

# Bezirksregierung Detmold



25.4.34-02-1/08

## Planfeststellungsbeschluss

für den Neubau der L 712n, IV. Bauabschnitt

zwischen der B 61 und der L 778

auf dem Gebiet der Städte Bielefeld und Herford



Detmold, den 23.09.2014

# Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	2
Abkürzungsverzeichnis.....	6
<b>A. Entscheidung .....</b>	<b>9</b>
1. <b>Feststellung des Plans .....</b>	<b>9</b>
2. <b>Festgestellte Planunterlagen.....</b>	<b>9</b>
3. <b>Wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG .....</b>	<b>13</b>
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 .....	19
4. <b>Ausnahmen und Befreiungen von Verboten des Landschaftsschutzes .....</b>	<b>20</b>
5. <b>Nebenbestimmungen .....</b>	<b>21</b>
5.1 Allgemeine Schutzmaßnahmen.....	21
5.2 Unterrichtungspflichten .....	22
5.3 Wasserwirtschaft (allgemein/unabhängig vom Wasserrecht gem. Nr. 3) .....	22
5.4 Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz .....	28
5.4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen.....	28
5.4.2 Spezielle Nebenbestimmungen zum Artenschutz.....	32
5.4.3 Artenschutz-Monitoring.....	36
5.4.4 Abnahme der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	36
5.4.5 Kompensationsflächenkataster .....	37
5.5 Lärmschutz .....	37
5.6 Landwirtschaft.....	40
5.7 Forstwirtschaft .....	42
5.8 Altlasten, Altablagerungen.....	43
5.9 Bodendenkmalschutz .....	43
5.10 Versorgungseinrichtungen/Versorgungswege .....	44
5.11 Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen .....	45
5.12 Nebenbestimmungen im Interesse betroffener Haus- und Grundeigentümer .....	46
5.13 Aktualisierung der Planunterlagen.....	48
6. <b>Entscheidung über Einwendungen .....</b>	<b>48</b>
6.1 Sammeleinwendungen .....	48
6.2 Einzeleinwendungen Grundstücksbetroffener.....	49
6.3 Allgemeine Einwendungen .....	49
6.4 Präkludierte Einwendungen.....	50

7.	<b>Zusagen/Zusicherungen des Vorhabenträgers</b>	51
<b>B.</b>	<b>Begründung</b>	55
1.	<b>Das Vorhaben</b>	55
2.	<b>Vorgängige Verfahren</b>	56
3.	<b>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</b>	56
3.1	Einleitung des Verfahrens	56
3.2	Auslegung der Planunterlagen	57
3.3	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	57
3.4	Planänderungen des Deckblatts 1 und Neuauslegung	58
3.5	Erörterungstermin	60
3.6	Planänderungen der Deckblätter 2 bis 5	61
4.	<b>Verfahrensrechtliche Bewertung</b>	62
4.1	Notwendigkeit der Planfeststellung	62
4.2	Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde	63
4.3	Anhörungsverfahren	63
4.4	Umfang der Planfeststellung	66
5.	<b>Umweltverträglichkeitsprüfung</b>	68
5.1	Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren	68
5.2	Beschreibung der Umwelt	71
5.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG	79
5.3.1	Schutzgut Mensch	80
5.3.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	84
5.3.3	Schutzgut Boden	89
5.3.4	Schutzgut Wasser	91
5.3.5	Schutzgut Luft und Klima	98
5.3.6	Schutzgut Landschaft	100
5.3.7	Kultur- und sonstige Sachgüter	103
5.3.8	Wechselwirkungen	103
5.4	Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG	105
6.	<b>Materiell-rechtliche Würdigung</b>	107
6.1	Planrechtfertigung	107
6.1.1	Landesstraßenbedarfsplan	108
6.1.2	Verkehrliche Bedeutung der L 712, Verkehrsaufkommen und Planungsziele	111
6.2	Raumordnung	124
6.3	Planungsleitsätze	125
6.4	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	126
6.4.1	Artenschutz	126
6.4.1.1	Rechtsgrundlagen des Artenschutzes	126
6.4.1.2	Prüfmethodik / Bestandserfassung	128
6.4.1.3	Planungsrelevante Arten	136
6.4.1.4	Prüfung der Verbotstatbestände	138

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).....	140
6.4.1.4.2	Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).....	141
6.4.1.4.3	Beschädigungs- und Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.....	143
6.4.1.4.4	Prüfung der Verbotstatbestände für die im Planungsgebiet vorkommenden planungsrelevanten Arten im Einzelnen .....	145
6.4.1.4.5	Allgemeiner Artenschutz des § 39 BNatSchG .....	187
6.4.2	Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz .....	188
6.4.3	Landschafts- und sonstige Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope .....	191
6.4.4	Eingriffsregelung .....	193
6.4.4.1	Rechtsgrundlagen .....	193
6.4.4.2	Beschreibung und Bewertung der Beeinträchtigungen, angewandte Methodik .....	198
6.4.4.3	Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen .....	208
6.4.4.4	Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen).....	214
6.4.4.5	Gestaltungsmaßnahmen .....	218
6.4.4.6	Einwendungen gegen die Umsetzung der Eingriffsregelung/von ELES .....	219
6.4.4.7	Flächeninanspruchnahme für Kompensationsmaßnahmen.....	225
7.	<b>Abwägung</b> .....	226
7.1	Planungsvarianten / Trassenwahl .....	227
7.1.1	Methodik der UVS von 1997.....	229
7.1.2	Wahl der Vorhabensvariante .....	232
7.1.3	Gesamtbewertung der Planfeststellungsbehörde .....	246
7.2	Einzelheiten der Baumaßnahme, Ausbaustandard .....	254
7.3	Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft .....	256
7.3.1	Allgemeines .....	256
7.3.2	Flächenverbrauch und Grundstücksbetroffenheiten/-inanspruchnahmen .....	262
7.3.3	Existenzgefährdung .....	268
7.3.4	Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes .....	269
7.3.5	Ersatzland .....	271
7.3.6	Wertminderungen und Übernahmeansprüche .....	272
7.3.7	Beeinträchtigung von Drainagen .....	272
7.4	Jagd .....	273
7.5	Immissionsschutz .....	277
7.5.1	Lärmschutzbelange .....	277
7.5.1.1	Rechtsgrundlagen und Methodik.....	278
7.5.1.2	Verkehrsprognose .....	288
7.5.1.3	Lärmuntersuchung/-berechnung .....	289
7.5.1.4	Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel .....	292
7.5.1.5	Summenpegelbildung.....	293

7.5.1.6	Lärmschutzkonzept und Kosten-Nutzen-Analyse allgemein.....	296
7.5.1.7	Das Lärmschutzkonzept.....	301
7.5.1.8	Kosten-Nutzen-Analyse (§ 41 Abs. 2 BImSchG).....	303
7.5.1.9	Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV .....	320
7.5.2	Luftschadstoffe .....	322
7.5.3	Beeinträchtigungen während der Bauphase .....	333
7.6	Bodenschutz.....	335
7.7	Grundwasser- und Gewässerschutz .....	336
7.7.1	Straßenentwässerung.....	337
7.7.2	Oberflächengewässer und zugehörige Überschwemmungsgebiete.....	340
7.7.3	Grundwasser .....	343
7.7.4	Auswirkungen auf private Trinkwasserbrunnen und auf Gebäude .....	345
7.8	Sonstige öffentliche Belange .....	350
7.8.1	Denkmalpflegerische Belange.....	350
7.8.2	Forstwirtschaft .....	351
7.8.3	Stellungnahmen der Kommunen und Träger öffentlicher Belange .....	352
7.9	Private Einwendungen / Anwohner- und Eigentümerbelange.....	357
7.9.1	Gesundheit .....	357
7.9.2	Eigentum.....	358
7.9.3	Wertminderungen .....	362
7.9.4	Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeansprüche .....	369
7.9.5	Hausbrunnen und Gebäudeschäden.....	372
7.9.6	Sonstige private Einwendungen .....	373
8.	<b>Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten .....</b>	<b>408</b>
9.	<b>Abschließende Gesamtbewertung.....</b>	<b>409</b>
10.	<b>Hinweise auf das Entschädigungsverfahren .....</b>	<b>409</b>
11.	<b>Hinweis auf die Geltungsdauer des Beschlusses.....</b>	<b>410</b>
12.	<b>Hinweis auf die Auslegung des Planes .....</b>	<b>411</b>
13.	<b>Rechtsbehelfsbelehrung.....</b>	<b>411</b>

## Abkürzungsverzeichnis

ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DSchG NRW	Denkmalschutzgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
EEG NRW	Enteignungs- und Entschädigungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
ELES	Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz
GMBI.	Gemeinsames Ministerialblatt

GV. NRW	Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes NRW
KVP	Kreisverkehrsplatz
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LG NRW	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsschutzgesetz NRW)
LPIG	Landesplanungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LWG	Landeswassergesetz Nordrhein-Westfalen
MLuS 05	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neu Juristische Wochenschrift
NSG	Naturschutzgebiet
NWwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OVG	Oberverwaltungsgericht
RAS-Ew	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung
RAS-LP 1	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 1: landschaftspflegerische Begleitplanung
RAS-LP 2	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 2: landschaftspflegerische Ausführung
RAS-LP 4	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAS-Q	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte
RiStWag	Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002
RLS 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
SMB. NRW	Sammlung aller geltenden Erlasse im Land Nordrhein-Westfalen
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
SüwVKan	Selbstüberwachungsverordnung Kanal
TKG	Telekommunikationsgesetz

UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG NRW	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben des Landes NRW
VLärmSchR 97	Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien)
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WasgefStAnIV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffe des Bundes
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
ZustVU	Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz vom 11.12.2007



## A. Entscheidung

### 1. Feststellung des Plans

Der sich auf das Gebiet der Städte Bielefeld und Herford und bezüglich der landschaftsrechtlichen Kompensationsmaßnahmen auch auf das Gebiet der Stadt Bad Salzuflen bzw. der Gemeinde Leopoldshöhe erstreckende Plan für den Neubau der L 712n im IV. Bauabschnitt von der B 61 bis zur L 778 wird einschließlich der Deckblätter 1 bis 5 und aller Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des vom Landesbetrieb Straßenbau NRW – Betriebsitz Gelsenkirchen und Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe in Bielefeld – aufgestellten Plans erfolgt gem. § 38 StrWG NRW i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG NRW.

Dieser 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 3 dieses Beschlusses verwiesen.

### 2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden Planunterlagen:

2.1 Planunterlagen, die in der Zeit vom 31.03. bis 30.04.2008 im Rathaus der Stadt Herford bzw. in Bielefeld beim Amt für Verkehr und beim Bezirksamt Heepen öffentlich ausgelegen haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Blatt Nr.	Datum	Maßstab 1 :
1	Erläuterungsbericht	1		07.12.2007	
2	Übersichtskarte	2		07.12.2007	25.000
3	Übersichtslageplan	3	1	07.12.2007	5.000
4	Übersichtshöhenplan (B 61)	4	1	07.12.2007	5.000/500
5	Übersichtshöhenplan (L 712n)	4	1	07.12.2007	5.000/500
6	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis	5	1 – 1d 2 – 6 7 – 9	07.12.2007	500 500 2.500
7	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis (Versorgungsleitungen)	5.1	1	07.12.2007	500
8	Höhenplan	6	1, 1a 2 – 10	07.12.2007	500/50
9	Ausbauquerschnitt	7	1 – 4	07.12.2007	50

10	Bauwerksverzeichnis	8		07.12.2007	
11	Grunderwerbsverzeichnis	9		07.12.2007	
12	Lageplan zum Grunderwerbsverzeichnis	10	1 – 1d 2 – 6 7 – 9	07.12.2007	500 500 2.500
13	Lärmtechnische Unterlagen	11		07.12.2007	
	Erläuterungsbericht	11.1			
	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	11.2			
	Lageplan zum lärmtechnischen Entwurf	11.3	1 – 2		
14	Landschaftspflegerischer Begleitplan	12		07.12.2007	
	Erläuterungsbericht	12.0			
	Bestands- und Konfliktplan	12.1	1		2.500
	Lageplan landschaftspflegerische Maßnahmen	12.2	1 – 6 1a – 1c		500
	Übersichtslageplan der LBP-Maßnahmen	12.3	1 – 2		5.000
15	Wassertechnische Unterlagen	13		07.12.2007	
	Wasserrechtlicher Erlaubnis Antrag	13.1			
	Erläuterungsbericht Wassertechnik	13.2			
16	Schadstoffermittlung	14		07.12.2007	

Mit ausgelegen haben auch die folgenden Unterlagen:

- Wassertechnischer Entwurf vom 22.11.2007
- Verkehrsuntersuchung Neubau der L 712n, IV. BA; Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2002, Ingenieurgruppe IVV Aachen, November 2007

2.2 Planunterlagen des Deckblatts 1, die in der Zeit vom 28.02. bis 28.03.2011 im Rathaus der Stadt Herford bzw. in Bielefeld beim Amt für Verkehr und beim Bezirksamt Heepen öffentlich ausgelegen haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Blatt Nr.	Datum	Maßstab 1 :
1	Erläuterungsbericht	1		15.11.2010	
2	Übersichtslageplan	3	1	15.11.2010	5.000
3	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis	5	1 – 1d 2 – 6 8 + 10	15.11.2010	500 500 2.500
4	Ausbauquerschnitt	7	1 – 3	15.11.2010	50
5	Bauwerksverzeichnis	8		15.11.2010	
6	Grunderwerbsverzeichnis	9		15.11.2010	
7	Lageplan zum Grunderwerbsverzeichnis	10	1 – 1d 2 – 6 8 + 10	15.11.2010	500 500 2.500
8	Lärmtechnische Unterlagen	11		15.11.2010	
	Erläuterungsbericht	11.1			

	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	11.2			
	Lageplan zum lärmtechnischen Entwurf	11.3	1 – 2		2.500
9	Landschaftspflegerischer Begleitplan	12		15.11.2010	
	Erläuterungsbericht inkl. Artenschutzbeitrag	12.0			
	Bestands- und Konfliktplan	12.1	1		2.500
	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.2	1 – 1c 2 – 6		500
	Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.3	1/2 + 2/2		5.000
10	Wassertechnik	13		15.11.2010	
	Erläuterungsbericht mit Antrag auf Erteilung eines wasserrechtlichen Erlaubnisbescheides	13.1			
	Übersichtsplan	13.2	1		5.000
	Gewässerprofile	13.4	3		200
11	Schadstoffgutachten	14		15.11.2010	

Mit ausgelegt hat dabei auch die Verkehrsuntersuchung „Neubau der L 712n, IV. BA, Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2002/2007, Ingenieurbüro IVV Aachen, Oktober 2010“.

