsnahmen teilweise außerhalb der engen Umgebung von Ummeln umgesetzt werden. Zum anderen vermeidet angesichts dessen, dass die Hauptbeeinträchtigungen auf Immissionen zurückzuführen sind, gerade die weitgehende Trassenbündelung mit der B 61n und der damit einhergehenden ortsnahen Trassenführung im ohnehin vorbelasteten Raum die Inanspruchnahme bislang unbelasteter und insoweit für die Erholung bedeutsamerer Flächen. Die Trasse selbst wird mit mit Hilfe von Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen so in das Landschaftsbild eingebunden, dass zumindest weitreichende und Erholungszecke beeinträchtigende Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes vermieden werden.

Lichtimmissionen sind, weil dem Offenland bei Dunkelheit keine bedeutsame Erholungsfunktion zukommt, vorrangig im Bereich der Wohnbebauung von Bedeutung. Gerade dort, wo geschlossene Bebauung nah an die Trasse der B 61n heranreicht, werden unzumutbare Beeinträchtigungen und Blendwirkungen jedoch durch die Lärmschutzwände und -wälle vermieden.

7.9.2 Eigentum

Für die Errichtung der B 61n muss zwangsläufig privates Eigentum in Anspruch genommen werden.

Vor dem Hintergrund der sich aus § 19 Abs. 1 FStrG ergebenden enteignungsrechtlichen Vorwirkung muss der Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich der Enteignungsvoraussetzungen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG genügen, denn mit dem rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht des Eigentümers aus dem genannten Grundrecht überwunden und in ein Entschädigungsrecht gewandelt.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst und hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen zu überwinden geeignet ist. Sie hat dabei insbesondere auch geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum hätten minimiert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren

Grundstücksbedarf hätten führen können, ohne gleichzeitig die verfolgten Planungsziele ernsthaft zu beeinträchtigen oder gar in Frage zu stellen.

Bei der Abwägung der von einem Straßenbauprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 GG fallende Grundeigentum selbstverständlich in herausgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 20.04.2009, 1 KN 9/06, mit zahlreichen Nachweisen auf die Rechtsprechung des BVerfG und des BVerwG aus jüngerer Zeit sowie Urteil des BVerwG vom 27.10.2000, 4 A 18.99 und zuletzt umfassend BVerfG, Urteil vom 17.12.2013, 1 BVR 3139/08 und 1 BVR 3386/08). Die Planfeststellungsbehörde verkennt auch nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den davon betroffenen Eigentümer darstellt.
Allerdings genießt das Interesse des Eigentümers am Erhalt seiner Eigentumssubstanz bei Vorhaben des Straßenbaus keinen absoluten Schutz. Der verfassungsgemäße Eigentumsschutz stößt dort an Grenzen, wo Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge erfüllt werden müssen. Für das Eigentum gilt daher nichts anderes als für andere abwägungsrelevante Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall durchaus zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden (vgl. auch vorstehend Nr. 7.3 im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücke).
Im vorliegenden Fall kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke in dem vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne die im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele, die Verbesserung des Verkehrsflusses zwischen dem Ostwestfalendamm und dem Südring einerseits und dem Südwesten von Ummeln und Gütersloh andererseits, die Entlastung der Ortsdurchfahrt Ummeln, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und insbesondere auch die verkehrsgerechte Anbindung des Verkehrs aus dem Raum Gütersloh an die A 33 über eine als Autobahnzubringer geeignete Straße, als solche zu gefährden. Von daher überwiegen hier die mit der Planung insgesamt verfolgten Verkehrsbelange und Ziele die Interessen der privaten Grundstückseigentümer am vollständigen Erhalt ihres Eigentums und der Vorhabenträger erhält – vgl. auch Kapitel A Ziffer 5.14.1 – das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95). Dies gilt hier angesichts des Gewichts des öffentlichen Interesses auch unter Inkaufnahme straßenbaubedingter

Existenzgefährdungen (vgl. Kapitel B Nr. 7.3.3) sowie dessen, dass diverse Gebäude überplant werden und entsprechende Abrisse erforderlich sind.

Neben der Erkenntnis, dass sich die Realisierung eines solchen Vorhabens ohne jegliche Inanspruchnahme privaten Eigentums schlechterdings kaum vorstellen lässt, ist auch zu sehen, dass – wie die Ausführungen zur Trassenwahl zeigen – alternative Streckenführungen mit Blick auf bestehende Zwangspunkte (notwendige Anbindung an die A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum und an die B 61 im Süden von Ummeln) nur eingeschränkt zur Verfügung stehen und ein anderer Trassenverlauf dazu führen würde, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen und damit neue Betroffenheiten in Rechtskreisen anderer Betroffener ausgelöst würden.

Die Vorschrift des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW dient nur dem Ausgleich solcher Beeinträchtigungen, die nicht – wie etwa der Zugriff auf Grundeigentum – einen unmittelbaren Eingriff bedeuten, sondern – wie z. B. der Verkehrslärm – nur als Folge des Vorhabens und der mit ihr verbundenen Situationsveränderung in der Umgebung des Vorhabens auftreten, und kann insoweit im Rahmen des Eigentumsschutzes keine Anwendung finden.

In dem planfestgestellten Umfang müssen daher die privaten Eigentumsbelange nach Abwägung und unter Beachtung der sich aus Art. 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Grenzen zurückgestellt werden.

Die Auswirkungen des Vorhabens beschränken sich aber nicht nur auf die unmittelbar für den Straßenkörper notwendigen Flächen. Sie erstrecken sich zumindest vorübergehend auch auf andere Grundstücke, die z. B. im Rahmen der Baumaßnahme als Bau- oder Lagerplatz benötigt werden. Entsprechende Flächen sind in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesen. Auch diese Flächen werden belastet, die Bauausführung setzt voraus, dass solche Flächen zur Verfügung stehen.

Ohne die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht und auch nicht vorübergehend in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan gem. § 19

Abs. 2 FStrG dem Enteignungsverfahren zu Grunde zulegen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass sich die beschriebene enteignungsrechtliche Vorwirkung aber nicht nur auf die Trasse und die Bauflächen, sondern darüber hinaus auch auf die Flächen bezieht, auf denen landschaftsrechtliche Kompensationsmaßnahmen planfestgestellt und damit verbindlich vorgeschrieben wurden, denn die Rechtsprechung hat es für zulässig erklärt, im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses auch über die Inanspruchnahme von Flächen für solche Maßnahmen mit bindender Wirkung für eventuell nachfolgende Besitzeinweisungs- und Enteignungsverfahren zu entscheiden. Dies gilt in gleicher Weise für die mit dem Vorhaben verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen – wie vorliegend u. a. die Gewässerausbaumaßnahmen – und die sonstige landschaftspflegerische Begleitplanung (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 13.03.1995, 11 VR 4.95, und 21.12.1995, 11 VR 6.95, sowie Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95).

Für alle Flächeninanspruchnahmen gilt im Übrigen grundsätzlich, dass der Vorhabenträger gehalten ist, zunächst jeden Flächenbedarf freihändig zu erwerben und auch jede sonstige Inanspruchnahme durch freihändige Verhandlungen zu ermöglichen. Dabei müssen die für die Straße unmittelbar benötigten Flächen auf jeden Fall vom Träger der Straßenbaulast erworben werden. Die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendigen Flächen können dagegen – falls gewünscht – im Einzelfall unter Beachtung des verfassungsrechtlich garantierten Bestands- und Wertschutzes bei den betroffenen Grundstückseigentümern verbleiben. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass unter Berücksichtigung der mit den Maßnahmen verfolgten Ziele auch weiterhin eine sinnvolle Bewirtschaftung dieser Flächen möglich ist. Unabhängig davon geht die Planfeststellungsbehörde hier davon aus, dass grundsätzlich alle durch die Kompensationsflächen Betroffenen Übernahmeansprüche wegen der eintretenden Erschwernisse geltend machen können.

Erst bei einem Scheitern des freihändigen Erwerbs bzw. der freihändigen Verhandlungen kommt im Übrigen ein Verfahren nach dem EEG NRW in Frage.

Für alle dargelegten Flächeninanspruchnahmen (die Inanspruchnahme baulicher Anlagen, Aufwuchs und alle sonstigen unzumutbaren Nachteile eingeschlossen)

stehen den betroffenen Eigentümern Entschädigungsansprüche zu. Sollte über die Grundstücksinanspruchnahme bzw. über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Vorhabenträger und dem Eigentümer zustande kommen, so richten sich ein Enteignungsverfahren und/oder die Festsetzung der Höhe der Entschädigung selbst allein nach dem EEG NRW und dem danach ggf. durchzuführenden separaten Verfahren. Dies schließt es ein, dann ggf. auch eine Entschädigung für Nebenfolgen der Grundstücksinanspruchnahme festzusetzen (BVerwG, Beschluss vom 24.08.2009, 9 B 32/09). Ein Planfeststellungsbeschluss kann keine solchen Entschädigungsregelungen umfassen (BVerwG, Urteile vom 21.06.2006, 9 A 28/05, und vom 07.07.2004, 9 A 21.03). Wegen der positivrechtlichen Regelung einer gesetzlichen Trennung der Konfliktebenen, die im Falle eines Rechtsstreits sogar zu unterschiedlichen Rechtswegen führt - Verwaltungsgerichtsbarkeit einerseits und Zivilgerichtsbarkeit (Kammern bzw. Senate für Baulandsachen, vgl. § 50 Abs. 1 EEG NRW) andererseits – kann und darf die Planfeststellungsbehörde deshalb grundsätzlich auch keine Enteignungsfolgeregelungen treffen (OVG Münster, Urteil vom 18.01.2013, 11 D 74/09.AK, u. a. Rn. 151). Es ist deshalb auch abwägungsfehlerfrei, die betroffenen Eigentümer auf die Verhandlungen bzw. das separate Verfahren zu verweisen (BVerwG, Beschluss vom 02.09.2010, 9 B 11/10).

Die nur vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen müssen im Übrigen in einem ordnungsgemäß wiederhergestellten Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden. Das bedeutet, dass die benötigten Flächen nach Abschluss der Maßnahme vollständig zu räumen, Bodenverdichtungen zu beseitigen und die Flächen ggf. wieder an das angrenzende Niveau anzupassen sind.

Auf die Ausführungen unter Ziffer 7.3 im Kapitel B zu den Belangen der Eigentümer landwirtschaftlicher Flächen, die auch im Hinblick auf das sonstige Grundstückseigentum gelten, wird auch insoweit ergänzend Bezug genommen.

7.9.3 Wertminderungen

Von den Einwendern sind im Anhörungsverfahren zum Teil Minderungen der Werte ihrer Grundstücke und Gebäude – Minderungen von Miet- und Pachteinnahmen eingeschlossen – geltend gemacht worden, die aufgrund der Nähe zu der neuen Straße bzw. durch das Verkehrsaufkommen und die von ihm ausgehenden Immissionen oder auch durch optische Wirkungen, wie sie Lärmschutz-

anlagen auslösen, entstehen würden. Es wird der Sorge Ausdruck verliehen, dass vor diesem Hintergrund die Lebensqualität und mit ihr der Immobilienwert bzw. der Mietwert einer Immobilie sinke.

Zwar sind bei der straßenrechtlichen Planfeststellung in die Abwägung nicht nur diejenigen öffentlichen und privaten Belange einzustellen, in die zur Verwirklichung des Vorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss (Grundstücksinanspruchnahmen), sondern auch solche Belange, auf die sich das Vorhaben als raumbedeutsame Maßnahme nur mittelbar auswirkt (BVerwG, Urteil vom 15.04.1977, 4 C 100.74). Das Interesse eines betroffenen Eigentümers, von nachteiligen Einwirkungen des Vorhabens verschont zu werden, insbesondere durch sie nicht in der bisherigen Nutzung seines Grundstücks – auch einer landwirtschaftlichen, vgl. vorstehende Ausführungen unter Nr. 7.3.6 – gestört zu werden, gehört deshalb ebenfalls zu den abwägungserheblichen Belangen.

Die Wertminderung eines Grundstücks als solche ist für sich gesehen jedoch kein eigenständiger Abwägungsposten. Als Rechtsgrundlage für einen solchen Anspruch kommt allein § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW in Betracht. Nach dieser Vorschrift hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn – weitere – Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können. Der Entschädigungsanspruch ist ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen; greift § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbeständlich nicht ein, so ist auch für die Anwendung von § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW kein Raum (vgl. BVerwG, Urteile vom 29.01.1991, 4 C 51/98, vom 14.05.1992, 4 C 8.89, vom 27.11.1996, 11 A 27.96, und vom 23.02.2005, 4 A 5.04).

Auf dieser Grundlage kommt mithin lediglich eine Entschädigung in Betracht für passive Lärmschutzvorrichtungen, für eine Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs oder auch – sollten die Beeinträchtigungen faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass eine weitergehende Nutzung des Grundstücks unzumutbar wird – eine Entschädigung in Gestalt der Gesamtübernahme des Grundstücks. Derartige Entscheidungen sind in diesem Planfeststellungsbeschluss aber – soweit erforderlich, in diesem Verfahren möglich und nicht ebenfalls dem separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten – getroffen worden.

Eine darüber hinausgehende Vorschrift des Inhalts, dass der Planungsträger Betroffene durch die Gewährung einer Entschädigung auch vor sonstigen Beeinträchtigungen und Vermögenseinbußen bewahren muss, ist der Rechtsordnung fremd. Wenn ein Grundstück am Grundstücksmarkt – oder eine Wohnung am Wohnungsmarkt bzw. bezüglich ihres Mietwertes – nur deswegen an Wert verlieren sollte, weil er ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück ohne vergleichbare unmittelbare Belegenheit zu einer solchen Straße wie der B 61n, wäre allein damit keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers verbunden. Eine etwaige solche Wertminderung, die letztlich durch subjektive Vorstellungen der Marktteilnehmer geprägt wird und keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasst § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW nicht (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, 4 A 39/95 und BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04). Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, 4 C 9.95 und vom 24.05.1996, 4 A 39.95). Dies gilt insbesondere für im Außenbereich gelegene Grundstücke oder auch für solche, die noch zur geschlossenen Bebauung eines Siedlungsbereiches gehören, aber unmittelbar an den Außenbereich angrenzen. Hier muss der Eigentümer besonders damit rechnen, dass im näheren Umfeld seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Sollte damit aus der Sicht der Anlieger die Wohnqualität abnehmen, ist dies hinzunehmen.
Wertminderungen dürfen zwar bei der Abwägung insgesamt nicht unberücksichtigt bleiben, der Grundstückseigentümer genießt jedoch keinen Vertrauensschutz und muss eine Minderung der Rentabilität ggf. hinnehmen.

Dem Urteil des BVerwG vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, juris RN 402, ist dazu Folgendes zu entnehmen:

> *„Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet i.S.d. Art 14. Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanzielle Ausgleich. Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnmillieus vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i.S.d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf eine bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der*

Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen, wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Welcher Wertschätzung sich ein Grundstück erfreut, bestimmt sich nicht nach starren unwandelbaren Regeln. Der Verkehrswert wird durch zahlreiche Umstände beeinflusst, die je nach der vorherrschenden Verkehrsauffassung positiv oder negativ zu Buche schlagen. Die Auswirkungen eines Planvorhabens kommen in der Gesamtbilanz lediglich als einer der insoweit maßgeblichen Faktoren zur Geltung. Welches Gewicht der Grundstücksmarkt ihnen beimisst, liegt außerhalb der Einflusssphäre des Planungsträgers."

Etwas anderes würde insoweit nur gelten, wenn Wertminderungen planbedingt eintreten, etwa weil das Maß der möglichen wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Grundstücks und seiner Bebauung unmittelbar eingeschränkt wird. Solche Einschränkungen vermag die Planfeststellungsbehörde vorliegend (ausgenommen die und insbesondere landwirtschaftliche Grundstücke, die von der B 61n an- oder zerschnitten werden und die infolge ihrer verbleibenden Restgröße oder ihres Zuschnitts nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind) nicht zu erkennen. Die Nutzbarkeit der Grundstücke sowie die Möglichkeit, sie ggf. zu bewohnen, bleibt durch das Vorhaben unangetastet und auch Beeinträchtigungen durch Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe) treten – s. o. – nicht in einem Maße auf, das unzumutbar oder gesundheitsgefährdend als enteignungsgleicher Eingriff im Sinne von Art. 14 GG zu werten wäre. Soweit sich – unter Einbeziehung des Bahnbetriebslärms, d. h. bezogen auf die Summenpegel – an insgesamt sechs Gebäuden Beurteilungspegel einstellen, mit denen Gesundheitsgefährdungen und damit enteignungsgleiche Eingriffe einhergehen könnten (Gütersloher Straße 375, Am Bahndamm 14, 18 und 20, Korbacher Straße 23 und 24), beziehen sich diese ausschließlich auf Nachtwerte. Gesundheitsgefahren werden durch passiven Lärmschutz vermieden bzw. sind unabhängig vom Bau der B 61n zu sehen (vgl. Kapitel B Nr. 7.5.1.9).

Für „Restgrundstücke", die ihren Wert insoweit verlieren, als sie nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind, bleibt den Eigentümern im Entschädigungsverfahren die Forderung einer Übernahme unbenommen (vgl. auch nachstehend Nr. 7.9.4 zu sonstigen mittelbaren Beeinträchtigungen).

Solange nicht reale auf das Vorhaben zurückzuführende Einwirkungen eine Wertminderung bewirken, sind Wertminderungen allein als solche daher nicht

abwägungsrelevant. Soweit nicht die §§ 41 ff BImSchG und 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG NRW Schutz- oder Ausgleichsansprüche normieren, sind sie aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls sowie im Hinblick auf die Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. auch Urteil des BVerwG vom 13.05.2009, 9 A 71/07).

Auch wenn sie insoweit keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellen, folgt aus dem Vorstehenden für die Planfeststellungsbehörde gleichwohl nicht, dass diejenigen durch ein Planvorhaben ausgelösten Verkehrswertminderungen, die über den Schutzbereich des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW hinausgehen, rechtlich etwa von vornherein völlig irrelevant wären. Sie sind vielmehr im Rahmen der allgemeinen Gesamtabwägung zu berücksichtigen.

Die Beachtung von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG *„entbindet insofern nicht von der Pflicht, planbedingte Wertverluste gegebenenfalls als private Belange im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Dem Planungsträger bleibt es jedoch unbenommen, solche Wertminderungen nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen hinter gegenläufige öffentliche Interessen zurücktreten zu lassen. Wie auch sonst, ist es ihm allerdings verwehrt, eine äußerste durch Abwägung nicht überwindbare Schwelle zu überschreiten. Die Grenze zur Abwägungsdisproportionalität ist erreicht, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird. Auch Belastungen, die sich in Wertverlusten äußern, dürfen nicht zur Folge haben, dass der Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG angetastet wird. Das verfassungsrechtlich garantierte Eigentum ist dadurch gekennzeichnet, dass es einen privatnützigen Gebrauch ermöglicht und die grundsätzliche Befugnis umfasst, über den Eigentumsgegenstand zu verfügen. Es soll dem Eigentümer als Grundlage privater Initiative dienen und ihm im eigenverantwortlichen privaten Interesse von Nutzen sein. Es darf dieses Inhalts nicht entleert und wirtschaftlich völlig entwertet werden. Auch wenn Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG den eigentumsrechtlich geschützten Rechtspositionen keinen bestimmten Wert verbürgt und deshalb grundsätzlich nicht vor Wertverlusten schützt, für die die öffentliche Hand verantwortlich zeichnet, darf das Eigentum in seinem Wert nicht soweit gemindert werden, dass die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bleibt.“* (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, juris Rn. 404).

Das Bundesverfassungsgericht hat zuletzt in seinem Kammerbeschluss vom 23.02.2010, 1 BvR 2736/08, juris Rn. 38 ff., noch einmal grundlegend zur Reichweite der Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 GG und Fragen der Wertminderung vor dem Hintergrund des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld Stellung genommen und ausgeführt, dass Art. 14 Abs. 1 GG das Grundeigentum der Anwohner nicht vor jedem Wertverlust durch Planungen schütze. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit sei grundsätzlich ebenso hinzunehmen, wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Der Eigentumsgarantie komme allerdings dann besonderes Gewicht zu, soweit das Eigentum die persönliche Freiheit des Einzelnen im vermögensrechtlichen Bereich sichere (a.a.O., juris Rn. 39). Das gelte insbesondere dann, wenn ein Grundstück den wesentlichen Teil des Vermögens des Pflichtigen bilde und die Grundlage seiner privaten Lebensführung einschließlich seiner Familie darstelle. In solchen Fällen trete die Eigentumsgarantie, dem Träger des Grundrechts einen Freiraum im vermögensrechtlichen Bereich zu sichern und ihm damit eine eigenverantwortliche Gestaltung des Lebens zu ermöglichen in den Vordergrund (a.a.O., juris Rn. 48).

Eine im dortigen Fall anzusetzende Verkehrswertminderung eines Grundstücks in einer Höhe von 50 – 60 % hatte nach Auffassung des Bundesverfassungsgerichts allerdings die Grenze einer entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmenden Wertminderung (eindeutig) überschritten.

Dafür, dass der Bau der B 61n zu Wertminderungen vergleichbarer Größenordnung führen könnte, vermag die Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der Einwendungen – einmal abgesehen von der Frage der direkten Übertragbarkeit auf ein Straßenbauprojekt – keine Anhaltspunkte erkennen. Unter Berücksichtigung der Nähe zur stark frequentierten DB-Strecke Bielefeld-Hamm und dessen, dass immissionsseitig Verbesserungen überwiegen, weil entlang der Bahnlinie bisher überhaupt kein Lärmschutz vorhanden ist und die aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Straße auch Bahnlärm zurückhalten werden, sind sie im Ergebnis auch nicht plausibel.
Für die Bebauung entlang der DB-Strecke gilt daher, dass diese ohnehin schon deutlich vorbelastet und in ihrem Verkehrswert negativ beeinflusst ist und insoweit kaum, jedenfalls nicht in der vorgenannten Größenordnung Wertminderungen allein durch den Straßenbau zu erwarten sind.
Demgegenüber befindet sich zwar beispielsweise die Streubebauung südlich von Ummeln und die geschlossene Bebauung an der Straße „Auf der Hart“ in einem

weniger vorbelasteten Raum. Gänzlich unvorbelastet ist aber auch dieser nicht und in das Wohngebiet „Auf der Hart“ strahlen bereits die künftig weitgehend wegfallenden Lärmimmissionen der Ortsdurchfahrt Ummeln hinein. Auch ist evident, dass dieses Straßenbauvorhaben bei weitem nicht die Auswirkungen eines internationalen Großflughafens, wie in dem vom Bundesverfassungsgericht zu entscheidenden Fall, nach sich zieht. Dies erhellt beispielsweise der schon beschriebe Umstand, dass durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen die Immissionsgrenzwerte straßenseitig überwiegend nicht nur eingehalten, sondern vielmehr – teils deutlich – unterschritten werden können und sich unter Einbeziehung des Bahnlärms häufig trotz des neuen Emissionsfaktors Straßenlärm in de Summe Verbesserungen ergeben.

Der VGH München hat in seinem Urteil vom 19.02.2014, 8 A 11.40040, 8 A 13.40004, 8 A 11.40064, 8 A 11.40061 und 8 A 11.40059, das sich auf die Errichtung der dritten Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens München bezieht, zum Themenkomplex Eigentumsschutz gem. Art. 14 GG, Wertminderungen und etwaige Entschädigungsansprüche im Hinblick auf planbedingte Beeinträchtigungen unter Berücksichtigung der höchstrichterlichen Rechtsprechung zusammenfassend wie folgt ausgeführt:

„Auch unter dem Gesichtspunkt von Immobilienwert- bzw. Mieteinnahmeverlusten wird durch den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss in die Eigentumsrechte Betroffener nicht in unzulässiger Weise eingegriffen. Der Beklagte geht vielmehr im Rahmen seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung ohne Überschreiten der Grenze zur Abwägungsdisproportionalität davon aus, dass es billigem Planungsermessen entspricht, im Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben zu erwartende Wertminderungen von Immobilien bzw. etwaige Mieteinnahmeverluste ohne Gewährung diesbezüglicher Entschädigungen hinter den gegenläufigen Interessen am Ausbau des Verkehrsflughafens München zurücktreten zu lassen (…). Aus diesem Grund konnte auch klägerischen Hilfsanträgen mit dem Ziel der Gewährung einer Entschädigung für im Prognosefall eintretende Verkehrswertminderungen zulasten im Eigentum der Kläger stehender Grundstücke nicht gefolgt werden.

Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundeigentümer kann auf einen

unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnmilieus vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition im Sinn des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung in der Wirtschaftlichkeit ist vor diesem Hintergrund grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 - 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 Rn. 402 m.w.N.; vgl. auch BVerfG, B.v. 23.2.2010 - 1 BvR 2736/08 - NVwZ 2010, 512 Rn. 45 und 48). Eine allgemeine Wertgarantie vermögenswerter Rechtspositionen folgt aus Art. 14 Abs. 1 GG nicht. Die Eigentumsgarantie erfasst vielmehr nur Rechtspositionen, die einem Rechtssubjekt bereits zustehen, nicht aber in der Zukunft liegende Chancen und Verdienstmöglichkeiten (vgl. BVerfG, B.v. 23.2.2010 - 1 BvR 2736/08 - NVwZ 2010, 512 Rn. 38 m.w.N.). Hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwerts eines Eigentumsguts berühren in der Regel das Eigentumsgrundrecht nicht (BVerfG, B.v. 5.2.2002 - 2 BvR 305/93 - BVerfGE 105, 17/30; vgl. auch Papier in Maunz/Dürig, Grundgesetz-Kommentar, 69. Ergänzungslieferung 2013, Art. 14 Rn. 164).“

Soweit dem Vorhaben in den Einwendungen von Grundstückseigentümern Wertminderungen entgegengehalten werden, weist die Planfeststellungsbehörde diese Einwendungen deshalb zurück.

7.9.4 Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeansprüche

Nach der inzwischen gefestigten Rechtsprechung des BVerwG ist bei einem unmittelbaren Grundstückseingriff über Entschädigungsansprüche des Planbetroffenen für die Folgewirkungen dieses Zugriffs auf das Restgrundstück einschließlich eines Anspruchs auf Übernahme des gesamten Grundstücks (als besondere Form der Entschädigung) – anders als über den Ausgleich für ausschließlich mittelbare planungsbedingte Grundstücksbeeinträchtigungen – nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern im nachfolgenden Enteignungsverfahren zu entscheiden (vgl. Urteil des BVerwG vom 07.07.2004, 9 A 21.03). Dort ist dann über die Entschädigung nicht nur für den Flächenverlust, sondern auch für solche Folgewirkungen wie z. B. die Verkleinerung eines Gartens als Erholungsraum oder andere mittelbare Beeinträchtigungen durch das Vorhaben (Nut-

zungsbeeinträchtigungen durch Geräusch- und Feinstaubimmissionen, Erschütterungen), auch in der Summierung dieser Gesichtspunkte, zu befinden (a. a. O., u. a. Rn. 26).

Allein zulässig und zugleich auch erforderlich wäre eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang – d. h. bezogen auf Grundstücke, die nicht unmittelbar für das Straßenbauvorhaben, die zugehörigen Folgemaßnahmen oder die ebenfalls zugehörigen Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden – also dann, wenn aus Sicht des Betroffenen auch bloß mittelbare Folgen des Vorhabens so schwer wiegen würden, dass ein Übernahmeanspruch geltend gemacht wird. Derartige Ansprüche sind vorliegend allerdings angesichts des Umfangs der zu erwartenden Immissionsbelastungen – für Lärmbelastungen gilt dies insbesondere unter Berücksichtigung des planfestgestellten Lärmschutzes – für Grundstücke, die nicht ohnehin vom Vorhabenträger vollständig übernommen werden, nicht begründet. Sie ergeben sich auch nicht aus den Belastungen durch Luftschadstoffe. Auch hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen, insbesondere die unter den Nrn. 7.5 und 7.9.1 im Kapitel B dieses Beschusses verwiesen.
Für die beiden Grundstücke und Gebäude Korbacher Straße 23 und 24 gilt dies vor allem unter Berücksichtigung dessen, dass kein Beurteilungspegel (Summenpegel) vorhabenbedingt so angehoben wird, dass er erstmals gesundheitsrelevante Höhen erreicht bzw., sollte diese Höhe schon erreicht sein, noch erhöht wird. Für die Grundstücke und Gebäude Am Bahndamm 14, 18 und 20 gilt es unter Berücksichtigung des passiven Lärmschutzes.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern schließen mit unterschiedlicher Intensität auch andere Grundstücke ein. Die Planung des Vorhabenträgers trägt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber auch dem Interesse dieser Eigentümer angemessen Rechnung, indem sie diese soweit als möglich von mittelbaren Beeinträchtigungen verschont. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, wie beispielsweise dem Bau einer Straße, nicht generell, sondern diesbezüglich nur insoweit geschützt ist, wie ihm das Recht Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt.

Gem. § 41 BImSchG und § 72 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW haben auch insoweit betroffene Nachbarn einen Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, anderenfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen.

Sofern sich die faktischen Beeinträchtigungen dabei im Rahmen des gesetzlich Zulässigen halten, stehen dem Betroffenen jedoch grundsätzlich Abwehr-, Schutz- und Entschädigungs- oder gar Übernahmeansprüche nicht zu. So ist es hier. Das Vorhaben führt nicht zu einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV, die Gesundheit beeinträchtigende oder in anderer Weise unzumutbare Auswirkungen durch Immissionen sind unter Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen nicht zu erwarten (vgl. vorstehende Ausführungen). Auch sonst sind der Planfeststellungsbehörde keine mittelbaren Beeinträchtigungen ersichtlich oder im Anhörungsverfahren bekannt geworden, die aufgrund unzumutbarer Auswirkungen auf ein Grundstück einen enteignungsgleichen und damit einen Entschädigungsanspruch auslösenden Eingriff zur Folge haben könnten. Auch die Nähe eines Wohngebäudes zu einer Lärmschutzwand und damit ggf. einhergehende visuelle Beeinträchtigungen können einen solchen Anspruch nicht auslösen. Übernahmeansprüche nicht unmittelbar betroffener Grundstückseigentümer, über die von der Planfeststellungsbehörde bereits im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden wäre (BVerwG, Urteil vom 17.07.2011, 9 A 14.10), treten somit nicht ein.
Verbleibende Beeinträchtigungen müssen danach wie auch etwaige Wertminderungen, s. o., vom Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden.

Die durch § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist auch verfassungskonform, denn es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, A 39.95). Auch die Annahme, dass eine sonstige ursächlich staatlichem Verhalten / Handeln zurechenbare mittelbare Beeinträchtigung grundsätzlich ausgleichspflichtig ist, ist deshalb unzutreffend und auch durch Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG so nicht geboten (vgl. Ausführungen zur Wertminderung).