### 2.3 Nicht ausgelegte Planunterlagen des Deckblatts 2:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlage	Anlage Nr.	Blatt Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis	5	3, 4 und 7	04.07.2012	500
2	Bauwerksverzeichnis	8		04.07.2012	
3	Grunderwerbsverzeichnis	9		04.07.2012	
4	Lageplan zum Grunderwerbsverzeichnis	10	3 und 4	04.07.2012	500
5	Landschaftspflegerischer Begleitplan	12		04.07.2012	
	Erläuterungsbericht	12.0			
	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.2	3a und 4a		500

### 2.4 Nicht ausgelegte Planunterlagen des Deckblatts 3:

Lfd.	Bezeichnung der Planunterlage	Anlage Nr.	Blatt Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Erläuterungsbericht	1		21.09.2012	
2	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis	5	1e	21.09.2012	500
3	Bauwerksverzeichnis	8		21.09.2012	
4	Grunderwerbsverzeichnis	9		21.09.2012	
5	Lageplan zum Grunderwerbs-	10	1e	21.09.2012	500

	verzeichnis				
6	Lärmtechnische Unterlagen			21.09.2012	
	Ergebnisse der lärmtechnischen Berechnung	11.2			

## 2.5 Nicht ausgelegte Planunterlagen des Deckblatts 4:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlage	Anlage Nr.	Blatt Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Erläuterungsbericht	1		24.06.2013	
2	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis	5	4, 5, 11	24.06.2013	500
			12	24.06.2013	2.500
3	Bauwerksverzeichnis	8		24.06.2013	
4	Grunderwerbsverzeichnis	9		24.06.2013	
5	Lageplan zum Grunderwerbsverzeichnis	10	4, 5, 11	24.06.2013	500
6	Landschaftspflegerischer Begleitplan	12		24.06.2013	
	Erläuterungsbericht				
	Übersichtslageplan	12.3	3/1		25.000
	Detailplan	12.3	3/2		500

## 2.6 Nicht ausgelegte Planunterlagen des Deckblatts 5:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlage	Anlage Nr.	Blatt Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Erläuterungsbericht	1	1 - 2	16.06.2014	
2	Übersichtskarte	2	2	16.06.2014	25.000
3	Lagepläne	5	10 und 13 - 15	16.06.2014	2.500 / 2.000
4	Bauwerksverzeichnis	8	1 - 4	16.06.2014	
5	Grunderwerbsverzeichnis	9	1	16.06.2014	
6	Grunderwerbsplan	10	10 und 13 - 15	16.06.2014	2.500 / 2.000
7	Landschaftspflegerischer Begleitplan	12	1 - 9	16.06.2014	
8	Maßnahmenblätter zum LBP	12	E <sub>CEF</sub> 06, E 14, E 15	16.06.2014	
9	Maßnahmenpläne zum LBP	12.3	3, 5, 6	16.06.2014	10.000, 2.000, 2.500

## 2.7 Sonstige planfestgestellte Unterlagen:

- Hydrogeologisches Gutachten von 2011 (BGU 2011)
- Hochwasserschutzkonzept / Neuberechnung des Retentionsvolumens vom 18.10.2013

### 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 22.11.2007 in der Fassung der Planänderungen des Deckblatts 1 zur Wassertechnik vom 30.04./15.11.2010 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 L 712 anfallendes Niederschlagswasser unter Beachtung der Vorgaben dieser Erlaubnis über Regenklär- und Regenrückhaltebecken (Einleitungen E 1 und E 2) bzw. über einen Leichtflüssigkeitsabscheider mit vorgeschaltetem Öl- und Schlammfang (Einleitung E 3) an den unter Ziffer 3.3 näher definierten Einleitungsstellen in die Johannisbach-Umflut bzw. die Aa 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. § 140 LWG und der ZustVU

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

#### 3.3.1 Einleitungsstelle E 1

Gewässer:	Johannisbach-Umflut
Gewässerstationierungskarte GSK 25:	3917 (Bielefeld)
Flussgebietskennzahl:	46479
Gemarkung, Flur und Flurstück:	Gem. Brake, Flur 8, Flst. 445
Stationierung:	0,14 km
Rechtswert:	3473833
Hochwert:	5770332

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

#### 3.3.2 Einleitungsstelle E 2

Gewässer:	Aa (Johannisbach-Unterlauf zwischen Lutter-Mündung und Werre)
Gewässerstationierungskarte GSK 25:	3917 (Bielefeld)
Flussgebietskennzahl:	4647
Gemarkung, Flur und Flurstück:	Gem. Milse, Flur 2, Flst. 2207
Stationierung:	8,35 km
Rechtswert:	3473620
Hochwert:	5770098

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

#### 3.3.3 Einleitungsstelle E 3

Gewässer:	Johannisbach-Umflut
Gewässerstationierungskarte GSK 25:	3917 (Bielefeld)
Flussgebietskennzahl:	46472
Gemarkung, Flur und Flurstück:	Gem. Milse, Flur 2, Flurstück 1699
Stationierung:	0,59 km

Rechtswert:	3473217
Hochwert:	5770072

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

#### 3.4 **Zweck der Einleitungen**

Die neuen Einleitungen dienen der Entsorgung von auf den Straßenoberflächen des 4., den Bereich zwischen der L 778 und der B 61 umfassenden Neubaubabschnitts der L 712 (vgl. Übersichtspläne über die Einzugsgebiete in den wasser-technischen Unterlagen) anfallendem Niederschlagswasser.

#### 3.5 **Umfang der Einleitungen**

Der zulässige und erlaubte Umfang der Einleitungen beträgt

- an der Einleitungsstelle E 1 eine Menge von 11,1 l/s,
- an der Einleitungsstelle E 2 eine Menge von 20,5 l/s und
- an der Einleitungsstelle E 3 eine Menge von 55,0 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 eingebauten Materialien haben den abwassertechnischen DIN-Normen zu entsprechen und sind fachgerecht einzubauen bzw. anzuwenden. Die Regelungen der ATV-Arbeitsblätter und der RAS-EW für die Ausführung ab abwassertechnischen Einrichtungen sind einzuhalten.

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

3.6.4 Nach Abschluss der Bauarbeiten und vor der Aufnahme der Gewässerbenutzung, in jedem Fall aber vor der Verkehrsfreigabe der L 712n, 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 Wassergefährdende Stoffe

3.6.5.1 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 zu informieren.

Die Sofortmeldung hat telefonisch, per Fax oder E-Mail über die Einsatzleitstelle der Feuerwehr der Stadt Bielefeld (Tel.-Nr.: 0521/512301) zu erfolgen. Art, Umfang, Ort und Zeitpunkt des Schadensereignisses sowie die möglichen Auswirkungen, 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.

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



3.6.5.3 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.

### 3.6.6 Überwachung der Abwasserleitungen bzw. Kanalisation

3.6.6.1 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, Schlammweimer, Mulden, Rückhaltegräben, Überläufe sowie die Regenklär- bzw. Regenrückhaltebecken, 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 SÜwVKan 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.

3.6.6.2 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 3.6.6.1 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.

3.6.7 Das Einleitungsbauwerk und das Gewässerprofil sind ober- und unterhalb des Einleitungsbereichs ordnungsgemäß (gem. DIN 19657 – Sicherung von Gewäs-

sern, 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. Eine Störung des Gesamteindrucks des Gewässers ist zu vermeiden.

3.6.8 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) ausreichend detailliert zu beschreiben.

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

Soweit sich die Lage einer Einleitungsstelle, die einzuleitende Wassermenge bzw. die Größe des 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 ggf. gleichzeitig eine Anpassung bzw. Neuerteilung des Wasserrechtes zu beantragen.

3.6.10 Die für den Raum zuständigen Feuerwehrräfte 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.

3.6.11 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 § 161 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 § 31 Abs. 3 LWG bei Änderung der Gewässerbenutzungsanlagen wird hingewiesen. Ggf. ist ein entsprechender Änderungsantrag erforderlich.  
Gem. § 31 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 ursprüngliche 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 erhoben worden sind.

#### 4. **Ausnahmen und Befreiungen von Verboten des Landschaftsschutzes**

Von den Festsetzungen des Landschaftsplans Bielefeld-Ost der Stadt Bielefeld für die Landschaftsschutzgebiete „Ravensberger Hügelland“ und „Johannisbach-Unterseebereich“ sowie denen des Landschaftsplans Herford-Hiddenhausen für das ebenfalls unter dem Namen „Ravensberger Hügelland“ ausgewiesene Landschaftsschutzgebiet 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 das im Biotopkataster des LANUV unter der Bezeichnung GB 3917-229 (Fließgewässer, Nass- und Feuchtgründland im Bereich des Milser Baches) verzeichnete gesetzlich geschützte Biotop 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 - Geräuschemissionen (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, sollen die Bauarbeiten möglichst auf den Zeitraum zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr beschränkt werden.

5.1.3 Der Vorhabenträger hat darauf hinzuwirken, dass während der Bauzeit 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 vorübergehend in Anspruch genommenen Grundstücksflächen fachgerecht wiederherzustellen und soweit wie möglich in ihren ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen.

## 5.2 **Unterrichtungspflichten**

- 5.2.1 Die Bauarbeiten und die landschaftspflegerischen Arbeiten sind den unteren Landschaftsbehörden der Stadt Bielefeld, des Kreises Herford, 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 Das Wehrbereichskommando II G4 Dez Verkinfra, Freiligrathstr. 6, 55131 Mainz, ist über Beginn und Ende der Bauarbeiten sowie die Verkehrsfreigabe in Kenntnis zu setzen.

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

- 5.3.1 Der Vorhabenträger hat während der Bauphase durch entsprechende Vorkehrungen dafür zu sorgen, dass die Gewässer und die zugehörigen Überschwemmungsgebiete nicht verunreinigt werden. Grundsätzlich sind alle Handlungen zu unterlassen, die nachteilige Auswirkungen auf die Beschaffenheit der Gewässer und ihrer Überschwemmungsgebiete 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 Einsatzbereich der Baugeräte und sonstiger Arbeitsmaschinen sind spezielle Sicherungsmaßnahmen – z. B. Auffangwannen oder Schutzfolien unter Treib-

stoff- und Öltanks sowie Hydraulikleitungen – zu ergreifen. Ständig im beweglichen Einsatz befindliche Baugeräte sind von dieser Regelung ausgenommen. Ölbindemittel sowie Schutzfolien/Auffangwannen sind jedoch in ausreichender Menge an den jeweiligen Einsatzorten vorzuhalten.

- 5.3.2 Für die Bauphase hat der Vorhabenträger einvernehmlich mit den Umweltämtern bzw. Wasserbehörden der Stadt Bielefeld und des Kreises Herford ein entsprechendes Sicherheitskonzept zu erarbeiten.
- 5.3.3 Im Zuge der Baumaßnahmen entstehende Schäden im und an den Gewässern sowie im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet sind zu beseitigen bzw. dem Unterhaltungspflichtigen oder auch Dritten wie z. B. der Fischereigenossenschaft zu ersetzen.
- 5.3.4 Soweit möglich, sind die Regenrückhaltebecken zeitgleich mit dem Bau der übrigen Straßenentwässerungseinrichtungen herzustellen. Sollte dies nicht möglich sein, sind an geeigneten Stellen vorübergehend Sandfänge anzulegen, um sicherzustellen, dass kein Erosionsmaterial von noch nicht ausreichend gesicherten Dammböschungen bzw. aus dem Baustellenbereich in die Gewässer eingetragen wird. Dennoch eintretendes Erosionsmaterial ist zu beseitigen.
- 5.3.5 Die Nebenbestimmungen der wasserrechtlichen Erlaubnis (vorstehend Nrn. 3.6.1 bis 3.6.11) gelten auch für alle nicht zu den Direkteinleitungen E 1 bis E 3 gehörenden Entwässerungsanlagen (Kanäle, Mulden, Abscheider etc.) wie z. B. denen, die an die kommunale Kanalisation angeschlossen sind und insofern nicht von den Regelungen einer eigenständigen Einleitungserlaubnis des Vorhabenträgers erfasst werden. Soweit es sich dabei um Entwässerungsanlagen handelt, die sich auf dem Gebiet der Stadt Herford befinden, tritt an die Stelle der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld die untere Wasserbehörde des Kreises Herford.
- 5.3.6 Die Straßenseitengräben sind zur Vermeidung einer Aussickerung in das Grundwasser mit einer ausreichenden Abdichtung zu versehen, die aus einer mit einem Geotextil oder einer Dichtungsfolie kombinierten Tondichtung oder einer vergleichbaren Qualität besteht (vgl. BGU-Gutachten 2011, S. 36).

5.3.7 Die obere Wasserbehörde der Bezirksregierung Detmold hat während des anhängigen Planfeststellungsverfahrens eine neue Hochwassergefahrenkarte erstellt, die bei entsprechenden Hochwasserereignissen eine höhere Wasserspiegellage ausweist als bisher, so dass das Volumen der bis dahin zum Ausgleich des Eingriffs in das gesetzlich Überschwemmungsgebiet (die auf der Basis dieser Gefahrenkarte erforderliche gesetzliche Neufestsetzung des Überschwemmungsgebietes steht noch aus) vorgesehenen neuen Retentionsräume nicht mehr ausreicht. Um den vorhabenbedingten Retentionsraumverlust vollständig auszugleichen, hat der Vorhabenträger deshalb mit Schreiben vom 18.10.2013 eine mit den Landschaftsschutz- und Wasserbehörden abgestimmte Konzeption vorgelegt, wonach der erforderliche zusätzliche Retentionsraum auf trassennahen Grundflächen der Stadt Bielefeld – die dem zugestimmt hat – angelegt werden soll.

Dieses Maßnahmenkonzept wird hiermit zum Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen erklärt und ist damit verbindlich umzusetzen. Die LBP-Maßnahmen (Gestaltungsmaßnahmen G 02 und G 07, Artenschutzmaßnahme S CEF 05) sind auf den Abgrabungsflächen zu realisieren und bleiben insoweit unveränderter Bestandteil des LPB.

Ebenfalls verbindlich umzusetzen hat der Vorhabenträger die in der Gegenäußerung zur Einwendung des betroffenen Grundstückseigentümers gegebene Zusage, die Flächen, die der Bebauungsplan III/M 11 „Milser Mühle“ der Stadt Bielefeld als Ausgleichsflächen für eine dort geplante Betriebserweiterung ausweist, bei der Anlegung der Retentionsflächen auszusparen und stattdessen ein Retentionsvolumen im Umfang von 1.900 m<sup>3</sup> an einer zwischen der Trasse der L 712n und der verlegten Johannisbach-Umflut anzulegen.

Der von der Stadt Bielefeld im Rahmen ihres Konzeptes „Grüne Wege Heepen“ geplante Rundweg durch die Johannisbachau, der teilweise am Südrand der Grafenheider Straße/am Nordrand der neuen Retentionsflächen verlaufen soll (vgl. Stellungnahme der Stadt Bielefeld vom 11.10.2013) ist bei der Anlegung der Retentionsflächen zu berücksichtigen, ihre konkrete Ausgestaltung insoweit zur Vermeidung einer Beeinträchtigung dieses Konzeptes mit der Stadt Bielefeld abzustimmen.

Der im Zuge der Herrichtung der Retentionsflächen – dies gilt für alle Retentionsflächen – anfallende Bodenaushub ist, soweit er nicht im Zuge der Straßenbau-



maßnahme Verwendung findet, abzufahren. Er darf nicht auf den angrenzenden Flächen im Landschaftsschutzgebiet aufgetragen werden.

5.3.8 Dauerhafte Geländeerhöhungen innerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes oder Verkleinerungen/Einengungen der Abflussprofile, die über das in den Planunterlagen vorgesehene Maß hinausgehen, sind unzulässig.

Außerhalb des eigentlichen Baufeldes und innerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes sind auch Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen unzulässig. Im Übrigen sind die erforderlichen Bau- und Baustelleneinrichtungen unmittelbar nach Beendigung der Arbeiten aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen. Bei einem etwaigen Hochwasser sind Vorkehrungen und Sicherungen zur Vermeidung von Abschwemmungen zu treffen.

5.3.9 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 (MBI. 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 (MBI. 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 (MBI. 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 (MBI. NRW, Nr. 77, 2001, S. 1508, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungsrückständen im Straßen- und Erdbau -)

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. 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 (MBI. NRW, Nr.36, 2004, S. 871, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau -).

Der Einsatz von Boden und Recycling-Materialien ist unter Beachtung dieser Richtlinien sowie der Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) 20 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.

- 5.3.10 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 zuständigen unteren Wasserbehörde 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 Wasserbehörde 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 zuständigen unteren Wasserbehörde 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 Wasserbehörde eine ordnungsgemäße und dem Stand bzw. den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechende Behandlung des Grundwassers (z. B. mittels Aktivkohlefilter) sicherzustellen oder das Grundwasser anderweitig fachgerecht zu entsorgen.

- 5.3.11 Bei den notwendigen Gewässerverlegungen und -ausbaumaßnahmen sind die Vorgaben des § 100 LWG NRW sowie der „Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in Nordrhein-Westfalen“, Ausgabe 2010 (sog. „Blaue Richtlinie“) und bestehende Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme nach der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zu berücksichtigen und zu beachten. Entlang der Gewässer sind Entwicklungskorridore entsprechend der natürlichen Fließdynamik zu gewährleisten und ist eine standortgerechte Ufervegetation zu ermöglichen. Auch dabei sind die Vorgaben der „Blauen Richtlinie“ zu beachten.
- 5.3.12 Der Durchlass für den Milser Bach ist so auszubilden, dass sich im Bauwerk Sohlsubstrat in einer Stärke von mindestens 20 cm bilden kann. Des Weiteren ist die Nebenbestimmung 5.4.1.11 bei der Ausgestaltung dieses Durchlasses zu beachten.
- 5.3.13 Die letztendlichen Ausführungspläne der Brücken und Durchlässe über Johannisbach-Umflut, Aa und Milser Bach sind der zuständigen unteren Wasserbehörde rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen und mit ihr abzustimmen. Im Weiteren ist, soweit sie sich auf das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet bezieht, auch die Baustelleneinrichtung mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen.
- 5.3.14 Spätestens nach Fertigstellung des Gesamtvorhabens ist auch bezüglich der baulichen Maßnahmen den an Gewässern (insbesondere der Verlegungen der Johannisbach-Umflut und des Kerksiekbachs sowie der Herrichtung der Ersatzretentionsflächen zur Kompensation des Eingriffs in das natürliche Überschwemmungsgebiet) zur Abnahme eine Bauzustandsbesichtigung durchzuführen. Hierbei ist neben der zuständigen unteren Wasserbehörde auch die obere Wasserbehörde zu beteiligen. Die Abnahme kann auch vorher in Teilabschnitten erfolgen.
- 5.3.15 Gewässerschutzvorkehrungen bei Gebäudeabrissen
- 5.3.15.1 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).

- 5.3.15.2 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 WasgefStAnIV und der VAWS wird ergänzend hingewiesen.

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

#### 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 jeweils zuständigen unteren Landschaftsbehörde 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.

Bei der Maßnahme E 04 ist zudem gemeinsam mit dem Landesbetrieb Wald und Holz zu prüfen, ob die vorgesehene Sukzession Zusammen mit den Initialpflanzungen allein das Entwicklungsziel Laubwald sicherstellen kann. Ggf. ist hier ergänzend aufzuforsten bzw. sind entstandene Bestände zu komplettieren.

- 5.4.1.3 Die Durchführung der festgestellten Kompensationsmaßnahmen außerhalb des unmittelbaren Trassenbereichs der L 712n 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 darauf 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: Niederungsbereiche des Johannisbaches, der Aa und des Milser Baches) sind bauzeitliche Flächeninanspruchnahmen so gering wie möglich zu halten. Baustelleneinrichtungs- und Bodenlagerflächen dürfen dort außerhalb des eigentlichen Baufelds nicht eingerichtet werden. Dies gilt gleichermaßen für die festgesetzten Kompensationsflächen (vgl. insoweit auch Nebenbestimmung 5.3.8).

- 5.4.1.8 Die Anlegung der Baufelder in den Bereichen, die in den Maßnahmenblättern S 01 und S 02 des LBP genannt und die durch Bauzäune zu schützen sind, ist den Landschaftsbehörden vorher und unabhängig von der Nebenbestimmung 5.2.1 gesondert anzuzeigen. Der Vorhabenträger hat den Landschaftsbehörden eine gemeinsame Vor-Ort-Kontrolle im Sinne einer Zwischenabnahme vor dem eigentlichen Baubeginn zu ermöglichen.

5.4.1.9 Auf eine Düngung der Ersatzfläche E 07 ist grundsätzlich und abweichend von den Ausführungen im zugehörigen Maßnahmenblatt zu verzichten.

5.4.1.10 Für die Bauzeit einschließlich der Umsetzung des LBP ist in enger Abstimmung mit den unteren Landschaftsbehörden der Stadt Bielefeld und des Kreises Herford, 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 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) beachtet und vollständig und ordnungsgemäß umgesetzt wird.

Die Bauüberwachung hat in enger Abstimmung mit den Landschafts- und Forstbehörden zu erfolgen.

5.4.1.11 Der Durchlass für den Milser Bach muss eine lichte Gesamtbreite von mindestens 3 m erhalten und ist entsprechend zu vergrößern. Die beidseitig anzulegenden Erdbermen müssen dabei bezogen auf eine mittlere Wasserführung im Gewässer eine Breite von jeweils 1 m aufweisen.

5.4.1.12 Vor Aufnahme der Arbeiten für die Gewässerverlegungen und -renaturierungen 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.

## 5.4.2 **Spezielle Nebenbestimmungen zum Artenschutz**

### 5.4.2.1 Artenschutz allgemein und Avifauna

5.4.2.1.1 Unvermeidbare Eingriffe in Wald- und Gehölzflächen (Rückschnitt, Fällung und Rodung) sind nur außerhalb des Zeitraums vom 01. Februar bis zum 31. Juli jedes Jahres zulässig. Sonstige Eingriffe in 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 außerhalb des Zeitraums vom 15. Februar bis zum 31. August jedes Jahres vorzunehmen.

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 erforderlichen Funktionen – dies gilt insbesondere für die sog. CEF-Maßnahmen – dürfen nicht später als in den Maßnahmenblättern zum LBP vorgegeben umgesetzt werden. Gibt der Planfeststellungsbeschluss einen früheren Zeitpunkt vor, gilt dieser.

Insbesondere die artenschutzrechtlich begründeten Maßnahmen mit der Zielrichtung Quartierersatz für die betroffenen Fledermausarten und die Vogelarten Turmfalke, Feldlerche und Feldsperling 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. Auf die entsprechenden Vorgaben der Maßnahmenblätter des LBP wird verwiesen.



#### 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, und das zu beseitigende und über mögliche Quartiere verfügende Gebäude bei Bau-km 1 + 820 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; Landschaftspfleger 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 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 Waldbeständen innerhalb dieses Entfernungsbandes aufzuhängen und mindestens solange funktionsfähig zu hal-

ten, bis der Nachweis geführt ist, dass eine dem derzeitigen Zustand entsprechende Anzahl an Höhlenbäumen (wieder) zur Verfügung steht.

- 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 den unteren Landschaftsbehörden der Stadt Bielefeld und des Kreises Herford 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 Entsprechend seiner Zusagen (Gegenäußerung zur Stellungnahme der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld vom 06.06.2008, Ziff. 2.1.4, und Gesprächstermin vom 29.02.2012) hat der Vorhabenträger die lichte Höhe der Unterführung der Johannisbach-Umflut unter der B 61 (= Abstand zwischen Konstruktionsunterkante des Brückenbauwerks und der Böschungsoberkante) so weit wie möglich, mindestens aber auf 2,00 m, zu erhöhen.
- 5.4.2.2.6 Dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag entsprechend dürfen die derzeit vorhandenen Leitstrukturen im Bereich des Johannisbachs bzw. der Johannisbach-Umflut westlich der B 61 erst und nur dann beseitigt werden, wenn eine Funktionskontrolle die Funktionsweise der neuen Leiteinrichtungen (dichte Bepflanzung in Verbindung mit einem temporären Sperrriegel) bestätigt hat.  
Die Ergebnisse entsprechender Kontrolluntersuchungen, die in das Monitoring einbezogen werden können (vgl. Nebenbestimmung 5.4.3), sind vorab zur Zustimmung der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld sowie der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold vorzulegen.
- 5.4.2.2.7 Die Böschungsbepflanzung entlang der Südseite der L 712n zwischen B 61 und dem Regenrückhaltebecken 1 hat – wie auch die vorgenannte Leitpflanzung am Johannisbach westlich der B 61 – lückenlos zu erfolgen, um der Forderung im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, die Leitlinie entlang der Johannisbach-Umflut von Lichtmissionen freizuhalten, zu entsprechen.  
Auch die westlich der B 61 vorgesehenen temporären Holzsperrriegel oder Wände sind lichtundurchlässig zu gestalten. Sie sind 4 m hoch auszurichten und dürfen erst entfernt werden, wenn die neue Leitpflanzung aufgrund ihrer Höhe und

Dichte die Funktion vollständig übernehmen kann und die untere Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld dem zugestimmt hat.

Die konkrete Ausgestaltung der Leiteinrichtungen ist im Vorfeld der Baumaßnahme mit der unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.

- 5.4.2.2.8 Die als Maßnahme S<sub>cef</sub>08 vorgesehenen Sperreinrichtungen jeweils auf der Nordseite der Brücke über die Aa und im Bereich des Milser Bachtals sind in ganzer Höhe blickdicht auszuführen. Abseits der eigentlichen Brücken-/Durchlassbauwerke kann dies durch eine entsprechend dichte Bepflanzung bewirkt werden. Angrenzende Jagdhabitats und Flugkorridore Licht meidender Fledermausarten werden auf diese Weise nicht beeinträchtigt bzw. werden gegen Licht unempfindliche Arten, die teilweise sogar Lichtquellen zur Nahrungssuche nutzen, davon abgehalten, aus den angrenzenden Habitats in den Verkehrsraum zu fliegen.

Die Sperreinrichtung auf der Nordseite der Trasse am Milser Bachtal ist in der vorstehend beschriebenen Weise in östlicher Richtung bis Bau-km 1+235 zu verlängern.

#### 5.4.2.3 Artenschutzmaßnahmen zu Gunsten der Amphibien

- 5.4.2.3.1 Das Regenklär-/Regenrückhaltebecken VR 2 ist mit Hilfe einer ortsfesten Amphibienleiteinrichtung zu umgeben, um das Einwandern von Amphibien in das technische Becken dauerhaft und sicher zu verhindern.

- 5.4.2.3.2 Die Bauweise der bauzeitlichen wie auch der endgültigen Leiteinrichtungen (Maßnahmen S 06 und S 07) ist im Vorfeld mit der unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.

Die während der Bauphase an- und abwandernden Amphibien sind mit geeigneten Mitteln und durch ausreichend qualifizierte Personen abzufangen und umzusetzen. Gleiches gilt für das Abfangen der Amphibien im Rahmen der Maßnahme E 13 und ihr Verbringen in das in diesem Zuge anzulegende Ersatzlaichgewässer.

Die Maßnahmen und ihre Ergebnisse sind zu dokumentieren und den Landschaftsbehörden in geeigneter Form zur Kenntnis zu bringen.

### 5.4.3 **Artenschutz-Monitoring**

5.4.3.1 Um die Querungshilfen für Fledermäuse (Leitstrukturen und Überflughilfen bzw. Sperrriegel) in den Querungsbereichen, die vorgesehenen Ausweich- bzw. Ersatzhabitats für die Vogelarten Feldlerche, Rebhuhn und Nachtigall sowie die Ersatzlaichgewässer für Amphibien auf ihre ausreichende Funktionserfüllung hin zu überprüfen, ist ein 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 den unteren Landschaftsbehörden sowie der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold einvernehmlich abzustimmen.

Das Monitoring ist an den Zielarten auszurichten und muss ausgehend von den aktuellen Bestandsdaten auf einen ausreichend repräsentativen Zeitraum angelegt sein, der zunächst auf 3 Jahre bzw. – bezüglich des im Hellebachtal vorgesehenen Ersatzlaichgewässer für Amphibien und seiner von der dauerhaften Umsiedlung der Amphibien abhängigen Funktion, vgl. Maßnahmenblatt E 13 – auf 6 Jahre nach Fertigstellung der Maßnahme festgelegt wird. Diese Zeiträume sind bezogen auf die jeweilige Zielart in Abhängigkeit von den Zwischenergebnissen der Untersuchungen auf Forderung der höheren Landschaftsbehörde ggf. zu verlängern, können jedoch mit Zustimmung der höheren Landschaftsbehörde auch verkürzt werden.

Die Ergebnisse und ggf. auch Zwischenergebnisse des Monitorings sind jeweils in einem den Landschaftsbehörden vorzulegenden Bericht zusammenzufassen.

5.4.3.2 Für den Fall, dass die Ergebnisse des Monitorings bezüglich einer oder mehrerer der einbezogenen Arten einen unzureichenden Schutz bzw. eine unzureichende Wirkung bzw. Funktion der Schutzmaßnahmen oder Ersatzhabitats aufzeigen, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Forderung entsprechender Nachbesserungen (zusätzliche oder höhere Querungshilfen und Leitstrukturen oder die Schaffung zusätzlicher oder weiter optimierter Ersatzlebensräume) ausdrücklich vor.

### 5.4.4 **Abnahme der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Sind die festgestellten Kompensationsmaßnahmen umgesetzt, spätestens jedoch am Ende der Entwicklungspflege, hat der Vorhabenträger eine Abnahme der

Maßnahmen unter Beteiligung der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold sowie der unteren Landschaftsbehörden der Stadt Bielefeld und des Kreises Herford (und bezogen auf die in Leopoldshöhe/Bad Salzuflen auch der des Kreises Lippe) 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 der Kreise Herford und Lippe 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 Vom Vorhabenträger ist für die vorliegende Baumaßnahme unter Beachtung der vom Bundesministerium für Verkehr eingeführten „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 – RLS-90“ eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt worden. Entsprechend den Ergebnissen dieser Untersuchung und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage (vgl. 16. BImSchV) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche 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.

Über die in den planfestgestellten Unterlagen angeführten Schutzmaßnahmen hinaus hat der Vorhabenträger die in der Kosten-Nutzen-Analyse nach § 41 Abs. 2 BImSchG konzipierten aktiven Schutzmaßnahmen konkret durchzuplanen, zu errichten und auf Dauer zu unterhalten, soweit ihm in Kapitel B Nr. 7.5.1.8 dieses Beschlusses deren Errichtung im Einzelfall bezogen auf bestimmte Schutzbereiche aufgegeben worden ist. Damit ist insbesondere für den Schutzbereich des nördlichen Siedlungsrandes Milses (Am Flottgraben bis Murrelweg) die Vollschutzlösung zu realisieren. Auch diese Einrichtungen sind sorgfältig an das Umfeld anzupassen.