7.9.5 Hausbrunnen und Gebäudeschäden

In diversen Einwendungen wird das Vorhaben abgelehnt, weil als Folge des Straßenneubaus quantitative und/oder qualitative Beeinträchtigungen von Eigenwasserversorgungsanlagen (Trinkwasserbrunnen) durch Grundwasserabsenkungen oder Verschmutzungen des Grundwassers sowie teilweise auch Gebäudeschäden erwartet werden. Zumindest müsse der Vorhabenträger für entsprechenden Beeinträchtigungen und Schäden aufkommen und seien jeweils entsprechende Beweissicherungsverfahren erforderlich.
Diesen Forderungen wird insoweit entsprochen, als für Brunnen des Wasserbeschaffungsverbandes Kralheide sowie für die Hausbrunnen, die nicht weiter als 100 m vom Fahrbahnrand der B 61n entfernt liegen, ein entsprechendes Beweissicherungsverfahren vorgesehen ist. Auch die Grundwasserstände werden vorsorglich mit untersucht.
Alle darüber hinausgehenden Forderungen und Einwendungen weist die Planfeststellungsbehörde zurück. Zur Begründung wird auf die Ausführungen unter Nr. 7.7 und hier insbesondere auf die unter Nr. 7.7.3 im Kapitel B des Beschlusses Bezug genommen.

7.9.6 Verkehrliche Belange

Die Einwendungen, die sich im Zusammenhang mit der Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2013 auf verkehrliche Belange beziehen, sind Gegenstand der Ausführungen unter Kapitel B Nr. 6.1 dieses Beschlusses und aus den dort benannten Gründen zurückgewiesen worden. Unbegründet sind aber auch die sonstigen sich auf verkehrliche Belange beziehenden Einwendungen. Sie werden daher ebenfalls zurückgewiesen.

<u>Leistungsfähigkeit des Bahndurchlasses L 791/Ummelner Straße</u>

Eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Bahndurchlasses L 791/Ummelner Straße ist trotz des per Lichtsignalanlage gesteuerten einspurigen Betriebs sichergestellt. Es sind keine leistungshinderlichen Rückstaus und auch keine Rückstaus zu erwarten, die ggf. bis in den Kreisverkehrsplatz hineinreichen oder auf der anderen Seite der B 61n die Einmündung „Am Bahndamm“ blockieren und damit den Verkehr behindern und ggf. sogar Verkehrsgefährdungen mit sich bringen.

Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung stauen sich zu Zeiten mit Spitzenbelastungen vor der Lichtsignalanlage maximal 11 Fahrzeuge pro Umlauf auf der L 791 in Richtung Friedrichsdorf und maximal 9 Fahrzeuge in Richtung Ummeln. Dies entspricht einer Rückstaulänge von – bei 11 Fahrzeugen – rd. 70 m, so dass weder der Kreisverkehrsplatz noch die Zufahrt zur Straße „Am Bahndamm“ und insbesondere auch nicht zur noch weiter entfernt liegenden Korbacher Straße blockiert werden (der Abstand zwischen dem Bahndurchlass und der Einmündung „Am Bahndamm“ beläuft sich auf rd. 125 m, der zwischen Bahndurchlass und dem Kreisverkehrsplatz auf rd. 150 m). Zudem kann die Lichtsignalanlagensteuerung über Fahrbahnschleifen so beeinflusst und geregelt werden, dass im Bedarfsfall, d. h. bei einem sich anbahnenden etwaigen längeren Rückstau, die jeweilige Fahrtrichtung bevorzugt bzw. per entsprechend langer Grünphase abgewickelt und ein zu langer Rückstau vermieden/aufgelöst wird.

Verkehrliche Sicherheit des Bahndurchlasses der L 791/Ummelner Straße

Anhaltspunkte für eine aus sonstigen Gründen unzureichend verkehrssicher ausgestaltete Führung insbesondere auch des nicht motorisierten Verkehrs im Bereich des Bahndurchlasses der L 791 sind nicht erkennbar. Mit dem planfestgestellten baulichen Zustand geht im Gegenteil eine Verbesserung der Verkehrssicherheit einher.

Zunächst ist keine vorhabenbedingte Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu erwarten, die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken könnte. Beträgt das Verkehrsaufkommen dort derzeit (Analyse 2013) 6.500 Kfz/24 h, steigt es bis 2030 (Nullfall ohne B 61n) ohnehin auf 7.000 Kfz/24 h und beträgt dann auch mit B 61n nur 500 Kfz/24 h mehr (Belastung im Planfall 2030: 7.500 Kfz/24 h). Dieses Verkehrsaufkommen teilt sich den zur Verfügung stehenden Verkehrsraum mit dem nicht motorisierten Verkehr, d. h. Lkw, Pkw, Radfahrer und alle Fußgänger (diesen steht beidseitig nur ein nur 70 cm breiter Notgehweg zur Verfügung, der z. B. mit einem in der Regel ca. 60 cm breiten Rollator kaum nutzbar ist) müssen bei und trotz des Gegenverkehrs den gleichen und nicht baulich voneinander getrennten Verkehrsraum nutzen. Mit dem Bau der B 61n und der Anschlussstelle Ummeln entfällt dagegen der motorisierte Gegenverkehr und Fußgänger und Radfahrer bekommen an der Ummelner Straße zwischen dem Buschweg auf der nordwestlichen Seite der Bahnlinie und der Straße „Am Bahndamm“ in ihrem Südosten durchgehend einen über den Kreisverkehrsplatz und durch den Durchlass führenden 2,25 m breiten Rad- und Gehweg, der zudem

durch einen 1,75 m breiten Trennstreifen (bauliche Trennung im Durchlass: 1,50 m breiter Streifen und Hochbord) von der Fahrbahn der L 791 separiert und in Höhe der Rampenzufahrt durch eine Signalanlage gesichert wird. In einem eigenständigen Vorhaben außerhalb des planfestgestellten Neubaus ist auch dessen Verlängerung bis Friedrichsdorf vorgesehen.
Es wird davon ausgegangen, dass für den Radweg verkehrsbehördlich eine Benutzungspflicht (blaue Beschilderung) angeordnet wird.
Mit dieser auch baulichen Trennung der Verkehrsräume und der Vermeidung des Kfz-Begegnungsverkehrs wird eine deutliche Steigerung der Verkehrssicherheit, auch und in besonderem Maße im Übrigen für den Schulweg, einhergehen.

Verkehrs- und Schulwegsicherheit im übrigen Straßenraum

Im gesamten übrigen Straßenraum von Ummeln abseits der B 61n (die B 61n selbst ist für Fußgänger und Radfahrer nicht nutzbar) ergeben sich keine verkehrlichen Veränderungen bzw. Mehrbelastungen, die sich beeinträchtigend auf die Verkehrssicherheit/die Schulwegsicherheit auswirken könnten. Überwiegend ist aufgrund der Entlastungswirkung der B 61n vielmehr eine verbesserte Verkehrssicherheit zu erwarten. Dies gilt trotz ihrer „Öffnung“ und ihres Anschlusses über den Kreisverkehrsplatz an die Anschlussstelle Ummeln auch für die bislang als Einbahnstraße ausgewiesene und nur von den Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs beidseitig befahrbare Kasseler Straße, deren Verkehrsbelastung derzeit (Analyse 2013) bei 5.500 Kfz/24 h liegt. Während das Verkehrsaufkommen dort ohne die B 61n (Nullfall 2030) auf 6.500 Kfz/24 h ansteigen würde, sinkt es im Planfall 2030 mit der B 61n auf 5.000 Kfz ab, liegt dann also noch unter dem heutigen Niveau.
In vielen Bereichen von Ummeln, insbesondere entlang der heutigen Ortsdurchfahrt, werden aber nicht nur Erhöhungen des heutigen Verkehrsniveaus vermieden oder nur leichte Absenkungen zu erwarten sein, sondern wird es in erheblichem und sicherheitsrelevantem Maße abnehmen. Die entsprechende Entlastungswirkung entlang der heutigen Ortsdurchfahrt liegt – vgl. Kapitel B Nr. 6.1.2 des Beschlusses – zwischen 65 % und 79 %. Entlang der Ummelner Straße und der Steinhagener Straße (L 791 beidseits der Gütersloher Straße) fällt sie zwar deutlich geringer aus, beläuft sich aber auch dort noch auf mehr als 14 %. Auf der Kasseler Straße/der K 18 sind es, auch hier bezogen auf den Prognosehorizont 2030 (s.o.), 23 %.

Dafür, dass sich diese Situation nach Fertigstellung der B 61n durch Schleichverkehre verändert bzw. dass Teile des Verkehrsaufkommens sich Wege abseits der klassifizierten Straßen sucht und bislang nicht vom Durchgangsverkehr betroffene Wohngebiete belastet und gefährdet, ist nichts ersichtlich. Netzwiderstände im klassifizierten Netz, die solche Schleichverkehre auslösen könnten, hat die Verkehrsuntersuchung nicht ergeben. Sie sind gerade aufgrund der entlasteten Straßenzüge auch nicht zu erwarten, weil die Attraktivität der durch die Wohngebiete verlaufenden Straßen und Wege im Vergleich zu den klassifizierten Straßen entsprechend gering ist, ihre Nutzung also nicht mit Fahrzeitvorteilen verbunden ist.
Die Befürchtungen, der Bau der B 61n würde innerörtlichen Mehrbelastungen auslösen und die Verkehrs- und Schulwegsicherheit gefährden, sind daher nicht begründet.

7.9.7 Sonstige private Einwendungen

Alle sonstigen privaten Einwendungen, denen nicht mit den Planänderungen der Deckblätter, den Zusagen des Vorhabenträgers oder den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses abgeholfen wurde, weist die Planfeststellungsbehörde zurück. Zur Begründung wird unter ergänzendem Verweis auf die Gegenäußerungen des Vorhabenträgers und die Ergebnisse des Erörterungstermins auf die bisherigen Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Nur zur weiteren klarstellenden Ergänzung wird auf Folgendes hingewiesen:

a) Angesichts der geringen Mengen an Luftschadstoffen und des schmalen Streifens entlang der B 61n, in dem sich im Boden Schadstoffe ablagern können, sind neben unmittelbaren gesundheitlichen Beeinträchtigungen auch solche auszuschließen, die sich auf die Bewirtschaftung von Gärten und den Anbau von Obst und Gemüse ergeben könnten.
b) Ein Anspruch auf den Status Quo im dem Sinne, dass ein bestimmtes Wohnumfeld, mit dem eine bestimmte Wohn- und Lebensqualität verbunden wird, aufrechterhalten werden muss und nicht verändert werden darf, stünde jeder Baugenehmigung, jeder Baugebietsausweisung und jedem Infrastrukturprojekt entgegen und existiert daher nicht. So ist denn auch dem Fachplanungsrecht nach Auffassung des BVerwG ein Gebot des Milieuschutzes nicht zu

entnehmen (BVerwG, Urteile vom 27.10.1999, 11 A 31.98, vom 09.04.2003, 9 A 37/02, und vom 24.03.2007, 9 A 17/06).

c) Landschaftsrechtliche Kompensationsmaßnahmen sind allein nach den Vorgaben zur Bewältigung der Eingriffsregelung und des Artenschutzes sowie unter Beachtung der Rechte der Grundstückseigentümer zu beurteilen. Die Nähe zu Baugebieten ist insoweit kein vorrangiges Auswahlkriterium und kann beispielsweise bei artenschutzrechtlich bedingten Maßnahmen deren Eignung sogar entgegenstehen.

d) Die vielfach kritisierte Dammlage der B 61n entlang der DB-Strecke Bielefeld-Hamm ist nicht vermeidbar. Eine entsprechend hohe Führung der Straße ist notwendig, um die Gewässer sowie insbesondere die untergeordneten Straßen (Asholts Hof, Warendorfer Straße, L 791) in ausreichender Höhe queren zu können.

e) Dass die Siedlung „Kralheide“ (d. h. das Wohngebiet Dammweg/Auf der Hart) nur noch über den Bohlenweg erreichbar ist, weil die Zufahrt über den Dammweg abgebunden wird, ist richtig, steht dem Vorhaben aber nicht entgegen. Ein Anspruch auf die Aufrechterhaltung auch der Zufahrt über den Dammweg besteht nicht und Beeinträchtigungen sicherheitstechnischer Belange (Zufahrtsmöglichkeiten für Feuerwehr und Rettungswagen), wie sie die Einwenderseite vorgetragen hat, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Insoweit stellt sich die Situation nicht anders dar als z. B. bei jeder Sackgasse. Der Bohlenweg ist für Feuerwehr- und Rettungsdienstfahrzeuge uneingeschränkt nutzbar und besondere Unfall- bzw. Unfallhäufungsgefahren, die insoweit problematisch sein könnten, ergeben sich nicht. Sie sind im Gegenteil gerade deswegen besonders gering, weil es keinen Durchgangsverkehr gibt; es fällt ausschließlich solcher Verkehr an, der als Ziel- und Quellverkehr aus der Siedlung heraus generiert wird. Zudem dürfte selbst bei einem Unfall auf dem Bohlenweg nur in Ausnahmefällen die gesamte Zufahrt blockiert sein und in besonderen Notfallsituationen gäbe es, wenn auch teilweise über Privatgelände führend, Zufahrtsmöglichkeiten über den nicht ausgebauten Teil der Straße „Auf der Hart“ sowie an zwei Stellen über die Bokelstraße, und zwar über die Zufahrten zu einem Hofgelände bzw. zu einem Gartenbaubetrieb.

f) Die häufig geforderte und auch für größere Fahrzeuge wie z. B. solche der Müllabfuhr oder Tankwagen häufig geforderte Wendemöglichkeit am Ende des abgeriegelten Dammweges ist über das Deckblatt Gegenstand der Planung geworden.

Soweit der geplante Wendehammer in den Deckblatteinwendungen als zu klein kritisiert wird, werden diese Einwendungen zurückgewiesen. Für einen größeren Wendehammer ist angesichts des in der Regel zu erwartenden Verkehrs (Schwerlastverkehr mit großen LKW oder Sattelzügen ist hier in der Regel nicht zu erwarten) keine Notwendigkeit erkennbar.

g) Fahrzeugrückhaltesystem (Schutz-/Leitplanken) hat der Vorhabenträger unter Beachtung der einschlägigen technischen Regelwerke zu installieren. Ihre Ausgestaltung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

h) Eine Notwendigkeit, in Höhe des Dammweges einen Fußgängertunnel zu errichten, um den Zugang zu den Flächen jenseits der Bahnlinie zu vereinfachen bzw. zu verkürzen, besteht nicht. Ein solcher Tunnel wäre auch keine Folgemaßnahme des Straßenneubaus im Sinne von § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG NRW, so dass er wegen der erforderlichen Bahndammquerung nur von der Deutschen Bahn errichtet werden könnte. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wäre hier deshalb auch nicht der zuständige Vorhabenträger.

i) Soweit von den Lärmschutzwänden und -wällen an der B 61n optische Beeinträchtigungen ausgehen, sind diese nicht vermeidbar. Für erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne einer „optischen Bedrängnis“ ergeben sich angesichts der Höhe der Lärmschutzanlagen und des Abstands zur jeweiligen Bebauung jedoch keine Anhaltspunkte. Von daher haben die erheblichen positiven Wirkungen der Lärmschutzanlagen Vorrang.

Soweit sich Einwendungen auf die Höhe der Entschädigungsleistung und die Frage beziehen, wie und unter Berücksichtigung welcher Kriterien diese zu bemessen ist, ist darüber hinaus nicht im Rahmen der Planfeststellung zu entscheiden. Die Höhe der Entschädigung bleibt vielmehr dem separaten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. nachstehend Nr. 10 im Kapitel B des Beschlusses).

Im Folgenden werden ergänzend die Einzeleinwendungen der Grundstücksbetroffenen, mit denen im Rahmen des Anhörungsverfahren Einzelgespräche geführt worden sind, sowie die entsprechenden Entscheidungen zu deren Einwendungen aufgeführt.

Hinweis: Aus Datenschutzgründen wurden die Einwendungsführer anonymisiert und in der Folge jeweils mit Nummern wiedergegeben. Die Stadt Bielefeld, in der der Planfeststellungsbeschluss öffentlich ausgelegt wird, wird eine Entschlüsse-

lungsliste zur Verfügung gestellt, die im Rahmen der Einsichtnahme eine genaue Zuordnung ermöglicht.

Soweit in diesem Beschluss Höfe namentlich benannt werden, ist damit nicht die Nennung von Einwendern verbunden. Es handelt sich vielmehr ausschließlich um Lagebezeichnungen aus öffentlich zugänglichen Quellen und Kartenwerken wie z. B. auch Stadtplänen. Der Nennung dieser Bezeichnungen steht deshalb der Datenschutz nicht entgegen.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendung Nrn. 1, 73, D 73, 300 und D 300 Nach der vorliegenden Planung des Vorhabenträgers kann das Wohngebäude (Haus dort seit 1895) der Einwender (Schlüssel-Nr. 300/D 300) nicht erhalten werden. Für die Einwender ist daher die Frage der Feintrassierung im Bereich ihres Wohngebäudes ausschlaggebend. In der UVS sei zunächst eine Variante 3 untersucht worden, die das Gebäude der Einwender verschont hätte. Diese Variante hätte den Korridor der Freileitung genutzt, die jetzt ohnehin abgebaut werde. Der Korridor stehe damit uneingeschränkt zur Verfügung. Der Vorhabenträger erwidert, bei der jetzt geplanten Linienführung handele es sich um die im Jahr 2003 bestimmte Linie. Zusammen mit weiteren Varianten sei diese auf ihre Auswirkungen hin überprüft worden. Sie liege in der Mitte zwischen den Varianten 1, die aus Gründen des Naturschutzes abgelehnt worden sei, und der Variante 2, die städtebaulich unzuträglich gewesen sei. Da die Variante 3 jedoch nah an die Wohnbebauung an der Straße Auf der Hart herangerückt wäre, wurde sie nochmals optimiert zur Variante 3.1. Dieser hätten alle Behörden im seinerzeitigen Linienbestimmungsverfahren zugestimmt. Jede Trassenführung sei ein Kompromiss zwischen verschiedenen Belangen, Gebäudeabrisse hätten angesichts der Streubebauung südlich der Ortslage Ummeln in keinem Fall vermieden werden können. Der Rechtsbeistand der Einwender erinnert an die Diskussion in der Generalerörterung, wonach eine kleinräumige Verschiebung der Trasse nach Süden aus Gründen des Naturschutzes nicht in Betracht gekommen wäre. Er könne jedoch beim Blick in ein Luftbild nicht erkennen,	

warum dieser Bereich naturschutzfachlich so wertvoll sein sollte. Die fraglichen Flächen würden heute teilweise beackert, der Naturschutz verliere also seines Erachtens hier an Stellenwert. Insofern ist für die Einwender die Abwägungsentscheidung zugunsten des Naturschutzes und zu Lasten der Grundeigentümer nicht nachvollziehbar. Aus Ihrer Sicht spreche nichts dagegen, ab der Bokelstr. eine flachere Führung, die zudem kürzer und billiger sei, der B 61n umzusetzen und dadurch auch drei Hausabrisse zu vermeiden. Der Vorhabenträger betont den hohen Stellenwert, den der Naturschutz bei der Planung einer Straße genieße. In einer Gesamtabwägung müsse man sich unter Berücksichtigung aller Belange auf eine Linie festlegen. Angesichts der naturschutzfachlichen Vorbehalte sei dies im Jahr 2003 die Variante 3.1 gewesen. Im Übrigen könne aus seiner Sicht eine solch kleinräumige Verschwenkung der Trasse den Abriss des Gebäudes der Einwender nicht vermeiden. Der Verhandlungsleiter ergänzt, der Vorhabenträger habe den Gang des Linienbestimmungsverfahrens zunächst korrekt dargestellt. Die Linienbestimmung sei eine erste Konkretisierung der Planung, auch dabei sei das Für und Wider gegeneinander abzuwägen. Sie entfalte für den Vorhabenträger auch eine gewisse Bindungswirkung. Die Einschätzung der Naturschutzbehörden zur Wertigkeit der südlich an die Trasse grenzenden Flächen sei mittlerweile jedoch zehn Jahre alt, so dass sich für die Planfeststellungsbehörde die Frage stelle, ob sie heute noch uneingeschränkt Gültigkeit beanspruchen könne. Der Verhandlungsleiter betont jedoch, dass keine Verpflichtung zur sofortigen Umplanung bestehe, sollte die naturschutzfachliche Wertigkeit entfallen sein. Eine Entscheidung könne dazu im Termin ohnehin nicht getroffen werden; die Planfeststellungsbehörde werde sich jedoch bei ihrer Prüfung mit diesen Argumenten besonders gründlich auseinandersetzen.	Die dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegende Vorzugsvariante 3.1 wurde aus der Ursprungsvariante 3 entwickelt, insbesondere, um den Abstand zur Wohnbebauung an der Straße „Auf der Hart“ zu vergrößern. Auch wenn dieses Baugebiet nicht die Kriterien eines allgemeinen Wohngebietes erfüllt, wird der Schutzanspruch dieses Gebietes im Vergleich zu dem Einzelgebäude der Einwender hier höher bewertet. Den Schutzstreifen der zurückgebauten Hochspannungsfreileitung nutzt weitestgehend auch die Variante 3.1. Eine noch weiter nach Süden und das Gebäude umgehende Führung der Trasse würde zwar keine Inanspruchnahme von Naturschutzgebietesflächen und auch kein gesetzlich geschütztes Biotop, wohl aber solche Flächen beanspruchen, die nach wie vor zu dem auch vom Landschaftsschutzgebiet umfassten Kulturlandschaftskomplex um den Hof Ruwisch gehören (vgl. BK-4016-001 im Biotopkataster des LANUV). Als solchen kommt ihnen schon aufgrund ihrer Lage eine entsprechende Bedeutung zu. Mit einer Trassenverschiebung wäre daher eine erhebliche Beeinträchtigung dieses Landschaftskomplexes verbunden. Unter Berücksichtigung aller privaten und öffentlichen Belange, zu denen auch der benannte Kulturlandschaftskomplex gehört, wird die Variante 3.1 als die insgesamt schonendste Variante eingestuft. Die gegen diese Variante gerichtetet Einwendung wird zurückgewiesen, auf die Ausführungen im Kapitel B Nr. 7.1 wird ergänzend Bezug genommen.

Von den Einwendern wird der Durchstich der B 68 zur Brockhagener Straße ins Gespräch gebracht. Aus Sicht des Vorhabenträgers hat dieser Durchstich jedoch keinen ausreichenden verkehrlichen Nutzen, zumal er im Gegensatz zur vorliegenden Planung keine unmittelbare Anbindung an den Ostwestfalendamm und die A 33 vermittele. Zum zeitlichen Horizont der weiteren Planungen führt der Verhandlungsleiter aus, eine Entscheidung im Planfeststellungsverfahren falle voraussichtlich erst weit im Jahr 2014. Angesichts einer wahrscheinlichen gerichtlichen Auseinandersetzung komme als frühestmöglicher Baubeginn das Jahr 2016 in Betracht. Den Einwendern stehe ich Möglichkeit offen, dieses Procedere abzuwarten oder aber schon jetzt in Grunderwerbsverhandlungen einzutreten. Dies wird von den Einwendern abgelehnt.	Mit dem von vielen Einwendern als bessere Alternative geforderten „Durchstich zur Brockhagener Straße“ können, wie der Vorhabenträger zu Recht ausgeführt hat und wie unter Nr. im Kapitel B Nr. 7.1.4 des Beschlusses bereits ausgeführt wurde, die Planungsziele nicht bzw. zumindest nicht in ausreichendem Maße erreicht werden. Eine solche Variante wird daher abgelehnt. Zu den sonstigen grundstücksbezogenen und im Einzeltermin nicht weiter erörterten Einwendungen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die von den Einwendern 73/D 73 auch im Deckblattverfahren nochmals geforderte Gesamtübernahme der Grundsücke Gemarkung Ummeln, Flur 35, Flurstücke 565 und 644 ohnehin bereits Planungsgegenstand ist (vgl. Grunderwerbsverzeichnis). Die „Restflächen“ sind in den LBP (Ausgleichsmaßnahme A 4) integriert und nicht zur dauerhaften Nutzungsbeschränkung, sondern zum Erwerb durch den Vorhabenträger vorgesehen.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendung Nr. 2 Der Einwender hat den Einzeltermin abgesagt und von daher nicht an einem Einzelgespräch teilgenommen.	In der Einwendung wurde die Notwendigkeit des Straßenneubaus bestritten und von daher eine Inanspruchnahme des Grundstücks, an dem der Einwender Miteigentum hat, abgelehnt. Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung zurück. Die Planrechtfertigung ist aus den im Kapitel B Nr. 6.1 benannten Gründen gegeben und die Grundstücksinanspruchnahme ist zur Verwirklichung des Vorhabens nicht vermeidbar.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendung Nr. 15/D 15 Der Verhandlungsleiter erläutert eingangs, der Termin am heutigen Tage sei ein Erörterungstermin innerhalb des Planfeststellungsverfahrens und nicht innerhalb eines Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens. Die insoweit bestehenden Aufgaben der Planfeststellungsbehörde umreißt der Verhandlungsleiter mit einem Zitat aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10.07.2012, 7 A 11.11, UA Rn. 86: *„Es ist nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodischen Ermittlung der Entschädigungshöhe festzulegen“*. Im Fokus der heutigen Verhandlung stehe daher die Ermittlung und Bewertung des Sachverhalts mit einem Schwerpunkt auf der Grundstücksbetroffenheit. Im Falle der Einwender müssten zusätzlich die Abläufe innerhalb des landwirtschaftlichen Betriebes sowie die Frage der Existenzgefährdung beleuchtet werden. In diesem Zusammenhang habe die Planfeststellungsbehörde in Anlehnung an die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Entscheidung zu treffen, ob sie die Straßenbaumaßnahme auch um den Preis der Existenzgefährdung bzw. –vernichtung zulassen könne. Der Verhandlungsleiter verweist auf das vorliegende Existenzgutachten, das mit dem Ergebnis abschließe, eine straßenbaubedingte Existenzgefährdung liege vor. Auf Nachfrage des Verhandlungsleiters erklären die	

Einwender, das Ergebnis des Gutachtens anzuerkennen, sich aber noch eine nähere Prüfung der vom Gutachter getroffenen Annahmen vorzubehalten. Der Vorhabenträger erklärt demgegenüber, aus seiner Sicht seien die getroffenen Annahmen korrekt und das Ergebnis plausibel. Das Gutachten werde daher als Grundlage der weiteren Betrachtung anerkannt. Der Vorhabenträger führt auf Nachfrage des Verhandlungsleiters weiter aus, er habe derzeit keine Möglichkeit, die Existenzgefährdung durch Ersatzland abzuwenden; er dürfe keine Flächen „auf Vorrat“ für einen solchen Fall erwerben. Natürlich stünden ihm Flächen zur Verfügung; es handele sich dabei aber um Wald bzw. Flächen der landschaftspflegerischen Begleitplanung, die für den Einwender ohne Wert seien. Dies bestätigt der Einwender, er benötige ackerfähiges Land. Ihm sei aber bekannt, dass die Stadt Bielefeld über etwa 600 – 800 ha Ackerland verfüge. Hiervon hat auch der Vorhabenträger Kenntnis; er gibt aber zu bedenken, dass die Stadt diese Flächen mit Blick auf eigene raumbeanspruchende Projekte erworben habe. Sollten die Einwender jedoch eine konkrete, im Eigentum der Stadt stehende Ackerfläche als geeignetes Ersatzland betrachten, werde er – der Vorhabenträger – sich bei der Stadt um diese Fläche bemühen. Vor einer Diskussion der weiteren in der Einwendung genannten Gesichtspunkte gibt der Vorhabenträger einen Überblick über die Betroffenheit der Einwender, wie sie sich aus den Planunterlagen ergibt. Er verweist darauf, er werde ein Deckblatt ins Verfahren einbringen, das aber für die Einwender keine wesentliche Veränderung bedeute. Der Vorhabenträger bekräftigt aber seine im Verfahren bereits gegebene Zusage, er werde auf die landschaftspflegerische Maßnahme A 2.1 östlich der Bahnlinie verzichten. Dieser Verzicht sei im Übrigen im Exis-	

tenzgutachten berücksichtigt worden. Im Ergebnis würden aus dem Grundeigentum der Einwender etwa 49.000 m^2 benötigt für die Trasse, für Änderungen im nachgeordneten Wegenetz und landschaftspflegerische Maßnahmen, namentlich einen Feldgehölzstreifen parallel zur Trasse als Leiteinrichtung für Fledermäuse zu den vorgesehenen Querungsstellen. Hierbei handele es sich um eine Artenschutzmaßnahme, die aus Sicht des Vorhabenträgers nicht disponibel sei. Die benötigte Fläche könne – so eine Frage der Einwender – für diesen Zweck auch enteignet werden.	
Folgende Detailpunkte werden erörtert: <u>Dimension des Bauwerks</u> Die Einwender bezweifelt, dass das Bauwerk notwendigerweise die geplante Breite von etwa 60 m am Böschungsfuß annehmen müsse, die aus der Zahl der Fahrstreifen und der Höhenlage resultiere. In der Einwendung hätten sie daher eine geringere Höhenlage der Straße gefordert. Zudem sei ihnen aus der Bauzeit der A 33 bekannt, dass der Vorhabenträger die im Planfeststellungsverfahren angegebene Baugrenze oftmals nicht einhalte und weitere Flächen in Anspruch nehme. Der Vorhabenträger entgegnet zunächst, die in der Planfeststellung angegebenen Werte könnten die tatsächliche Inanspruchnahme zunächst nur näherungsweise wiedergeben. Im Zuge der Bauausführung könnten sich insoweit kleine Verschiebungen ergeben. Zur Höhenlage der Straße verweist der Vorhabenträger auf gegebene Zwangspunkte. Der Zubringer Ummeln entwickle sich aus dem bereits in Teilen fertiggestellten Kleeblatt an der A 33. Der Ostwestfalendamm, an den der Zubringer Ummeln anschließe, werde dort auf einem 8,00 m	Das Vorhaben ist aus den im Kapitel B des Beschlusses benannten Gründen in der geplanten Dimensionierung erforderlich, die gewählte Trasse die insgesamt betrachtet schonendste Variante – wobei gerade im hier betroffenen Raum am Ausgangspunkt der B 61n an der A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum ohnehin keine andere, zumindest keine die Betroffenheiten des Eigentümers nennenswert vermindernde Trassenvariante denkbar ist – und die Grundstücksinanspruchnahmen sind von daher nicht verzichtbar oder weiter reduzierbar (vgl. insbesondere Nrn. 6.1, 7.1 und 7.2). Soweit Kompensationsmaßnahmen auf Einwendergrundstücken geplant sind, werden dazu sowie zur Entlastung der Landwirtschaft insgesamt Flächen genutzt, die ohnehin für das Vorhaben benötigt werden bzw. die der Vorhabenträger voraussichtlich ohnehin übernehmen muss, weil sie beispielsweise aufgrund ihrer geringen Größe bzw. aufgrund ihres Zuschnitts nicht mehr (land-)wirtschaftlich nutzbar sind. Insgesamt überwiegt in der Abwägung das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens die Eigentumsinteressen und rechtfertigt die Grundstücksinanspruchnahmen auch unter Berücksichtigung der gutachtlich bestätigten Existenzgefährdung des