5.5.3 Der Vorhabenträger hat auf der L 712n im gesamten Streckenverlauf sowie auf den ausgebauten Abschnitten der B 61 und der Grafenheider Straße einen Straßenoberflächenbelag aufzubringen, der sicherstellt, dass ein Korrekturwert von  $D_{\text{Stro}} - 2 \text{ dB(A)}$  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 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 Lüftungs-

einrichtungen. 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 2025 heranzuziehen.

Ansprüche dem Grunde nach haben die Eigentümer der folgenden Grundstücke:

Straße	Haus-Nr.	Gebietseinstufung
Meerwiese	3 - 5, 6, 19 - 21	WA
Mehlstraße	46	MI
Hönerfeld	12	WA
Grafenheider Straße	2, 8, 10 und 12	WA
Grundstraße	1 und 4	WA
Fördestraße	16 - 20	WA
Herforder Straße	571, 573 und 577	WA
Herforder Straße	553, 555 und 558	MI

#### 5.5.6 Entschädigungsanspruch Außenwohnbereich

Die Eigentümer der 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 Grund 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 ak-

tiven 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 Lärmbelastigungen erzielt wird, setzt die Bezirksregierung Detmold 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, dass auffällige und lästige Pegel- und Frequenzänderungen sowie nach unten abstrahlende tieffrequente Geräuschanteile auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt werden.

## 5.6 **Landwirtschaft**

- 5.6.1 Der Vorhabenträger hat vorhandene, funktionstüchtige Drain- wie auch Bewässerungssysteme, die durch die Straßenbauarbeiten oder auch durch landschaftspflegerische Maßnahmen beeinträchtigt werden könnten, aufrechtzuerhalten bzw. wieder herzustellen. Falls notwendig, sind 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- sowie Ausgleichs- und Ersatzflächen 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 L 712n bzw. ihres 4. Neubauabschnitts 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.

Bei der Ausgestaltung (Dimensionierung, Kurvenradien etc.) neuer Verbindungs- und Wirtschaftswege sind 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 vorübergehend 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. Dies gilt auch im Falle einer nur vorübergehenden Flächeninanspruchnahme.
- 5.6.7 Um eine etwaige Prüfung ihrer etwaigen Auswirkungen auf die landwirtschaftlichen Kulturen nördlich der Einschnittslage der L 712n zu ermöglichen, wird der Vorhabenträger im Rahmen eines von einem unabhängigen Gutachterbüro durchzuführenden Monitorings an geeigneten und noch festzulegenden Stellen die Grundwasserstände vor und während des Baus sowie mindestens 3 Jahre nach Fertigstellung des Vorhabens überwachen und dokumentieren lassen.
- 5.6.8 Bezüglich der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen gilt die Nebenbestimmung 5.12.1. 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).

## 5.7 **Forstwirtschaft**

Bei allen forstlichen Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind deren genaue Lage und technische Ausführung sowie die zu verwendenden standortgerechten Pflanzenarten unter Berücksichtigung des LBP und der Ausführungspläne mit dem Landesbetrieb Wald und Holz abzustimmen. Hierzu gehö-

ren auch etwa erforderlich werdende Schutzmaßnahmen neu angelegter Kulturen vor Wildschäden.

## 5.8 **Altlasten, Altablagerungen**

5.8.1 Baumaßnahmen im Bereich erfasster Altlasten bzw. Altablagerungen (berührt werden insbesondere die Altablagerungen 3917 B 25, 3917 B 128 und 3917 B 132, vgl. Stellungnahme des Dezernates 52 der Bezirksregierung Detmold) sind mit der jeweils 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 5.3.10.

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.

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

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

## 5.9 **Bodendenkmalschutz**

Die Trasse der L 712n führt durch ein Gelände, in dem archäologische Fundplätze zu erwarten sind. Die LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld, Am Stadtholz 24a, 33609 Bielefeld, ist daher rechtzeitig vor Baubeginn über diesen zu unterrichten. Der LWL-Archäologie ist die Möglichkeit einer archäologischen Baubegleitung einzuräumen.

Sollten im Zuge der Bauarbeiten solche Fundplätze (kulturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauerwerk, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) aufgefunden werden (Zufallsfunde), hat

der Vorhabenträger dies im Übrigen unverzüglich den zuständigen Stellen anzuzeigen und die Entdeckungsstätten mindestens drei Werktage im unveränderten Zustand gem. §§ 15 und 16 DSchG NRW zu erhalten.

## 5.10 **Versorgungseinrichtungen/Versorgungswege**

5.10.1 Von der Baumaßnahme ist die Busverkehr Ostwestfalen GmbH (BVO) mit mehreren Linienverläufen betroffen. Um der BVO die Möglichkeit zu geben, frühzeitig Umleitungen auszuarbeiten bzw. Bushaltestellen zu verlegen, hat der Vorhabenträger die BVO in der Bauvorbereitung rechtzeitig zu informieren.

Soweit möglich, sind die Bauabschnitte zeitlich so zu gestalten, dass die Linie 51 in Brake und Altenhagen zur Minimierung von Zeitverlusten nicht zeitgleich zwei Umleitungen fahren muss.

5.10.2 Im Planbereich befinden sich Telekommunikationseinrichtungen der Deutschen Telekom GmbH. Der Vorhabenträger hat daher drei Monate vor Baubeginn die Telekom zu unterrichten, damit notwendige Sicherungs- und Verlegungsmaßnahmen vorbereitet werden können.

5.10.3 Im Bereich der Baumaßnahme befinden sich verschiedene Versorgungsleitungen der Stadtwerke Bielefeld, von denen zwei eine besondere Bedeutung für die öffentliche Trinkwasser- und Energieversorgung haben.

Die Stadtwerke Bielefeld (Fachbereiche Gas/Wasser und Arbeitsvorbereitung) sind daher vom Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn zu unterrichten, um notwendige Sicherungs- und Verlegungsarbeiten planen zu können. Die weiteren Forderungen der Stadtwerke Bielefeld zur Bauausführung hat der Vorhabenträger entsprechend seiner Zusagen in der Gegenäußerung zu beachten.

5.10.4 Im Bereich der Baumaßnahme liegen stillgelegte und noch betriebene Versorgungsleitungen der RWE Westfalen-Weser-Ems, heute Westnetz GmbH. Um notwendige Sicherungs- und Verlegungsmaßnahmen abzustimmen bzw. die Möglichkeit einer Überbauung stillgelegter Leitungen zu eruieren, hat sich der Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn mit den zuständigen Stellen der Westnetz GmbH in Verbindung zu setzen.

Im Übrigen hat der Vorhabenträger entsprechend seiner Zusage in der Gegenäußerung die „Anweisung zum Schutz von Gasversorgungsleitungen“ zu beachten.

5.10.5 Im Bereich der Straßenbaumaßnahme befinden sich verschiedene Ver- und Entsorgungseinrichtungen der Stadt Bielefeld. Der Vorhabenträger hat, wie in seiner Gegenäußerung zugesagt, die erforderlichen Berichtigungen der Planunterlagen im Hinblick auf das betroffene Kanalisationsnetz der Stadt Bielefeld vorzunehmen und die erforderlichen Änderungs- und/oder Sicherungsmaßnahmen im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Bielefeld abzustimmen.

5.10.6 Im Bereich der Straßentrasse befinden sich des Weiteren verschiedene Anlagen (Ferngasleitungen, Kabelschutzrohranlage mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln) der Open Grid Europe GmbH, Essen, bzw. der GasLine Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, die zu sichern und teilweise zu verlegen sind. Alle entsprechenden Maßnahmen sind, wie vom Vorhabenträger zugesagt, rechtzeitig mit dem zuständigen Betreiber abzustimmen.

Die Verlegung der Gasfernleitung Nr. 6 ist nach Möglichkeit dem vom 05.05.2011 datierenden Vorschlag der Open Grid Europe GmbH entsprechend vorzunehmen, der neue Leitungsverlauf – inklusive zugehörigem Schutzstreifen – dinglich sichern zu lassen. Die von der Open Grid Europe GmbH benannten Schutzvorkehrungen und Mindestabstände sind zu beachten.

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 **Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen**

Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen bzw. Anordnungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und, soweit erforderlich, einem separa-

ten Verfahren vorbehalten. Gleiches gilt für die Widmung der neuen Landesstraße gem. § 6 StrWG NRW – diesbezügliche Angaben im Bauwerksverzeichnis sind nur nachrichtlich erfolgt – sowie im Hinblick auf etwaige Ab- oder Umstufungen von Straßen des angrenzenden Straßennetzes.

## 5.12 **Nebenbestimmungen im Interesse betroffener Haus- und Grundeigentümer**

5.12.1 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.

5.12.2 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.

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 trotz optimiertem

Bauverfahren die Anhaltswerte überschritten werden und werden dadurch Schäden verursacht, sind diese auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nach den Grundsätzen des § 906 BGB zu entschädigen.

- 5.12.3 Die im Hinblick auf etwaige Beeinträchtigungen von Trinkwasserbrunnen und Gebäudeschäden durch abgesenkte Grundwasserstände zugesagten Beweissicherungsverfahren (vgl. nachstehend Nr. 7) inklusive aller zum zugesagten Monitoring gehörenden Untersuchungen sind von geeigneten unabhängigen Fachbüros ausführen zu lassen. Über die jeweiligen Ergebnisse und ggf. auch Zwischenergebnisse ist der Planfeststellungsbehörde unter Beifügung gutachtlich bewerteter Unterlagen zu berichten.

Werden im Rahmen der Untersuchungen Setzungsschäden an Gebäuden oder Beeinträchtigungen der Trinkwasserbrunnen (unzureichende Förderleistung und/oder Verunreinigungen durch Schadstoffe) festgestellt, die dem Bau und Betrieb des neuen Teilstücks der L 712n zuzuordnen sind, hat der Vorhabenträger unverzüglich alle Maßnahmen inklusiver 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 auch an anderer Stelle neu zu errichten. Für die Eigentümer entsteht 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 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 des Beschlusses).

- 5.12.4 Die private Trinkwasserleitung in der Meerwiese (Anschluss der Wohnhäuser an den dortigen privaten Gemeinschaftsbrunnen) hat der Vorhabenträger ausreichend zu sichern und so umzubauen und zu verlegen, dass die Leitung außerhalb des künftigen Straßenkörpers liegt und der jederzeitige Zugang ohne Straßenaufbruch gewährleistet ist.

5.12.5 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.

## 5.13 **Aktualisierung der Planunterlagen**

U. a. aufgrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens sind vom Vorhabenträger diverse Planänderungen (Deckblätter I bis V) vorgenommen und in das Verfahren eingebracht worden, für die ein Beteiligungsverfahren gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW – für das Deckblatt 1 in Verbindung mit 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 (wie z. B. durch die zugesagte Erweiterung des Lärmschutzes gem. Nr. 7, die Erweiterung des Lärmschutzes gem. Nebenbestimmung 5.5.2, die Verlegung der Leitungen gem. Nebenbestimmung 5.10.6, die Anlegung der Bushaltestellen gem. Nebenbestimmung 5.10.1 und die zusätzlichen Retentionsräume gem. Nebenbestimmung 5.3.7), 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**

### 6.1 **Sammeleinwendungen**

Auf die Auslegung im Jahr 2008 wurden mehrere Sammeleinwendungen mit einer unterschiedlichen Zahl von Unterschriften erhoben. Sie beschäftigen sich mit



den von der L 712n ausgehenden Lärm- und Schadstoffemissionen ebenso, wie mit den Auswirkungen auf die Naherholungsräume, die im Übrigen auch von Kindergärten und Grundschulen für Exkursionen in die Natur genutzt würden.

Die von knapp 600 Personen unterschriebene Einwendung der Bürgerinitiative „L 712n, nicht so“ befasst sich darüber hinaus mit den Aspekten der Planrechtfertigung, des Natur- und Landschaftsschutzes, des Hochwasserschutzes und der Wertminderung der Immobilien im Umfeld der geplanten Trasse. Die Einwender bezweifeln die Richtigkeit der Verkehrsprognose, sehen keine wirksame Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und befürchten demgegenüber eine Zunahme der Gesamtverkehrsbelastung in den Stadtteilen Milse und Brake.

Mit all diesen Aspekten hat sich die Planfeststellungsbehörde innerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses auseinandergesetzt. Die Einwendungen werden mit Bezug auf die entsprechenden Kapitel des Beschlusses zurückgewiesen.

## 6.2 **Einzeleinwendungen Grundstücksbetroffener**

Diesbezüglich wird auf Kapitel B Nr. 7.9 (private Einwendungen, Anwohner- und Eigentümerbelange) dieses Planfeststellungsbeschlusses und die dort getroffenen Einzelfallentscheidungen verwiesen.

## 6.3 **Allgemeine Einwendungen**

Viele Bürgerinnen und Bürger haben in ihren Einwendungen nicht nur ihre individuellen Einzelbelange, sondern auch ihre grundsätzliche Kritik an der Planung für den Neubau der L 712n im IV. Bauabschnitt vorgetragen. Diese Einwendungen bezogen sich im Besonderen auf die folgenden Themenbereiche:

- Planrechtfertigung, Bedarfsfeststellung
- Trassenwahl
- Verkehrsgutachten
- Lärm, Luftschadstoffe, Klima
- Wertverlust
- Naherholung
- Naturschutz- und Landschaftspflege, Artenschutz
- Trinkwasserschutz, Hausbrunnen
- Gewässerschutz, Hochwasserschutz

Hinsichtlich dieser Themenbereiche wird auf die Ausführungen im Kapitel B dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Den dortigen Ausführungen ist zu entnehmen, dass die Planungen des Vorhabenträgers den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Folglich können die in diesem Zusammenhang eingelegten Einwendungen nicht durchgreifen und werden daher zurückgewiesen.

#### 6.4 **Präkludierte Einwendungen**

Auf die Auslegung im Jahr 2008 sind bei der Planfeststellungsbehörde insgesamt zehn Einwendungen erst nach Ablauf der jeweiligen Einwendungsfrist bzw. nur per E-Mail und damit fristgerecht nicht in der gesetzlich vorgeschriebenen Form erhoben worden. Es handelt sich dabei um die Einwendungen mit den Schlüssel-Nrn. 64, 73 bis 76, 168 bis 170, 173 und 174. Gleiches gilt für die sechs Einwendungen mit den Schlüssel-Nrn. D 19, D 22, D 141, D 199, D 200 und D 207, die 2011 gegen das Deckblatt 1 erhoben worden sind.

Diese Einwender sind mit ihren Einwendungen ausgeschlossen.

§ 73 Abs. 4 VwVfG in der im Jahr 2008 gültigen Fassung bestimmte, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis vier Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben konnte; im Deckblattverfahren 2011 galt nach einer Änderung des VwVfG NRW insoweit eine Frist von zwei Wochen nach dem Ende der Auslegungsfrist. Nach dem Inhalt der Verwaltungsvorgänge haben die Einwender dem nicht entsprochen, obgleich in den offen gelegten Plänen die Baumaßnahme so dargestellt war, dass die Einwender schon zu dem Zeitpunkt eine – möglicherweise – aus der Planung resultierende Beeinträchtigung ihrer Rechte hätten erkennen können.

Die Versäumung der Frist hat zur Folge, dass die Einwendungen ausgeschlossen sind. Dies regelt § 39 Abs. 3a Satz 1 StrWG NRW. Mit der dort vorgesehenen materiellen Präklusion sind die Einwendungen in der Sache verwirkt, so dass sie den Einwendern keine Rechtsposition mehr zu verleihen vermögen. Dies schließt es aus, dass die Anhörungsbehörde, indem sie sich inhaltlich mit der verspäteten Einwendung befasst, eine einmal eingetretene Präklusion nachträglich wieder beseitigt und Rechtsschutzmöglichkeiten neu eröffnet (BVerwG, Be-

schluss vom 18.09.1995, 11 VR 7.95).

Gründe, die nach § 23 Abs. 1 VwVfG NRW eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wegen Versäumung der Einwendungsfrist hätten ermöglichen können, sind nicht vorgetragen worden und auch sonst nicht ersichtlich.

Ebenfalls ausgeschlossen sind diverse Einwendungen, die im Zuge der Deckblattverfahren erhoben worden sind, sich aber nicht gegen die dem Deckblattverfahren zu Grunde liegenden Planänderungen, sondern gegen die ursprüngliche Planung in der Form richten, die bereits zuvor Verfahrensgegenstand war. Darauf, dass derartige Einwendungen ausgeschlossen sind (sie hätten bereits vor Ablauf der sich an die Auslegung der Ursprungsunterlagen anschließenden Einwendungsfrist erhoben werden müssen), ist auch bei der ortsüblichen Bekanntmachung zur Auslegung des Deckblatts 1 hingewiesen worden.

## 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) Der Vorhabenträger sagt zu, für die fünf nördlich der Straßentrasse gelegenen privaten Trinkwasser-/Hausbrunnen der Grundstücke Elverdisser Straße 142 und 144 sowie Milser Straße 92, 94 und 96 ohne Antrag und Kostenbeteiligung der Eigentümer ein quantitativ und qualitativ ausgerichtetes Beweissicherungsverfahren durchzuführen, das mindestens dem in dem hydrogeologischen Gutachten des Büros BGU, Bielefeld, vom 13.01.2011 (hydrogeologische Stellungnahme zu den Einwendungen zum Neubau der L 712n, IV. Bauabschnitt – BGU 2011 –) empfohlenen Standard entspricht.

Das Monitoring des Wasserdargebots (quantitative Untersuchungen) sieht vor, die monatlichen Messintervalle an den bereits zu entsprechenden Untersuchungszwecken eingerichteten Grundwassermessstellen aufrechtzuerhalten und auch nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme in Abhängigkeit von den Messergebnissen noch mindestens drei bis fünf Jahre fortzuführen

(auf Wasserstandsmessungen an den Brunnen selbst muss aus hygienischen Gründen verzichtet werden). Einen Monat vor Baubeginn und während der Bauphase selbst ist eine Verkürzung der monatlichen Messintervalle auf einen wöchentlichen Rhythmus vorgesehen.

Das Monitoring der Wasserqualität sieht vor, neben den vorgeschriebenen und auf Kosten des Eigentümers durchzuführenden Regelüberwachungen mindestens einmal jährlich zusätzliche hydrochemische Untersuchungen durchzuführen, die sich auf die Parameter erstrecken, die üblicherweise durch den Straßenverkehr freigesetzt werden (insbesondere Chlorid, Schwermetalle, PAK und Kohlenwasserstoffe). Mindestens eine Untersuchung, die auch die Grundwassermessstellen zwischen Trasse und Brunnen einbezieht, ist unmittelbar vor Baubeginn vorgesehen und durchzuführen. Auch das qualitative Monitoring erstreckt sich in Abhängigkeit der Ergebnisse auf mindestens drei bis fünf Jahre nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme.

Außerdem beinhalten die Empfehlungen, zur Absicherung der gutachtlichen Einschätzungen und Prognosen, nach denen bezüglich der dortigen privaten und im Grundwasserzstrom liegenden Trinkwasserbrunnen keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind, die südlich der L 712n-Trasse eingerichteten Grundwassermessstellen in das Untersuchungsprogramm einzubeziehen.

- b) Der Vorhabenträger sagt dem Gutachten BGU 2011 folgend zu, für die Gebäude Elverdisser Straße 142 und 144 sowie Milser Straße 92, 94 und 96 auch im Hinblick auf etwaige Gebäudeschäden, die als Folge von Grundwasserabsenkungen (z. B. in Form von Setzungsrisse) auftreten könnten, vorsorglich Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Sie beinhalten, dass die vorgenannten fünf Gebäude mit Nivellementpunkten (Höhenbolzen) versehen werden und vor Baubeginn eingemessen werden. Mögliche Bestandsschäden sollen dokumentiert und ggf. vorhandene Risse mit Gipsmarken versehen werden. Im Zweifelsfall sollen die lokalen Baugrundverhältnisse vor Aufnahme der Bauarbeiten durch einen Baugrundgutachter überprüft und aufgenommen werden.

Für die Gebäude westlich der Retentionsfläche „F“ (Ecke Mehlstraße/Legatenweg) wird in diesem Zusammenhang mit dem Schwerpunkt „bestehende Abdichtungen und Anzeichen von Vernässungen“ der Bauzustand vor Aufnahme der Bauarbeiten dokumentiert, wenn und soweit sie über eine Unterkellerung verfügen.

- c) Zur Sicherung des der Trinkwasserversorgung mehrerer Grundstücke dienenden Hausbrunnens „Meerwiese“ wird der Vorhabenträger vor Beginn der Baumaßnahme prüfen, ob der Brunnen ausreichend gegen den Zutritt von Oberflächenwasser gesichert ist bzw. die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um eine entsprechende Sicherung während der Baumaßnahme und auch nach ihrem Abschluss sicherzustellen (BGU-Gutachten 2011, S. 25).
- d) Die im Trassenraum anfallenden Grundwassermengen werden anhand von Abflussmessungen in Trockenwetterphasen überprüft (vgl. BGU 2011, S. 37).
- e) Sollte zur Erstellung des Brückenbauwerks über die Aa eine Wasserhaltung erforderlich werden, werden vorher die Reichweiten und Wirkungen einer daraus resultierenden temporären Grundwasserabsenkung ermittelt und die ggf. erforderlichen zusätzlichen Schutzvorkehrungen und/oder Beweissicherungen sowie das erforderliche Monitoring veranlasst.
- f) Die Baumaßnahmen im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet werden vorrangig bei trockenen Witterungsverhältnissen und niedrigen Pegelständen der Aa durchgeführt. Es wird ein ausreichendes, zum Vorfluter gerichtetes Gefälle eingeplant, so dass nach Abklingen von Hochwässern eine zügige Entwässerung der Flächen erfolgen kann (BGU 2011, S. 35).
- g) Der Vorhabenträger sagt zu, auch alle sonstigen Empfehlungen des BGU-Gutachtens von 2011 vollständig umzusetzen.
- h) Die Ausführungsplanung wird am aktuellen Stand der Regelungen zum Straßenquerschnitt RQ 15,5 ausgerichtet und es werden Nothaltebuchten eingerichtet.
- i) Die Breite des Radweges an der B 61 wird in der Ausführungsplanung an die Vorgabe der aktuellen Regelwerke (sie beträgt derzeit 2,50 m) angepasst.
- j) Der Vorhabenträger wird im Zuge der Ausführungsplanung unter Beachtung der einschlägigen Regelwerke und Erlasse sowie in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Bielefeld die Notwendigkeit der beiden sog. „freien Rechtsabbieger“ von der Grafenheider Straße in die Herforder

Straße bzw. gegenüber von der L 712n in die Herforder Straße überprüfen und nach Möglichkeit auf sie verzichten.

- k) Der Vorhabenträger sagt zu, die östlich der Aa vorgesehenen Amphibien-durchlässe im Rahmen der Ausführungsplanung so zu gestalten, dass ein möglichst geradliniger und die landwirtschaftliche Bewirtschaftung insoweit nicht beeinträchtigender Ackerrand entsteht.
- l) Der Vorhabenträger sagt zu, die auf der Nordseite der L 712n vorgesehene und bis Bau-km 0+360 verlaufende 3 m hohe Lärmschutzwand in dieser Höhe bis Bau-km 0+390 zu verlängern und sie daran anknüpfend dann noch abtreppend bis Bau-km 0+406 und auf eine Höhe von 1 m weiterzuführen.
- m) Der Vorhabenträger wird die beiden Bushaltestellen, die sich derzeit an der B 61 in Höhe der vorhandenen Querung der Johannisbach-Umflut befinden und dort im Zuge der Baumaßnahme entfallen, in dem Bereich vor der Einmündung der Mehlstraße (Fahrtrichtung stadtauswärts) bzw. zwischen den Einmündungen der Mehlstraße und der Grafenheider Straße (stadteinwärts) neu anlegen.
- n) Zur Verbesserung der Führung der Radverkehrsanlagen sagt der Vorhabenträger zu, im Bereich der Überführung des Radweges über die Einmündung der Mehlstraße den Abstand der abgesetzten Radfahrer- und Fußgängerfurt vom Fahrbahnrand der B 61 auf 1,75 m zu verkürzen und den Übergang für den Radverkehr entsprechend dem Bild 75 der RAS 06 anzulegen. Des Weiteren wird die Mittelinsel in der B 61 in Höhe der Einmündung der Mehlstraße von 2 m auf 2,50 m aufgeweitet.

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 L 712n im IV. Bauabschnitt, beginnend am derzeitigen Ende der L 712n an der L 778 bis zum Anschluss an die B 61 in Bielefeld. Dieser Neubauabschnitt umfasst eine Straßenlänge von 2,36 km.

Die L 712, die sog. „Ostwestfalenstraße“, endet derzeit von Lemgo kommend mit einer Anschlussstelle an der L 778, die hier über die L 712 geführt wird; der Planfeststellungsabschnitt für den IV. Bauabschnitt beginnt ca. 200 m westlich dieser Überführung. Die Trasse nimmt hier zunächst einen nordwestlichen Verlauf, quert die Milser Straße (K 4), führt nördlich um den Ortsrand von Milse herum, über die Aa und südlich an der Kläranlage entlang. Nach Querung der Aa macht die L 712n dabei einen Schwenk nach Südwesten, bevor sie mit leicht südlichem Versatz in etwa gegenüber der Grafenheider Straße auf die B 61 trifft.

Das Vorhaben schließt neben dem Straßenkörper der L 712n 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 Gewässerverlegungen bzw. Gewässerausbaumaßnahmen mit ein. Bestandteil des Vorhabens sind daher u. a.

- alle Durchlässe, Dämme, Böschungen, Gräben, die Bankette sowie die Entwässerungsanlagen,
- die Errichtung der über die K 4 (Milser Straße) und die Aa führenden Brückenbauwerke,
- der Um- und Ausbau des Kreuzungsbereichs L 712n/B 61/Grafenheider Straße, beinhaltend die leichte südliche Verschwenkung der Grafenheider Straße und ihr Ausbau im direkten Anschluss an den Kreuzungsbereich auf einer Länge von rd. 300 m zu ihrer verkehrsgerechten Einbindung in eine gemeinsame höhengleiche Kreuzung sowie auch den Ausbau der B 61 südlich und nördlich der neuen Kreuzung auf einer Länge von rd. 700 m,
- die Verlegung des Kerksiekbaches und der Johannisbach-Umflut,
- die Errichtung eines Brückenbauwerks zur Querung des neuen Verlaufs der Johannisbach-Umflut im Zuge des ausgebauten 700 m-Teilstücks der B 61,

- die Schaffung und Neuausweisung von Retentionsräumen zum Ausgleich der Eingriffe in ein gesetzlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet,
- die Änderungen an Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen und
- die Gestaltungsmaßnahmen sowie die landschaftspflegerischen Minimierungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die L 712n ist als anbaufreie Verbindungsstraße geplant, die keinerlei Erschließungsfunktion übernimmt. Sie erhält einen dreistreifigen Querschnitt (RQ 15,5) mit einem Wechsellpunkt zwischen Bau-km 1+210 und Bau-km 1+390.

## 2. **Vorgängige Verfahren**

Nach § 37 Abs. 2 StrWG NRW geht dem Bau von Landesstraßen die Abstimmung über den grundsätzlichen Verlauf, die Streckencharakteristik und die Netzverknüpfung voraus.

Im Rahmen dieses Verfahrens hat der Vorhabenträger eine Umweltverträglichkeitsstudie erarbeiten lassen und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend die Träger öffentlicher Belange sowie – nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung – durch Auslegung der Planunterlagen inklusive Umweltverträglichkeitsstudie in der Zeit vom 19.10. bis 19.11.1998 auch die Öffentlichkeit beteiligt. Am 23.11. und 02.12.1998 hat der Vorhabenträger die Umweltverträglichkeitsstudie zudem in Informationsveranstaltungen vorgestellt.

Die in diesem Verfahren abgestimmte Linienführung hat das damalige Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW mit Erlass vom 18.08.2000, Az.: VI A 1-52-01/712.1, genehmigt. Hierüber wurde die Öffentlichkeit durch ortsübliche Bekanntmachung der Entscheidung unterrichtet (§ 37 Abs. 5 Satz 8 StrWG NRW). Die bestimmte Linie wurde in den Flächennutzungsplänen der Städte Bielefeld und Herford vermerkt (§ 37 Abs. 6 Satz 1 StrWG NRW).

## 3. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

### 3.1 **Einleitung des Verfahrens**

Mit Schreiben vom 29.01.2008 hat der Betriebssitz Gelsenkirchen des Landesbetriebes Straßenbau NRW bei der Bezirksregierung Detmold die Durchführung



des Anhörungs- und damit die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gem. §§ 38 ff StrWG NRW i. V. m. §§ 72 ff VwVfG NRW beantragt. Die dazu erforderliche Anzahl an Planunterlagen wurde durch die Regionalniederlassung Bielefeld des Landesbetriebs mit Schreiben vom 15.02.2008 nachgereicht.

### 3.2 **Auslegung der Planunterlagen**

Die Planunterlagen haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Detmold in der Zeit vom 31.03. bis einschließlich 30.04.2008 im Rathaus der Stadt Herford sowie bei der Stadt Bielefeld, und hier sowohl beim Amt für Verkehr als auch im Bezirksamt Heepen, während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Städte Bielefeld und Herford haben Zeit und Ort der Auslegung am 14.03.2008 und damit rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. Die gesetzliche Frist, innerhalb der gem. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG NRW Einwendungen gegen den Plan erhoben werden konnten (bis vier Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist = bis zum 28.05.2008), sowie die Stellen, bei denen die Einwendungen gegen den Plan innerhalb dieser Frist schriftlich zu erheben oder zur Niederschrift zu geben waren (Städte Bielefeld und Herford 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 den Städten Herford bzw. Bielefeld über die Auslegung informiert worden.

Alle Einzel- und Sammeleinwendungen wurden dem Landesbetrieb Straßenbau, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, mit Schreiben vom 01.10.2008 zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung zugeleitet.

### 3.3 **Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Mit Schreiben vom 19.03.2008 wurde den folgenden Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 28.05.2008 gegeben:

- Stadt Bielefeld
- Kreis Herford

- Stadt Herford
- Wehrbereichsverwaltung West (heutiges Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr)
- Landwirtschaftskammer, Bezirksstelle für Agrarstruktur
- Landesbetrieb Wald und Holz
- RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH
- Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
- LWL – Amt für Denkmalpflege
- LWL – Archäologie für Westfalen, Amt für Bodendenkmalpflege
- Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld
- Handwerkskammer Ostwestfalen
- Deutsche Telekom AG
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH
- Stadtwerke Herford
- Stadtwerke Bielefeld
- Westf. Ferngas AG
- Werre Wasserverband
- diverse Fachdezernate der Bezirksregierung Detmold, insbesondere das Dezernat 25.1 (Verkehr), das Dezernat 51 als höhere Landschaftsbehörde, das Dezernat 32 (Regionalentwicklung) und das Dezernat 33 (ländliche Entwicklung, Bodenordnung).