hohen Damm bzw. einer entsprechend hohen Brücke über die A 33 geführt. Bis zur L 791 könne die Trasse nicht nennenswert abgesenkt werden, weil zum einen Bachläufe mit bestimmten Mindesthöhen der Durchlassbauwerke zu unterführen seien, zum anderen alle Straßen, die bisher schon die parallel verlaufende Bahnlinie unterquerten, künftig auch unter dem Zubringer hindurch geführt werden müssten. Schon an der Unterführung des Weges Asholts Hof habe die Trasse aber die Mindesthöhe, die für eine Wirtschaftswegeunterführung erforderlich sei, erreicht. Eine Überführung des Weges sei wegen des geringen Abstandes zwischen Straßentrasse und Bahnlinie an dieser Stelle nicht möglich. Zur Zahl der Fahrstreifen verweist der Vorhabenträger ergänzend auf das Verkehrsgutachten. Die prognostizierten Zahlen, die von den Einwendern angezweifelt werden, rechtfertigten die Vierspurigkeit des Zubringers in diesem Bereich. Notwendige Beschleunigungsstreifen und Verziehungslängen reichten im Übrigen aus dem Autobahnkreuz bis in den Planfeststellungsbereich des Zubringers und damit bis zu den Grundflächen der Einwender, wodurch die Breite des Bauwerks mitbestimmt werde. <u>Entwässerung</u> Die Einwender schildern die schon jetzt problematische Entwässerungssituation im Umfeld ihrer Hofstelle, die wiederholt zu Überschwemmungen hofnaher Flächen geführt habe. Zu bedenken sei in diesem Zusammenhang, dass unweit des Hofes der Sunderbach, der Grippenbach und der Trüggelbach zusammenflössen. Die Einwender räumen ein, die Problematik in der Vergangenheit sei jedenfalls nicht durch den Straßenbau der A 33 verursacht; das Problem sei eher in der Wasserhaltung	landwirtschaftlichen Betriebes. Die Fragen, welche unwirtschaftlichen Restflächen der Vorhabenträger tatsächlich und ggf. über das eingeplante Mass hinaus übernehmen muss, ob ggf. auch eine Gesamtübernahme oder Betriebsverlagerung in Frage kommt oder ggf. doch eine Ersatzlandgestellung ermöglicht werden kann, kann letztendlich erst im Wege der Grundstücksverhandlungen bzw. des Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens gem. EEG NRW geklärt werden. Insoweit ist auf das separat durchzuführende Verfahren zu verweisen. Die Entwässerungsproblematik entlang des Trüggelbachs ist nicht zuletzt aufgrund der Beschwerde eines A 33-Anliegers aus dem Jahr 2014 auch der Planfeststellungsbehörde bekannt und unter Einbeziehung der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld nochmals überprüft worden. Die Problematik ist darauf zurückzuführen, dass es sich um einen für die Senne typischen Sandbach

an den Bockschatzteichen zu suchen, die die Funktion eines Regenrückhaltebeckens hätten, das Wasser aber nicht mit der nötigen Drosselung in die genannten Bäche abgäben. Die Einwender befürchten jedoch, dass mit der Entwässerung der A 33 und künftig des Zubringers Ummeln eine weitere Verschärfung der Situation eintrete. Sie äußern in diesem Zusammenhang Zweifel, ob die Entwässerungsanlagen der Straßen eine solche Verschärfung wirksam verhindern könnten, zumal z.B. das Regenrückhaltebecken im Autobahnkreuz auch nach starken Regenfällen immer leer sei, mithin also keine Rückhaltung sicherstelle. Der Vorhabenträger stellt dar, die Problematik der Entwässerung im Bereich Ummeln, hervorgerufen z.B. durch das geringe Gefälle der Bachläufe, sei ihm durchaus bekannt. Er sehe aber keine Möglichkeit, im Rahmen der Straßenplanung eine bekannte Problemlage auf Seiten der Stadt Bielefeld zu sanieren. Er habe lediglich dafür Sorge zu tragen, dass die von ihm geplanten Entwässerungsanlagen den geltenden Vorschriften entsprächen. Konkret geplant sei, das Straßenwasser auf dem Abschnitt vom Autobahnkreuz bis zur Unterführung des Weges Asholts Hof dem im Kreuz gelegenen Regenrückhaltebecken zuzuführen. Dieses Becken – so die Nachfrage des Verhandlungsleiters – funktioniere und sei ausreichend dimensioniert. Wenn nach Regenfällen in der Vergangenheit kein Wasser im Becken vorhanden gewesen sei, sei die durch den Regen verursachte Wassermenge zu gering gewesen, als dass eine länger dauernde Rückhaltung hätte eintreten müssen. Das Wasser fließe vielmehr in solchen Fällen – unter Berücksichtigung der Drosselungsleistung des Abflusses – unmittelbar den Vorflutern zu.	handelt, der natürlicherweise und besonders bei Starkregenereignissen große Mengen Sand in der fließenden Welle mit sich führt. Lagern sich diese vor Verrohrungen oder anderen Anlagen oder einfach bei geringer werdender Strömung und eventuell auch noch zusammen mit anderem Geschiebe (Laub, Äste etc.) ab, ist aufgrund dieser Besonderheiten die Entstehung von Abflusshindernissen möglich, die dann zu einem Rückstau und ggf. auch einer Ausuferung führen können. Bauliche Veränderungen wie z. B. größere Durchlässe würden diese Gegebenheiten nicht wesentlich verändern und Ablagerungen nicht grundsätzlich vermeiden. Sie würden ggf. mit gleicher Wirkung lediglich an anderer Stelle vor oder hinter dem Bauwerk entstehen. Abhilfe können deshalb nur Maßnahmen der Gewässerunterhaltung schaffen, die regelmäßige Kontrollen und ggf. die Beseitigung entsprechender Ablagerungen beinhalten, und für die die Stadt Bielefeld zuständig ist. Wie diese der Planfeststellungsbehörde glaubhaft versichert hat, werden die entsprechenden Kontroll- und Unterhaltungsmaßnahmen auch regelmäßig und ordnungsgemäß durchgeführt. Die Einleitungsmengen, die dem Trüggelbach aus den Entwässerungsflächen der A 33 (Abschnitt 5 B) zugeführt werden und die, die ihm von der B 61n zugeführt werden sollen, führen aufgrund der vorgesehenen Rückhaltemaßnahmen, zu denen auch die Versickerung im Anschlussohr Ummeln der B 61n gehört, nicht zu einer Verschärfung des Abflussgeschehens. Insgesamt ergibt sich durch die Entwässerungsflächen, die vom Trüggelbach abgekoppelt werden, sogar eine Entlastung. Von daher bedarf es auch keines weiteren Gewässernachweises. Die gegen die geplante Entwässerung gerichteten Einwendungen werden daher zurückgewiesen. Auf die Ausführungen unter Nr. 7.7 im Kapitel B des Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen.

Gleiches gelte für das geplante Regenrückhaltebecken am Trüggelbach, das das Straßenwasser des Abschnitts vom Asholts Hof bis zur Warendorfer Straße aufnehmen solle. Der Vorhabenträger führt weiter aus, dass auf den Flächen, die später durch die Straße versiegelt würden, auch heute Wasser nicht vollständig versickere, sondern in Teilen oberflächlich den Vorflutern zuströme. Dieser natürliche Landabfluss werde berechnet und in den Drosselungseinrichtungen der Regenrückhaltebecken nachgebildet. Aus den Becken werde stets maximal die Menge eingeleitet, die dem natürlichen Abfluss entspreche. Die Einwender melden hieran Zweifel an und fragen, ob dieses Konzept mit der Stadt Bielefeld erörtert worden sei. Der Vorhabenträger erwidert, er habe seinerzeit seinen wassertechnischen Entwurf der Unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld zur Prüfung und Zustimmung zugeleitet.	
<u>Feuerlöschteich</u> Die Einwender führen aus, der Feuerlöschteich an der Hofstelle werde durch eine unterirdische Zuleitung vom Grippenbach aus gespeist und müsse unbedingt aufrechterhalten werden. Diese werde durch die Trasse des Zubringers teilweise überbaut, insbesondere der Einlauf am Grippenbach liege unter dem Straßenbauwerk.	
Der Vorhabenträger sichert daraufhin zu, diese Einrichtung funktionstüchtig zu erhalten.	Die Einwendung hat sich auftgrund der Zusage des Vorhabenträgers erledigt.
<u>LBP-Maßnahme A 3.4 am Trüggelbach</u>	
Der Vorhabenträger erläutert, diese Maßnahme sei mit Blick auf die Amphibienpopulation im Raum konzipiert worden. Er sei davon ausgegangen, dass die Einwender an dieser Fläche im Dreieck zwischen	Die Ausgleichsmaßnahme A 3.4 ist im Zuge der Planänderungen des Deckblatts entfallen, die gegen diese Maßnahme gerichtete Einwendung hat sich deshalb zwar erledigt. Die entsprechende

Bahnlinie, Zubringer und Wirtschaftsweg kein weiteres Verwertungsinteresse hätten. Das bestätigen die Einwender, führen aber auch an, das gelte in gleicher Weise für die Restfläche zwischen der Trasse des Zubringers und dem Wirtschaftsweg zur Anne-Frank-Straße. Der Bevollmächtigte der Einwender ergänzt, auch das kleine Dreieck zwischen Trüggelbach, Trasse des Zubringers und Bahnlinie sei wirtschaftlich wertlos.	Fläche ist stattdessen im Deckblattverfahren jedoch Bestandteil der Ausgleichsmaßnahme A 4 geworden. Da die Fläche aber auch vom Einwender als nicht mehr wirtschaftlich nutzbar eingestuft wird, wäre diese Fläche ohnehin vom Vorhabenträger zu übernehmen. Von daher dient die Inanspruchnahme dieser Fläche letztlch der Minimierung sonstsiger sich stärker auswirkender Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen. Die Entscheidung darüber, inwieweit andere Restflächen als nicht mehr wirtschaftlich nutzbar einzustufen und vom Vorhabenträger ebenfalls zu übernehmen sind, bleibt dem separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW vorbehalten.
<u>LBP-Maßnahme A 5</u> Im Verzicht auf diese parallel zur Trasse des Zubringers geplante 10,00 m breite Pflanzung sieht der Bevollmächtigte der Einwender eine wesentliche Möglichkeit, die Inanspruchnahme von Grundflächen der Einwender zu verringern. Ihm sei die Notwendigkeit dieser Pflanzung nicht klar. Der Vorhabenträger erläutert, es handele sich um eine artenschutzrechtlich begründete Maßnahme. Im Umfeld des Hofes der Einwender sei eine Vielzahl von Fledermäusen festgestellt worden, die mittels dieser Pflanzung an der Trasse des Zubringers entlang zu den Querungsmöglichkeiten geführt werden sollten. Auf Nachfrage des Bevollmächtigten erläutert der Vorhabenträger weiter, die Erarbeitung eines landschaftspflegerischen Begleitplans erfolge auf der Grundlage von z.B. faunistischen Untersuchungen und werde von einem Arbeitskreis begleitet, dem auch die Landschaftsbehörden angehörten. In diesem Arbeitskreis werde auch die Lage von derartigen Artenschutzmaßnahmen besprochen und festgelegt.	Die Ausgleichsmaßnahme A 5 (CEF) ist im Zuge der Planänderungen des Deckblatts entfallen, die dagegen gerichetete Einwendung damit gegenstandslos geworden.

Aus Sicht des Vorhabenträgers ist eine Maßnahme an dieser Stelle unverzichtbar. Auf Vorschlag des Bevollmächtigten sagt er jedoch zu, die Möglichkeit einer schmaleren Gestaltung, z.B. in Gestalt einer Baumreihe, mit den Landschaftsbehörden zu diskutieren. Die Böschungsbepflanzung allein – so eine weitere Nachfrage der Einwender – reiche nicht aus. Grds. könnten derartige Bepflanzungen von den Fledermäusen auf beiden Seiten beflogen werden, womit sie bei der Böschungsbepflanzung in den unmittelbaren Straßenraum gerieten. Daher müsse die Leitpflanzung Abstand von der Straße halten. Als kleinen Ausgleich für die Inanspruchnahme ihrer Flächen regen die Einwender an, den von ihrer Hofstelle zur Trasse führenden und im Eigentum der Stadt Bielefeld stehenden Weg (Teilfläche des Flurstücks 56 in der Flur 34 der Gemarkung Ummeln, ehemals Sunderweg) zu rekultivieren und ihren Flächen zuzuschlagen. Der Weg befinde sich ohnehin in einem maroden Zustand und werde künftig nicht mehr benötigt. Der Vorhabenträger sagt zu, in Abstimmung mit der Stadt Bielefeld dieses Teilstück zu entsiegeln und zu rekultivieren. Er könne sich diese Entsiegelung im LBP anrechnen lassen. Die Einwender bestätigen auf Nachfrage, dass sie das Eigentum an der Fläche erwerben wollen. <u>BV-Nr. 1.04</u>	
Auf Nachfrage der Einwender erläutert der Vorhabenträger, es handele sich dabei um einen bauzeitlich einzurichtenden Schutzzaun, um einen ökologisch sensiblen Bereich beiderseits des Grippenbaches zu schützen. Der Zaun werde nach Abschluss der Bauarbeiten wieder entfernt.	Der Zaun ist als Schutzmaßnahme Bestandteil der LPB-Maßnahmen und als solcher zur Vermeidung von Beeinträchtigungen angrenzender Biotopflächen nicht verzichtbar.

<u>Wirtschaftsweg parallel zur Bahnlinie, BV-Nr. 1.21</u> Aus Sicht der Einwender ist die Herrichtung dieses Weges mit unnötigem Landverbrauch verbunden. Die Bodenverhältnisse seien im Übrigen dergestalt, dass der Weg mutmaßlich mehr Geld koste, als der Wald, der damit erschlossen werden solle, wert sei. Gleichwohl sieht der Vorhabenträger keine Möglichkeit, auf den Weg zu verzichten. Der im Eigentum der Stadt Bielefeld stehende Wald auf dem Flurstück 241 in der Flur 19 der Gemarkung Brackwede sei nach dem Bau der A 33 nicht mehr vom Sunderweg erschlossen und müsse nunmehr von der anderen Seite aus angebunden werden. Eine Nutzung der Eisenbahnunterführung der Winterstraße an der Kleingartensiedlung komme nicht in Betracht, da diese Unterführung für Holztransporte zu klein sei. Die Stadt habe ein Recht auf eine angemessene Erschließung der Fläche, was in der Planfeststellung nicht verwehrt werden könne.	Zur Notwendigkeit dieses Wirtschaftsweges wird auf die Ausführungen im Kapitel B Nr. 7.3.1 verwiesen. Da der Weg für den Einwender nicht erforderlich ist, ist er jedoch von etwaigen Unterhaltungskosten zu befreien (vgl. Nebenbestimmung 5.7.2 im Kapitel A).
<u>Oberbodenlagerfläche</u> Parallel zur Trasse des Zubringers ist eine Oberbodenlagerfläche geplant, die von den Einwendern abgelehnt wird. Erfahrungen aus dem Bau der A 33 zeigten, dass derartige Flächen auch nachdem sie wieder hergerichtet wurden, für lange Zeit nahezu unbrauchbar seien. Vielfach mischten die Baufirmen den Oberboden mit anfallendem Bauschutt z.B. von einem Hausabriss.	
Der Vorhabenträger sieht sich außerstande, auf die Fläche zu verzichten. Als Alternative stünde nur der aufwändige Abtransport zur Verfügung. Es sei wesentlich einfacher, den abgelagerten Oberboden an Ort	DIe Oberbodenlagerfläche ist nicht verzichtbar. MIt der Inanspruchnahme verbundene Beeinträchtigungen (Ernteausfälle, auch solche nach Rückgabe und Rekultivierung der Fläche, wenn und

und Stelle zu lagern. Der Vorhabenträger sichert aber zu, dass an dieser Stelle ausschließlich Oberboden abgelagert werde, der auf Grundflächen der Einwender abgeschoben worden sei. Gebäudeabrisse, die zu einer Vermischung führen könnten, fänden in diesem Straßenabschnitt nicht statt. Er sei bereit, sich über eine entsprechende Nebenbestimmung in einem Planfeststellungsbeschluss binden zu lassen. <u>Drainagen</u> Die Einwender führen aus, ihre landwirtschaftlichen Flächen im Umfeld der Trasse seien nahezu vollständig drainiert, auch wenn es sich, wie die Einwender einräumen, teils um alte und nicht mehr vollständig funktionstüchtige Tonrohre handele. Der Vorhabenträger erläutert, er müsse angetroffene Drainagen funktionstüchtig erhalten. Er bittet die Einwender, ihm hierzu Drainagepläne zur Verfügung zu stellen, was die Einwender zusichern. <u>Hausbrunnen</u> Auf Nachfrage der Einwender erläutert der Vorhabenträger, in grundwasserführende Schichten werde wegen der Dammlage der Trasse nicht eingegriffen. Die Auflast des Bauwerks verursache keine Verdichtungen, die Grundwasserströme maßgeblich beeinflussen könnten. <u>Baustellenverkehr</u> Der Vorhabenträger führt aus, er rechne mit einer Bauzeit von mindestens drei Jahren. Der Baustellenverkehr solle über das klassifizierte	soweit Ernteausfälle auf diese Nutzung zurückzuführen sind) sind nach den Regelungen des EEG NRW zu entschädigen. Die Aussage des Vorhabenträgers, nur solchen Oberboden abzulagern zu wollen, der auf Grundflächen der Einwender abgeschoben wird, wird hiermit als verbindliche Zusage aufgenommen. Einer separaten Nebenbestimmung bedarf es daher nicht. Die Funktion der Drainagen hat der Vorhabenträger gem. der Nebenbestimmung 5.6.1 aufrechtzuerhalten bzw. bei Beeinträchtigungen wiederherzustellen. Sofern der Hausbrunnen nicht weiter als 100 m vom Fahrbahnrand der B 61n entfernt ist, hat der Vorhabenträger ein solches Beweissicherungsverfahren durchzuführen (Nebenbestimmung 5.3.4.3 im Kapitel A des Beschlusses). Ansonsten wird die Forderung abgelehnt. Auf Kapitel B Nr. 7.7.3 des Beschlusses wird dazu Bezug genommen.

Netz, sprich: die A 33 und die L 791, auf die Trasse geführt werden und im Weiteren dort verbleiben. Andere Wege, auch zu den Bachdurchlässen, seien aus seiner Sicht nicht geeignet, Baustellenverkehr aufzunehmen. <u>Verlegung des Weges Asholts Hof</u> Für die Einwender ist nicht einsichtig, warum der Weg nicht im bestehenden Verlauf unterführt werden könne. Die vom Vorhabenträger vorgesehene Lösung bedinge weiteren Landverbrauch. Der Vorhabenträger erläutert, je rechtwinkliger der Weg die Trasse unterquere, desto kürzer werde die Querungslänge. Im Übrigen nehme die Querungslänge mit jedem Grad Abweichung von der senkrechten Lage überproportional zu. Konkret bedeute das im vorliegenden Fall, dass eine senkrechte Unterführung eine Länge von 20 m aufweise, die vorgesehene Unterführung im Kreuzungswinkel von 70 gon sei 22 m lang und eine Unterführung im vorhandenen Verlauf über 40 m. Die Führung im vorhandenen Verlauf verdoppele mithin die Baukosten, während die gewählte Lösung nur eine Kostensteigerung von 10 % gegenüber der senkrechten Führung des Bauwerks bedinge. Mit Rücksicht auf diese Kostensprünge habe er sich für die gewählte Lösung entschieden, die Mehrbelastung für die Einwender sei aus seiner Sicht vertretbar. Dies sehen die Einwender kritisch. Zu den Maßen der Unterführung erläutert der Vorhabenträger auf Nachfrage der Einwender, sie erhalte eine lichte Höhe von 4,50 m und eine lichte Weite von 5,50 m. Die Fahrbahn werde in einer Breite von 3,50 m unter der Brücke hergestellt zzgl. beidseits 1,00 m breite Borde als Anprallschutz für das Bauwerk. Diese Borde hätten eine Höhe von 0,12 m	Die Unterführung des Weges „Asholts Hof“ in Verbindung mit der insoweit neuen Wegetrasse ist angesichts des spitzen WInkels, in dem dieser Weg unter Beibehaltung der bisherigen Wegeführung gequert werden müsste, gerechtfertigt. In Relations dazu ist der Flächenmehrbedarf gering. Die gegen die Lage und Anordnung

und könnten von landwirtschaftlichen Maschinen der Einwender befahren werden.	des Querungsbauwerkes gerichtete Einwendung wird daher zurückgewiesen.
<u>Lärm</u>	
Die Einwender zweifeln die Richtigkeit der vorliegenden lärmtechnischen Berechnung an. Danach würden die Grenzwerte nur um 2 dB(A) unterschritten, weshalb sie Messungen fordern. Sie hörten die Bahnlinie, den Verkehr auf dem Autobahnkreuz und seien künftig zusätzlich vom Lärm des Zubringers belastet. Der Vorhabenträger entgegnet, die rechtlichen Grundlagen sähen eine Berechnung des Lärms vor, was prognostisch bei einem Neubauprojekt ohnehin die einzige Möglichkeit sei, über Lärmschutzansprüche zu entscheiden. Rechenergebnisse lägen im Übrigen meist über den gemessenen Werten. Im Weiteren seien Messungen sehr aufwändig, da der in den Berechnungen erzielte Jahresmittelwert durch entsprechende Messzeiträume nachgebildet werden müsste. Der Vorhabenträger weist im Weiteren darauf hin, in die Berechnungen seien der Verkehr auf der A 33, alle Fahrbeziehungen im Autobahnkreuz und der Verkehr auf dem künftigen Zubringer eingegangen und ein Summenpegel gebildet worden. Die Immissionsgrenzwerte würden am Gebäude der Einwender dennoch eingehalten. Den Vorschlag des Bevollmächtigten, die ohnehin vorgesehenen Irritationsschutzwände um 100 m zu verlängern, lehnt der Vorhabenträger ab. Eine Begründung könne dafür weder im Artenschutz gefunden werden, da die vorgesehenen Wände den Schutz der Tiere ausreichend sicherstellten, noch im Lärmschutz mangels Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Im Übrigen lägen die Kosten für eine solche Verlängerung bereits bei etwa 100.000,-- €.	Die Immissionsgrenzwerte werden eingehalten, die Einwendungen unter Bezugnahme auf Kapitel B Nr. 7.5.1 des Beschlusses zurückgewiesen.

Der Wunsch, die Irritationsschutzwände zu verlängern, wird von den Einwendern dennoch aufrechterhalten, auch wenn der Verhandlungsleiter ausführt, derzeit sei wohl aus den vom Vorhabenträger benannten Gründen hierfür keine rechtliche Grundlage zu finden.	

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendung Nr. 18 Der Einwender ist nicht grundstücksbetroffen, Ihm gehört jedoch ein vermieteter Kotten in der Nähe der geplanten B 61n; zudem befürchtet er durch die Entwässerung der Straße Schäden an seinem Wohnhaus. Im Einzelnen: Im Eigentum des Einwenders steht der vermietete Kotten Pivitsweg 8. Dessen Giebelfront mit den Schlafzimmern zeige zur B 61n. Sei ihm im Zusammenhang mit der A 33 noch mitgeteilt worden, der Giebel sei davon abgewandt, zähle dieses Argument bei der jetzt vorliegenden Planung offensichtlich nicht mehr. Er erwartet konkrete Lärmmessungen.	
Der Vorhabenträger entgegnet, grundsätzlich werde der Lärm an neuen und bestehenden Straßen berechnet und nicht gemessen. Dies gelte mithin auch für die nunmehr für den Verkehr freigegebene A 33. Üblicherweise ergäben die Berechnungen höhere Werte, als sich tatsächlich messen ließen. Im Übrigen habe die A 33 noch nicht die Verkehrsbelastung erreicht, die mit einem vollständigen Lückenschluss zu erwarten sei. Insofern sei nicht davon auszugehen, dass die Lärmschutzeinrichtungen dort nicht ausreichten. Für den Kotten Pivitsweg 8 sei für die B 61n eine Berechnung durchge-	Lärmimmissionen sind grundsätzlich zu berechnen und nicht zu messen (vgl. Kapitel B Nr. 7.5.1.4 des Beschlusses). Die dementsprechend berechneten Beruteilungspegel liegen unterhalb der Immissionsgrenzwerte. Für den Kotten Pivitsweg 8 sind zwar keine konkreten Beurteilungspegel in der planfestgestellten lärmtechnischen Unterlage ausgewiesen. Der Vorhabenträger hat sie jedoch entsprechend seiner Zusage nachgereicht. Danach ergeben sich bei einem Grenzwert von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht der B 61n zuzuordnende maximale Schallpegel von 50 dB(A) am Tage sowie von 43 dB(A) in der Nacht. Darauf, dass das Kotten außerhalb des eigentlichen Planfeststellungs-

führt worden mit dem Ergebnis, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte eingehalten würden. Der Verhandlungsleiter vermisst konkrete Angaben der Beurteilungspegel in der Gegenäußerung. Der Vorhabenträger sagt zu, die Berechnungsergebnisse vorzulegen. Zu Fragen der Straßenentwässerung führt der Einwender aus, nach den Beobachtungen der Anlieger sei das Regenrückhaltebecken im Auffahrtsohr der A 33 auch bei länger andauerndem Regen leer. Dies lasse den Schluss zu, dass das auf den versiegelten Flächen anfallende und nicht versickernde Wasser ungebremst den Vorflutern zugeführt werde. Er befürchte daher, dass zum einen die vorhandenen und teilweise in seinem Eigentum stehenden Durchlässe nicht mehr ausreichen, zum anderen die am Zusammenfluss von Feldbach und Sunderbach in Höhe seines Hofes errichteten Dämme überspült werden. Der Vorhabenträger entgegnet, das Regenrückhaltebecken im Auffahrtsohr, das im Übrigen auch Straßenwasser der B 61n aufnehmen werde, sei einwandfrei in Betrieb. Er bestätigt auch, dass dieses Becken in den Sunderbach entwässere, das erste Regenrückhaltebecken an der B 61n in den Feldbach, die beide im Bereich der Hofstelle des Einwenders zusammenliefen. Alle Regenrückhaltebecken seien mit Drosseleinrichtungen ausgestattet. Dies trage dem vom Einwender richtig dargestellten Umstand Rechnung, dass auf versiegelten Flächen die sonst übliche Versickerung unterbleibe und das anfallende Wasser letztlich von den Vorflutern aufgenommen werden müsse. In den Becken werde dieses Wasser aber zunächst gesammelt und über die Drosselung nur in dem Maße an den Vorfluter abgegeben, das einem natürlichen Landabfluss entspreche. Dennoch besteht der Einwender darauf, dass die Böschungen der Bäche in Höhe seiner Hofstelle erhöht werden müssten.	abschnitts der B 61n liegt und letztlich die der A 33 zuzuordnenden Lärmimmissionen ausschlaggebend sind (weswegen sie auch in den Verfahren für die A 33 behandelt worden), wird hingewiesen.