Ebenfalls mit Schreiben vom 19.03.2008 ist das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Koordinierungsstelle für Mitwirkungsverfahren, Oberhausen, angeschrieben worden und haben die Naturschutzverbände bis zum 28.05.2008 Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

Wie die Einwendungen sind auch alle Stellungnahmen dem Landesbetrieb Straßenbau, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung zugeleitet worden.

### 3.4 **Planänderungen des Deckblatts 1 und Neuauslegung**

Aufgrund der durch Auswertung der Einwendungen und Stellungnahmen bis dahin gewonnenen Erkenntnisse hat der Vorhabenträger zunächst vor der Erarbei-

tung einer Gegenäußerung zu den Einwendungen und Stellungnahmen abgesehen und stattdessen verschiedene Planänderungen vorgenommen. Sie umfassen vor allem eine Aktualisierung des Verkehrsgutachtens und darauf aufbauend eine Überarbeitung der lärmtechnischen Unterlagen und des Luftschadstoffgutachtens, eine Verkleinerung des Knotenpunktes L 712n/B 61/Grafenheider Straße sowie Überarbeitungen der wassertechnischen Unterlage und des landschaftspflegerischen Begleitplans. Der neue LBP beinhaltet u. a. die Umstellung von der alten Eingriffsregelung ERegStra auf den zwischenzeitlich in Kraft getretenen „Einführungserlass zum LG NRW für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW – ELES – vom 06.03.2009“ sowie die Einarbeitung der Erkenntnisse aus aktuellen und nachgeholten Kartierungen in den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag. In das Verfahren sind diese Planänderungen in Gestalt des Deckblatts 1 am 20.01.2011 eingebracht worden.

Aufgrund der Art und des Umfangs der Planänderungen sind die Unterlagen des Deckblatts nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung der Städte Herford und Bielefeld in der Zeit vom 28.02. bis 28.03.2011 und wiederum im Rathaus der Stadt Herford sowie im Verkehrsamt Bielefeld und im Bezirksamt Heepen der Stadt Bielefeld öffentlich ausgelegt worden. Die ursprünglichen Planunterlagen wurden informatorisch mit ausgelegt.

Die nunmehr zweiwöchige Einwendungsfrist endete am 11.04.2011.

Am 17.02.2011 ist die Beteiligung nachstehender Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzverbände erfolgt:

- Stadt Bielefeld
- Kreis Herford
- Stadt Herford
- Landwirtschaftskammer, Bezirksstelle für Agrarstruktur
- Landesbetrieb Wald und Holz
- LWL – Archäologie für Westfalen, Amt für Bodendenkmalpflege
- PLEdoc GmbH
- Werre Wasserverband
- diverse Fachdezernate der Bezirksregierung Detmold, insbesondere das Dezernat 25.1 (Verkehr), das Dezernat 51 als höhere Landschaftsbehörde, das Dezernat 32 (Regionalentwicklung), das Dezernat 33 (ländliche

Entwicklung, Bodenordnung) und die Dezernate 52 und 54 (Abfallwirtschaft und Wasser).

Der Landesbetrieb erhielt mit Schreiben vom 27.04.2011 alle Einwendungen und Stellungnahmen des Deckblattverfahrens für eine Gegenäußerung.

### 3.5 **Erörterungstermin**

Die Gegenäußerungen zu den Einwendungen und den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange einschließlich der Umweltverbände hat der Vorhabenträger mit Schreiben vom 01.08. bzw. 14.09.2011 mit der Bitte um Anberaumung des Erörterungstermins vorgelegt. Dieser hat am 26. und 27. Januar 2012 im Bürger- und Freizeitzentrum Bielefeld-Baumheide stattgefunden. In Form einer zweitägigen Generaldebatte ist sowohl den Trägern öffentlicher Belange als auch den privaten Einwendern und Betroffenen die Gelegenheit eingeräumt worden, ihre Bedenken und Anregungen thematisch geordnet vorzutragen.

Der Termin wurde vorher von den Städten Herford und Bielefeld auf ortsübliche Weise sowie angesichts der – inklusive Unterstützungsunterschriften – rd. 1.000 Einwendungen von der Bezirksregierung Detmold öffentlich bekannt gemacht. Zudem haben die Einwender 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. Diese Termine fanden am 19.04.2012 in der Außenstelle Bielefeld der Bezirksregierung Detmold statt.

Im Wesentlichen blieben die Einwendungen, soweit nicht durch die Planänderungen oder im Einzelfall auch durch Zusagen und Zusicherungen des Vorhabenträgers ausgeräumt, bestehen. Für die weiteren Inhalte wird auf das Ergebnisprotokoll vom 20.02.2012 zur Generaldebatte sowie auf die Ergebnisprotokolle vom 27.04.2012 zu den Einzelterminen mit den Grundstücksbetroffenen Bezug genommen.

**Planänderungen der Deckblätter 2 bis 5**

Am 19.07.2012 hat der Vorhabenträger mit dem Deckblatt 2 eine weitere Überarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplans vorgelegt, die im Wesentlichen die auf Forderungen der Landschaftsbehörden beruhende Ergänzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Anlegung einer Obstwiese im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 02 sowie Neugestaltung von Ersatzlaichgewässern für die Amphibien) umfasst. Diese Unterlagen hat die Bezirksregierung Detmold den von den Änderungen betroffenen privaten Grundstückseigentümern sowie der Stadt Bielefeld, dem Kreis Herford, der Stadt Herford, der Landwirtschaftskammer, der höheren Landschaftsbehörde bei der Bezirksregierung Detmold sowie den Naturschutzverbänden zugeleitet und Ihnen gem. § 73 Abs. 8 VwVfG Gelegenheit zu Einwendungen oder Stellungnahmen innerhalb von zwei Wochen nach Zugang der Unterlagen eingeräumt.

In letztlich gleicher Weise wurde mit dem am 27.09.2012 vorgelegten Deckblatt 3, dem am 02.07.2013 vorgelegten Deckblatt 4 sowie dem am 18.06.2014 vorgelegten Deckblatt 5 verfahren.

Die Planänderung des Deckblatts 3 beinhaltet auf ausdrücklichen Wunsch eines Eigentümers und entsprechend einer Zusage des Vorhabenträgers aus dem Erörterungstermin den Verzicht auf die Überplanung eines im erweiterten Kreuzungsbereich der auszubauenden B 61 gelegenen Wohngebäudes. Um dies zu ermöglichen, wird ein Lärmschutzwall durch eine Lärmschutzwand ersetzt. Im Rahmen des Verfahrens wurde neben dem Eigentümer des Wohngrundstücks die Stadt Bielefeld als Träger öffentlicher Belange angehört. Sie haben Gelegenheit erhalten, innerhalb von zwei Wochen Einwendungen zu erheben oder Stellungnahmen vorzulegen.

Mit der Planänderung des Deckblatts 4 ist der Vorhabenträger der Forderung eines vom Deckblatt 2 betroffenen Eigentümers nachgekommen und hat den Standort für eine die Anlegung von Ersatzlaichgewässern für Amphibien beinhaltende Kompensationsmaßnahme verlegt. Zu dieser Planänderung wurden neben den betroffenen Grundstückseigentümern als Träger öffentlicher Belange der Kreis Herford, die Stadt Herford, die Landwirtschaftskammer, die höhere Landschaftsbehörde und die Naturschutzverbände angehört und haben Gelegenheit zur Erhebung von Einwendungen bzw. zur Abgabe von Stellungnahmen binnen

einer 2-Wochen-Frist erhalten.

Mit dem Deckblatt 5 wurde schließlich die Ersatzmaßnahme E 06 verlagert und auf die neuen Maßnahmenflächen E<sub>CEF</sub>06 (artenschutzrechtlich bedingter und eng an bestimmte örtliche Bedingungen geknüpfter Teil mit Ersatzhabitaten für die Feldlerche) sowie E 14 und E 15 verteilt. Zu dieser Planänderung wurden neben den neu betroffenen privaten Grundstückseigentümern als Träger öffentlicher Belange die Gemeinde Leopoldshöhe und die Städte Bad Salzuflen und Herford, die Kreise Herford und Lippe, die Landwirtschaftskammer, die höhere Landschaftsbehörde sowie die Naturschutzverbände angehört und haben Gelegenheit zur Erhebung von Einwendungen bzw. zur Abgabe von Stellungnahmen binnen einer 2-Wochen-Frist erhalten.

#### 4. **Verfahrensrechtliche Bewertung**

##### 4.1 **Notwendigkeit der Planfeststellung**

Eine Landesstraße darf gem. § 38 Abs. 1 StrWG NRW nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Der Bau der L 712n im geplanten IV. Bauabschnitt setzt somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens voraus, das gem. § 39 Abs. 1 StrWG NRW nach den Vorschriften der §§ 39 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 und für die sonstigen zugehörigen Bauwerke wie die Brücken, Dämme, Durchlässe und Gräben als auch für die Entwässerungs- und Lärmschutzanlagen (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 1 StrWG NRW), für die Maßnahmen gem. §§ 15 BNatSchG und 113 LWG (Maßnahmen des LBP und Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs in das Überschwemmungsgebiet des Johannisbachs/der Aa) sowie für die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (§ 75 Abs. 1 Nr. 1 VwVfG NRW). Es gilt damit auch für alle in Kapitel B Nr. 1 dieses Beschlusses benannten Bauwerke und Anlagen.

#### 4.2 **Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde**

Die Bezirksregierung Detmold ist gem. § 39 a Abs. 1 StrWG NRW zuständige Anhörungsbehörde und gem. § 39 a Abs. 2 StrWG NRW auch zuständige Planfeststellungsbehörde.

#### 4.3 **Anhörungsverfahren**

Die sich im Wesentlichen aus § 39 StrWG NRW und § 73 VwVfG NRW ergebenden Vorgaben an das Anhörungsverfahren (vgl. vorstehend Nrn. 3.1 bis 3.6) 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. §§ 39 Abs. 2 b, 73 Abs. 6 VwVfG NRW vorgesehenen Erörterungstermin durchgeführt.

Gem. §§ 39 Abs. 2 StrWG NRW, 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 sind die Gebiete der Städte Herford und Bielefeld, auf deren Gebiet sich das Vorhaben flächenmäßig beschränkt. Dort ist dementsprechend auch sowohl die Auslegung der Erstfassung der Planunterlagen als auch die Auslegung der die ersten Planänderungen enthaltenden 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 Leopoldshöhe und Bad Salzuflen, die zudem erst über das Deckblatt 5 Gegenstand der Planung geworden sind, sind im Übrigen keine Dritten betroffen.

Soweit In den Einwendungen kritisiert wird, dass die Planunterlagen auch in der Stadt Bad Salzuflen hätten ausgelegt werden müssen, weil sich der von der L 712n ausgehende Lärm auch bis dorthin ausbreite, werden diese Einwendungen daher zurückgewiesen.

Die nächstgelegene Bebauung auf dem Stadtgebiet Bad Salzuflen befindet sich in einem Abstand von ca. 850 bis 900 m zum Beginn des Planfeststellungsabschnittes nahe der A 2 auf der Ostseite des Grenzweges. Bei einem solchen Abstand sind – dies zeigen auch die in den Unterlagen enthaltenen Berechnungen der Lärmpegel für näher an der Trasse der L 712n gelegene Wohngebäude – relevante Lärmbeeinträchtigungen nicht zu erwarten, zumal östlich der fraglichen Bebauung die in etwa 300 m Entfernung verlaufende A 2 das Lärmgeschehen bestimmt. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang außerdem, dass das Vorhaben nicht in Nord-Süd-Richtung parallel zum Grenzweg verläuft, sondern sich vom Beginn des Planfeststellungsabschnitts an nach Westen von der Bebauung am Grenzweg und damit auch vom Stadtgebiet Bad Salzuflen entfernt.

Ebenfalls nicht erforderlich war die Mitauslegung der Umweltverträglichkeitsstudie vom März 1997, die bereits vom 19.10. bis 19.11.1998 ausgelegt hatte (vgl. Kapitel B Nr. 2 des Beschlusses) und damit der Öffentlichkeit bereits zugänglich war. Es stellt auch keinen Verfahrensfehler dar, dass die faunistischen Kartierungen bzw. die entsprechenden Gutachten nicht in den Planunterlagen enthalten waren und somit nicht ausgelegt haben. Die entsprechenden Einwendungen werden zurückgewiesen.

Inhaltlich sind nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG alle Unterlagen aus- bzw. offenzulegen, die – aus der Sicht der potentiell Betroffenen - erforderlich sind, um ihnen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen. Die Betroffenen sollen 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. Der Erfüllung dieser sog. „Anstoßwirkung“ sind die ausgelegten Unterlagen in vollem Umfang gerecht geworden.

Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, sind nicht erforderlich und werden von den Betroffenen in der Regel auch nicht erwartet. Die Auslegung muss dementsprechend nicht notwendigerweise alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der



Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um „als Laie“ den Grad 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. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, 9 A 8.10 m.w.N.).

Nach diesen Grundsätzen mussten die faunistische Kartierungen und Gutachten nicht mit ausgelegt werden. Deren Ergebnisse sind im ausgelegten landschaftspflegerischen Begleitplan sowohl der Ausgangsplanung als auch des Deckblattes 1 eingehend zusammengefasst und dargestellt worden. Die von dem Vorhaben ausgelegten Konflikte wurden beschrieben, das erforderliche Konzept aus Schutzmaßnahmen daraus abgeleitet. Hieraus konnten die Betroffenen alle notwendigen Informationen entnehmen, die für eine Einwendung mit dem oben beschriebenen Konkretisierungsgrad erforderlich sind. Der Anstoßfunktion der Auslegung wurde mithin Genüge getan.

Auch mit Blick auf eine gleichlautende Kritik der Naturschutzverbände, ihnen hätten im Deckblattverfahren 1 zwei faunistische Untersuchungen aus den Jahren 2009 und 2010 zur Stellungnahme gegeben werden müssen (Protokoll der Generalerörterung, Seite 2), gilt nichts anderes.

Das Bundesverwaltungsgericht hat im Urteil vom 06.22.1012, 9 A 17.11, UA Rn. 16 ff., ausgeführt, nach der Auslegung des Planes sei eine weitere Beteiligung einer Naturschutzvereinigung erforderlich, wenn durch eine Planänderung der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden oder, wenn zwar keine Planänderung vorliegt, es die Planfeststellungsbehörde aber für notwendig erachtet, neue, den Naturschutz betreffende Untersuchungen anzustellen, die Ergebnisse in das Verfahren einzuführen und die Planungsentscheidung darauf zu stützen. Weiter führt das Bundesverwaltungsgericht aus:

*„Die Planfeststellungsbehörde ist weder zu einem ständigen Abstimmungsprozess noch gar zur Herstellung des Einvernehmens mit den Naturschutzverbänden verpflichtet. Denn die Naturschutzverbände sind keine allgemeinen „Begleiter“ des Planfeststellungsverfahrens. Sie haben keinen Anspruch auf einen „Dialog mit der Planfeststellungsbehörde“. Die Aufgabe der Naturschutzverbände liegt darin, ihren Sachverstand zu den Belangen*

*des Naturschutzes und der Landschaftspflege in das Verfahren einzubringen, so dass sie als „Verwaltungshelfer“ bezeichnet werden können, womit allerdings weder die Übertragung öffentlicher Verwaltungsaufgaben noch von Entscheidungsbefugnissen oder Kontrollrechten gegenüber der Verwaltung verbunden ist. Das Beteiligungsrecht ist danach verfahrensrechtlich auf die Vorbereitung des Planfeststellungsbeschlusses und inhaltlich auf die Einbringung des Sachverständes der Naturschutzverbände beschränkt. Sie sind nur dann nochmals zu beteiligen, wenn ihr Sachverstand – erneut – gefragt ist.“*

Die Naturschutzverbände sind deshalb ordnungsgemäß beteiligt worden. Die Ergebnisse der genannten faunistischen Untersuchungen haben Eingang in den überarbeiteten landschaftspflegerischen Begleitplan und den darin enthaltenen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag gefunden und sind dort entsprechend wiedergegeben worden. Damit aber standen den Verbänden rechtzeitig und nicht erst nach Ablauf der Einwendungsfrist (nach Ablauf der Einwendungsfrist sind die Kartierungsunterlagen den Verbänden auf deren Wunsch vom Vorhabenträger zur Verfügung gestellt worden) all diejenigen Informationen zur Verfügung, die die Planfeststellungsbehörde zur Grundlage ihrer Entscheidung macht.

Nachdem im Zusammenhang mit dem Deckblatt 1 die Planunterlagen neu ausgelegt worden sind, war eine solche Neuauslegung zur Anhörung der Öffentlichkeit im Hinblick auf die Planänderungen der Deckblätter 2 bis 5 nicht erforderlich. Die gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW notwendige individuelle Beteiligung der von den jeweiligen Planänderungen neu oder stärker als bisher betroffenen Privatpersonen und Träger öffentlicher Belange sowie (mit Ausnahme des Deckblatts 3, mit dem keine veränderten Auswirkungen auf den LBP verbunden waren) auch der Umweltverbände ist durchgeführt worden. Weitergehende Betroffenheiten waren insoweit nicht ersichtlich. Einwendungen gegen das Verfahren sind diesbezüglich auch nicht erhoben worden.

#### 4.4 **Umfang der Planfeststellung**

- 4.4.1 Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-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 und 113 LWG für die Gewässerverlegungen bzw. Ausbaumaßnahmen und den Eingriff in das Überschwemmungsgebiet des Johannisbachs/der Aa 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.

4.4.2 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 L 712n zuzurechnen sind – insbesondere

- die Verlegung der Johannisbach-Umflut und des Kerksiekbaches,
- die Herrichtung neuer Retentionsräume,
- der Ausbau des Kreuzungsbereiches L 712n/B 61/Grafenheider Straße inklusive der Verlegung der Grafenheider Straße 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 ihren bisherigen Funktionen und Aufgaben erfüllen können. Beim Ausbau des Kreuzungsbereiches L 712n/B 61/Grafenheider Straße und bei der Verlegung der Grafenheider Straße beziehen sich diese Funktionen auf die verkehrsgerechte Anbindung der 712n an das vorhandene Straßennetz und damit auf die Sicher-

stellung eines dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustandes (§ 9 Abs. 1 StrWG NRW).

- 4.4.3 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 „L 712n“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht zwingend vorgeschrieben, sondern gem. § 1 Abs. 1 UVPG NRW in Verbindung mit Nr. 18 der Anlage zu § 1 UVPG NRW ("Bau einer sonstigen Straße nach Landesrecht") 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 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. Diese ist im Hinblick auf das Schutzgut Wasser und die Auswirkungen des Vorhabens im Zusammenhang mit der Verlegung des Kerksiekbaches und der Johannisbach-Umflut, die noch nicht Gegenstand dieser UVS waren, im Zusammenhang mit der Erstellung des LBP noch ergänzt worden.

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) ist bei der Erstellung der Unterlagen beachtet worden.

Weitere Verfahrensschritte sind nicht erforderlich. Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vom März 1997 und mit ihr die gem. § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen haben im Zuge des Linienbestimmungsverfahrens mit der Möglichkeit, Einwendungen zu erheben, öffentlich ausgelegt, so dass die Anforderungen des § 9 UVPG an die Öffentlichkeitsbeteiligung erfüllt sind (vgl. auch vorstehend Nr. 4.3). Zudem sind die wesentlichen Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung inklusive der Angaben über die geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten auch den Planunterlagen (Erläuterungsbericht und 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 mit den ergänzenden Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit der Umlagen des Kerksiekbachs und der Johannisbach-Umflut, die in der UVS von 1997 noch nicht enthalten waren, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, schalltechnische Untersuchung, Luftschadstoffgutachten etc.) liegen die notwendigen Grundlagendaten und Erhebungen auch in angemessener Aktualität zugrunde.

Den vereinzelt vorgetragenen Einwendungen, wonach die UVS von 1997 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 darauf zu verweisen, 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 – wie oben bereits ausgeführt – bei der Beschreibung und Bewertung der Umweltaus-

wirkungen 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, Genüge getan.

In verfahrensrechtlicher Hinsicht wurde die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit bezogen auf die UVS von 1997 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 Planungsraum, am Nordrand der Stadt Bielefeld gelegen, befindet sich innerhalb der naturräumlichen Großeinheit des Ravensberger Hügellandes. Das Ravensberger Hügelland stellt sich als flachwellige Mulde dar, wobei im Planungsraum selbst ein Gegensatz zwischen dem flach reliefierten Hügelland einerseits und dem breiten Tal von Lutter und Aa andererseits festzustellen ist. Die Geländehöhen liegen insofern zwischen 73 m ü. NN im Aatal und 105 m ü. NN im Hügelland. Als morphologisch prägend sind zudem die Sieke zu nennen, Erosionsrinnen in Löß oder Mergel über wasserundurchlässigen Tonen, namentlich das Sieksystem des Milser Baches, des Buschbaches und des Hellebaches.

Im Laufe der geomorphologischen Entwicklung lagerten sich zunächst im Erdmittelalter Sandsteine, Kalke, Mergel und Tone im Planungsraum ab. Aus diesem Ausgangsmaterial bildete sich nach Faltung und Erosionsvorgängen das Grundrelief der Landschaft. Die Mulde des Ravensberger Hügellandes ist insofern von Schwarzen Liastonen geprägt, die im Planungsraum bis 2,00 m unter die Erdoberfläche reichen.

In der jüngeren Erdgeschichte überdeckten während der Saaleeiszeit große Eismassen das Untersuchungsgebiet und hinterließen Sand- und Kiesschüttungen in den Flusstälern sowie Grundmoränen auf den Liasformationen und östlich des Altenhagener Friedhofs. Vorschüttsande der Saaleeiszeit bildeten das geologische Ausgangsmaterial für die Bodenbildung südlich der Braker Straße und westlich des Hofes Niemeyer. Unmittelbar nach der Eiszeit lagerte sich Löß in einer Mächtigkeit von bis zu 2,00 m ab. Im Verhältnis von Bodenabtrag und -auftrag durch Sedimentation entstanden entlang der Wasserläufe Auenlehmbänder.

Auf diesem geologischen Ausgangsmaterial haben sich verschiedene Bodentypen entwickelt. Im Norden, Osten und Süden Milses und damit die weiten Agrarbereiche umfassend sind großflächig Pseudogley-Braunerde, Braunerde, Podsolbraunerde, Pseudogley und Parabraunerde-Pseudogley anzutreffen. Durchsetzt werden diese großflächigen Formationen durch die Bachtäler, in denen Gleyböden vorherrschen. Von Gleyböden geprägt ist zudem der Talraum von Lutter und Aa. Entlang der B 61, soweit Freiraum vorhanden ist, sowie östlich der Aa zwischen dem Talraum und der Braker Str. dominieren Parabraunerde und Pseudogley-Parabraunerde.

Weit verbreitet sind damit im Untersuchungsraum Böden, die über eine hohe Filterfunktion verfügen. Ihre Fähigkeit, Schmutz- und Schadstoffpartikel mechanisch zu klären, gelöste Stoffe aus der Bodenlösung zu absorbieren und Schwermetalle auszufiltern, ist stark ausgeprägt. Dies gilt namentlich nicht für die Gleyböden, die Braunerden und die Podsol-Braunerden, die aber innerhalb der weiten Agrarlandschaft nur einen geringeren Anteil einnehmen und sich auf das Umfeld der Bachläufe konzentrieren.

Die großflächig verbreiteten und damit einen großen Teil des Agrarraums einnehmenden Böden sind von einer lediglich mittleren Ertragsfähigkeit, d.h. ihre



Fähigkeit, Pflanzen mit Nährstoffen und Wasser zu versorgen, ist nur durchschnittlich ausgeprägt.

Die UVS 1997 weist nahezu allen Böden im Planungsraum eine lediglich geringe Lebensraumfunktion zu. Maßstab für diese Einschätzung war der Grad der anthropogenen Veränderung oder irreversiblen Schädigung. Eine Ausnahme bildeten insofern lediglich die Gleyböden in den Bachtälern und die Pseudogley- und Parabraunerde-Pseudogleyböden im Elverdisser Wald. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird darüber hinaus das Biotopentwicklungspotenzial gewertet. Als in dieser Hinsicht besonders bedeutsam sind die Braunerden und Pseudogley-Braunerden im Umfeld von Milser Bach und Buschbach östlich der Aa-Aue einzuschätzen. In diesem Bereich finden sich zudem die Böden mit der höchsten Verdichtungsempfindlichkeit.

Die Art der Überdeckung spielt für den Geschütztheitsgrad des Grundwassers eine entscheidende Rolle. In der UVS werden insofern die Talauen der Bachläufe als diejenigen Bereiche identifiziert, in denen das Grundwasser potenziell gefährdet ist. Dies deckt sich mit den Erkenntnissen der landschaftspflegerischen Begleitplanung, die sich diesbezüglich auf die bautechnische Bodenbeurteilung des Vorhabenträgers stützt.

Während zum Zeitpunkt der UVS-Bearbeitung das Grundwasserdargebot noch als wenig ergiebig und zudem durch einen hohen Chloridanteil belastet eingeschätzt werden musste, gibt der Bewirtschaftungsplan 2009 der Flussgebietseinheit Weser (Herausgeber: Flussgebietsgemeinschaft Weser), auf den sich der LBP stützt, einen guten chemischen und mengenmäßigen Zustand des Grundwassers an. Einige Gebäude verfügen über einen eigenen Hausbrunnen, die Anlieger der Straße Meerwiese werden von einer Gemeinschaftsbrunnenanlage versorgt. Eine weitere Nutzung des Grundwasserdargebots erfolgt nicht, ein Wasserschutzgebiet ist nicht ausgewiesen.

Auch hinsichtlich der Gewässergüte der Oberflächengewässer ist eine Entwicklung im Zeitraum von 1997 (UVS) bis 2010 (LBP) festzustellen. Wurden Johannisbach, Aa, Lutter und Buschbach in der UVS noch als stark verschmutzt (Gewässergüteklasse III) eingeschätzt, sind Johannisbach und Aa heute als kritisch belastet (Gewässergüteklasse II – III) eingestuft, die Lutter im Gewässergütebereich der Stadt Bielefeld lediglich mäßig belastet (Gewässergüteklasse II). Glei-

ches gilt für den Milser Bach, der Kerksiekbach weist demgegenüber eine kritische Belastung auf.

Auch die Gewässerstrukturgüte ist an der überwiegenden Zahl der Fließgewässerabschnitte negativ zu bewerten. Johannisbach, Lutter und Aa sind in den meisten Bereichen als sehr stark verändert (Strukturgüteklasse 6), der Johannisbach streckenweise auch als vollständig verändert (Strukturgüteklasse 7) zu bezeichnen. Lediglich an der Mündung des Johannisbaches in die Aa findet sich kleinflächig ein lediglich deutlich veränderter Gewässerabschnitt (Strukturgüteklasse 4). Der Kerksiekbach und Teile des Milser Baches sind nach der dort vorhandenen Biotopausstattung der Strukturgüteklasse 4 – 5 zuzurechnen, die übrigen Abschnitte des Milser Baches wie auch die Johannisbach-Umflut der Strukturgüteklasse 3.

Der oben schon erwähnte Bewirtschaftungsplan der Flussgebietsgemeinschaft Weser gibt für alle Gewässer einen unbefriedigenden ökologischen Zustand an. Der Fischbestand ist sehr bedenklich und besteht lediglich aus anspruchslosen Arten. Der chemische Zustand der Gewässer wird trotz alledem mit gut angegeben.

Natürliche stehende Gewässer sind im Planungsraum nicht vorhanden. In den Sieken und Niederungen finden sich einige kleinere Teiche, von denen einer in der Nähe des Milser Siekes als Feuchtbiotop angelegt wurde.

Makroklimatisch liegt das Untersuchungsgebiet im Übergangsbereich des maritim-ozeanischen Klimas und des kontinentalen Klimas. Die Jahresniederschlagsmenge liegt zwischen 700 und 750 mm, die Jahresmitteltemperatur bei 9° C.

Klimahygienisch bedeutsam im Untersuchungsraum sind nach der UVS die Gebiete, in denen Kaltluft entsteht, sowie die Kaltluftbahnen, über die die Kaltluft den bebauten Gebieten zugeführt wird. In dieser Hinsicht ist zunächst die weitläufige Agrarlandschaft südlich des Hofes Pahmeyer an der Braker Straße in den Blick zu nehmen; Flächengröße, Nutzungsart und Topographie bedingen eine hohe Kaltluftproduktionsrate. Allerdings steht diese Fläche nicht im direkten Siedlungskontakt und auch das Milser Bachtal, das den Abtransport der Kaltluft übernimmt, mündet abseits bebauter Gebiete in das Tal der Aa, wo die Luft wei-

ter nach Norden geführt wird. Nur in geringem Umfang kommt daher die entstehende Kaltluft den Siedlungsgebieten zugute. Klimatisch bedeutsamer sind die Sieke am Buschbach und am Altenhagener Friedhof, weil sie Kaltluft zunächst dem Tal der Lutter zuführen, das sich anschließend nach Norden in die Wohngebiete sowie den belasteten Raum an der B 61 hinein erstreckt.

Die daraus schon 1997 abzulesende hohe Bedeutung der Lutteraue wird durch die Erkenntnisse des heute verfügbaren Digitalen Umweltatlases der Stadt Bielefeld bestätigt, der diesen Bereich als ein „hochklimaempfindliches netzförmiges Grünsystem“ bezeichnet. Der Johannisbach und die Johannisbach-Umflut sind Teil dieses Systems.

Die Freiflächen westlich der B 61 haben die Funktion eines Kaltluftentstehungsgebietes. Die Kaltluft kann von dort aus in nordöstlicher Richtung abfließen und kommt damit den Siedlungsbereichen unmittelbar zugute.

Unter lufthygienischen Aspekten – also hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Landschaftshaushaltes, gas- und staubförmige Verunreinigungen zu mindern bzw. auszufiltern – kommt dem Elverdisser Wald als dem größten zusammenhängenden Waldgebiet im Untersuchungsraum besondere Bedeutung zu.