Der Verhandlungsleiter erläutert, natürlich dürfe der Neubau einer Straße die Entwässerungssituation auf der Hofstelle des Einwenders nicht verschärfen. Die vorgesehenen Einrichtungen der Straßenentwässerung seien jedoch darauf ausgelegt, genau dies zu verhindern. Der Einwender legt demgegenüber Bilder vor, die den am Auffahrtsohr gelegenen Teil des Flurstücks 1189 in der Flur 34 der Gemarkung Ummeln zeigen. Nach den starken Regenfällen der vergangenen Wochen sei dieser „überschwemmt“ und mit landwirtschaftlichem Gerät kaum noch zu bewirtschaften. Auch der im Zuge des Autobahnbaus verlegte Sunderbach könne das Wasser nicht abführen, obwohl der Acker dorthin Gefälle habe. Wahrscheinlich drücke das Wasser aus dem Damm des Anschlussohres. Er fordere, in diesen Teil der Ackerfläche eine Drainage zu Lasten des Vorhabenträgers einzubauen. Der Vorhabenträger sagt nach Einsicht in die Fotos zu, die Angelegenheit zu prüfen und ggf. für Abhilfe zu sorgen. Der Verhandlungsleiter nimmt dies zum Anlass, darauf hinzuweisen, dass auch nach Realisierung eines Straßenbauvorhabens Umstände eintreten könnten, mit denen niemand gerechnet hat und auch nicht rechnen konnte. In diesen Fällen bestehe aber die Möglichkeit, auf der Grundlage des § 75 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW Ansprüche geltend zu machen.	Der Vorhabenträger hat die Funktionsweise des Regenrückhaltebeckens korrekt beschrieben. Bei Regenereignissen, bei denen die anfallende Niederschlagswassermenge kleiner ist als die Drosselmenge des Beckens, springt das Becken nicht an. Regenrückhaltungen sind erst bei darüber hinausgehenden Niederschlagsmengen notwendig. Würden sie bereits früher erfolgen, wäre eine ordnungsgemäße Funktion des Beckens nicht mehr gewährleistet. Diese stellt sicher, dass dem Einleitungsgewässer nur die Mengen zugeführt werden, die ihm auch ohne Abflussverschärfungen durch Versiegelungen zufließen würden. Ein verschärftes Abflussgeschehen als Folge der straßenbaubedingten Neuversiegelungen ist daher auszuschließen. Dies gilt auch für den Sunderbach, dem über das bereits gebaute Becken im Anschlussohr der A 33 auch Niederschlagswasser aus dem ersten Entwässerungsabschnitt der B 61n zugeleitet werden wird. Abhilfe für den sich an den Damm des Anschlussohres anschließenden Bereich zu leisten, ggf. durch eine Drainage, hat der Vorhabenträger zugesagt. Insoweit geht die Planfeststellungsbehörde deshalb davon aus, dass diese auch geleistet wird. Die Problematik ist zudem nicht dem geplanten Bau der B 61n, sondern dem Bau der A 33 im Abschnitt 5 B zuzuschreiben und auch von daher außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendung Nr. 19/D 19 Die Einwender haben den Einzeltermin abgesagt und von daher nicht an einem Einzelgespräch teilgenommen.	Aus dem Eigentum der Einwender sind drei Grundstücke, die Flurstücke 272, 273 und 274 der Flur 35 der Gemarkung Ummeln, betroffen. Die Grundstrücke umfassen insgesamt eine Fläche von 4.588 m², sie beherbergen ein Wohnhaus sowie gewerbliche Betriebe. Für das Vorhaben werden daraus 1.519 m² benötigt. Auf dem Flurstück 274 wird ein Schuppen überplant, ansonsten bleiben die Gebäude unberührt. Das Vorhaben ist aus den im Kapitel B des Beschlusses benanntgen Gründen in der geplanten Dimensionierung erforderlich, die gewählte Trasse die insgesamt betrachtet schonendste Variante und die Grundstücksinanspruchnahmen sind von daher nicht verzichtbar (vgl. insbesondere Nrn. 6.1 und 7.2). Beüglich der Gewerbebetriebe sind mit dem Verlust der Flächen, die z. B. als Lager- und Abstellfläche dienen, Existenzgefährdungen geltend gemacht und begründet worden. Wie die Planfeststellungsbehörde festgestellt und der Vorhabenträger bestätigt hat, kann den Eigentümern jedoch, soweit gewünscht, aus den angrenzenden Flurstücken 568 und 571, die der Vorhabenträger voraussichtlich vollständig übernehmen muss, aus denen jedoch unwirtschaftliche Restflächen von zusammen ca. 2.000 m² verbleiben, Ersatz im Umfang dieser Restflächen zur Verfügung gestellt werden. Vor diesem Hintergrund – die Grunderwerbsverhandlungen bzw. das separate Enteitgnungs- und Entschädigungsverfahren gem. EEG NRW

	bleiben insoweit abzuwarten – schließt die Planfeststellungsbehörde die Existenzgefährdung eines der Betriebe aus. Die entsprechende Einwendung wird daher zurückgewiesen. Zum Lärmschut wird auf die Ausführungen im Kapitel B Nr. 7.5 Bezug genommen.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendung Nrn. 21, D 21 und 159 Der Einwender ist erkrankt, seine Belange werden von seinen Bevollmächtigten wahrgenommen. Der Bevollmächtigte stellt dar, der Einwender sei Eigentümer der landwirtschaftlichen Hofstelle Gütersloher Str. 381, auf der er Wohnungen vermiete und im Übrigen Gebäude und Flächen verpachtet habe. Zum Hof gehörende Flächen befänden sich teilweise auf der Nordseite der B 61, weshalb er dafür plädiere, den Knappweg als kürzeste Verbindung zu diesen Flächen anstelle der Bokelstr. zu überführen. Soweit der Vorhabenträger in dieser Frage stets auf die Abstimmung mit der Stadt verweise, könne sich diese – wie eine aktuelle Nachfrage ergeben habe – durchaus auch andere Lösungen vorstellen. Die Stadt lege insofern Wert auf eine Erschließung für die Streubebauung am Ramsloh, sei aber nach seinen Informationen nicht auf die Bokelstr. festgelegt. Die Anwohner selbst hätten in Gesprächen geäußert, in der Überführung auch einen zusätzlichen Lärmschutz zu sehen. Der Vorhabenträger zeigt sich in der Frage der Überführung offen und verweist lediglich darauf, er werde nur eine Brücke bauen. Zur Frage des Lärmschutzes erklärt er, dass die Überführung der Bokelstr. hierzu zwar beitragen möge, dies aber im Falle eines Verzichts durch Veränderung der Lärmschutzanlagen an der B 61n ausgeglichen werden könne.	Eine Verlegung der geplanten Überführung „Bokelstraße/Ramsloh“ bzw. die Errichtung einer zusätzlichen zweiten Überführung am Knappweg lehnt die Planfeststellungsbehörde ab. In einer Gesamtabwägung sind nicht nur die landwirtschaftlichen Interessen an einem solchen Überführungsbauwerk, sondern auch die Interessen anderer Anlieger an einer Verbindung zwischen Ummeln und dem Raum südlich der B 61n, auch solche zur Erreichung dortiger Naherholungsbereiche, zu berücksichtigen. Soweit dadurch im Einzelfall für die Landwirte des Raums Umwege zwischen ihrem Hof und den bewirtschafteten Flächen erforderlich werden, erreichen sie keine Gräßenordnung, die als unzumutbar einzustufen wäre. Auf Kapitel B Nr. 7.3.4 des Beschlusses wird dazu ergänzend hingewiesen. Die Neuanbindung des Grundstücks Gütersloher Straße 381 an die Straße Ramsloh und die Rekultivierung der bisherigen der Erschließung dienenden Zufahrt von der B 61 sind über die Deckblattunterlagen Verfahrensgegenstand geworden. Damit geht einher, dass der Vorhabenträger die neue Zufahrt auf seine Kosten so herrichtet, dass sie von ihrer Ausbauqualität her der bisherigen Zufahrt entspricht. Die Details dazu sind den Grunderwerbsverhandlungen bzw. dem separten Ent-

Der Bevollmächtige führt im Weiteren aus, die Hofstelle Gütersloher Str. 381 sei derzeit von der B 61 aus erschlossen. Dieser Weg solle aber, wie der Vorhabenträger bestätigt, abgebunden werden. Die zweite zum Ramsloh bestehende Zufahrt sei derzeit nicht ausreichend befestigt und müsse daher zur Erschließung der Hofstelle hergerichtet werden.	eignungs- und Entschädigungsverfahren gem. EEG NRW vorbehalten. Die bisherige Zuwegung wird rekultiviert und kann den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen zugeschlagen werden, deren Nutzbarkeit sich aufgrund des vergrößerten Grundstückszuschnitts verbessert.
Die Mietwohnungen seien künftig einer erhöhten Lärmbelästigung ausgesetzt, Mietwert und Vermietbarkeit würden eingeschränkt. Obwohl die B 61n in einem Bogen um die Hofstelle herum führe, fehle eine lärmtechnische Berechnung. Hierzu führt der Vorhabenträger aus, der Hof sei weit genug von der Straße entfernt, die Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) tags/nachts würden daher allein aufgrund dieser Entfernung eingehalten.	Zur den Lärmimmissionen wird auf Kapitel B Nr. 7.5 des Beschlusses verwiesen. Die Immissionsgrenzwerte werden eingehalten, Anspruch auf Lärmschutz besteht für das Gebäude Gütersloher Straße 381 nicht.
Das vom Einwender bewohnte Gebäude Gütersloher Str. 375a, in dem er nach Auskunft des Bevollmächtigten ein lebenslanges Wohnrecht habe, muss abgerissen werden. Der Rechtsbeistand führt aus, an diesem Standort betreibe der Einwender trotz seines fortgeschrittenen Alters ein Handelsunternehmen für Hydraulikteile, das alteingesessen und an diesem Standort bekannt sei. Eine Geschäftsverlagerung beeinträchtige das Unternehmen, das Teil der Existenzgrundlage des Einwenders sei, massiv. Der Verlust des Standorts könne vermieden werden, wenn die B 61 alt in anderer Weise, z.B. in ihrem bisherigen Verlauf, angebunden werde. Dies lehnt der Vorhabenträger ab. Im bisherigen Verlauf könne die B 61 alt nur dann mit einer senkrecht zur B 61n stehenden Anbindung versehen werden, wenn die B 61n nach Süden verschoben werde. Diese Variante sei bereits in der Linienbestimmung diskutiert und abgelehnt worden.	Aus acht Flurstücken des Einwenders mit einer Größe von insgesamt 17,3 ha werden für das Vorhaben 1,3 ha inklusive des benannten bebauten Grundstücks benötigt (Die ursprünglich geplante Inanspruchnahme von 3.340 m² aus dem Flurstück 579 der Flur 35 der Gemarkung Ummeln ist im Zuge des Deckblattverfahrens entfallen). Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass auch die reduzierten Grundstücksinanspruchnahme unter weiterer Berücksichtigung damit einhergehender Anschnittschäden erhebliche Eingriffe in das Grundeigentum ergeben. Diese Grundstücksinanspruchnahmen sind für den Bau der B 61n jedoch nicht verzichtbar. Die gegen die Inanspruchnahmen gerichteten Einwendungen werden zurückgewiesen. Dem Vorhaben stehen die Grundstücksinanspruchnahmen angesichts der Wertigkeit der Planungsziele nicht entgegen, zumal der Einwender den landwirtschaftlichen Betrieb verpachtet hat und die Grundstücke nicht selbst bewirtschaftet. Eine Existenzgefährdung könnte zudem auch bei einer

	Selbstbewirtschaftung ausgeschlossen werden. Die Betriebsflächen belaufen sich lt. Einwendung auf 48,5 ha, so dass sich die Inanspruchnahme mit rd. 2,6 % auf deutlich weniger als 5 % dieser Fläche beläuft. Auswirkungen auf das Handeslunternehmen sind im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen bzw. des separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens nach dem EEG NRW zu prüfen und ggf. auch zu entschädigen.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendungen Nrn. 33/D 33 und 34/D 34 Die Einwender führen zunächst aus, sie seien durchaus grundstücksbetroffen. Sie hätten ein Erbbaurecht an dem Flurstück 1827 in der Flur 34 der Gemarkung Ummeln, ihnen gehöre das dort stehende Haus und im Weiteren sei ihnen mit dem Erbbauvertrag ein bestimmter Teilbereich des angrenzenden Flurstücks 1828 zur unentgeltlichen Nutzung überlassen worden. Sie reichen einen Auszug aus dem Erbbauvertrag zu Protokoll, in dem diese Nutzungsüberlassung als ein Gegenstand des Vertrages bezeichnet ist. Die solcherart zur Nutzung überlassene Fläche werde von dem Bauvorhaben teilweise beansprucht. Die Einwender verweisen auf den privaten Trinkwasserbrunnen am Gebäude. Die Fließrichtung des Grundwassers in diesem Bereich verlaufe vom Dammweg auf das Gebäude zu, so dass die Versickerung von Straßenabwässern in diesem Bereich zu einer unmittelbaren Gefährdung des Brunnens führe. Im Übrigen stehe das Wasser sehr hoch im Boden an, eine Versickerung sei an dieser Stelle nicht möglich. Der Vorhabenträger sagt ein Beweissicherungsverfahren für den Hausbrunnen zu. Im Übrigen sagt er zu, mit der Unteren Wasserbehörde den wassertechnischen Entwurf an dieser Stelle hinsichtlich der Versickerung zu erörtern. Zur künftigen Lärmbelastung führen die Einwender aus, sie seien nach Abschluss der Bauarbeiten von verschiedenen Lärmquellen betroffen. Zu nennen seien hier die Bahnlinie, die B 61n selbst, dann die An-	Mit den Planänderungen des Deckblatts hat sich der Abstand zum Fahrbahnrand der B 61n bzw. hier zum Rand der in diesem Bereich neu trassierten Kasseler Straße vergrößert und der ursprünglich überplante Holzschuppen auf der lt. Erbbaurechtsvertrag unentgeldlich überlassenen Teilfläche des Flurstücks 1828 bleibt erhalten. Ob diese Teilfläche des Flurstücks 1828 überhaupt noch von dem Vorhaben berührt wird, ist anhand des von den Einwendern zur Verfügung gestellten und ggf. nicht maßstabgerechten Plans nicht eindeutig feststellbar. In jedem Fall ist die Inanspruchnahme zumindest weitestgehend entebehrlich geworden. Möglichkeiten zur weiteren Reduzierung des Eingriffs in das Flurstück 1828, die aus der Umgestaltung der Anschlussstelle resultiren, ergeben sich nicht. Das Vorhaben ist aus den im Kapitel B des Beschlusses benanntgen Gründen in der geplanten Dimensionierung erforderlich, die gewählte Trasse die insgesamt betrachtet schonendste Variante (vgl. insbesondere Nrn. 6.1, 7.1 und 7.2). Die gegen die etwaige Inanspruchnahme des Flurstücks 1828 gerichtete Einwendung wird daher zurückgewiesen. Soweit eine Inanspruchnahme verbleibt und die unentgeltliche Nutzungsüberlassung ein dem Eigentum vergleichbares oder aus sonstigen Gründen entschädigungspflichtiges Rechtsverhältnis begründet – z. B. aus einer dinglichen Sicherung heraus –, ist über die Höhe der Entschädigung im Wege der Grundstücksverhandlungen bzw. im separaten Ent-

schlussstelle und die verlegte Kasseler Straße, die näher an das Gebäude heranrücke. Gerade die Arbeiten an der Kasseler Straße seien aus ihrer Sicht als ein Neubau zu werten, der mithin in die Lärmbetrachtung eingestellt werden müsse. Die Straße werde von mehreren Buslinien befahren und es sei zu erwarten, dass sie künftig noch stärker als bisher als Schleichweg benutzt werde. Der Vorhabenträger entgegnet, bei der Verlegung der Kasseler Straße handele es sich nicht um einen Neubau, sondern um eine Änderung. Lärmschutzansprüche erwüchsen hieraus nur dann, wenn durch die Änderung eine Steigerung des Lärmpegels um mindestens 3 dB(A) erfolge; dies sei nicht der Fall. Wichtig ist dem Vorhabenträger zudem der Hinweis, dass eine Summenpegelbetrachtung hier nicht erfolgen könne; diese komme nur in Betracht, wenn die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, die nicht der einfachgesetzlichen Schwelle nach der 16. BImSchV entspreche, überschritten sei. Der Verhandlungsleiter ergänzt, abstrakt seien diese Ausführungen des Vorhabenträgers korrekt. Die Möglichkeit, einen Summenpegel mit dem von der Bahnlinie ausgehenden Lärm zu bilden, sieht auch der Verhandlungsleiter nicht, da es sich um verschiedene Baulastträger handele. Von der Planfeststellungsbehörde sei aber zu prüfen, ob die mit der Straßenbaumaßnahme verbundenen Lärmanteile in der vom Vorhabenträger aufgezeigten Weise getrennt betrachtet werden dürften oder aber ob hier eine summarische Betrachtung angezeigt sei. Die Einwender verweisen darauf, wollten sie eine Messung durchführen, nachdem die Straße für den Verkehr freigegeben wurde, könnten sie die Verkehre auch nicht trennen. Der Verhandlungsleiter hält dem entgegen, eine Messung erbringe immer nur einen Ausschnitt der Lärmbelastung für einen bestimmten Tag. Daher sei im Straßenbau mit Berech-	eignungs- und Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW zu entscheiden. Beeinträchtigungen des Grundwassers sind, wie im Kapitel B Nr. 7.7.3 des Beschlusses ausgeführt, nicht zu erwarten. Auch die untere Wasserbehörde der Stadt Bielefeld, mit der der wassertechnische Entwurf abgestimmt worden ist und die unabhängig davon auch von der Planfeststellungsbehörde im Verfahren beteiligt wurde, geht nicht von einer Beeinträchtigung des Hausbrunnens durch die geplante Versickerung von Straßenabwässern aus. Das geforderte Beweissicherungsverfahren im Hinblick auf den Hausbrunnen ist angesichts der Zusage des Vorhabenträgers zudem Bestandteil dieses Beschlusses. Zu den Lärmimmissionen wird auf Kapitel B Nr. 7.5.1 des Beschlusses verwiesen. Die Immissionsgrenzwerte werden eingehalten. Die straßenlärmbedingten Maximalpegel, in die die Emissionen der Anschlussstelle, d. h. die, auf den Anschlussrampen, auf der L 791, auf der K 18 und auf dem Kreisverkehrsplatz entstehen, eingerechnet sind, belaufen sich bei Immissionsgrenzwerten von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht – das Grundstück befindet sich nicht innerhalb des allgemeinen Wohngebietes – auf 59 dB(A) am Tage und 52 dB(A) in der Nacht (jeweils höchstbelastete Südseite des Gebäudes). Unter zusätzlicher Berücksichtigung des Bahnlärms wird auch die gesundheitlich relevante und oberhalb von 60 dB(A) in der Nacht sowie 70 dB(A) am Tage beginnende gesundheitslelevante Schwelle nicht erreicht, sondern deutlich unterschritten. Die entsprechenden maximalen Summenpegel belaufen sich auf 60 dB(A) am Tage bzw. auf 55 dB(A) in der Nacht, so dass die Differenz bis zur gesundheitslevanten Schwelle mindestens 5 dB(A) beträgt und damit

nungen anhand von Jahresdurchschnittswerten und Mittelungspegeln zu arbeiten. Dies sei die bundesweit angewandte und von den Gerichten anerkannte Methodik, die zudem – wie der Vorhabenträger ergänzt – an Messungen geeicht worden sei. Als weiteren Themenkomplex sprechen die Einwender an, sie befürchteten Schäden am Gebäude während der Bauphase. Der Vorhabenträger sagt diesbezüglich wegen der Nähe des Gebäudes zum Baufeld ein Beweissicherungsverfahren zu. Die Einwender geben zum Abschluss ein Schreiben zu Protokoll, in dem Ihre Bedenken gegen das Straßenbauvorhaben nochmals zusammengefasst sind.	noch ausreichend „auf der sicheren Seite“ liegt. Wie in Kapitel B Nr. 7.5.1.4 ausgeführt, werden Lärmimmissionen grundsätzlich durch Berechnungen ermittelt. Messungen, die im Vorfeld von Straßenneubauten ohnehin nicht möglich sind, sind aus den dort benannten Gründen zur Beurteilung der Immissionen nicht geeignet. Das geforderte Beweissicherungsverfahren im Hinblick auf das Gebäude ist aufgrund der Zusage des Vorhabenträgers Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und damit verbindlich. Insoweit hat sich die Einwendung erledigt. Zu den sonstigen Einwendungen wird auf die übrigen Ausführungen im Kapitel B des Beschlusses verwiesen.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendung Nrn. 45/D 45 und 221/D 221 Die Einwender sind nicht unmittelbar grundstücksbetroffen. Sie sehen aber eine starke Betroffenheit insofern, als das Wohngebäude in unmittelbarer Nachbarschaft zur B 61n stehen wird. Im Termin wird eine Vielzahl von Einzelaspekten erörtert.	
<u>Versorgungsfahrzeuge</u> Für die Einwender ungeklärt ist, wo künftig Versorgungsfahrzeuge wenden sollten. Ihr Grundstück stehe dafür nicht zur Verfügung. Der Vorhabenträger bestätigt die Notwendigkeit eines Wendehammers; die genaue Lage werde noch mit der Stadt Bielefeld abgestimmt, das Grundstück der Einwender werde jedenfalls dafür nicht beansprucht.	Eine Inanspruchnahme des bebauten Einwendergrundstücks ist nicht vorgesehen und mit den Planänderungen des Deckblatts (Umgestaltung des Ramsloh und veränderte/verbreiterte Zufahrt zum benachbarten Flurstück 489) sind auch Wendemöglichkeiten entstanden bzw. entbehrlich geworden. Dem Vorhaben entgegenstehende Belange sind daher diesbezüglich nicht ersichtlich.
<u>Lärm</u> Die Einwender wollen die Überarbeitung der lärmtechnischen Untersuchung abwarten. Der Lärmschutz, wie er derzeit vorgesehen sei, könne jedenfalls nicht ausreichend sein. Sie sehen in Verbindung mit einer summarischen Betrachtung von Straßen- und Bahnlärm die Möglichkeit zusätzlichen Lärmschutzes. Der Vorhabenträger erläutert auf Nachfrage, für die Wand werde hier Beton verwandt, der auf der Straßenseite hochabsorbierend ausgestaltet werde. Eine Bepflanzung könne auf einer Böschung vorgesehen	Aktiver Lärmschutz ist in Form einer 3 m hohen Lärmschutzwand vorgesehen. Anspruch auf weitergehenden Lärmschutz besteht nicht. Zur Begründung wird auf Kapitel B Nr. 7.5.1 des Beschlusses verwiesen.

werden, jedenfalls Rankgewächse seien an dieser Stelle möglich. Eine transparente Ausführung der Wand sei zwar grds. denkbar, verursache jedoch zusätzliche Kosten und könne zudem nicht absorbierend ausgeführt werden. Der Straßendamm, auf den die Lärmschutzwand aufgesetzt werde, habe hier eine Höhe von 1,00 m über Gelände. Sogenannten Flüsterasphalt werde er nicht verwenden. Dieser offenporige Asphalt komme wegen des erhöhten Unterhaltungsaufwandes und der kürzeren Haltbarkeit nur dann in Betracht, wenn zufriedenstellende Lösungen mit aktivem Lärmschutz entlang der Straße nicht mehr gewährleistet werden könnten. Der Vorhabenträger sagt aber zu, er werde einen lärmarmen Splitmastixasphalt verwenden, der den Lärm dauerhaft um 2 dB(A) mindere.	
<u>Hausbrunnen</u>	
Für die Einwender ungeklärt ist die Frage, wie nach Abschluss des Beweissicherungsverfahrens vorgegangen werde. Vorhabenträger und Verhandlungsleiter führen hierzu aus, in einem Streifen von 100 m beiderseits der B 61n werde ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt bis zum Zeitpunkt von einem Jahr nach Verkehrsfreigabe. Bis zu diesem Zeitpunkt ließen sich Folgen des Baus der Straße sicher erkennen. Danach gelte das Verursacherprinzip. Wenn also z.B. – so die Nachfrage der Einwender – ein Gefahrguttransporter verunglücke, müssten eventuelle Schäden mit der Versicherung des Unternehmers verhandelt werden.	Das Beweissicherungsverfahren ist in der Nebenbestimmung 5.3.4 des Beschlusses ausgeweitet worden und erstreckt sich damit nicht auf ein Jahr, sodern auf fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe, weil, wie die untere Wasserbehörde der Stadt Bielefeld ausgeführt hat, aufgrund der Fließgeschwindigkeit des Grundwassers sowie der Fließrichtung Beeinträchtigungen auch mit einer längeren Nachlaufzeit als von einem Jahr möglich sind. MIt der Ausweitung des Untersuchungszeitraums wird jedoch sichergestellt, dass alle etwaigen Auswirkungen des Straßenneubaus auf die Eigenwasserversorgung erfasst werden.
<u>Beweissicherung Gebäude</u>	
Zur Durchführung der Beweissicherung erklärt der Vorhabenträger, ein Mitarbeiter der Bauabteilung werde sich hierzu zu gegebener Zeit mit	Auch diesbezüglich ist das Beweissicherungsverfahren aufgrund einer Zusage des Vorhabenträgers Gegenstand der Planfeststellung und

den Einwendern in Verbindung setzen. Die Beweisaufnahme selbst werde dann von einem beauftragten Sachverständigen durchgeführt, dessen Kosten vom Vorhabenträger getragen würden. Eine Ausfertigung des Gutachtens könnten die Einwender bekommen.	damit verbindlich geworden. Auf die Nebenbestimmung 5.3.4.3.7 im Kapitel A des Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen.
<u>Bauphase</u>	
Auf Nachfrage der Einwender bestätigt der Vorhabenträger, dass die Zufahrt zum Gebäude während der Bauphase grundsätzlich aufrechterhalten werde. Es könne zwar stundenweise zu Sperrungen kommen, wenn z.B. der neue Erschließungsweg befestigt werde. Sperrungen erstreckten sich aber jedenfalls nicht über einen längeren Zeitraum.	Auf die Nebenbestimmung 5.14.3 des Beschlusses wird hingewiesen.
<u>Wasserabfluss</u>	
Die Einwender bestreiten, dass die vom Vorhabenträger für einen Durchlass vorgesehen Stelle geeignet sei, den Oberflächenabfluss ohne Beeinträchtigung ihres Hauses zu gewährleisten, auch wenn diese Stelle – wie der Vorhabenträger erwidert – am tiefsten Punkt des Geländes liege. Ihr Haus werde von dem Wasser bedroht, das westlich davon auf dem Weg und der angrenzenden Fläche anfalle. Ihres Erachtens müsse daher ein Durchlass gegenüber dem parallel zu ihrem Grundstück verlaufenden Weg angelegt werden. Für den Vorhabenträger ist dieses Problem zunächst nicht von der B 61n verursacht. Er wird gleichwohl prüfen, ob der von den Einwendern geforderte Durchlass angelegt werden könne.	Dem Vorhabenträger wird hiermit aufgegeben, im Rahmen der Bauausführung zu gewährleisten, dass der Oberflächenabfluss wie gefordert ohne Beeinträchtigung des Einwendergrundstücks sichergestellt wird. Ggf. ist der Durchlass wie gefordert zu verlegen oder ein zweiter Durchlass vorzusehen. Auf den Hinweis Nr. 3.7.5 zur wasserrechtlichen Erlaubnis wird hingewiesen.

<u>Versorgungsleitungen</u> Der Vorhabenträger bestätigt, soweit Versorgungsleitungen die B 61n unterquerten, könnten sie dort nicht verbleiben. Sie müssten umgelegt werden, damit sie jederzeit zugänglich seien.	Auf die Nebenbestimmungen der Nr. 5.10 und insbesondere auch die der Nr. 5.10.6 im Kapitel A des Beschlusses wird hierzu ergänzend hingewiesen.
<u>Überführung</u> Der Vorhabenträger führt aus, eine Entscheidung, ob die Bokelstr. oder der Knappweg überführt werde, sei noch nicht getroffen.	Hierzu wird auf die Ausführungen im Kapitel B Nr. 7.3.4 des Beschlusses verwiesen.
<u>Verkehrsbelastung B 61 (alt)</u> Die Einwender weisen darauf hin, dass nach ihrem Eindruck die Verkehrsbelastung auf der B 61 (alt) in jüngster Zeit schon erheblich nachgelassen habe und sich dies auch in Folge des Abzugs der brit. Stationierungsstreitkräfte, die im Ortskern Ummeln über eine beträchtliche Anzahl von Wohnungen verfügen, weiter verstärkt werde. Zum weiteren zeitlichen Ablauf des Verfahrens erläutert der Verhandlungsleiter, es gebe jedenfalls keine pflichtige Vorgabe bis zu welchem Termin das Verfahren abgeschlossen sein müsse. Die sachgerechte Abarbeitung aller auch in der Erörterung aufgezeigter Probleme habe Vorrang und werde eine abschließende Entscheidung wohl erst in der zweiten Jahreshälfte 2014 zulassen. Ein Planfeststellungsbeschluss werde sicher beklagt, weshalb ein Baubeginn frühestens 2016 erfolgen könne.	Hierzu wird auf die Ausführungen im Kapitel B Nr. 6.1.2 des Beschlusses verwiesen.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendung Nrn. 53/D 53 Der bevollmächtige Rechtsbeistand der Einwender fragt zur Eröffnung des Termins, ob sich seit der Generalerörterung bereits Änderungen der Planung ergeben hätten. Der Vorhabenträger entgegnet, er habe verschiedene Aspekte aus der Erörterung mitgenommen, bezüglich derer er in eine Prüfung eintreten werde. Zu konkreten Änderungen der Pläne habe dies bisher nicht geführt. Als Beispiel nennt der Vorhabenträger die Frage einer Überführung des Knappweges, die er noch mit den Landwirten und der Stadt Bielefeld erörtern werde. Im Übrigen habe er eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung beauftragt, darauf aufbauend müssten die lärmtechnische Berechnung und die Schadstoffberechnung überprüft werden. Er habe die Absicht, bis zum Ende des Jahres 2013 die sich ergebenden Planänderungen ins Verfahren zu bringen. Eine Änderung für die Einwender – so eine Nachfrage des Bevollmächtigen – sei nicht vorgesehen. Darauf sei auch ohne Einfluss, dass die Freileitung abgebaut werden solle, er habe sich lediglich an diesen Korridor angelehnt. Eine Verringerung des Ausbauquerschnitts lehnt der Vorhabenträger ab – er hätte angesichts der Verkehrsbelastung auch einen vierstreifigen Querschnitt rechtfertigen können, bewege sich mit dem vorgesehenen 2+1-Querschnitt somit an der unteren Grenze des Machbaren.	Das Vorhaben ist aus den im Kapitel B des Beschlusses benannten Gründen in der geplanten Dimensionierung erforderlich, die gewählte Trasse insgesamt betrachtet in der Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange die schonendste Variante. Die Grundstücksinanspruchnahme und damit auch die Überplanung und in deren Folge der Abriss des Wohngebäudes sind von daher nicht verzichtbar (vgl. insbesondere Nrn. 6.1, 7.1 und 7.2). Die Frage, ob eine Gesamtübernahme des Grundstücks erfolgt, kann erst im Wege der Grunderwerbsverhandlungen bzw. des eigenständigen Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens nach dem EEG NRW geklärt werden. Insoweit wäre der Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung entzogen. Der Vorhabenträger hat die Gesamtübernahme des Grundstücks jedoch bereits zugesagt. Diese Zusage ist verbindlich, so dass den Einwendern in diesem separaten Verfahren in jedem Fall ein entsprechender Übernahmeanspruch zusteht.

Konkret für die Einwender bedeute dies, dass das Wohngebäude überplant sei und abgerissen werden müsse. Das Restgrundstück habe ohne das Gebäude nur begrenzten wirtschaftlichen Wert, weshalb es auf Wunsch der Einwender ebenfalls erworben werde. Es sei den Einwendern aber auch unbenommen, dieses Restgrundstück im Eigentum zu behalten. Der Vorhabenträger führt auf Nachfrage weiter aus, er tätige derzeit nicht aktiv Grunderwerb, trete aber in Verhandlungen ein, wenn dies von den Betroffenen gewünscht werde. Sollte Grunderwerb getätigt sein, die Straße aber letztlich nicht gebaut werden, hätten die Betroffenen ein Recht auf Rückabwicklung des Kaufvertrages, eine Verpflichtung hierzu bestehe nicht. Kenntnisse, dass das Restgrundstück der Einwender für Dritte interessant sein könne, habe er nicht. Es handele sich um eine Obstwiese, weshalb das Grundstück für die Landwirtschaft nicht interessant sei.	
Von den Einwendern wird die Frage der Erschießung aufgeworfen, sollten sie sich entscheiden, das Restgrundstück zu behalten. Für den Vorhabenträger ergibt sich eine Erschließung nur von der Bokelstraße. Ihm sei bewusst, dass diese Straße wegen der Amphibienwanderung zeitweise gesperrt sei. Über den Straßenzug würden auch Wohngebäude angeschlossen, für die die Bokelstr. künftig die einzige Erschließungsmöglichkeit darstelle. Insofern könne es aus seiner Sicht künftig nicht mehr zu Sperrungen kommen. Auch wenn der Bevollmächtigte eine artenschutzrechtliche Problematik sieht, hält der Vorhabenträger diesen Aspekt nicht für ein unüberwindliches Hindernis. In der weiteren Diskussion über die Wirkungen der Bauphase führen die Einwender aus, die Nutzung des klassifizierten Netzes sei kaum noch möglich, da es bereits durch den Baustellenverkehr zur A 33 stark	So wie den Einwendern aufgrund der entsprechenden Zusage ein Gesamtübernahmeanspruch zusteht, besteht auch ein Recht auf eine Erschließung des Restgrundstücks, sofern die Einwender die Restflächen nicht veräußern wollen. Ggf. hat der Vorhabenträger daher eine entsprechende Erschließung sicherzustellen. Da die Bokelstraße auch noch anderen und auch bebauten Grundstücken als Erschließungsstraße dient, kann, wie der Vorhabenträger ausgeführt hat, eine Sperrung der Straße, bei der es sich um eine Gemeindestraße und mithin um eine öffentliche Straße handelt, künftig zumindest für Anlieger nicht mehr erfolgen. Eine artenschutzrechtliche Problematik ergibt sich daraus angesichts der geringen Belastung der Bokelstraße nicht, zumal, wie die faunistischen Untersuchungen ergeben haben, keine planungsrelevanten Arten betroffen sind.

beschädigt sei. Der Vorhabenträger entgegnet, es sei Teil der Ausführungsplanung, Wege für den Transport von Baumaterial vorzugeben. Nicht vorgegeben werde den Baufirmen jedoch, woher sie z.B. Sand und Bodenmassen bezögen. Dies hält der Bevollmächtigte für eine Lücke in der Planung. Unterschiedliche Bezugsquellen und unterschiedliche Anfahrtswege sorgten für unterschiedliche Umweltauswirkungen; mindestens die Anfahrtswege sollten aus seiner Sicht in der Planfeststellung geregelt werden.	Die konkrete Ausgestaltung der bauzeitlichen Erschließung kann der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben. Insbesondere kann dem Vorhabenträger schon aufgrund des Vergaberechts nicht vorgeschrieben werden, von wo z. B. Bodenmassen bezogen werden. Das Einwendergrundstück bzw .das Wohnhaus ist hiervon ohnehin nach dem Abriss nicht mehr betroffen. Dass vorrangig öffentliche Straßen oder die künfige Trasse der B 61n genutzt werden, entspriicht dem Gebot, zu Lasten Dritter gehende Beeinträchtigungen, die z. B. durch die Anlage von separaten Baustraßen entstehen, zu vermeiden. Im Übrigen genügt das Schutzregime der Nebenbestimmungen der Nr. 5.1 im Kapitel A des Beschlusses.
Auf Nachfrage führt der Vorhabenträger aus, voraussichtlich werde er – auch im Falle von gerichtlichen Verfahren – nach Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses aktiv mit Grunderwerbsverhandlungen beginnen. Eine endgültige Entscheidung diesbezüglich sei aber noch nicht getroffen. Zur zeitlichen Perspektive erläutert er, im Jahr 2013 solle das Planänderungsverfahren abgewickelt werden. Für das Jahr 2014 rechne er frühestens mit einer abschließenden Entscheidung, frühestmöglicher Baubeginn sei das Jahr 2016.	Die Grunderwerbsverhandlungen oder Festsestzungen der Entschädigung sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, so dass es insoweit keiner Regelung bedarf. Gegenstand der Grunderwerbsverhandlungen bzw. des Verfahren gem. EEG NRW ist dabei, soweit erforderlich, auch das Wohnrecht.
Der Einwender verweist auf das grundbuchlich gesicherte Wohnrecht seines Vaters, der hierauf freiwillig nicht verzichten werde. Im Übrigen weisen die Einwender auf die große emotionale Betroffenheit hin. Das Haus werde schon seit Jahrzehnten von der Familie bewohnt, sei stets renoviert und in einem guten Zustand gehalten werden. Der Verkehrswert könne den wirklichen Wert für die Familie nicht wiedergeben. Vor dem Hintergrund lehnen die Einwender Grunderwerbsverhandlungen zum jetzigen Zeitpunkt ab.	
Die Frage, ob das Restgrundstück – sollte es im Eigentum der Einwender verbleiben – wieder an Ver- und Entsorgungseinrichtungen angeschlossen werde, verneint der Vorhabenträger. Eine solche Infrastruktur werde er für eine Obstwiese nicht anlegen.	Die Erschließung bzw. Neuerschießung eines nicht bebauten Offenlandgrundstücks, hier einer Obstwiese, ist nicht erforderlich, jedenfalls nicht durch den Vorhabenträger zu gewährleisten.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendung Nrn. 55/D 55 und 207 Der Einwender legt zunächst dar, er sei mit seinem ebenfalls anwesenden Vater zusammen Eigentümer des Gebäudes Dammweg 18 und alleiniger Eigentümer des Gebäudes Dammweg 20. Dies sei jedoch keine landwirtschaftliche Hofstelle mehr, sondern werde schon seit Jahren ausschließlich zu Wohnzwecken genutzt. Die dazu gehörenden Flächen seien an einen Landwirt verpachtet	
Zur Lärmbelastung führt der Vorhabenträger aus, am Gebäude Dammweg 18 würden die Immissionsgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) eingehalten. Am Gebäude Dammweg 20 hingegen würden lediglich die Grenzwerte für den Außenbereich von 64/54 dB(A) eingehalten. Der bevollmächtige Rechtsanwalt merkt hierzu an, entscheidend komme es mithin darauf an, ob die Gebäude – wie bisher – dem Außen- oder dem Innenbereich zugeordnet werden müssten. Der Vorhabenträger entgegnet hierzu, er habe die Abgrenzung bei der Stadt Bielefeld erfragt und unverändert übernommen. Der bevollmächtige Rechtsanwalt führt aus, ein Bebauungsplan existiere für das Wohngebiet am Dammweg nicht. Es handele sich also offenbar um eine Auffassung der Stadt, welche Gebietsteile noch dem unbeplanten Innenbereich zuzurechnen seien und welche nicht. Er sehe jedoch keine Begründung, warum die Gebäude des Einwenders zum Außenbereich zählen sollten; denn der Zusammenhang der Bebauung sei nicht unterbrochen, keine Baulücke rechtfertige die vorgenommene Trennung	In der lärmtechnischen Unterlage des Deckblatts ist, wie den entsprechenden Lageplänten (vgl. jeweils Lageplan zum Bauwerksverzeichnis sowie Lageplan der lärmtechnischen Unterlage) zu entnehmen ist, auch das Gebäude Dammweg 20 dem insoweit qualitativ höherwertigen allgemeinen Wohngebiet zugeordnet worden. Die entsprechenden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht werden an beiden Gebäuden eingehalten. Am Gebäude Dammweg 18 werden 52 dB(A) am Tage und 46 dB(A) in der Nacht nicht überschritten. Am Gebäude Dammweg 20 beträgt der Höchstwert am Tage 56 dB(A). In der Nacht werden zwar unter Berücksichtigung der Aufrundung 49 dB(A) erreicht, nicht jedoch überschritten (bei einem errechneten Werte von in der Nachkommastelle mehr als 49 dB(A), d. h. schon ab 49,1 dB(A), wäre der Beurteilungspegel auf 50,0 dB(A) aufgerundet worden). Gesundheitliche Beeinträchtigungen sind dabei auch unter ergänzender Berücksichtigung des Lärmimmissionen aus dem Bahnverkehr nicht zu erwarten, denn die entsprechenden Summenpegel erreichen maximal

zwischen Innen- und Außenbereich. Der Verhandlungsleiter stellt nach Diskussion fest, dass es sich nach gemeinsamer Auffassung der Beteiligten bei der im Kartenwerk farblich markierten Umgrenzung des Wohngebiets jedenfalls nicht um die Gebietsgrenzen des Bebauungsplans handelt. Ebenso führt er aus, er werde in dieser Frage eine Stellungnahme der Stadt Bielefeld einholen. Er schließe sich aber den Ausführungen des Bevollmächtigen insofern an, als auch er die vorgenommene Abgrenzung rechtlich für schwierig begründbar halte. Sollte es zu einer anderen Abgrenzung kommen, sieht der Vorhabenträger die Möglichkeit, entweder den vorgesehenen Lärmschutzwall zu erhöhen oder aber passive Schutzmaßnahmen vorzusehen. In dieser Frage ist der Einwender noch nicht entschieden. Ihm sei aber klar, dass eine Erhöhung des Walls mehr Grunderwerb erfordere. Der Bevollmächtige ergänzt, aus seiner Sicht müsse hier eine summarische Betrachtung des Straßen- und des Bahnlärms vorgenommen werden mit der möglichen Folge, dass auch am Gebäude Dammweg 18 die Grenzwerte überschritten werden.	55 dB(A) am Tage und in der Nacht (Dammweg 18) bzw. 58 dB(A) am Tage sowie 59 dB(A) in der Nacht (Dammweg 20). Gegen die lärmtechnische Unterlage gerichtete Einwendungen werden daher zurückgewiesen. Auf Kapitel B Nr. 7.5.1 des Beschlusses wird ergänzend hingewiesen.
Im Übrigen befürchtet der Einwender eine Vernässung seiner nördlich der Trasse verbleibenden Flächen, wenn das Oberflächenwasser vom Damm der B 61n aufgehalten werde und nicht mehr – wie bisher – über die Straße Ramsloh und die südlich davon gelegenen Flächen ablaufen könne. Dem tritt der Vorhabenträger entgegen – er halte eine bestehende Vorflut mittels eines Durchlasses aufrecht (die B 61n entwässere nicht in diesen Vorfluter) und sehe zudem für das vom Gelände abfließende Wasser einen weiteren Durchlass an der tiefsten Stelle des Geländes vor. Ein Aufstau sei insofern nicht zu befürchten. Eine in den Flächen des Einwenders vorhandene Drainage werde er funktionstüchtig erhalten.	Wie der Vorhabenträger dargelegt hat, wird der Straßendamm unter Berücksichtigung der vorgesehenen Durchlässe nicht zu Abflusshindernissen führen. Von daher besteht kein Anlass, Vernässungsschäden zu befürchten. Die entspreche Einwendung wird zurückgewiesen. Auf Kapitel B Nr. 7.7 des Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen.

Den von dem Einwender geforderten Wendehammer am Ende des Dammweges wird der Vorhabenträger vorsehen. Grundflächen des Einwenders sollen dafür nicht in Anspruch genommen werden, was dessen Zustimmung findet.	Der Wendehammer ist Bestandteil der Deckbalttunterlagen. Von daher hat sich diese Einwendung erledigt.
Zur Inanspruchnahme seines Eigentums führt der Einwender aus, die derzeit verpachtete Fläche werde zerschnitten. Jenseits der Trasse sei ohnehin eine Übernahme durch den Vorhabenträger für eine landschaftspflegerische Maßnahme vorgesehen; die ihm nördlich der Trasse verbleibende Fläche sei jedoch von Größe und Zuschnitt für keinen Landwirt mehr interessant, für ihn selbst als Gartenfläche hingegen sei sie zu groß. Der Vorhabenträger kann im Termin nicht entscheiden, ob er eine immerhin 0,7 ha große Fläche als Restfläche übernehmen könne, eine Verwertung im Rahmen des LBP komme wegen der Nähe zur Siedlung wohl nicht in Betracht. Der Bevollmächtigte verweist darauf, dass die Fläche möglicherweise für einen anderen seiner Mandanten interessant sein könnte, im Übrigen rege er aber eine Prüfung an, ob nicht doch eine Verwertung innerhalb des LBP fachlich begründbar in Betracht komme. Der Einwender macht es ohnehin von der Höhe der Entschädigung abhängig, ob er die Fläche komplett abgeben möchte. Er lehne im Übrigen jede Oberbodenlagerfläche auf seinen Grundflächen ab. Der Vorhabenträger sagt zu, hierauf zu verzichten, wenn die Landschaftsbehörden zustimmten, Oberboden auch auf später für Kompensationsmaßnahmen herzurichtenden Flächen vorzunehmen. Zur Verbindlichkeit terminlicher Aussagen erklärt der Verhandlungsleiter, eine solche entstehe nur für konkrete und protokollierte Zusagen.	Das Vorhaben ist aus den im Kapitel B des Beschlusses benannten Gründen in der geplanten Dimensionierung und der geplanten Trasse, die der insgesamt betrachtet schonendsten Variante entspricht, erforderlich. Die Grundstücksinanspruchnahmen, die Zerschneidung des Flurstücks 1966 der Flur 34 der Gemarkung Ummeln eingeschlossen, sind mithin nicht vermeidbar – dies schließt die temporäre Inanspruchnahme einer Teilfläche von 1.815 m² als Oberbodenlagerfläche ein – und Kompensationsmaßnahmen sind auf dem Flurstück 1966 nach den Planänderungen des Deckblatts nicht mehr vorgesen (vgl. hierzhu insbesondere Nrn. 6.1, 6.4.4, 7.2 und auch 7.3). Eine Übernahme zur Lagerung von Oberboden vorgesehenen Teilfläche von 1.815 m² durch den Vorhabenträger, wie es in der Einwendung dargestellt wird, ist nicht vorgesehen. Ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses und des Grunderwerbsplans ist vielmehr vorgesehen, die Fläche nach ihrer Rekultivierung wieder den übrigen Restflächen des Flurstücks zuzuschlagen. Die Frage, ob die beidseits der B 61n-Trasse verbleibenden Restflächen noch wirtschaftlich nutzbar sind oder ob ggf. ein Anspruch auf eine Übernahme einer der beiden Restflächen oder auch eine Gesamtübernahme des Grundstücks besteht, kann letztlich erst im Wege der Grunderwerbsverhandlungen bzw. des eigenständigen Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens nach dem EEG NRW geklärt werden. Insoweit ist der Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung entzogen. Die in der Deckblatteinwendung (D 55) geforderte Übernahme der

	8.403 m² großen Restfläche des Flurstücks 1966 der Flur 34 der Gemarkung Ummeln hat der Vorhabenträger allerdings der Planfeststellungsbehörde gegenüber zugesagt. Diese Zusage ist verbindlich, so dass sie insoweit einen Übernahmeanspruch generiert, der in den Grunderwerbsverhandlungen/im Verfahren gem. EEG NRW geltend gemacht werden kann. Sollte sich der Eigentümer in den Grunderwerbsverhandlungen entscheiden, die südlich der B 61n zwischen ihr und der Bahnlinie verbleibende Restfläche des Flurstücks 1966 doch zu behalten, besteht seitens des Einwenders ein Anspruch auf eine ordnungsgemäße Erschließung des Grundstücks, die in den Planunterlagen auch vorgesehen ist (im Bauwerksverzeichnis unter der Nr. 3.33 gelisteter Weg). Da dieser ca. 170 m lange Weg neben der Erschließung der zur Ausgleichsmaßnahme A 3.5 gehörenden Flächen ausschließlich der der dortigen Restfläche des Flurstücks 1966 dient, ist der Einwender neben dem Vorhabenträger als Eigentümer der Kompensationsfläche der einzige Anlieger und müsste gem. den Regelungen des Bauwerksverzeichnisses die Hälfe der Unterhaltungskosten eines Weges tragen, dessen Notwendigkeit ausschließlich auf das Vorhaben zurückzuführen ist. Dies stuft die Planfeststellungsbehörde als unverhältnismäßig ein. Die Unterhaltungskosten werden daher für diesen Fall dem Vorhabenträger auferlegt.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendungen Nrn. 91/D 91 Die Einwenderin führt aus, der Lärmschutz für die Gebäude Ostlandstr. 17 und 17a sei nicht ausreichend. Schon jetzt seien die Gebäude vom Lärm der Bahnstrecke belastet, die Straße komme hinzu. Angesichts dessen, dass die Immissionsgrenzwerte durch den Lärm der Straße schon fast erreicht wären und bei Addition des Lärms der Bahnstrecke sicher überschritten würden, halte sie es für nicht rechtens, den Schienenlärm unberücksichtigt zu lassen. Zudem erhalte die Anschlussstelle keinen durchgehenden Lärmschutz, schon heute aber sei der Verkehr an der Bahnunterführung deutlich wahrzunehmen. Lärm mindere den Mietwert der Häuser. Im Übrigen steige die Schadstoffbelastung an. Der Bevollmächtigte verweist auf die Diskussion in der Generalerörterung zum Thema Summenpegel und fragt, ob der Vorhabenträger schon entschieden habe, eine summarische Betrachtung anzustellen. Aus Sicht des Vorhabenträgers ergibt sich hierzu jedoch keine Notwendigkeit. Eine summarische Betrachtung müsse nur dann angestellt werden, wenn der Lärm die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle erreiche. Mit der vorgesehenen Lärmschutzwand überschreite der Lärm der Straße von wenigen Ausnahmen abgesehen jedoch nicht die einfachgesetzlichen Immissionsgrenzwerte. Gleichzeitig mindere die Wand auch den Lärm der Bahnlinie, von der künftig mithin eine geringere Belastung ausgehe, als derzeit. Für den Bevollmächtigten ergibt sich eine andere Prüfungsreihenfolge –	Anspruch auf weitergehenden aktiven oder passiven Lärmschutz (eine Lärmschutzwand von 2 m Höhe bzw. ein 4m hoher Lärmschutzwall – jeweils über Gradiente – sind hier Gegenstand der Planung) besteht weder für die Gebäude Ostlandstraße 17 und 17a noch für das Gebäude Ramsloh 30. Die Immissionsgrenzwerte werden eingehalten. Das für das Gebäude Ostlandstraße 17a keine konkreten Beurteilungspegel ermittelt worden sind, steht dieser Feststellung nicht entgegen. Die Berechnungsergebnisse für die Ostlandstraße 17 und diverse zwischen den beiden Gebäuden 17 und 17a sowie der B 61n und der Bahnlinie und damit deutlich näher an der Emissionsquelle gelegene Gebäude belegen vielmehr eindeutig, dass die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten werden. So werden am Gebäude Ostlandstraße 17 Werte von 53 dB(A) am Tage und 46 dB(,A) in der Nacht nicht überschritten. Beim zu 17a vergleichbar gelegenen Gebäude 19a sind es ebenfalls 53 bzw. 46 dB(A) und beim deutlich näher an der B 61n und zwischen ihr und den Gebäuden 17 und 17a gelegenen Gebäude Breitscheidstraße 10 sind es 54 dB(A) am Tage sowie 47 dB(A) in der Nacht. Alle drei Gebäude sind aufgrund des Bahnlärms vorbelastet, und zwar des Nachts mit 51 dB(A) (Ostlandstr. 17 und 19a) bzw. 52 dB(A) (Breitscheidstr. 10). Diese Nachtwerte erhöhen sich, wie die summative Betrachtung zeigt, durch die Überlagerung mit dem Straßenlärm nicht. Insoweit tritt somit keine Veränderung ein. Die Vorbelastungen am Ta-

der Lärm der Straße und der Lärm der Bahn müssten zunächst ohne Schallschutz in der Summe ermittelt und der Lärmschutz nach diesem Ergebnis dimensioniert werden. Sollte der Vorhabenträger diese Prüfung nicht von sich aus vornehmen, müsse die Planfeststellungsbehörde darüber entscheiden. Dies bestätigt der Verhandlungsleiter. Für das Gebäude Ramsloh 30 ergibt sich nach der Darstellung der Einwenderin die Situation, künftig von der Straße und der Bahnlinie eingerahmt zu sein. Der Lärmschutz in einer Höhe von 3,00 m reiche nicht aus, zumal die Brücke der Bokelstraße den Lärmschutz übersteige und insofern den Schall zum Wohngebäude reflektieren könne. Die B 61n steige in Richtung Bielefeld an, die Lärmschutzwand reflektiere den Bahnlärm. Der Vorhabenträger entgegnet hierzu, die Straße habe an der Stelle lediglich eine Steigung von 1 %, was sich lärmtechnisch nicht auswirke. Die Lärmschutzwand werde er auf beiden Seiten hochabsorbierend ausgestalten, so dass eine Reflektion des Bahnlärms unterbunden werde.	ge belaufen sich auf 48 dB(A) (Ostlandstr. 17 und 19a) bzw. 49 dB(A) (Breitscheidstsr. 10). Diese Werte erhöhen sich in der Summe zwar auf 53 dB(A) bei der Ostlandstr. 17, auf 54 dB(A) bei der Ostlandstr. 19a sowie auf 55 dB(A) für die Breitscheidstraße 10. Diese summmierten Werte liegen jedoch noch erheblich unterhalb der gesundheitsrelevanten Schwellen, die erst oberhalb von 60 bzw. 70 dB(A) beginnt. Das Gebäude Ramsloh ist mit der Folge, dass die entsprechend abgeschwächten Grenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht zum Tragen kommen, nicht einem allgemeinen Wohngebiet, sondern dem Außenbereich zuzuordnen. Dennoch werden auch die Grenzwerte eines allgemeinen Wohngebietes nicht erreicht oder überschritten. Die Beurteilungspegel erreichen maximal 55 dB(A) am Tage bzw. 48 dB(A) in der Nacht. Zusammen mit dem Bahnlärm (Summenpegel) bleibt es am Tage bei 55 dB(A), in der Nacht sind es mit 50 dB(A) 2 dB(A) mehr, mithin aber ebenfalls jeweils deutlich weniger als die zugehörige Gesundheitsschwelle. Im Übrigen wird auf Kapitel B Nr. 7.5.1 des Beschlusses verwiesen. Die jeweiligen Berechnungen sind methodisch einwandfrei mit Hilfe eines speziell dafür entwickelten Programms erstellt worden, die Ergebnisse ansonsten auch den jeweiligen örtlichen Gegenheiten inklusive der Topographie geschuldet und von daher nicht zu beanstanden; die Ergebnisse verfälschende Schallreflexionen im Bereich der sich an den Lärmschutzwall anschließenden Lärmschutzwand sind angesichts der hochabsorbierenden Ausführung auszuschließen.
Die Einwenderin führt weiter aus, das Flurstück 343 in der Flur 35 der Gemarkung Ummeln werde vom Überführungsbauwerk der Bokelstr. durchschnitten, zwischen der alten und der neuen Bokelstraße verbleibe ein für sie unwirtschaftliches Restgrundstück. Der westlich der Bokelstraße gelegen Teil des Flurstücks solle jedoch in ihrem Eigentum	Das Vorhaben ist aus den im Kapitel B des Beschlusses benannten Gründen in der geplanten Dimensionierung und der geplanten Trasse, die der insgesamt betrachtet schonendsten Variante entspricht, erforderlich. Die Grundstücksinanspruchnahmen, die Zerschneidung des Flurstücks 343 der Flur 35 der Gemarkung Ummeln eingeschlossen,

verbleiben und müsse daher wieder erschlossen werden. Dazu gehöre es auch, den derzeit direkten Zugang zu den Versorgungsleitungen im Verlauf der Bokelstraße und die dadurch gegebene Anschlussmöglichkeit wieder herzustellen. Der Vorhabenträger führt aus, er sei bisher davon ausgegangen, dass auch das westlich der Bokelstr. verbleibende Grundstück wegen seines schmalen Zuschnitts eigenständig ohne wirtschaftlichen Wert sei. Er habe daher keine Erschließung vorgesehen, sondern hätte die Gesamtübernahme vorgeschlagen. Wenn sich die Einwenderin dagegen entscheide, werde er eine Zufahrt vorsehen, sinnvollerweise anbindend gegenüber der Einmündung der alten Bokelstraße und dann am Dammfuß der Überführung entlang bis zum Flurstück der Einwenderin. Zur Anbindung an die Versorgungsleitungen erklärt der Vorhabenträger, er habe kein Problem damit, Durchleitungsrechte von der Bokelstraße alt zu vermitteln. Letztlich sei diese Frage mit der Stadt zu klären, die die Bokelstraße in ihre Baulast übernehme und noch nicht entschieden habe, ob die Versorgungsleitungen im bisherigen Verlauf verbleiben oder mit der neuen Bokelstr. überführt werden sollten. Die Einwenderin verweist auf ihre starke Betroffenheit und erklärt vor diesem Hintergrund, sie werde die benötigten Flächen nicht freiwillig veräußern.	von zusammen 320 m² auf Dauer und – bauzeitlich – 157 m² sind mithin nicht vermeidbar; Kompensationsmaßnahmen sind hier nicht vorgesehen (vgl. hierzu insbesondere Nrn. 6.1, 6.4.4, 7.2 und auch 7.3). Die Entscheidung der Frage, ob die beidseits der B 61n-Trasse verbleibenden Restflächen und hier insesondere die kleine Fläche auf der Ostseite der Bokelstraße noch wirtschaftlich nutzbar sind oder ob ggf. ein Anspruch auf eine Übernahme einer der beiden Restflächen oder auch eine Gesamtübernahme des Grundstücks besteht, ist letztendlich den Grunderwerbsverhandlungen bzw. des eigenständigen Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens nach dem EEG NRW vorbehalten. Insoweit ist der Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung entzogen. Unabhängig davon hat der Vorhabenträger bereits von sich aus die Restflächen als unwirtschaftlich eingestuft und eine vollständige Übernahme des Grundstücks angeboten. Dieses Angebot wertet die Planfeststellungsbehörde als Zusage, so dass insoweit unabhängig vom separaten Verfahren gem. EEG NRW ein Anspruich auf die Gesamtübernahme, d. h. auch auf eine Übernahme der Flächen westlich der Bokelstraße, besteht. Die Erschließung der Flächen westich der Bokelstraße über eine entsprechende Zufahrt hat der Vorhabenträger für den Fall des Verbleibs der Fläche bei der Einwenderin zugesagt. Soweit das unbebaute Flurstück 343 an Versorgungsleitungen angebunden ist und auch insoweit über eine Erschließung verfügt, ist diese Erschließung beim Verbleib des Eigentums aufrechtzuerhalten bzw. wiederherzustellen. Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendungen Nrn. 134D 134 und 163/D 163 Eingangs rügt der bevollmächtigte Vertreter des WLV, keine Einladung zum Termin erhalten zu haben. Der Verhandlungsleiter bittet, das Versehen zu entschuldigen.	
Der Einwender führt aus, mit dem Bau der A 33 habe sich die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Ummeln bereits deutlich verringert, so dass die Frage der Notwendigkeit des Zubringers aufgeworfen und demgegenüber die Betroffenheit des Einzelnen stärker gewichtet werden müsse.	Die Planrechtfertigung steht aus den im Kapitel B Nr. 6.1 benannten Gründen außer Frage, die Einwendungen, in denen die Notwendigtkeit des Vorhabens bestritten werden, weist die Planfeststellungsbehörde daher mit Verweis auf die dortigen Ausführungen zurück.
Der Einwender und der Bevollmächtigte stellen im Weiteren die Betriebsstruktur dar. Nach dieser Darstellung handele es sich um drei Betriebe: • Garten- und Landschaftsbau • Baumschule • Bodendecker Ostwestfalen UG (Unternehmergesellschaft) Betroffen sei allein die Unternehmergesellschaft (in 2009 gegründet, im Handelsregister eingetragen, Geschäftsführer ist der Einwender), weil deren Betriebsflächen durch die Trasse zerschnitten würden. Alle Betriebsabläufe würden von den Betriebsgebäuden aus gesteuert. In den Gewächshäusern würden die Bodendecker als Setzlinge gezogen, danach auf die Freiflächen verbracht, wo sie nicht eingepflanzt, son-	Das Vorhaben ist aus den im Kapitel B des Beschlusses benannten Gründen in der geplanten Dimensionierung und der geplanten Trasse, die der insgesamt betrachtet schonendsten Variante entspricht, erforderlich. Die auch Grundstückszerschneidungen beinhaltenden Grundstücksinanspruchnahmen sind mithin nicht vermeidbar und sich auf den Flächenbedarf erhöhend auswirkende und zu Lasten des Einwenders bzw. seines Betriebs gehende Kompensationsmaßnahmen sind nicht vorgesehen. Auf die Ausführungen des Kapitels B, insbesondere die der Nrn. 6.1, 6.4.4, 7.2 und auch 7.3 wird dazu Bezug genommen. Der behaupteten Existenzgefährdung der Unternehmergesellschaft sind der Vorhabenträger und auch die Planfeststellungsbehörde nachgegangen. Mangels entsprechender Detailangaben zum Betrieb und zu den Betriebsabläufen, die der Einwender jedoch auch auf Anfrage nicht

dern in Töpfen ausgestellt würden. Der Einwender betont, es handele sich um eine sehr pflegeintensive Kultur. Mehrmals täglich müssten die Pflanzen kontrolliert und bewässert werden (von Hand gestellte Sprinkleranlage), zeitgleich würden täglich Pflanzen zum Verkauf von den Flächen geholt. Der Betrieb solle kontinuierlich bis an die südliche Grundstücksgrenze der gepachteten Flächen ausgeweitet werden. Diese seien dementsprechend langfristig gepachtet – nach der Erinnerung des Einwenders bis 2020. Vor diesem Hintergrund sei der nicht unterbrochene Zusammenhang der Betriebsflächen sehr wichtig und müsse so gestaltet sein, dass er auch mit Fahrzeugen erfolgen könne. Die Überführung der Bokelstraße sei insofern kein adäquater Ersatz, als dieser Weg angesichts der pflegeintensiven Betriebsabläufe zu zeitaufwändig sei. Eine zusätzliche Überführung über die hier schon 2 – 3 m über Gelände liegende B 61n nur für einen einzelnen Betrieb lehnt der Vorhabenträger jedoch ab. Auf Nachfrage des Verhandlungsleiters bestätigt der Einwender, für ihn sei nicht die Bodenqualität der Flächen entscheidend, sondern die Arrondierung. Insofern sei es auch denkbar, zusammenhängende Ersatzflächen auf der Nordseite der Trasse zu schaffen, soweit vorhanden. Auf Nachfrage des Vorhabenträgers bestätigt der Einwender, für die Unternehmergesellschaft mache er eine Existenzgefährdung geltend. Der Verhandlungsleiter führt hierzu aus, von Bedeutung sei die Rechtsnatur dieser Gesellschaft – sei sie nur ein Betriebszweig oder ein eigenständiges Unternehmen. Nur im letzteren Fall könne aus seiner Sicht sinnvollerweise eine Existenzgefährdung geltend gemacht werden, weil – wie der Einwender bestätigt – die übrigen Tätigkeitsfelder durch das Straßenbauvorhaben nicht berührt seien. Letztlich sagt der Vorhabenträger zu, für die Unternehmergesellschaft	zur Verfügung gestellt hat, war die zugesagte gutachtliche Überprüfung dieser Behauptung jedoch nicht möglich. Die aus der fehlenden Mitwirkung an einer solchen Überprüfung ggf. resultierenden Nachteile muss sich der Einwender zurechnen lassen. Unabhängig davon wird dem öffentlichen Interesse an der B 61n von der Planfeststellungsbehörde ein solches Gewicht beigemessen, dass die Planung auch bei einer gegebenen Existenzgefährdung verwirklicht werden soll, sie also der Planfeststellung nicht entgegensteht. Im Ergebnis kann die Frage der Existenzgefährdung, die im Hinblick auf die Unternehmergesellschaft zwar behauptet, aber nicht belegbar ist, im Hinblick auf die anderen Betriebszweige, für deren Gefährdung jedoch weder konkret etwas vorgetragen wurde noch sonstwie ersichtlich ist, dahingestellt bleiben und und der Einwender auf die separaten Grunderwerbsverhandlungen bzw. das Enteignungs- und Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW verwiesen werden. Auf Kapitel B Nr. 7.3.3 des Beschlusses wird dazu ergänzend Bezug genommen.

die Frage der Existenzgefährdung gutachterlich prüfen zu lassen. Er benötige hierfür aber Betriebsdaten, die zu liefern der Einwender zusagt. Auf der Grundlage dieser Daten werde zunächst durch eigene Mitarbeiter eine Vorprüfung gemacht, ob sich eine Existenzgefährdung jedenfalls nicht ausschließen lasse. Für diesen Fall stimmt der Vorhabenträger zu, einen vom Einwender benannten externen Gutachter zu beauftragen.	
Im Weiteren werden Erschließungsfragen erörtert. Der Einwender führt aus, der Betrieb könne sowohl vom Dammweg aus erreicht werden, als auch vom Ramsloh. Soweit LKW den Ramsloh beführen, könnten sie derzeit rückwärts in einen gegenüber der Hofzufahrt gelegenen Weg entlang des Gebäudes Ramsloh 44 zurücksetzen und so wenden. Diese Wendemöglichkeit werde abgeschnitten. Dies bestätigt der Vorhabenträger; er verweist jedoch darauf, das Grundstück des Einwenders bleibe erschlossen; einen Anspruch darauf, dass ihm die derzeitige Wendemöglichkeit abseits seines Grundstücks erhalten bleibe, habe er jedoch nicht. Er müsse insofern auf dem eigenen Grundstück für einen Wendeplatz sorgen. Daran ändere sich auch nichts dadurch, dass sich der Ramsloh und die Bokelstr. teilweise im Privatbesitz befänden. Vom Dammweg aus könnten LKW nicht auf das Betriebsgelände fahren, da die Zufahrt für Schwerverkehr ungeeignet sei. Die LKW hielten auf dem Dammweg, würden dort mit Gabelstaplern entladen und verließen den Dammweg ohne zu wenden in Richtung Bahnunterführung an der Ummelner Str. Dieser Weg werde durch die Planung abgeschnitten. Der Vorhabenträger erwidert, er habe dieses Problem erkannt und werde eine Wendemöglichkeit am Ende des Dammweges schaffen, die auch für LKW geeignet sei.	Die Zufahrt vom Dammweg aus wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt und eine vom Ramsloh ausgehende rückwärtige Zufahrt wird ausweislich der Planunterlagen wiederhergestellt. Auch die angesprochene Wendemöglichkeit am Ende des Dammweges in im Deckblattverfahren in die Planung aufgenommen worden. Eine ausreichende Erschließung ist damit sichergestellt.

Der Einwender sieht die auf seinem Grundstück stehenden Wohnhäuser vom Lärm betroffen. Namentlich verweist er auf das Gebäude Dammweg 12d; dieses verfüge über ein 2. OG, das in den lärmtechnischen Berechnungen fehle. Der Vorhabenträger sagt zu, bei der Überarbeitung der lärmtechnischen Unterlagen dieses 2. OG zu berechnen. Er weist aber darauf hin, etwaiger aktiver Lärmschutz sei für ein 2. OG schwer zu realisieren. Für den Einwender ergibt sich das zusätzliche Problem, dass der Siedlungslärm von der Lärmschutzwand entlang der B 61n zurückgeworfen und dadurch verstärkt werde. Der Vorhabenträger hält dem entgegen, der Siedlungslärm sei weit unterhalb aller Grenzwerte, die Reflektion sei noch geringer. Insofern sieht er hier kein Problem. Der Verhandlungsleiter ergänzt, die Ansicht des Einwenders sei zwar nicht völlig abwegig, aber aus seiner Sicht nicht sehr wahrscheinlich. Er habe daher Zweifel an der Abwägungserheblichkeit dieses Aspektes, sage aber eine Prüfung zu. Der bevollmächtigte Rechtsanwalt verweist auf ein nicht näher bezeichnetes Urteil des Bundesverwaltungsgerichts. Im zu entscheidenden Fall seien die von einer Lärmschutzwand verursachten Reflektionen insofern zu beachten gewesen, als die Lärmschutzwand Bestandteil der Planfeststellung gewesen sei. Zwar sei die von der Reflektion verursachte Belastung nicht entscheidungserheblich gewesen, die Gesamtlärmbelastung habe sich aber jedenfalls erhöht. Der Einwender verweist auf den in etwa 90 m Entfernung zur Trasse gelegenen Trinkwasserbrunnen. Er befürchte Gefahren nicht nur durch den Bau, sondern auch durch den Betrieb der Straße. Gischtfahnen gingen über die Lärmschutzwand hinaus und würden je nach Windrich-	Seiner Zusage folgend hat der Vorhabenträger im Juli 2013 (vor den Planänderungen des Deckblatts) auch die Beurteilungspegel für das 2. OG des Gebäudes Dammweg 12d ermittelt. Sie belaufen sich an der höchstbelasteten Fassadenseite auf bis zu 56 dB(A) am Tage sowie 50 dB(A) in der Nacht. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage bzw. 54 dB(A) in der Nacht werden deshalb auch dann sicher eingehalten, wenn die Berechnungsergebnisse, wie die der übrigen Beurteilungspegel für dieses Gebäude nach der Neuberechnung aufgrund der Planänderungen im Deckblattverfahren, um 1 bis 2 dB(A) höher ausfallen als die aus der ursprünglichen Lärmtechnik. Unabhängig von der Realisierbarkeit aktiven Lärmschutzes für Räume des zweiten Obergeschosses besteht deshalb ohnehin keine Anspruch auf weitergehenden Lärmschutz. Im Übrigen wird zu den Lärmimmissionen sowie zur Einstufung des Schutzniveaus auf das des baulichen Außenbereichs auf Kapitel B Nr. 7.5.1 verwiesen. Für von der Siedlungsseite ausgehende lärmverstärkende Schallreflexionen sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, zumal sich Lärmpegelerhöhungen im Rahmen eines Summenparameters durch Überlagerungen von Reflexionen mit dem übrigen Schall nur dann einstellen könnten, wenn der Siedlungslärm und der Verkehrslärm um weniger als 15 bis 20 dB(A) differieren. Bei zwei Werten, die um 15 dB(A) oder mehr differieren, wird der höhere Pegel praktisch kaum verändert und bei einer Differenz von 20 dB(A) scheidet eine rechnerische Erhöhung völlig aus (vgl. Urteil des OVG Münster vom 13.03.2008, 7 D 34/07.NE). Davon ist vorliegend angesichts des im Vergleich zum Siedlungslärm deutlich dominierenden Verkehrslärm nicht auszugehen. Zum Beweissicherungsverfahren für Trinkwasserbrunnen wird auf die Nebenbestimmung 5.3.4.3 im Kapitel A des Beschlusses Bezug ge-

tung weit ins Gelände eingetragen. Insofern sei es auch angesichts der geringen Fließgeschwindigkeit des Wassers nicht ausreichend, die Beweissicherung lediglich bis ein Jahr nach Verkehrsfreigabe durchzuführen. Der Einwender stellt dar, das Abwasser seines Betriebsgeländes fließe einem Kanal zu, der von der Trasse der B 61n gequert werde. Der Vorhabenträger sagt zu, diese Entsorgungsleitung aufrecht zu erhalten. Im Übrigen befürchtet der Einwender eine Vernässung seiner Betriebsflächen, wenn das Oberflächenwasser vom Damm der B 61n aufgehalten werde und nicht mehr – wie bisher – über die Straße Ramsloh und die südlich davon gelegenen Flächen ablaufen könne. Dem tritt der Vorhabenträger entgegen – er halte eine bestehende Vorflut mittels eines Durchlasses aufrecht (die B 61n entwässere nicht in diesen Vorfluter) und sehe zudem für das vom Gelände abfließende Wasser einen weiteren Durchlass an der tiefsten Stelle des Geländes vor. Ein Aufstau sei insofern nicht zu befürchten. Die Zweifel des Einwenders sind nicht ausgeräumt; grundsätzlich wiederholt er den schon in der Generalerörterung geäußerten Antrag, es solle nochmals überprüft werden, ob die Straßenentwässerungseinrichtungen in der Lage seien, das anfallende Wasser schadlos abzuführen. Dies lehnt der Vorhabenträger ab – seine Berechnungen gründeten sich auf aktuelle Werte und Methoden.	nommen, wonach ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen ist, wenn sich der Trinkwasserbrunnen nicht mehr als 100 m vom Fahrbahnrand entfernt befindet. Sofern sich die angegebene Entfernung von 90 m bestätigt, findet daher ein Beweissicherungsverfahren statt. Aufgrund der Zusagen, diese Entsorgungsleitung aufrechtzuerhalten, hat sich diese Einwendung erledigt. Vernässungen aufgrund einer Sperrwirkung des Straßendamms sind angesichts der vorgesehene Durchlässe auszuschließen. Im Übrigen wird zum Belang Wasser auf die wasserrechtliche Erlaubnis sowie auf Kapitel B Nr.7.7 des Beschlusses Bezug genommen.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendungen Nrn. 157/D 157 Die Einwenderinnen geben eine Vollmacht des Ehepaars zu Protokoll, das an dem Anwesen Bokelstr. 39 ein Nießbrauchsrecht besitzt.Sie selbst seien Eigentümerinnen des Anwesens, ein Ehemann Pächter der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Flurstücks 1255 in der Flur 34 der Gemarkung Ummeln.	
Von diesem Flurstück sollen nach der Planung des Vorhabenträgers 1.994 m^2 für die Trasse der B 61n erworben, weitere 646 m^2 vorübergehend beansprucht werden. Die Einwenderinnen lehnen die Inanspruchnahme des ohnehin nicht großen Flurstücks ab. Wesentliches Problem sei aber darüber hinaus die vorgesehene Oberbodenlagerfläche. Auch die bedeute eine über mehrere Jahre andauernde Verkleinerung des Grundstücks, beeinträchtige die Bewirtschaftung auch nach Abschluss der Baumaßnahme und sei zudem für die lebensälteren Nießbraucher eine Belastung während der Bauphase. Der Vorhabenträger führt aus, er müsse solche Flächen ausweisen, um den abgeschobenen Mutterboden ohne aufwändige Transporte im Nahbereich der Trasse lagern zu können. Der Boden werde einmal abgeschoben und bleibe dann bis zu seiner Wiederverwendung liegen, sodass sich die Belastungen für die Anwohner aus seiner Sicht in Grenzen hielten.	Das Vorhaben ist aus den im Kapitel B des Beschlusses benannten Gründen in der geplanten Dimensionierung und der geplanten Trasse, die der insgesamt betrachtet schonendsten Variante entspricht, erforderlich. Die Inanspruchnahmen aus dem Flurstück 1255 der Flur 34 der Gemarkung Ummeln, die temporäre Inanspruchnahme einer Teilfläche zur Zwischenlagerung von Oberboden eingeschlossen, sind mithin nicht vermeidbar; Kompensationsmaßnahmen hier nicht vorgesehen. DIe Oberbodenlagerfläche wird nach Abschluss der Baumaßnahme in rekultivierter Form wieder zur Verfügung stehen (vgl. hierzu u. a. Kapitel B Nrn. 6.1, 6.4.4, 7.2 und auch 7.3).

Im Weiteren sprechen die Einwenderinnen die Zufahrt zum landwirtschaftlich genutzten Teil des Flurstücks an. Die bisherige Zufahrt von der Nordseite gehe mit dem Bau der B 61n verloren. Über die Hofstelle könne die Fläche nicht erreicht werden, weil zum einen die Befestigung der Hoffläche der Belastung mit schweren landwirtschaftlichen Maschinen nicht standhalte, dieser Weg zwischen den Gebäuden zum anderen aber auch zu schmal sei. Erschwerend komme hinzu, dass die Bokelstraße von der südwestlichen Ecke des Grundstücks an bis zu den Gebäuden 45 – 45c zeitweise wegen Krötenwanderung gesperrt werde. Nach eingehender Diskussion verständigen sich die Einwenderinnen und der Vorhabenträger darauf, eine neue Zufahrt von der südwestlichen Ecke an parallel zur Südseite des Grundstücks bis zum landwirtschaftlich genutzten Bereich anzulegen. Der Verhandlungsleiter ergänzt, er werde mit der Stadt Bielefeld klären, ob die zeitweise Sperrung der Bokelstr. künftig entfallen müsse, da die Gebäude 45 – 45c mit dem Bau der B 61n ihre zweite Zufahrt in Richtung des Gebäudes Ramsloh 44 verlören. Ggf. ergäben sich daraus weitere Möglichkeiten, die Zufahrt zum Flurstück 1255 sinnvoll zu platzieren.	Die neue Grundstückszufahrt zur landwirtschaftlich genutzten Teilfläche des Flurstücks ist mit den Planänderungen des Deckblatts Planungsgegenstand geworden, so dass sich die Einwendung diesbezüglich erledigt hat. Im Hinblick auf die in diesem Zusammenhang angesprochene zeitweilige Sperrung der Bokelstraße im Hinblick auf Amphibienwanderungen wird auf die vorstehenden Ausführungen zu den Einwendungen 53/D 53 verwiesen.
Auf den Hinweis der Einwenderinnen, das Gebäude Bokelstr. 39 werde über einen privaten Trinkwasserbrunnen versorgt, sagt der Vorhabenträger wegen der Nähe zur Trasse der B 61n eine Beweissicherung zu. Eine weitere Beweissicherung sagt er für das Gebäude selbst wegen der Nähe zum Baufeld zu. Im Übrigen werde er – so ein weiterer von den Einwenderinnen vorgetragener Aspekt – die Lärmschutzwand an dieser Stelle von beiden Seiten absorbierend ausgestalten, um Reflektionen des von der Bahnlinie ausgehenden Lärms zu vermeiden.	Die geforderte Beweissicherung im Hinblick auf den Trinkwasserbrunnen wurde zugesagt. Diese Zusage ist für den Vorhabenträger verbindlich. Auf die Nebenbestimmung 5.3.4.3 im Kapitel A des Beschlusses wird ergänzend dazu Bezug genommen. Ebenso wurde die lärmabsorbierende Ausführung der Lärmschutzwand zugesagt. Auch diese beiden Einwendungen sind insoweit gegenstandslos geworden.
Keine Entschädigung sagt der Vorhabenträger zu für die von den Ein-	Zur etwaigen Entschädigung des Nießbauchsrechts wird auf das eigen-

wenderinnen geltend gemachte Wertminderung der von den Nießbrauchern vermieteten Wohnung zu. Für eine solche Entschädigung fehle eine Rechtsgrundlage. Zum weiteren zeitlichen Ablauf führt der Vorhabenträger aus, er rechne frühestens im Jahr 2016 mit einem Baubeginn.	ständig durchzuführende Verfahren gem. EEG NRW verwiesen. Etwaige Ansprüche sind dort separat geltend zu machen. Unabhängig davon, ob ein solcher Anspruch besteht, ist der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss keine Entscheidung möglich.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendungen Nr. 160/D 160 Der Einwender ist nicht grundstücksbetroffen. Er bewirtschaftet von der Hofstelle Isselhorster Str. 10 aus jedoch auch 15 ha jenseits der B 61n und macht insofern geltend, hierfür benötige er als kurze Verbindung den Knappweg, der dementsprechend aus seiner Sicht nicht abgebunden werden dürfe. Ihm sei bewusst, dass der Vorhabenträger nur eine Überführung in diesem Bereich bauen werde, dies sollte aber aus seiner Sicht der Knappweg und nicht die Bokelstraße sein. Im Weiteren werden folgende Alternativen diskutiert: Unmittelbar südlich der Hofstelle verläuft ein Weg zur B 61. Dies ist für den Einwender keine Alternative – der Weg sei nicht hinreichend ausgebaut und befinde sich seines Wissens in Privatbesitz. Zudem müsse er dann bei zu erwartendem Mehrverkehr die B 61 kreuzen. Vor diesem Hintergrund erscheint dem Einwender auch der Vorschlag des Vorhabenträgers problematisch, über die Isselhorster Str. zur B 61 alt zu fahren, von dort auf die B 61n und anschließend zur Straße Ramsloh. Zumindest die Straße Ramsloh könne nur durch Linksabbiegen von der B 61 angefahren werden, was mit landwirtschaftlichen Zügen regelmäßig längere Halte erfordere, die einen gefährlichen Rückstau bewirken könnten. Die Alternative, die Bottroper Straße bis zur B 61 alt zu verlängern und	Mit den Planänderungen des Deckblatts ist der Einwender auch grundstücksbetroffen. Auf seinem Eigentum soll die Kompensationsmaßnahme A 12 realisiert werden. Die im Deckblattverfahren gegen diese Inanspruchnahme erhobene Einwendung wird unter Bezugnahme auf Kapitel B Nrn. 6.4 (und hier insbesondere auf Nrn. 6.4.1.4.4 und 6.4.4), 7.3.3 und 7.3.4 zurückgewiesen. Die hier diskutieren und sich gegen die Lage des Querungsbauwerks „Bokelstraße/Ramsloh“ richtenden sowie unzumutbare Umwegeerfordernisse zu Lasten des landwirtschaftlichen Betriebes befürchtenden Einwendungen werden mit Blick auf die Ausführungen unter Kapitel B Nrn. 7.3.3 und 7.3.4 zurückgewiesen. Soweit vorhabenbedingt zwischen der Hofstelle und den Bewirtschaftungsflächen Umwege entstehen, sind sie zumutbar und haben kein Gewicht, das dem Vorhaben entgegenstehen könnte. Die Frage, ob aus den Umwegen, soweit sie sich ergeben, Entschädigungsansprüche resultieren, muss letztendlich dem Enteignuns- und Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben.

von dort aus die Überführung Bokelstraße zu nutzen, lehnt der Einwender wegen der damit verbundenen Umwege ab. Die weitere vom Vorhabenträger ins Gespräch gebrachte Alternative eines neuen Wirtschaftsweges parallel zur B 61n auf deren Nordseite vom Knappweg bis zur Bokelstraße ist für den Einwender gleichfalls nicht akzeptabel. Sie bedinge ebenfalls einen Umweg, sei mit einem zusätzlichen Flächenverbrauch verbunden und weise – wolle man die Flächenverbrauch begrenzen – zudem eine hohe Kurvigkeit mit teilweise engen Kehren auf, die von landwirtschaftlichen Zügen nur schwer genommen werden könnten. Der Einwender hält dem Vorhabenträger zudem entgegen, dass für einen mehrere hundert Meter langen Weg erhebliche Kosten anfielen. Die Kostenfrage geht jedoch aus Sicht des Vorhabenträgers zu Lasten einer Überführung des Knappweges – auch diese Lösung bedinge einen Ausbau des Weges auf entsprechender Länge, wozu die Kosten eines Brückenbauwerks zu addieren seien. Im Ergebnis plädiert der Einwender dafür, den Knappweg anstelle der Bokelstr. zu überführen, da dies die für die Landwirtschaft optimale Lösung darstelle. Dem hält der Vorhabenträger entgegen, dass mit dieser Lösung andere Schwierigkeiten und Belastungen verbunden seien. So müsse für die Überführung des Knappweges ein etwa 6,00 m hoher Damm unmittelbar neben einem Wohngebäude geschüttet werden, wenn dieses Gebäude nicht sogar abgerissen werden müsse. Mindestens müsse es eine neue Zufahrt erhalten, was Flächenverbrauch bedinge. Der Vorhabenträger verweist zudem auf die Abstimmung mit der Stadt Bielefeld, die Bokelstraße zu überführen, um die Streubebauung im Bereich Ramsloh zu erschließen.	

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendung Nr. 161/D 161 Der Einwender hat den ihm angebotenen Einzeltermin abgesagt und von daher nicht an einem Einzelgespräch teilgenommen.	Aus dem Eigentum des Einwenders geht nur eine kleine Teilfläche (152 m²) aus einem 1,36 ha großen Flurstück dauerhaft verloren. Der Einwender ist gleichwohl insoweit erheblich grundstücksbetroffen, als er rd. 3,6 ha Pachtflächen verliert. In den Einwendungen wird vorgetragen, das Vorhaben führe zu erheblichen entschädigungspflichtigen Nachteilen und beeinträchtige das Wegenetz bzw. verursache unzumutbare Umwege. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Grundstücksinanspruchnahmen sind nicht verzichtbar und erhebliche Beeinträchtigungen des Wegenetzes nicht erkennbar. Auf die dazu in Nr. 7.3.3 Buchstabe b) und Nr. 7.3.4 des Kapitel B des Beschlusses bereits enthaltenen Detailausführungen wird dazu hingewiesen. Das Flurstück 615 der Flur 35 der Gemarkung Ummeln wird, wie der Vorhabenträger ausdrücklich zugesagt hat, im Rahmen der Ausführungsplanung eine Zufahrt zur Bokelstraße erhalten. Die diesbezügliche Deckblatteinwendung hat sich damit erledigt.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendungen Nrn. 165, 215 und 223 Die Einwender sind Eigentümer bzw. künftige Erbin des Hauses Ramsloh 44, dass sie gemeinsam bewohnen. Das Gebäude steht in der Trasse der B 61n und muss für das Vorhaben abgerissen werden. Die Einwender betonen im Verlauf des Termins mehrfach und eindringlich die Bedeutung des Gebäudes, das vom Vater bzw. Großvater der Einwender errichtet wurde, über die reine Bausubstanz hinaus. Sie verweisen weiterhin darauf, dass mehrere Generationen unter einem Dach leben und dies auch insofern bedeutsam sei, als der Einwender 165 krankheitsbedingt stark eingeschränkt sei und beständig betreut und gepflegt werden müsse. Die Frage des Verhandlungsleiters, ob der Vorhabenträger die Möglichkeit sähe, auf die Inanspruchnahme des Gebäudes zu verzichten, verneint dieser. Im Linienbestimmungsverfahren seien mehrere Varianten überprüft und abgestimmt worden. Jede Linie berühre die relativ dichte Streubebauung südlich der Ortslage Ummeln weshalb bei jeder denkbaren Trassenführung Gebäude abzureißen gewesen wären. Bei der Frage kleinräumiger Verschiebungen einer gewählten Linie habe er sich darüber hinaus von der Erwägung leiten lassen, dass der Abriss eines Gebäudes für die Betroffenen mutmaßlich verträglicher sei, als eine dauerhafte Wohnsituation im unmittelbaren Umfeld einer viel befahrenen Straße.	Das Interesse der Einwender am Erhalt des Gebäudes ist gut verständlich und für die Planfeststellungsbehörde auch sehr nachvollziehbar. Das Vorhaben ist aus den im Kapitel B des Beschlusses benannten Gründen jedoch in der geplanten Dimensionierung erforderlich, die gewählte Trasse insgesamt betrachtet in der Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange die schonendste Variante. Die Grundstücksinanspruchnahme und damit auch die Überplanung und in deren Folge der Abriss des Wohngebäudes sind von daher nicht verzichtbar (vgl. insbesondere Nrn. 6.1, 7.1 und 7.2). Die gegen die zum Gebäudeabriss führende Grundstücksinanspruchnahme gerichteten Einwendungen müssen daher zurückgewiesen werden.

Planungen für eine Umgehung Ummelns – so eine weitere Nachfrage der Einwender – gäbe es seit ca. 30 Jahren, seit den 90er Jahren befinde sich das Projekt in den Bedarfsplänen des Bundes. Im Jahr 2001, in dem die Einwender erhebliche Aufwendungen zum Umbau des Gebäudes getätigt haben, sei die genaue Linie jedoch noch nicht bestimmt gewesen, andernfalls hätte man die Einwender im bauaufsichtlichen Verfahren darauf hinweisen müssen. Die Einwender führen weiter aus, sie befänden sich seit der Bekanntgabe der Planungen in einem Schwebezustand. Ihnen sei bewusst, dass sie – sollte die Planung verwirklicht werden – ihr Haus verlieren, können aber den Zeitpunkt nicht absehen und ob es bis dahin noch lohnenswert sei, etwaige Arbeiten am Haus auszuführen. Zudem erschwere der gesundheitliche Zustand des Einwenders 165 die Entscheidung über das weitere Vorgehen. Der Verhandlungsleiter erwidert darauf, eine abschließende Entscheidung im Verfahren ergehe frühestens im Jahr 2014. Sollte das Vorhaben zugelassen werden, sei mit Klagen zu rechnen, weshalb als frühestmöglicher Baubeginn das Jahr 2016 angenommen werden könne. Der Verhandlungsleiter zeigt den Einwendern im Weiteren zwei Handlungsoptionen auf. Zum einen sei es ihnen unbenommen, zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Entscheidung zu treffen und die weitere Entwicklung zunächst abzuwarten. Dies schließe auch die ergänzende Option ein, einen etwaigen Planfeststellungsbeschluss selbst gerichtlich überprüfen zu lassen. Demgegenüber sei es alternativ auch denkbar, schon jetzt Grunderwerbsverhandlungen mit dem Vorhabenträger zu führen, um die langjährige tägliche Beschäftigung mit dem Gedanken, das Haus eventuell verlassen zu müssen, zu vermeiden. Der Vorhabenträger bestätigt, dass ihm Grunderwerbsverhandlungen	

zum jetzigen Zeitpunkt bereits möglich sind. Er bietet an, als Grundlage solcher Verhandlungen ein Wertermittlungsgutachten erstellen zu lassen, womit den Einwendern dann auch die Größenordnung einer Entschädigungssumme klar werde. Komme es zum Abschluss eines Kaufvertrages, zahle er den Einwendern einen Abschlag in Höhe von 80 % der Kaufsumme aus und räume die Möglichkeit ein, mietfrei weitere 18 Monate in dem Gebäude zu wohnen und in dieser Zeit ohne Druck ein Ersatzobjekt zu suchen. Auf Nachfrage ergänzt der Vorhabenträger, auch für den Fall, dass die Einwender zunächst den Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und eines etwaigen gerichtlichen Verfahrens abwarten wollten, stehe voraussichtlich durch den Bauablauf ein Zeitraum von 18 Monaten zur Verfügung, weil nach einem Baubeginn zunächst die Brückenbauwerke errichtet würden und erst dann der Streckenbau beginne. Die Frage der Einwender, ob die Möglichkeit bestehe, ein eigenes Wertermittlungsgutachten zu erstellen, bejaht der Vorhabenträger. Die Kosten dafür seien von den Einwendern zu tragen, er übernehme aber die Kosten einer anwaltlichen Begleitung. Im Übrigen – so eine weitere Nachfrage der Einwender – sei es für die Höhe der Entschädigung nicht relevant, ob die Einwender zunächst abwarten oder schon jetzt Kaufverhandlungen führen wollten. Die Frage nach der Entschädigung entgangener Mieteinnahmen für die heute vermietete Einliegerwohnung beantwortet der Vorhabenträger dahingehend, dies sei kein eigener Entschädigungstatbestand. Er entschädige aber natürlich den Substanzwert dieser Wohnung. Die Einwender werden im Nachgang zum Erörterungstermin eine Entscheidung über den von Ihnen gewählten Weg treffen.	

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendungen Nr. 220/D 220 Vom Flurstück 573 der Einwender in der Flur 35 der Gemarkung Ummeln werden 9 m^2 benötigt. Auf Nachfrage des Verhandlungsleiters bestätigt der Vorhabenträger jedoch, auch diese geringe Inanspruchnahme sei nicht zu vermeiden. Benötigt werde die Fläche für die Neuanlage der Straße Ramsloh bzw. deren Bankett, die an dieser Stelle neu an die Bokelstraße südlich der B 61n angebunden werden müsse. Die beengten Verhältnisse unmittelbar an die Trasse der B 61n angrenzend ließen eine andere Straßenführung nicht zu. Der Ausbau – so eine Nachfrage der Einwender – erfolge in der vorhandenen Breite von 3,00 m befestigter Fahrbahn zzgl. 2 x 0,75 m Bankett. Vorgesehen werden müsse zudem in der Kurvenlage eine größere Eckausrundung, um auch großen Versorgungsfahrzeugen ein Befahren der Straße zu ermöglichen. Die Einwender befürchten Mehrverkehr auf dem Straßenzug. Schon heute komme es vor, dass LKW die Bokelstraße so weit nach Süden beführen und dann unter großen Mühen und ggf. auch Beschädigungen auf Nachbargrundstücken zurücksetzen müssten. Da zudem eine weitere Wegeverbindung zu den Wohnhäusern Bokelstr. 43 bis 45c gekappt werde, entstehe ein höherer Nutzungsdruck. Gleichwohl sieht der Vorhabenträger nicht, dass er eine bestehende Problemlage verschärfe oder eine neue schaffe. Dem tritt der bevoll-	Das Vorhaben ist aus den im Kapitel B des Beschlusses benannten Gründen in der geplanten Dimensionierung erforderlich, die gewählte Trasse insgesamt betrachtet in der Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange die schonendste Variante. Die Grundstücksinanspruchnahme, die notwendig ist, um den „Ramloh“ an die Bokelstraße anzuschließen, ist von daher als Folgemaßnahme des eigentlichen Vorhabens nicht verzichtbar (vgl. insbesondere Nrn. 6.1, 7.1 und 7.2). Die gegen die Grundstücksinanspruchnahme gerichteten Einwendungen werden daher zurückgewiesen. Wegen der sonstigen Einwendungen wird auf die übrigen Ausführungen im Kapitel B des Beschlusses, m Hinblick auf die angesprochene zeitweilige Sperrung der Bokelstraße aufgrund von Amphibienwanderungen auf die vorstehenden Ausführungen zu den Einwendungen 53/D 53 verwiesen.

mächtigte Rechtsanwalt entgegen – eine Wegeverbindung entfalle, die verbleibende sei zeitweise wegen der Amphibienwanderung gesperrt. Dieses Problem müsse die Planfeststellungsbehörde durch eine verkehrsbehördliche Anordnung oder einen weiteren Ausbau des verbleibenden Weges lösen. Der Verhandlungsleiter erklärt hierzu, die Befugnis der Planfeststellungsbehörde, in bestimmten Fällen auch verkehrsbehördliche Anordnungen in der Planfeststellung zu treffen, sei ihm bekannt. Der Vorhabenträger zeigt ergänzend auf, eine für das Nachbargrundstück zugesagte Zufahrt ermögliche ggf., auch in der nächsten Kurve eine größere Eckausrundung zu schaffen. Der Bevollmächtigte spricht die Auswirkungen der am Wohngebäude der Einwender geplanten 4,00 m hohen Lärmschutzwand an. Sie sorge für Verschattung oder aber zumindest bei einem Abstand von 15.00 m zum Gebäude für das Gefühl, eingemauert zu sein. Dem tritt der Vorhabenträger entgegen. Eine Verschattung könne allein deshalb nicht eintreten, weil die Wand nördlich des Gebäudes stehe. Die Straße befinde sich hier in Geländegleichlage, lediglich die Querneigung bedinge, dass sie an der Seite der Einwender um etwa 0,25 m aus dem Gelände aufsteige. Sie sei im Übrigen aus Gründen des Lärmschutzes unumgänglich. Hierzu verweisen die Einwender darauf, die B 61n steige ab Ihrem Wohnhaus bis zur Ummelner Straße an, so dass mit einer erhöhten Lärmentwicklung zu rechnen sei. Der Vorhabenträger verweist darauf, die Steigung betrage lediglich 1 % und sei insofern lärmtechnisch nicht relevant. Zur Frage einer Reflektion des Bahnlärms führt der Vorhabenträger aus, er werde die Wand beidseitig hochabsorbierend ausgestal-	

ten, so dass eine Reflektion des Bahnlärms wirksam unterbunden werde. Die Ausführung der Wand könne in Beton, Holz oder Aluminium erfolgen. Beidseitige Absorption lasse sich am einfachsten mit Aluminium erreichen, das Metall wiederum könne in allen Farben ausgeführt werden. Auf Nachfrage des Verhandlungsleiters erklärt der Vorhabenträger, wegen der beengten Platzverhältnisse kämen zur Begrünung allenfalls Rankgewächse in Frage. Der Vorhabenträger bestätigt auf Nachfrage der Einwender, das Straßenabwasser werde in diesem Bereich in geschlossenen bzw. nach unten abgedichteten Systemen gefasst und der Vorklärung zugeführt. Ein Geh-/Radweg auf der Überführung der Bokelstr. – so eine weitere Nachfrage der Einwender – sei nicht geplant. Dies sei erst bei einer Verkehrsbelastung von mehr als 4.000 Fahrzeugen pro Tag angezeigt. Die Einwender befürchten zudem einen Wertverlust ihres Gebäudes. Der Verhandlungsleiter bestätigt, ein solcher Verlust sei unzweifelhaft wegen der Nähe zur B 61n gegeben. Jedoch sei dieser Verlust nicht entschädigungsfähig. Die Entschädigung für den Eigentumsentzug werde nicht in diesem Termin verhandelt, sondern in einem gesonderten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren.	Die hochabsorbierende Ausführung der Lärmschutzwand ist aufgrund der Zusage des Vorhabenträgers verbindlicher Planaungsgegenstand.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendungen Nr. 222/D 222 Aus dem Grundeigentum der Einwender werden die folgenden Flächen für das Vorhaben benötigt: Gemarkung Ummeln, Flur 34 Flurstück 1794 Erwerb: 7.485 m^2 Vorübergehend: 1.513 m^2 Flurstück 1285 Erwerb: 21.747 m^2 Vorübergehend: 3.839 m^2 Flurstück 1284 Erwerb: 1.368 m^2 (Gesamtübernahme) Flurstück 1761 Erwerb: 3.032 m^2 Flurstück 1828 Erwerb: 7.894 m^2 Vorübergehend: 88 m^2 Flurstück 602 Erwerb: 21.572 m^2 Vorübergehend 1.994 m^2 Flurstück 1376 Erwerb: 292 m^2 Die Einwender führen aus, durch die Inanspruchnahme im vorbezeichneten Umfang gingen dem Betrieb Flächen im Umfang von 6,34 ha verloren. Dies sei deutlich mehr als 10 % der Betriebsfläche. Sie erwarteten daher ein Existenzgutachten, zumal der derzeit langfristig verpachtete Betrieb mittelfristig in der Familie weitergeführt werden solle. Im Übrigen erhöben sie die Forderung einer Entschädigung für den Verlust der Vollarrondierung der Betriebsfläche, die auch durch Ersatz-	Diese Grundstücksinanspruchnahmen haben sich im Rahmen der Planänderungen des Deckblatts noch verschoben und auf nunmehr insgesamt 6,66 ha vergrößert. Die Inanspruchnahmen aus den Flurstücken 1285, 1794 und 1376 haben sich etwas vergrößert, während die des Flurstücks 1761 entfallen ist und sich die aus den Flurstücken 602 und 1828 leicht verringert haben. Die ursprünglich auf dem Flurstück 1761 vorgesehene Ausgleichsmaßnahme A 3.1 ist jedoch auf ein anderes Grundstück der Einwender, das Flurstück 1381 der Flur 34 der Gemarkung Ummeln, verlagert worden. Es wird nicht verkannt, dass die Grundstücksinanspruchnahmen aus dem Eigentum der Einwender damit erheblichen Umfangs sind, das Vorhaben damit also auch erheblich in die Eigentumsrecht eingreift. Die Grundstücksinanspruchnahmen sind jedoch erforderlich und nicht verzichtbar, um das aus den im Kapitel B des Beschlusses benannten Gründen in der geplanten Dimensionierung und Trassierung, die sich im Variantenvergleich unter Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange als schonendste Variante erwiesen hat, zu realisieren. Auch kommt aus den schon benannten Gründen keine betribliche Existenzgefährdung zum Tragen. Alle Flächen sind verpachtet, selbst führen die Einwender keinen landwirtschaftlichen Betrieb. Auf die Ausführungen in Kapitel B Nrn. 6.1, 7.1, 7.2 und 7.3.3 Buchstabe b) und bezüglich der Flächen, die für Kompensationsmaßnahmen benötigt werdne, auch auf die unter Nr. 6.4 – und hier insbesondere auf die Nrn. 6.4.1.4.5 und

land im Verhältnis 1 : 1 nicht zu ersetzen sei. Sie forderten daher Ersatzland im Verhältnis 1 : 2. Der Vorhabenträger entgegnet, er werde für die beanspruchten Flächen ein Wertermittlungsgutachten erstellen. Eine Existenzgefährdung liege nicht vor, weil hierzu eine Eigenbewirtschaftung Voraussetzung sei. Dem halten die Einwender entgegen, sie lebten von den Pachteinnahmen und könnten ohne diese den Betrieb nicht weiter aufrechterhalten. Im Übrigen monieren die Einwender, landschaftspflegerische Maßnahmen seien in zurückliegenden Planungsstadien auf landwirtschaftlich uninteressanten Flächen geplant gewesen. Nunmehr solle insbesondere die Maßnahme A 3.1 auf einer wertvollen Ackerfläche angelegt werden. Dies sei unter keinen Umständen akzeptabel. Das angrenzende Grünland parallel zur Bahnlinie sei für die Landwirtschaft vergleichsweise wertlos und könne für landschaftspflegerische Maßnahmen verwandt werden, gerne auch, wenn das Aufwertungspotenzial geringer sei, in größerem Umfang. Aus Sicht der Einwender ist hier die Art der landschaftspflegerischen Maßnahme – die Anlage eines Kleingewässers – angesichts des feuchten Bodens leichter möglich. Der Vorhabenträger sagt zu, die Verlegung der Maßnahme in den von den Einwendern bezeichneten Bereich zu prüfen. Aus seiner Sicht könne die Maßnahme gern dort platziert werden, er müsse aber die Zustimmung der Landschaftsbehörden haben. Zur Frage des Lärmschutzes führt der Vorhabenträger aus, die im Eigentum der Einwender stehenden Gebäude seien Gegenstand der lärmtechnischen Berechnungen gewesen. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte habe er nicht ermitteln können. Die Einwender	6.4.4 – wird dazu besonders hingewiesen. Die sich gegen die Grundstücksinanspruchnahmen richtenden Einwendungen werden deshalb zurückgewiesen. Anspruch auf Ersatzland besteht angesichts der fehlenden Selbstbewirtschaftung sowie der aus gleichem Grund nicht vorliegenden betrieblichen Existenzgefährdung nicht. Ohnehin verfügt der Vorhabenträger nicht einen Flächenpool, aus dem heraus Ersatzland zur Verfügung gestellt werden könnte. Sollten Ersatzlandgestellungen möglich werden, müssen diese vorrangig den existenzbedrohten landwirtschaftlichen Eigenbetrieben vorbehalten bleiben. Dass die Einwender durch den Flächenentzug in ihrer wirtschaftlichen Existenz als Grundstückseigentümer gefährdet werden, hält die Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund der dazu gemachten persönlichen Angaben nicht für naheliegend. Auch nach dem Flächenentzug verbleibt ein Mehrfaches an Flächen im Eigentum und die Planfeststellungsbehörde darf unterstellen, dass die Pachteinnahmeeinbußen im Enteignungs- und Entschädigungsverfahren auskömmlich kompensiert werden. Zu den Lärmimmissionen wird auf Nr. 7.5.1 im Kapitel B des Beschlusses verwiesen.

entgegnen, sie könnten die Berechnungen nicht überprüfen. Sie wollten zudem das Vorhaben nicht verhindern oder verzögern, erwarteten dafür aber Maßnahmen, die negativen Folgen zu mildern. Konkret fordern sie, entlang der Ummelner Straße zum Schutz ihres Wohngebäudes einen Lärmschutzwall vorzusehen. Die dafür benötigten Grundflächen würden sie zur Verfügung stellen. Im Weiteren solle sich der Vorhabenträger bei der Stadt Bielefeld dafür einsetzen, den Botweg als Anliegerstraße auszuweisen, um den zu erwartenden Verkehrszuwachs einzudämmen. Dies sagt der Vorhabenträger zu. Der Vorhabenträger erwidert im Übrigen, Ansprüche aus Gründen der Lärmvorsorge kämen nur an neuen Straßen in Betracht. Hier seien für den planungsrechtlichen Außenbereich, in dem sich die Gebäude der Einwender befänden, die Grenzwerte von 64/54 dB(A) tags/nachts maßgeblich. Diese seien höher als in einem allgemeinen Wohngebiet, woraus sich z.B. – so eine Nachfrage der Einwender – erkläre, dass im Wohngebiet Kralheide noch viel weiter entfernt gelegene Gebäude in die Lärmberechnung einbezogen werden mussten. Die genannten Grenzwerte würden aber durch den von der B 61n ausgehenden Lärm an den Gebäuden der Einwender nicht überschritten. Die Ummelner Straße werde im Bereich des Wohngebäudes der Einwender nicht verändert, weshalb Ansprüche aus Lärmvorsorge ausgeschlossen seien. Aktiver Lärmschutz könne hier allenfalls im Wege der Lärmsanierung in Betracht kommen. Hierfür werde aber nicht auf prognostische Verkehrsbelastungswerte zurückgegriffen; vielmehr müsse die künftige Realbelastung in den Blick genommen und ggf. zur Grundlage von Lärmsanierungsmaßnahmen gemacht werden. Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass die Grenzwerte der Lärmsanierung höher seien als diejenigen der Lärmvorsorge.	

Die Einwender merken zu diesen Ausführungen an, offenbar genieße der Außenbereich geringeren Schutz, weil dort weniger Menschen betroffen seien. Dem widerspricht der Verhandlungsleiter. Die Frage des Schutzes sei nicht von der Zahl der dort wohnenden Menschen abhängig; vielmehr sei die gegebene Staffelung der Grenzwerte auf die Erwägung zurückzuführen, dass ein bauplanungsrechtlich festgesetztes Wohngebiet ausdrücklich dem Wohnen zu dienen bestimmt sei, der nicht beplante Außenbereich hingegen nicht. Abschließend regen die Einwender an, Überschussmassen zu verwenden, um einen Lärmschutzwall entlang der Ummelner Straße zu errichten. Dies vermag der Vorhabenträger nicht zuzusagen, nicht zuletzt deshalb, weil er für dieses Vorhaben keine Überschussmassen gewinnen werde, sondern vielmehr einen erheblichen zusätzlichen Massenbedarf habe.	

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendungen Nr. 243 Grundeigentum der Einwender soll wie folgt in Anspruch genommen werden: Gemarkung Ummeln, Flur 35 Flurstück 290: Erwerb: 912 m^2 Vorübergehend: 20 m^2 Flurstück 291: Erwerb: 74 m^2 Benötigt werden diese Flächen für die Überführung der Bokelstraße. Im Weiteren sind Pachtflächen betroffen; die Einwender bestätigen auf Nachfrage, dass sich an dieser Bewirtschaftungssituation nichts geändert habe. Sie verweisen auf den Wert des gepachteten Flurstücks 644 in der Flur 35 der Gemarkung Ummeln, weil dieses arrondiert an eigenen Grundstücken liege. Das Flurstück 290 sei – so führen die Einwender aus – als hofnahe Weidefläche besonders wertvoll. Abgesehen davon, dass es durch die Überführung der Bokelstraße verkleinert werde, sprechen sich die Einwender grundsätzlich dagegen aus, die Bokelstraße zu überführen. Sie plädieren dafür, stattdessen eine Querung des Knappweges vorzusehen, der für sie die wichtigste und am häufigsten benutzte Verbindung zu den Pachtflächen jenseits der B 61n sei. Der Weg über die Bokelstraße bringe nicht nur Umwege mit sich, der Verkehr werde sich auf dieser Verbindung konzentrieren und Behinderungen im Begegnungs-	Das Vorhaben ist aus den im Kapitel B des Beschlusses benanntgen Gründen in der geplanten Dimensionierung erforderlich, die gewählte Trasse insgesamt betrachtet in der Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange die schonendste Variante. Die Grundstücksinanspruchnahme ist notwendig und von daher nicht verzichtbar. Auch Anlass, von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebs auszugehen, besteht nicht. Die gegen die Grundstücksinanspruchnahme gerichteten Einwendungen werden daher zurückgewiesen. Auf Kapitel B Nrn. 6.1, 7.1, 7.2 und 7.3.3 Buchstabe d) und 7.3.4 wird dazu besonders hingewiesen.

verkehr auf der Brücke seien insofern abzusehen. Dem hält der Vorhabenträger entgegen, die Länge der Umwege sei nicht gravierend. Die Pachtflächen reichten vom Knappweg bis an die Bokelstraße und könnten auch von dort unproblematisch erreicht werden. Im Übrigen werde die Fahrbahn der Bokelstraße auf der Brücke in 5,00 m Breite hergestellt und sei damit für Begegnungsverkehr geeignet. Er befürchte zudem Widerstand von den Bewohnern der Streubebauung am Ramsloh, wenn er auf die Überführung der Bokelstraße verzichte. Dennoch halten die Einwender eine Überführung des Knappweges für sinnvoller, auch mit Blick auf weitere, in der Nähe von Isselhorst bewirtschaftete Flächen. Die Einwender beantragen im Weiteren, den mit dem Abriss des Gebäudes Knappweg 11 für dessen Erschließung nicht mehr benötigten Teil des Knappweges, angrenzend an ihr Flurstück 290, diesem zuzuschlagen. Dies lehnt der Vorhabenträger ab; südlich entlang des Weges stehe eine Baumreihe, die entfernt werden müsste, sollte der Weg in die landwirtschaftliche Nutzung übergehen. Dies bedinge für ihn eine zusätzliche Ausgleichsverpflichtung nach den naturschutzrechtlichen Regelungen.	
Auf Nachfrage der Einwender entgegnet der Vorhabenträger, der Verkehr auf der Straße Ramsloh sei in die Lärmberechnung für den vermieteten Kotten Ramsloh 29 nicht eingegangen. Die Straße sei auch heute schon vorhanden und habe nur eine geringe Verkehrsbelastung, die sich lärmtechnisch nicht weiter auswirke.	Zu den Lärmimmissionen wird auf Kapitel B Nr. 7.5.1 verwiesen. Eine gesonderte Berücksichtigung des schon vorhandenen und sich im Ergebnis nicht verändernden Verkehrsaufkommens des Ramsloh war nicht erforderlich. Insofern tritt der Verkehrslärm hinter die von der B 61n ausgehenden vorherrschenden Immissionen in einem solchen Maße zurück, dass Auswirkungen auf die Beurteilungspegel auszuschließen sind.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendungen Nr. 249/D 249 Nach der ausgelegten Planung soll Grundeigentum der Einwender wie folgt in Anspruch genommen werden: Gemarkung Ummeln, Flur 34 Flurstück 489: Erwerb: 1.503 m^2 Vorübergehend 741 m^2 Flurstück 1278: Erwerb: 1.858 m^2 Vorübergehend: 927 m^2 Flurstück 1958: Erwerb: 865 m^2 Vorübergehend: 581 m^2 Der Verfahrensbevollmächtigte der Einwender erklärt einführend, Pachtflächen würden nicht mehr bewirtschaftet, weshalb die diesbezüglichen Einwendungen erledigt seien. Eigentum bestehe nach wie vor an den Hofstellen Dammweg 16b und 2a mit den dazu gehörigen Flächen. Betroffen sei insbesondere der südlich der Hofstelle Dammweg 16b gelegene Feldblock, bestehend aus den Flurstücken 1958 und 1278, der durchschnitten werde und nicht mehr – wie bisher – geschlossen und ohne Umwege bewirtschaftet werden könne. Zusätzlich werde die südlich der B 61n verbleibende Fläche künftig von der Erschließung der landschaftspflegerischen Maßnahme A 3.5 durchschnitten. Zwar sei hier in der Tat ein Weg ausparzelliert und stehe im Eigentum der Stadt; schon lange aber sei dieser Weg in der Örtlichkeit	Die dauerhaften Grundstücksinanspruchnahmen haben sich mit den Planänderungen des Deckblatts insbesondere insoweit verändert und deutlich erhöht, als das rd. 1,48 ha große Flurstück 1278 aufgrund der fachlich bedingten Verlagerung einer Kompenstionsmaßnahme (Amphibiengewässer) vollständig in das Eigentum des Vorhabenträgers übergehen soll. Die voraussichtlichen Inanspruchnahmen aus dem Flurstück 489 haben sich geringfügig erhöht (jetzt 1.570 m²) und die aus dem Flurstück 1958 sich auf 494 m² reduziert. Insgesamt belaufen sich die Inanspruchnahmen aus dem Eigentum des Einwenders auf rd. 1,63 ha. Diese Grundstücksinanspruchnahmen sind zum Bau der B 61n nicht verzichtbar. Das Vorhaben ist aus den im Kapitel B des Beschlusses benannten Gründen in der geplanten Dimensionierung erforderlich, die gewählte Trasse insgesamt betrachtet in der Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange die schonendste Variante. Die gegen die Grundstücksinanspruchnahme gerichteten Einwendungen werden daher zurückgewiesen. Anlass, von einer Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebs auszugehen, besteht auch unter Berücksichtigung der Wirkungen von Zerschneidungen nicht. Auf Kapitel B und hier insbesondere die Nrn. 6.1, 7.1, 7.2, 7.3.2, 7.3.3 Buchstabe c) und 7.3.4 wird dazu besonders hingewiesen. Da der Eigentümer des an das Flurstück 1278 angrenzenden Flurstücks 1966 angekündigt hat, die südlich der B 61n verbleibende Rest-

nicht mehr vorhanden, die Fläche sei in die landwirtschaftliche Nutzung einbezogen.	fläche von 0,84 ha (d. h. die Fläche, auf der ursprünglich die Ausgleichsmaßnahme A 3.5 geplant war) nicht behalten zu wollen und der Vorhabenträger eine Übernahme dieser Restfläche zugesagt hat, kann dem Einwender 249/D 249 diese Restfläche ggf. im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen als Ersatz für die Eingriffe in sein Eigentum angeboten werden. Auch insoweit müssen die Ergebnisse der Verhandlungen/des Verfahrens gem. EEG NRW (und mit ihnen u. a. auch die tatsächliche Übernahme dieser Fläche durch den Vorhabenträger) jedoch noch abgewartet werden.
Der Vorhabenträger führt aus, er könne auf eine Befestigung des Weges verzichten, die Einräumung eines Wegerechts sei ausreichend. Für die Einwender bleibt damit aber die Zerschneidung der Fläche grds. bestehen. Wenn es nicht möglich sei, die landschaftspflegerische Maßnahme anderweitig zu erschließen, müsse der Weg zumindest an den Rand der Bahnlinie verlegt werden. Der Vorhabenträger sagt daraufhin zu, einen Verzicht auf die Erschließung an der Stelle zu prüfen. Sollte dies nicht möglich sein, wird auf eine Befestigung verzichtet und lediglich ein Wegerecht eingetragen. Dieses werde so weit als möglich an den Rand der landwirtschaftlichen Nutzfläche am Böschungsfuß der Bahnlinie verlegt. Im Weiteren bemängeln die Einwender, die südliche Erschließung der Hofstelle Dammweg 16b sei nach der vorliegenden Planung nicht mehr vorhanden. Auf dieser Hofstelle sei jedoch der Maschinenpark zur Bewirtschaftung beider Hofstellen untergebracht, weshalb diese Verbindung – ohne Durchfahrt durch das Wohngebiet – von großer Bedeutung sei. Werde diese Verbindung abgeschnitten, müsse auf der Hofstelle 2a eine neue Möglichkeit geschaffen werden, die Geräte unterzubringen. Der Vorhabenträger erklärt, in einem anstehenden Deckblatt werde er	Einwendungen im Hinblick auf den Weg zur Erschließung der Ausgleichsmaßnahme A 3.5 sind insoweit gegenstandslos geworden, als diese Ausgleichsmaßnahme auf das Grundstück des Einwenders verlegt worden ist und das Grundstück vollständig in das Eigentum des Vorhabenträgers übergehen soll. Der Vortrag in der Deckblatteinwendung, die Inanspruchnahme des Flurstücks 1278 für die Amphibiengewässer sei unzulässig, weil der Vorhabenträger, wie auch protokolliert, zugesagt habe, das Flurstück nicht mit einem Wegerecht zu belasten und es bzw. die von ihm hier verbleibende Restfäche als Ackerfläche zu erhalten, geht fehl. Zum einen ist nur zugesagt worden, eine anderweitige Erschließung der Kompensationsfläche zu prüfen und es ggf. bei einem Wegerecht zu belassen, d. h. auf die Herrichtung des Weges zu verzichten (siehe links), und das Wegerecht so nah wie möglich an die Bahnlinie zu verlegen. Zum anderen kann sich diese Zusage naturgemäß nur darauf beziehen bzw. bezogen haben, dass die Planung so aufrechterhalten wird wie sie zum Zeitpunkt des Gesprächs vorgesehen war. Mit der naturschutzfachlich begründeten Verlegung der Ausgleichsmaßnahme ist deshalb die Grundlage der Zusage entfallen. Sie steht deshalb auch der Planfeststellung nicht entgegen.

die Planung dahingehend ändern, dass die Wegeparzelle in heutiger Breite wieder befahrbar sei. Dazu plane er, den derzeit bis in die Wegeparzelle hineinragenden Lärmschutzwall zurückzunehmen und im Bereich des Weges durch eine Wand zu ersetzen, die zudem so weit als möglich (maximal 0,5 m) von der Grenze des Weges abgerückt werde. Dies erscheint den Einwendern zu wenig. Der Weg sei recht schmal, so dass bei Befahrung der Kurve das an einen Traktor angehängte landwirtschaftliche Gerät über die Grenze der Wegeparzelle in den derzeit unbegrenzten Raum ausschwenke. Stehe dort künftig eine Wand, drohe das Gerät gegen diese Wand zu schlagen. Ein Abstand von 1,5 m sei ihres Erachtens erforderlich. Dies hält der Vorhabenträger mit Blick auf die einzuhaltenden Haltesichtweiten auf der B 61n für nicht realisierbar. Er sagt daher zu, den Weg zu erhalten und auf die Rekultivierung in diesem Bereich zu verzichten. Eine größere Eckausrundung könne auf dem Grundstück der Einwender realisiert werden. Er werde insofern eine nutzbare Wegeverbindung schaffen, werde aber demgegenüber die Hofstelle 16a nicht übernehmen, um auf der Hofstelle 2a eine neue Unterstellmöglichkeit für die Gerätschaften zu errichten.	Die Zuwegung zum Grundstück Dammweg 16b ist, wie zugesagt, im Zuge der Planänderungen in die Planung aufgenommen worden, die entsprechende Einwendung mithin insoweit gegenstandslos. Bezüglich der in der Deckblatteinwendung bestrittenen Eignung dieser Zuwegung wird auf Kapitel B Nr. 7.3.4 Bezug genommen. Die wegetechnischen Trassierungsvorgaben (Kurvenradien, Breite etc.) werden eingehalten. Gerade der Einhaltung dieser Vorgaben dient die geplante Ausschwenkung des Weges, der damit u. a. auch mit Traktoren mit Frontlader befahrbar ist, ohne die Lärmschutzwand zu beschädigen. Deren Zurücksetzung zur Vergrößerung des Abstands zum Weg stehen, wie der Vorhabenträger ausgeführt hat, die aus Sicherheitsgründen erforderlichen Sichtachsen auf der B 61n entgegen.
Die Einwender weisen im Weiteren darauf hin, entlang der westlichen Grenze der Flurstücke 1958 und 1278 verlaufe eine verrohrte Abwasserleitung, die der Entsorgung des Abwassers aus dem Wohngebiet ebenso diene, wie der Aufnahme von Wasser aus einer Drainage, die nördlich der Trasse der B 61n im Flurstück 1958 liege. Der Vorhabenträger erklärt hierzu, er sei verpflichtet, die Leitung aufrechtzuerhalten und im Querungsbereich zu erneuern. Gleiches gelte für die Funktionstüchtigkeit der Drainagen.	Wie der Vorhabenträger ausgeführt hat, ist die Funktion der Abwasserleitung aufrechtzuerhalten. Die Planfeststellungsbehörde hat dies unabhängig von der ohnehin bestehenden Verpflichtung in der Nebenbestimmung 5.10.6 ausdrücklich klargestellt.
Von den Einwendern abgelehnt werden die auf ihren Grundflächen vor-	Auch die temporäre Inanspruchnahme der Oberbodenlagerfläche ist für

gesehenen Oberbodenlagerflächen. Die Erfahrung anderer Landwirte zeige, dass nach Abschluss der Baumaßnahme nicht nur Mutterboden auf den Flächen verbleibe, sondern auch Steine und sonstiger Abfall, der die Bewirtschaftung der Flächen beeinträchtige. Mit Blick auf die ohnehin große Betroffenheit der Einwender solle hierauf komplett verzichtet und stattdessen nach Möglichkeiten gesucht werden, z.B. Industriebrachen zur Lagerung zu nutzen. Der Vorhabenträger entgegnet, die Oberbodenlagerflächen würden parallel zur Trasse ausgewiesen, weil damit aufwändige Transporte des abgeschobenen Bodens überflüssig würden. Abgeschoben und gelagert werde ausschließlich der im Trassenverlauf angetroffene Oberboden. Einen Verzicht auf die ausgewiesenen Flächen lehnt der Vorhabenträger daher ab.	den Bau der B 61n nicht verzichtbar. Die Fläche ist jedoch anschließend zu renaturieren, wobei auch Verdichtungen soweit wie möglich durch Auflockerungen des Bodens zu beseitigen sind. Auswirkungen der Inanspruchnahme durch Nutzungseinschränkungen hat der Vorhabenträger zu entschädigen.
Im Weiteren werden die folgenden Details angesprochen:	
Der Vorhabenträger bestätigt auf Nachfrage, ein Wendehammer am abgebundenen Ende des Dammweges werde Gegenstand des Deckblattes.	Der Wendehammer ist wie angekündigt über die Planänderungen des Deckblatts Gegenstand der Planfeststellung geworden.
Die Einwender weisen darauf hin, die Wegeparzelle des Ramsloh stehe nach ihrer Kenntnis im Privatbesitz. Demgegenüber solle der neu von der Überführung der Bokelstraße bis zum Ramsloh angelegte Weg in die Baulast der Stadt Bielefeld übergehen. Der Vorhabenträger sagt eine Prüfung des Sachverhalts zu.	Dass die Wegeparzelle des Ramsloh, das Flurstück 348 der Flur 34 der Gemarkung Ummeln, sich im Privatbesitz befindet, ist richtig. In die Eigentumsrechte dieses Flurstücks wird jedoch nicht eingegriffen. Es werden keine Teilflächen aus diesem Flurstück für den Bau der B 61n benötigt und auch die Funktion und Nutzung des Flurstücks bzw. etwaige Nutzungsrechte bleiben unverändert. Soweit sich aus dem Privateigentum Einschränkungen für Anlieger ergeben, bestünden diese daher auch schon jetzt. Vorhabenbedingt ergeben sich deshalb insoweit keine Veränderungen.

Die Einwender weisen darauf hin, das Oberflächenwasser, das südlich der Hofstelle 2a anfalle, versickere normalerweise und staue sich nur bei Starkregen auf Höhe des Gebäudes Ramsloh 37, fließe über den Weg ab und versickere erst südlich davon. Mit der B 61n behindere ein neues Dammbauwerk den Weg des Wassers. Der Vorhabenträger sagt eine Prüfung zu; ggf. müsse am Dammfuß der Straße eine Mulde angelegt und an hydraulisch günstiger Stelle ein Durchlass errichtet werden.	Dem Vorhabenträger wird hiermit aufgegeben, im Rahmen der Bauausführung zu gewährleisten, dass der Oberfllächenabfluss wie gefordert ohne Beeinträchtigung der Anliegergrundstücke sichergestellt wird. Ggf. ist der geplante Durchlass zu verlegen oder ein zweiter Durchlass einzubauen. Auf die Ausführungen zu den Einwendungen 45/D 45 und 221/D 221 sowie auf den Hinweis Nr. 3.7.5 zur wasserrechtlichen Erlaubnis wird Bezug genommen.
Der Vorhabenträger sagt im Weiteren zu, für den auf der Hofstelle 16b vorhandenen Hausbrunnen ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.	Das Beweissicherungsverfahren ist mit der Zusage des Vorhabenträgers verbindlich geworden.
Auf Nachfrage führt der Vorhabenträger im Weiteren aus, er werde die Verkehrsuntersuchung überarbeiten und die lärmtechnische Berechnung hieran anpassen.	Die neue Verkerhsuntersuchung und eine neue lärmtechnische Berechnung sind Bestandteil des planfestgestellten Deckblatts. Zur Verkehrsuntersuchung wird auf Kapitel B Nr. 6.1, zur den Lärmimmissionen auf Kapitel B Nr. 7.5.1 Bezug genommen. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden aufgrund des vorgesehenen aktiven Lärmschutzes, hier eines 3,5 m hohen Lärmschutzwalls, mit großem Abstand eingehalten; die maximalen Beurteilungspegel der höchstbelasteten, zur B 61n hin gelegenen Fassade im ersten OG, belaufen sich auf 52 dB(A) am Tage sowie 46 dB(A) in der Nacht. Wesentlliche Veränderungen ergeben sich dabei auch unter Berücksichtigung der Lärmimmissionen des Bahnverkehrs nicht. Auch die Summenpegel (maximal 54 dB(A) am Tage und 53 dB(A) in der Nacht) liegen unterhalb der gültigen Grenzwerte.
Die Einwender plädieren für eine Überführung des Knappweges anstelle der Überführung Bokelstraße. Sie benötigten diese Überführung nicht und neigten eher dazu, im Falle der Überführung des Knappweges auf	Eine Verlegung des Querungsbauwerks hat die Planfeststellungsbehörde abgelehnt. Es ist deshalb bei dem Anschluss der Bokelstraße über ein Brückenbauwerk an den Ramsloh verblieben.

die Bewirtschaftung des Flurstücks 1278 südlich der B 61n zu verzichten. Der Vorhabenträger verweist auf die Abstimmung mit der Stadt Bielefeld. Er befürchte zudem Widerstand von den Bewohnern der Streubebauung am Ramsloh, sollte auf die Überführung der Bokelstraße verzichtet werden. Abschließend weisen die Einwender darauf hin, die südlich der B 61n verbleibenden Teiche seien in der Vergangenheit von der Feuerwehr als Löschteiche genutzt worden, auch wenn diese Teiche nicht ausdrücklich zu diesem Zweck angelegt worden seien. Der Vorhabenträger entgegnet, die Stadt Bielefeld habe die Zugänglichkeit der Teiche zu Feuerlöschzwecken in ihrer Stellungnahme nicht geltend gemacht.	Anlass, eine Zuwegung zu den Teichen vorzusehen, um eine etwaige Funktion als Feuerlöschteich sicherzustellen, hat sich für die Planfeststellungsbehörde aufgrund der Stellungnahme der insoweit zuständigen Stadt Bielefeld nicht ergeben.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendungen Nr. 258/D 258 Mit den Einwendern wird die Frage der Inanspruchnahme von Grundeigentum unter verschiedenen Blickwinkeln erörtert.	
Die Einwender führen aus, sie verlören etwa 11 % ihrer Eigentumsflächen, was etwa 7 % der gesamten Betriebsfläche entspreche. Über den reinen Flächenverlust hinaus seien sie extrem von Zerschneidungen durch die Überführung der Bokelstraße betroffen und sollten zudem noch landschaftspflegerische Maßnahmen auf ihrem Eigentum, insbesondere auf hofnahen Flächen, hinnehmen. Sie gingen zwar auf das Rentenalter zu, die Betriebsnachfolge sei jedoch geregelt, weshalb jeder Flächenverlust den fortbestehenden Betrieb beeinträchtige. Zu den landschaftspflegerischen Maßnahmen ergänzt der bevollmächtigte Rechtsanwalt, nach den gesetzlichen Bestimmungen müssten vorrangig – soweit vorhanden – solche Flächen genutzt werden, die sich in öffentlichem Eigentum befänden. Das Bundesnaturschutzgesetz sehe eine Schonung landwirtschaftlicher Nutzfläche vor, gleichzeitig seien aber naturschutzfachliche Aspekte notwendigerweise bei der Konzeption der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu berücksichtigen. In dieser Situation stelle sich die Frage, ob landschaftspflegerische Maßnahmen, die auf dem Eigentum der Einwender vorgesehen seien, verlegt werden könnten. Anzusprechen sei insofern insbesondere die Maßnahme A 6, daneben aber auch die Maßnahme A 4 parallel zur B 61n zwischen Bokelstr. und Knappweg, die zur Verschattung der	Der landwirtschaftliche Betrieb der Einwender ist unstrittig in erheblichem Umfang und in mehrfacher Hinsicht grundstücksbetroffen. Zwar konnten die ursprünglich für das Vorhaben eingeplanten Flächen aus dem Grundeigentum der Einwender (ohne bauzeitlicher Inanspruchnahmen) noch von 4,33 ha auf 3,78 ha reduziert werden. Maßgebend dafür war der Verzicht auf die Ausgleichsmaßnahme A 6, die nicht nur 0,9 ha Fläche eingenommen, sondern zusammenhängende Nutzungsflächen vollständig zerschnitten hätte. Zwar sind an anderer Stelle und verteilt auf diverse Flurstücke auch 0,35 ha zusätzlich aus dem Eigentum der Einwender in die B 61n-Planung eingegangen, aus dem angepachteten Flurstück 579 sind – ebenfalls durch den Verzicht auf die Ausgleichsmaßnahme A 6 – jedoch wiederum 0,33 ha freigeworden. Unterm Strich konnten die zu Lasten des Betriebs gehenden Grundstücksinanspruchnahmen damit um rd. 0,88 ha reduziert werden. Die Einwendung gegen die Ausgleichsmaßnahme A 6 hat sich dabei mit den Planänderungen des Deckblatts erledidgt. In Verbindung mit Zerschneidungen und Anschnittschäden – vor allem wird ein aus den Flurstücken 294, 295 und 344 bestehenden zusammenhängender Ackerschlag von 3,07 ha durch die B 61n und den An-

nördlich angrenzenden Flächen der Einwender führten. Der Vorhabenträger führt aus, die Maßnahme A 6 sei eine Artenschutzmaßnahme zugunsten des Rebhuhns. Die Einwender entgegnen, an der Stelle niste nicht das Rebhuhn, sondern der Kiebitz. Der Vorhabenträger sieht Möglichkeiten, diese Maßnahmen zu verlagern und sagt zu, dies mit den Landschaftsbehörden zu diskutieren. Bei der Maßnahme A 4 habe er beidseits der Trasse entstehende Restflächen genutzt. Zudem habe die Untere Landschaftsbehörde an dieser Stelle eine Bepflanzung zur landschaftlichen Einbindung der Trasse gefordert. Vorgesehen sei hier ein Feldgehölz, das auch Bäume enthalte. Insofern fordern die Einwender, für die zu erwartende Verschattung eine Entschädigung zu erhalten. Der Vorhabenträger entgegnet, dies könne nur dann ein Entschädigungstatbestand sein, wenn durch den Schattenwurf jedweder Bewuchs verhindert werde, was bei einzelnen Bäumen eher unwahrscheinlich sei. Gleichwohl werde er mit den Landschaftsbehörden erörtern, an dieser Stelle nur niedrig wachsende Gehölze zu verwenden. Der Verhandlungsleiter ergänzt, dass eine erhebliche Verschattung abstrakt einen Entschädigungstatbestand erfülle, siehe § 8 a Abs. 7 FStrG. Zur Zerschneidung von Flächen der Einwender namentlich durch die Überführung der Bokelstr. führt der Vorhabenträger aus, er sei sich dieser Wirkung des Brückenbauwerks durchaus bewusst. Die Alternative, die Bokelstr. in ihrem Verlauf zu überführen, habe er verworfen wegen der Auswirkungen auf die direkten Anlieger. Notwendig sei eine Überführung, um die Erschließung der Streubebauung südlich der Trasse am Ramsloh und der Bokelstr. sicherzustellen. Mit diesem Ziel sei die Überführung der Bokelstr. mit der Stadt Bielefeld abgestimmt. Mit Blick auf die insbesondere von Vertretern der Landwirtschaft ange-	schluss der Bokelstraße an den Ramsloh gevierteilt – gehen die Beeinträchtigungen des Betriebs jedoch weit über die verbliebenen reinen Flächenbetroffenheit hinaus. Sie erreichen einen solchen Umfang, dass gutachtlich eine Existenzgefährdung des Betriebes bestätigt worden ist. Die Inanspruchnahmen sind jedoch nicht weiter reduzierbar. Kompensationsmaßnahmen, die verlagert werden könnten und zu einer Reduzierung der Beeinträchtigungen führen könnten, sind auf den Grundstücken der Einwender nach den Planänderungen des Deckblatts nicht mehr vorgesehen. Zwar enthalten auch die verbliebenen Grundstücksinanspruchnahmen noch landschaftspflegerisch bedeutsame Maßnahmen wie insbesondere Teile der Ausgleichsmaßnahme A 4 auf Teilflächen der Flurstücke 294 und 344 und Gestaltungsmaßnahmen auf den Flurstücken 572 und 344. Die der Einbindung der Trasse der B 61n in die Landschaft sowie der verbesserten Wahrnehmung der Streckenführung dienenden Gestaltungsmaßnahmen sind jedoch trassengebunden und die Ausgleichsmaßnahmen sind auf Flächen geplant, die aufgrund ihrer verbliebenen Größe und ihres Zuschnitts ohnehin nicht mehr für eine landwirtschaftliche Nutzung in Frage kommen, dienen also so gesehen der Reduzierung der Beeinträchtigungen der Landwirtschaft als öffentlichem Belang insgesamt. Das Regenklär- und Regenrückhaltebecken kann nur an bzw. kurz vor der Einleitungsstelle errichtet werden und ist deshalb ebenfalls weder verzichtbar noch verlagerungsfähig. Da das Vorhaben inklusive aller Folgemaßnahmen aus den im Kapitel B des Beschlusses benannten Gründen in der geplanten Dimensionierung erforderlich ist, um die Planungsziele zu erreichen, und sich die gewählte Trasse insgesamt betrachtet unter Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange als die schonendste Variante erwiesen hat, sind die Inanspruchnahmen auch nicht vermeidbar. Dies gilt auch für

stoßene Diskussion, den Knappweg zu überführen, erklärt der Vorhabenträger, dies könne allenfalls alternativ zur Bokelstr. erfolgen. Zwei Brückenbauwerke werde er nicht errichten. Die Einwender betonen, sie sprächen sich für eine Überführung des Knappweges anstelle der Bokelstr. aus, da für sie diese Variante von größerem Nutzen sei. Die Erschließung der Streubebauung sei auch darüber gesichert, im Übrigen sei es aus ihrer Sicht für die Anlieger sinnvoller, die Bokelstr. abzuriegeln, weil die Straße schon heute als Schleichweg genutzt werde und insofern Belastungen mit sich bringe. Einen Bedarf für eine möglichst direkte Erschließung in Richtung Ummeln sehen die Einwender nicht, nachdem zum Beispiel die Schule an der Ummelner Straße geschlossen worden sei. Im Übrigen stehe zumindest für kleine Fahrzeuge (Bahnunterführung) die Verbindung über die Korbacher Str. zur Verfügung. Der Vorhabenträger legt dar, er werde die Frage einer Überführung des Knappweges mit den betroffenen Landwirten sowie der Stadt Bielefeld erörtern. Eine Überführung an der Stelle sei im Übrigen ebenfalls nicht unproblematisch. Das im Eigentum der Einwender stehende Gebäude Knappweg 5 verbleibe dann neben einem hohen Damm und werde praktisch entwertet. Dieses Gebäude sehen die Einwender schon nach der derzeitigen Planung mangels aktiven Lärmschutzes entwertet. Neben der Lärmbelastung seien auch Erschütterungswirkungen und Lichtimmissionen in den Blick zu nehmen. Für den bevollmächtigten Rechtsanwalt stellt sich die	die Überplanung des Gebäudes Knappweg 6, dessen Abriss im Übrigen keine Belange des Denkmalschutzes entgegenstehen. Insoweit haben weder die Stadt Bielefeld noch das LWL-Amt für Denkmalpflege in Westfalen Bedenken geltend gemacht. Auf Kapitel B und hier insbesondere die Nrn. 6.1, 7.1, 7.2, 7.3.2, 7.3.3 und 7.3.4 wird zu diesem Themenkomplex besonders hingewiesen. Insoweit ist dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens in der Abwägung, wie schon in Kapitel B Nr. 7.3.3 ausgeführt, ein solches Interesse und Gewicht beizumessen, dass auch die Existenzgefährdung hier in Kauf zu nehmen ist. Im Ergebnis werden die gegen die Inanspruchnahmen gerichteten Einwendungen daher zurückgewiesen. Die Fragestellungen, ob und welche aus den in Anspruch zu nehmenden und nicht bereits verplanten Restflächen der Vorhabenträger übernimmt oder übernehmen muss, ob wider Erwarten eine Ersatzlandgestellung ermöglicht werden kann oder ob ggf. auch eine Betriebsübernahme in Frage kommt, muss den separaten Grunderwerbsverhandlungen bzw. dem Verfahren nach dem EEG NRW vorbehalten bleiben, auf das insoweit verwiesen werden muss. Der Planfeststellungsbehörde sind diesbezüglich Entscheidungen entzogen. Die Verlagerung des Querungsbauwerks wird aus den in Kapitel B Nr. 7.3.4 benannten Gründen abgelehnt und die Einwendungen gegen das vorgesehene Bauwerk zurückgewiesen. Zu den Lärmimmissionen und zur diesbezüglichen Betroffenheit des Gebäudes Knappweg 5 wird auf die Ausführungen in Kapitel B Nr. 7.5.1 und die Kosten-Nutzen-Analyse unter Nr. 7.5.1.7 Bezog genommen. Danach besteht dem Grunde nach nur ein Anspruch auf passiven

Frage der Verhältnismäßigkeit und in dem Zusammenhang der Aspekt, die Gesamtlärmbelastung zu ermitteln. Der Vorhabenträger entgegnet zu all dem, wegen der Einmündung der B 61 alt komme hier nur ein Einzelgebäudeschutz in Betracht, was er für unverhältnismäßig erachte.	Lärmschutz. Anspruch auf aktiven Lärmschutz ist der Kosten-Nutzen-Analyse zu Folge nicht verhältnismäßig.
Im Übrigen beantragen die Einwender, das Gebäude Knappweg 6 nicht nur abzureißen, sondern an anderer Stelle wieder aufzubauen. Dies lehnt der Vorhabenträger ab. Zur Entschädigung führen die Einwender aus, Ihres Erachtens bleibe die Wertermittlung des Vorhabenträgers weit hinter der tatsächlichen Marktentwicklung vor Ort zurück. Ungeachtet dessen hätten sie größeres Interesse daran, die Entschädigung in Form von Ersatzland zu erhalten. Der Bevollmächtigte ergänzt, in anderen Bundesländern sei es durchaus üblich, dass sich der dortige Baulastträger aktiv um Ersatzland bemühe. Für Nordrhein-Westfalen lehnt der Vorhabenträger diese Vorgehensweise mit Blick auf die hier geltenden Entschädigungsregeln ab. Auf Nachfrage des Verhandlungsleiters bestätigen die Einwender, sie machten eine Existenzgefährdung ihres landwirtschaftlichen Betriebes geltend. Der Verhandlungsleiter führt dazu aus, dies müsse belegt werden, wofür es einer Reihe von Angaben der Einwender und einer sachverständigen Würdigung bedürfe. Der Bevollmächtige führt hierzu aus, die Notwendigkeit dessen sei den Einwendern durchaus bewusst. Es bleibe aber eine gewisse Skepsis gegenüber der Praxis, die sachverständige Würdigung durch einen Mitarbeiter des Vorhabenträgers vornehmen zu lassen. Er plädiere deshalb dafür, dass hier im Auftrag des Vorhabenträgers ein externer Gutachter tätig werde. Dies kann der Vorhabenträger im Termin nicht zusagen; er werde sich aber bei der	Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Inanspruchnahme von Grundstück und Gebäude zu entschädigen. Sofern einwenderseitig ein Wiederaufbau bzw. Ersatzgebäude gewünscht wird, muss dies aus der Entschädigung heraus finanziert werden. Ein Anspruch auf einen vom Vorhabenträger zu leistenden Wiederaufbau dürfte jedenfalls wohl nicht bestehen. Im Übrigen wird auch hierzu auf das Verfahren gem. EEG NRW verwiesen.

vorgesetzten Dienststelle dafür einsetzen, in diesem Fall einen externen Gutachter beauftragen zu können.	
Im Übrigen werden im Termin noch die folgenden Aspekte erörtert:	
Die Einwender führen aus, bei den jüngsten Starkregenfällen sei zu beobachten gewesen, wie die Ländereien rund um den Reiherbach unter Wasser gestanden hätten. Der Reiherbach müsse nördlich von Ummeln Teile der Entwässerung der A 33 aufnehmen und sei hiermit offenbar überfordert. Zudem seien ihres Erachtens die Rückhaltebecken zu gering dimensioniert – mögen die Berechnungen auch Gegenteiliges besagen – und liefen bei Starkregen unkontrolliert und ohne Drosselung über. Die Einwender befürchten ähnliches in Folge der Entwässerung der B 61n. Das Regenrückhaltebecken am Knappweg entwässere in einen Graben, der an bzw. durch ihre Pachtflächen verlaufe. Reiche seine Kapazität nicht, würden die Flächen überflutet und zudem mit Schadstoffen kontaminiert. Der Bevollmächtigte ergänzt, sicherlich könne nicht jedes Hochwasser abgefangen werden. Die Vergangenheit zeige jedoch eine zunehmende Häufung von Starkregenfällen, weshalb die Entwässerungsanlagen nicht auf ein hundertjährliches Hochwasser ausgelegt werden könnten.	Die Bemessung der Abwasseranlagen und insbesondere auch den Regenklär- und Regenrückhaltebeckens entspricht den allgemein anerkannten Regeln der Technik. Die Abflussmenge wird auf den sog. natürlichen Landabfluss beschränkt und das Niederschlagswasser einer ebenfalls den Regeln der Technik entsprechenden Behandlung unterzogen. Insoweit sind jedenfalls solche Beeinträchtigungen auszuschließen, die auf den mit dem Bau der B 61n einhergehenden Veränderungen verbunden sind. Auf Kapitel B Nr. 7.7 des Beschlusses wird Bezug genommen. Die Häufung von Starkregenereignissen wird nicht bestritten. In der Regel sind bei dementsprechenden Niederschlägen aber auch vorhabenunabhängig Ausuferungen möglich. Insoweit wäre der Anteil der Einleitungsmenge an den Wasserständen im Gewässer gering, zumal bei entsprechend starken Regenfällen auch die Leistungsfähigkeit der Zuleitungen zum Becken begrenzt ist, so dass es aufgrund des Rückstaus im Entwässerungssystem zu weiteren Rückhaltungen kommt.
Der Vorhabenträger entgegnet, er lege den Anlagen ein fünfjährliches Hochwasser zugrunde. Aus seiner Sicht seien die Entwässerungsanlagen somit ausreichend bemessen.	
Die Einwender verweisen zudem darauf, sie bewirtschafteten auch eine Hofstelle in Gütersloh, müssten also von der Hofstelle am Ramsloh nach links in die B 61 einbiegen. Dies sei schon jetzt problematisch und gelinge in der Regel nur, wenn die Ampelphasen eine entsprechende Lücke im Verkehr hinterließen. Diese Ampelphasen fielen jedoch künf-	Zu Einmündung des Ramsloh in die B 61 und die dortigen verkehrlichen Bedingungen wird auf Kapitel B Nr. 7.3.4 sowie auf die Nebenbestimmung 5.6.10 im Kapitel A des Beschlusses Bezug genommen.

tig weg, das Gefährdungspotenzial steige also erheblich. Abschließend erläutert der Verhandlungsleiter, der Vorhabenträger wolle im Jahr 2013 eine Planänderung ins Verfahren geben. Frühestens 2014 sei mit einer abschließenden Entscheidung zu rechnen, Baubeginn werde mit Blick auf wohl sicher zu erwartende Klagen nicht vor 2016 sein.	

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einwendung Nr. 315 Das Flurstück 571 der Einwender in der Flur 35 der Gemarkung Ummeln soll komplett erworben, das darauf befindliche Wohnhaus abgerissen werden. Der Verhandlungsleiter erläutert, im heutigen Termin könnten Fragen des Grunderwerbs und namentlich der Höhe der Entschädigung allenfalls angerissen, jedoch nicht abschließend behandelt werden. Auf Nachfrage des Vorhabenträgers stellen die Einwender dar, das abzureißende Gebäude stelle den Hauptwohnsitz dar, die in der Einwendung angegebene Anschrift in Gütersloh dagegen den Nebenwohnsitz. Ein Wohnsitz in beiden Städten sei für sie als Schausteller wichtig, um zu Märkten in beiden Städten zugelassen zu werden. Die Einwender betonen im Anschluss, keine Gegner des Straßenbauprojektes zu sein; sie profitierten vielmehr in ihrem Gewerbe von einer ausgebauten Infrastruktur. Problematisch sei, ein geeignetes Ersatzobjekt für den überplanten Standort zu finden. Sie könnten dort – wie in ihrem Gewerbe üblich – zu jeder Tages- und Nachtzeit auch mit LKW ankommen, ohne dass sich Nachbarn beschwerten. Der Standort habe schon heute eine gute Verkehrsanbindung, zudem hätten sie von Nachbarn eine Halle für die Fahrzeuge sowie eine weitere Lagerfläche anpachten können. Die Einwender erklären auf Nachfrage, diese Pachtverhältnisse seien lediglich mündlich abgeschlossen worden. Als sie das insoweit optimale Objekt im Oktober 2003 erworben hätten,	Das Vorhaben ist aus den im Kapitel B des Beschlusses benannten Gründen in der geplanten Dimensionierung erforderlich, die gewählte Trasse die insgesamt betrachtet schonendste Variante und die Grundstücksinanspruchnahmen sind von daher nicht verzichtbar (vgl. insbesondere Nrn. 6.1 und 7.2). Im Übrigen hat sich die Einwendung gegen die Inanspruchnahme des Wohngrundstücks erledigt. Der Vorhabenträger hat das Grundstück, das aufgrund eines Schwelbrandes im Wohnhaus nicht mehr bewohnbar ist, mit Kaufvertrag vom 16.06.2014 erworben.

habe sie die Voreigentümerin von der Linienbestimmung aus März 2003 nicht unterrichtet. Auf die Frage des Bevollmächtigten nach einer geringfügigen Verschiebung im Bereich des Wohngebäudes der Einwender entgegnet der Vorhabenträger, im Rahmen der Linienbestimmung seien verschiedene Varianten und Untervarianten diskutiert worden. Die südlich an den geplanten Verlauf der Trasse angrenzenden Grünlandflächen hätten jedoch geschont werden sollen. Eine weitere Überlegung sei auch gewesen, dass der Verbleib eines Wohnhauses in unmittelbarer Nachbarschaft zu einer Bundesstraße zu erheblichen Immissionsbelastungen führe und mithin nur ein geringer Wohnwert verbleibe. Die Einwender beklagen, dass sie sich seit Eröffnung des Verfahrens in einem Schwebezustand befänden. Sie hätten sich Ersatzobjekte angeschaut ohne fündig geworden zu sein. Gleichzeitig sei ihnen bewusst, dass sie in absehbarer Zeit das Gebäude werden räumen müssen. Der Vorhabenträger führt hierzu aus, eine direkte Inanspruchnahme des Grundstücks erfolge frühestens im Jahr 2016. Er verweist darauf, es liege bereits ein Wertermittlungsgutachten vor, das jedoch nicht zu einer Einigung geführt habe. Im Einvernehmen mit den Einwendern seien die Grunderwerbsverhandlungen ruhend gestellt worden. Die Einwender entgegnen, mit der Höhe der Entschädigung nicht einverstanden gewesen zu sein. Als ein Detail nennen sie die Bewertung des Gartenanteils am Grundstück. Dem hält der Vorhabenträger entgegen, im Außenbereich zahle niemand für ein 1.000 m^2 großes Grundstück komplett den Baulandpreis. Die Einwender verdeutlichen, die Höhe der Entschädigung sei das eigentliche Problem. Sie wollten ihr Geschäft vergrößern, auch der Sohn sei schon ins Schaustellergewerbe eingestiegen, weshalb sie auch ein entsprechend größeres Objekt erwerben	

wollten. Vor dem Hintergrund all dessen schlägt der Verhandlungsleiter vor, die Grunderwerbsverhandlungen wieder aufzunehmen, um zu einer konkreten Wertermittlung und zu abschließenden Entscheidungen zu kommen. Der Vorhabenträger ergänzt, nach einer abschließenden Entscheidung im Planfeststellungsverfahren sei der Zeitrahmen, zu einer Einigung zu kommen, knapper bemessen. Zum jetzigen Zeitpunkt können ohne Druck eine Einigung verhandelt werden. Er zahle dann einen Abschlag i.H.v. 80 % des Kaufpreises aus; die Einwender könnten zunächst noch für einen Zeitraum von 18 Monaten mietfrei in dem Gebäude wohnen und in der Zeit ein neues Objekt suchen. Der Vorhabenträger bestätigt auf Nachfrage, das Wertermittlungsgutachten aus dem Jahr 2010 müsse fortgeschrieben werden.	

8. Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten

Die Planfeststellungsbehörde hat sich an mehreren Stellen (u. a. bezüglich des Artenschutz-Monitorings, Nebenbestimmung 5.4.3.2, bezüglich der Entschädigung für von Lärmimmissionen betroffene Außenwohnbereiche, Nebenbestimmung 5.5.6, und bezüglich der betroffenen Versorgungseinrichtungen und -wege, Nebenbestimmung 5.10.7) eine nachträgliche Entscheidung vorbehalten.

Die Regelung des § 74 Abs. 3 VwVfG erlaubt entsprechende Vorbehalte, soweit zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, sich für die Bewältigung des Problems notwendige Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen sowie Substanz und Ausgewogenheit der Planung dadurch im Grundsatz nicht in Frage gestellt werden. Der Planfeststellungsbehörde wird es hierdurch ermöglicht, Regelungen, die an sich in dem das Planfeststellungsverfahren abschließenden Planfeststellungsbeschluss zu treffen wären, einer späteren Entscheidung vorzubehalten.

Zwar gilt der Grundsatz, dass der Vorhabenträger einen Konflikt, den er durch seine Planung hervorruft oder verschärft, nicht ungelöst lassen darf. Diese Pflicht zur Konfliktbewältigung hindert die Planfeststellungsbehörde aber nicht in jedem Fall, Teilfragen, die ihrer Natur nach von der Planungsentscheidung abtrennbar sind, einer nachträglichen Lösung zugänglich zu machen.
Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offen bleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in Frage stellt. Zudem darf der unberücksichtigt gebliebene Belang kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung als unabgewogener Torso erscheint, und es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 5/08, juris Rn. 80; BVerwG, Beschluss vom 31.01.2006, 4 B 49.05, juris Rn. 21; BVerwG, Beschluss vom 30.08.1994, 4 B 105.94, juris Rn. 13).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde genügt der von ihr verfügte Entscheidungsvorbehalt diesen rechtlichen Vorgaben.

9. Abschließende Gesamtbewertung

Das mit dem festgestellen Plan beabsichtigte Vorhaben, der sich an die A 33-Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum anschließende Neubau der B 61n als Autobahnzubringer sowie als Ortsumgehung Ummeln, ist aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt, das Vorhaben zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme geeignet. Mit dem Vorhaben und der Art des gewählten Straßenneubaus werden die anstehenden Ziele, insbesondere die Verbesserung des Verkehrsflusses zwischen dem Ostwestfalendamm und dem Südring einerseits und dem Südwesten von Ummeln und Gütersloh andererseits, die Entlastung der Ortsdurchfahrt Ummeln, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und insbesondere auch die verkehrsgerechte Anbindung des Verkehrs aus dem Raum Gütersloh an die A 33 über einen gleichzeitig als Ortsumgehung dienenden Autobahnzubringer erreicht. Eine andere Neubauvariante, mit der die anstehenden Ziele besser erreicht und die mit dem Vorhaben zusammenhängenden Beeinträchtigungen und Konflikte besser gelöst werden könnten, bietet sich vorliegend nicht an. Ein Verzicht auf das Vorhaben kam nicht in Betracht.

Gründe, die zu einer Ablehnung der beantragten Planung führen, sind nicht ersichtlich und haben sich auch während des Verfahrens nicht ergeben. Optimierungsgebote sind beachtet worden.

Unter Abwägung aller Belange erweist sich die Planung auch als vernünftig. Die Planfeststellungsbehörde bewertet das öffentliche Interesse am Neubau der B 61n höher als entgegenstehende andere öffentliche oder private Belange. Sie ist überzeugt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange insgesamt auf ein unabdingbares Maß begrenzt werden. Dennoch verbleibende Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Nach § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG hat die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss für den Bau von Bundesfernstraßen, für die, wie vorliegend (vgl. Kapitel B Nr. 6.1) auch für die B 61n, nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, keine aufschiebende Wirkung. Die Planfest-

stellungsbehörde hat keine Veranlassung, diese vom Gesetzgeber normierte Dringlichkeit des Vorhabens in Frage zu stellen und setzt die gesetzliche Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses deshalb auch nicht von Amts wegen außer Vollzug.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG kann eine solche behördliche Aussetzung der Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses in Betracht kommen, sich gar aufdrängen, wenn bei Erlass des Beschlusses bereits absehbar war und der Öffentlichkeit als politische Beschlusslage vermittelt wurde, dass mit einem baulichen Vollzug des festgestellten Plans erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt (in dem Urteil zugrunde liegenden Fall: frühestens in 1 1/4 Jahren) zu rechnen ist (BVerwG, Beschluss vom 31. März 2011, 9 VR 2/11, juris Leitsatz). Eine solche Konstellation liegt hier indes nicht vor. Der Vorhabenträger hat auf meine ausdrückliche Nachfrage hin unter Verweis auf ein Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 06.08.2015 mit entsprechenden Finanzierungszusagen versichert, dass nach der Planfeststellung mit einer umgehenden kurzfristigen Baufreigabe zu rechnen ist und der Planfeststellungsbeschluss dann auch umgehend umgesetzt werden soll.

Dieses Vorgehen entspricht auch der Verwaltungspraxis des Vorhabenträgers beim A 33-Lückenschluss zwischen Bielefeld und Borgholzhausen. Bei allen drei Abschnitten dieses Lückenschlusses ist der Bau jeweils innerhalb von 3 Monaten nach Rechtskraft des entsprechenen Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen worden. Ein anderer Ansatz kommt vorliegend auch schon deshalb nicht in Betracht, da der Bau der B 61n gem. dem Fernstraßenausbaubedarfsplan als Zubringer noch dem Gesamtvorhaben A 33 zuzurechnen ist. Da bis 2017 (Abschnitt 6) bzw. bis 2019 (Abschnitt 7.1) die A 33 zwischen Bielefeld und Borgholzhausen durchgehend für den Verkehr freigegeben werden soll, ist auch eine möglichst schnelle Realisierung des A 33-Zubringers Ummeln geboten.

10. Hinweise auf das Entschädigungsverfahren

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernissen, anderer Nachteile und des Lärmschutzes an Gebäuden) betreffen, sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung zu entscheiden ist – nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden. Von daher werden auch die Einwendungen zurückgewiesen, die mit der Befürchtung einer

zu niedrigen Entschädigungssumme begründet wurden. Die ordnungsgemäße Festsetzung der Entschädigung, d. h. auch die Vermeidung einer zu niedrigen Entschädigung, ist vielmehr Aufgabe des separaten Entschädigungsverfahrens nach dem EEG NRW.

Entsprechende Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an den

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe
Stapenhorststraße 119, 33615 Bielefeld

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderungen in einem besonderen Entschädigungsfeststellungsverfahren entschieden werden, für das die

Bezirksregierung Detmold (Dezernat 21)

Leopoldstr. 15, 32756 Detmold

zuständig ist.

Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend oder nicht zur Zufriedenheit der Betroffenen geregelt werden können, steht den Betroffenen anschließend der ordentliche Rechtsweg offen.
Es wird darauf hingewiesen, dass die Entschädigung grds. in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

11. Hinweis auf die Geltungsdauer des Beschlusses

Nach § 17c Nr. 1 FStrG tritt der Plan außer Kraft, wenn mit der Durchführung nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird. Die Planfeststellungsbehörde kann den Plan vor Ablauf dieser Frist auf begründeten Antrag des Trägers der Straßenbaulast um höchstens fünf Jahre verlängern.

12. Hinweis auf die Auslegung des Planes

Dieser Beschluss wird in der Stadt Bielefeld, und zwar sowohl im Bezirksamt Brackwede als auch im Amt für Verkehr, mit je einer Ausfertigung der Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden öffentlich und ortsüblich bekanntgemacht.
Mit der öffentlichen Bekanntmachung wird gleichzeitig die Zustellung des Beschlusses an die bekannten Betroffenen bewirkt, über deren Einwendung entschieden wurde (§ 74 Abs. 5 Satz 1 VwVfG). Insoweit ersetzt die öffentliche Bekanntmachung die individuelle postalische Zustellung.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber diesen Personen sowie auch gegenüber allen übrigen Personen und sonstigen Betroffenen als zugestellt (§ 74 Abs. 5 VwVfG NRW).

Die Planunterlagen können auch beim

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe
Stapenhorststr. 119, 33615 Bielefeld

eingesehen werden.

13. Rechtsbehelfsbelehrung

13.1 Gegen die vorstehende Entscheidung kann nur innerhalb eines Monats nach deren Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht,
Simsonplatz 1, 04107 Leipzig,

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist (vgl. vorstehend Nr. 12). Dies gilt nicht für Beteiligte, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wurde.

Die Klage ist beim Bundesverwaltungsgericht schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesverwaltungsgericht und beim Bundesfinanzhof (ERVVO BVerwG/BFH vom 26.11.2004) zu erheben. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Land Nordrhein-Westfalen) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die nach Ablauf der vorgenannten Frist vorgebracht werden, kann das Gericht zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt.

13.2 Hinweise:

13.2.1 Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat gem. § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht,
Simsonplatz 1, 04107 Leipzig,

gestellt und begründet werden.

Der Antrag ist schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der ERVVO BVerwG/BFH zu erheben. Er muss den Antragsteller, den Antragsgegner und den Gegenstand des Antragsbegehrens bezeichnen.

12.2.2 Falls die Fristen zu Nr. 13.1 und 13.2.1 durch das Verschulden einer bevollmächtigten Person versäumt werden sollten, so würde deren Verschulden dem Kläger bzw. dem Antragsteller zugerechnet werden.

12.2.3 Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte durch eine Rechtsanwältin/einen Rechtsanwalt oder eine(n) Rechtslehrer/in an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigen vertreten lassen.
Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftige mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Bezirksregierung Detmold

Im Auftrag Ausgefertigt

gez. Auf dem Hövel Böhmer