Die potenzielle natürliche Vegetation – also diejenige Vegetation, die sich einstellen würde, wenn der menschliche Einfluss aufhörte – umfasst verschiedene Waldgesellschaften. Große Teile des Untersuchungsgebietes wären von einem artenarmen Buchenmischwald geprägt, der insbesondere auf den Braunerden (z.T. auf den Pseudogley-Podsol-Braunerden) stockt. In den Niederungen entlang der Gewässer fänden sich auf Gleyböden artenreiche feuchte Eichen-Hainbuchenwälder, die im Bereich der Johannisbach-Umflut kleinflächig mit einem Erlen-Eichen-(Hainbuche)Wald wechseln und örtlich von Erlenbruchwald durchsetzt sein können. In dem von der Umflut umflossenen Bereich würde sich ein artenarmer Buchenmischwald bzw. ein feuchter Buchen-Eichenwald finden, jeweils in Durchdringung oder kleinflächigem Wechsel. Gleiches gilt für einen Streifen entlang der Aa vom Hellebachtal bis zur Milser Straße. Südlich Milse ginge der Buchenmischwald in einen trockenen Buchen-Eichenwald über.

Durch den starken anthropogenen Einfluss weicht die tatsächliche Vegetation von der potenziellen natürlichen Vegetation weitgehend ab. Abgesehen von den

Siedlungsgebieten wird der größte Teil des Untersuchungsraums von landwirtschaftlichen Nutzflächen eingenommen, wobei die ackerbauliche Nutzung dominiert. Ein höherer Grünlandanteil findet sich lediglich im Umfeld des Hofes Niemeyer an der K 4 sowie im Bereich der Johannisbach-Umflut. Hier besteht im Übrigen nach dem Landschaftsplan Bielefeld-Ost ein Verbot, Grünland umzuwandeln und einer anderen Nutzung zuzuführen.

Im Mosaik der unterschiedlichen Biotoptypen der Lutteraue, an der Johannisbach-Umflut und am Milser Bach finden sich Säume, Ruderal- und Hochstaudenflure, die allerdings nur kleinflächig auftreten, überwiegend mit Störanzeigern durchsetzt und nur in geringem Umfang als naturnah zu bezeichnen sind. Ebenfalls sind hier Hecken, Feldgehölze, Baumgruppen und Baumreihen anzutreffen. Gleiches gilt für das Milser Bachtal, das Umfeld des Hofes Niemeyer und den südöstlichen Planungsraum. Im Übrigen aber ist der Landschaftsraum im Zuge der landwirtschaftlichen Nutzung von solchen Elementen weitgehend freigeräumt.

Wälder in unterschiedlichster Ausprägung und kleinräumigem Wechsel sind in der Lutteraue zwischen der Johannisbach-Umflut und der Milser Straße anzutreffen, denen jedoch nur kleinflächig naturnahe Strukturen zuzumessen sind. Der weiträumiger umgrenzte Untersuchungsraum der UVS umfasste noch den Elverdisser Wald, den sie als eines der ökologisch wertvollsten Gebiete im Untersuchungsraum bezeichnete. So umfasst der nördliche Teil einen Eichen-Buchenwald, wie er der potenziellen natürlichen Vegetation entspricht. Am östlichen Ende des Waldes sorgen die Zuflüsse des Hellebaches für eine starke Bodenvernässung, auf der sich ein artenreicher und sehr naturnaher Schwarzerlenbruchwald entwickeln konnte. Auch die Bachläufe im Wald sind naturnah erhalten und mit typischer Ufervegetation versehen. Ein älterer Pappelforst südlich des Hellebaches liegt auch noch im Untersuchungsbereich des LBP, er hat auch 2010 noch eine teilweise naturnahe Ausprägung.

Von der floristischen Biotopausstattung stellt sich der Untersuchungsraum somit stark anthropogen überformt mit nur noch wenigen naturnahen Bereichen dar. Dies allein lässt jedoch noch keine Rückschlüsse auf die Bedeutung des Raums für die Fauna zu, da manche Arten ihren Lebensraum auch in einer so gestalteten Landschaft finden.

So ist gerade der intensiv landwirtschaftlich genutzte Bereich zwischen Milser Bach und Elverdisser Wald aus avifaunistischer Sicht durchaus bedeutsam und von Arten besiedelt, deren Habitatansprüchen eine solche Landschaft genügt. In gleicher Weise finden sich im Tal von Johannisbach, Lutter und Aa neben einer Vielzahl von Vogelarten mit nur geringen Revieransprüchen auch solche, die wie Eisvogel und Wasseramsel auf Gewässer in einer bestimmten Ausprägung angewiesen sind. Nähere Einzelheiten hierzu wie auch zum Vorkommen von Amphibien und Fledermäusen können dem landschaftspflegerischen Begleitplan sowie dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag entnommen werden.

Im Umfeld des Vorhabens sind weder auf Bielefelder noch auf Herforder Gebiet Naturschutzgebiete ausgewiesen. Das nächstgelegene NSG auf Bielefelder Stadtgebiet befinden sich in einer Entfernung von ca. 1,5 km und getrennt durch die Ortslage Milse zwischen Milser und Altenhagener Straße. In diesem Raum finden sich auch die nächstgelegenen Naturdenkmale. Auf Herforder Stadtgebiet liegt das nächstgelegene Naturschutzgebiet in einer Entfernung von ca. 2,5 km nördlich der Ortslage Brake.

FFH-Gebiete sind im Umfeld der Baumaßnahme nicht anzutreffen. Im Milser Bachtal unmittelbar betroffen bzw. in unmittelbarer Nähe liegend sind die gesetzlich geschützten Biotope GB 3917-615 (Seggen- und binsenreiche Nasswiesen) und GB 3917-229 (natürliche oder naturnahe, unverbauete Fließgewässerbereiche mit seggen- und binsenreichen Nasswiesen) sowie das schützenswerte Biotop BK 3917-020 (Unterlauf des Milser Baches als Lebens- und Refugialraum für Arten der Feuchtgebiete und mit Funktionen der Biotopvernetzung) zu nennen.

UVS wie LBP grenzen verschiedene landschaftsästhetische Raumeinheiten ab, wobei jedoch die unterschiedlichen Untersuchungsräume zu einer in Teilen abweichenden Bestimmung der Raumeinheiten führen.

Die Abgrenzung erfolgte zunächst nach den relativ konstanten Elementen der Morphologie (Oberflächenformen, Relief). So können beispielsweise die weiträumigen landwirtschaftlichen Nutzflächen nördlich Milses bereits danach unterschieden werden, ob sie westlich der K 4 auf relativ bewegtem Relief liegen, oder östlich der K 4 auf unbewegtem Relief. Östlich der K 4 handelt es sich zudem um kleinteiliges Ackerland mit Grünland durchsetzt, während westlich der K 4 sich nur das Umfeld des Milser Baches als eine reich strukturierte Ackerlandschaft

darstellt, der Rest des Untersuchungsraumes hingegen als eine von gliedernden Elementen freie Umgebung. Insofern konnte auch der Agrarbereich westlich der K 4 in zwei Raumeinheiten unterteilt werden. Das Umfeld des Hofes Niemeyer bis zum Elverdisser Wald zeichnet sich zudem durch eine kleinteilige Acker- und Wiesenlandschaft mit naturnahen Elementen entlang der Bachläufe und am Rand des Elverdisser Waldes aus, was die Abgrenzung als eine weitere Raumeinheit innerhalb der Kulturlandschaft rechtfertigt.

Von der weiträumigen Kulturlandschaft auf teils bewegtem Relief abzugrenzen ist die Flussniederung von Lutter, Aa, Johannisbach und Johannisbach-Umflut östlich der B 61. Innerhalb dessen sind wiederum abzugrenzen einerseits der von Auwäldern geprägte Teil der Flussniederung im Umfeld der Milser Mühle und südlich davon bis zur Milser Straße, andererseits der nördliche, offene Teil der Flussniederung mit einem vielfältigen Wechsel aus landwirtschaftlichen Nutzflächen und Gehölzbeständen.

Westlich der B 61 findet sich als weitere Raumeinheit auf gering bewegtem Relief ein landwirtschaftlich geprägter Auenbereich mit lediglich wenigen gliedernden Gehölzstrukturen.

Der Raum wird in Teilen auch von der Bevölkerung zu Erholungszwecken genutzt. Dabei spielt es zunächst keine Rolle, ob das Landschaftsbild qualitativ hochwertig und das Landschaftserleben von Störungen frei ist, sondern auch, ob der Raum durch Wege von den Siedlungsbereichen aus erschlossen ist.

So werden z.B. die Wege und Trampelpfade im nördlichen Teil der Flussniederung genutzt, obwohl mit der Kläranlage eine optische und olfaktorische sowie mit der B 61 eine akustische Beeinträchtigung gegeben ist. In gleicher Weise werden die aus der Siedlung nach Norden durch die ausgeräumte Ackerlandschaft führenden Wege für die Feierabenderholung in Anspruch genommen. Dabei dürfte eine Rolle spielen, dass über diese Wege auch der Elverdisser Wald erreicht werden kann. Demgegenüber wird die Raumeinheit östlich der K 4, obwohl von höherer Landschaftsbildqualität, mangels Erschließung nicht für Erholungszwecke genutzt.

Als Besonderheit sind die Kleingartenanlagen an der K 4 und an der Aa zu erwähnen, die jeweils teilweise für das Straßenbauvorhaben in Anspruch genommen werden müssen.

Bis in das 20. Jahrhundert hinein war der Raum landwirtschaftlich geprägt mit einer dementsprechend verstreuten Bebauung in Gestalt einzelner Höfe und Kotten. Einige der alten Hofanlagen sowie weitere Gebäude aus dieser Zeit werden als denkmalwürdig eingestuft oder sind schon als Denkmal geschützt. Erst nach dem 2. Weltkrieg mit den dann einsetzenden Flüchtlingsströmen setzte ein massives Bevölkerungswachstum und in der Folge eine rege Bautätigkeit ein. Die geschlossenen Baugebiete von Milse haben sich dementsprechend im Wesentlichen in den 50er-Jahren des vorigen Jahrhunderts und später entwickelt.

Wie schon mehrfach angeklungen, wird der Untersuchungsraum abseits der Siedlungsbereiche überwiegend landwirtschaftlich genutzt, wobei der Ackerbau dominiert. Abseits der Siedlungsschwerpunkte von Milse und Brake finden sich in der freien Landschaft nur wenige Hofanlagen und Einzelgebäude, so dass ein ausdifferenziertes Netz an gemeindlichen Erschließungswegen abseits der Siedlungen und neben den Hauptverkehrsstraßen entbehrlich ist. An der B 61, der Grafenheider Straße und der Milser Straße sind kleinräumig verschiedene gewerbliche Betriebe angesiedelt.

### 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 Emissionssorte. 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 L 712n 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 beeinträchtigt das Überschwemmungsgebiet des Johannisbachs bzw. der Johannisbach-Umflut und der Aa, 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 L 712n 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, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, handelt es sich bei dem gesamten Planungsraum abseits der Wohn- und Gewerbeflächen 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 L 712n 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 Aue von Aa, Lutter und Johannisbach-Umflut, das Milser Bachtal sowie der offene Landschaftsraum bis zur K 4 als die Bereiche anzusprechen, die – eng an die angrenzenden Siedlungsflächen angelehnt – als Orte der Feierabenderholung dienen.

Abgesehen davon, dass – auch wenn natürliche Gewässerstrukturen nur noch bedingt vorhanden sind – zumindest den erstgenannten Landschaftsräumen auch eine höhere Landschaftsbildqualität zuzumessen ist, sind diese Räume durch Wege erschlossen. Zu nennen ist an dieser Stelle auch der ausgewiesene Wanderweg „Stiftsweg“, der in Verlängerung der Hebridenstraße die großen landwirtschaftlichen Freiflächen durchzieht und zudem eine Verbindung zum Elverdisser Wald vermittelt. Darüber hinaus gibt es sowohl im Aatal im Westen als auch an der K 4 im Osten Kleingartensiedlungen, die als Orte der Feierabend- und Wochenenderholung von Bedeutung sind. Jeweils am Rand dieses Gesamt-

komplexes sind mit der K 4 im Osten und der B 61 sowie der Kläranlage im Westen Vorbelastungen in Gestalt optischer und akustischer Störwirkungen vorhanden.

Die L 712n stellt auf verschiedene Art und Weise ein neues Belastungsband dar.

Der Landschaftsraum rund um Aa, Lutter und Johannisbach-Umflut wird von der neuen Straße durchschnitten. Zwar wird der Weg entlang der Kläranlage verlegt und wiederhergestellt, der Landschaftsraum ist aber von dort nur noch bedingt erlebbar, weil die L 712n Weg und Landschaft trennt. Der Trampelpfad entlang der Johannisbach-Umflut verschwindet zunächst und müsste sich durch faktische Nutzung entlang der verlegten Umflut neu herausbilden. Die in Dammlage geführte L 712n mit einem Brückenbauwerk über die Aa und begleitenden Lärmschutzwänden führt zu einer technischen Überprägung des kleinteilig strukturierten Raumes und bedingt zudem einen verstärkten Lärmeintrag. Die dortige Kleingartenanlage wird durchschnitten damit partiell in Anspruch genommen.

Innerhalb des Freiraums nördlich der Ortslage Milse einschließlich des Milser Bachtals verläuft die L 712n randlich, d. h. der Landschaftsraum nördlich davon in Richtung des Elverdissers Waldes bleibt im Grundsatz großflächig erhalten. Jedoch werden hier alle von der Siedlung nach Norden führenden Wege abgebunden; die südlich verbleibenden Wegeäste werden zwar durch einen parallel zur L 712n geführten und an der „Verlängerung“ der Hybridenstraße beginnenden Wanderweg miteinander verbunden. Auf der Nordseite fehlt jedoch eine Entsprechung, so dass der derzeit intensiv genutzte und südlich des Hellebachs bzw. der Braker Straße gelegene Raum von Milse aus nicht mehr auf kurzem Wege zu erreichen ist. Insoweit verbleibt nur der in Verlängerung der Straße „Am Flottgraben“ unter der Aa-Brücke der L 712n durchführende Weg. Er führt jedoch direkt auf die Braker Straße zu. Da die von dort in Richtung Mangrovenweg oder Hebridenstraße zurückführenden Wege stumpf an der L 712n enden, fallen hier entsprechende Rundwanderungsmöglichkeiten weg. Rd. 1 km weiter östlich ist der Freiraum nördlich der L 712n zwar über den südlich der L 712n geplanten und von der Hebridenstraße aus erreichbaren neuen Wanderweg sowie das über die Milser Straße führende Brückenbauwerk grundsätzlich ebenfalls erreichbar. Auf der Milse abgewandten Seite der L 712n sind jedoch erst nördlich des Hellebachs wieder nach Westen zurückführende Wege vorhanden.

Durch die Lage der Trasse im Einschnitt sowie begleitende Immissionsschutzpflanzungen können visuelle Beeinträchtigungen vermieden werden, nicht jedoch der Lärmeintrag in den bisher relativ unvorbelasteten Raum. Die Kleingartenanlage an der Milser Straße wird ebenfalls durchschnitten.

### Lärm

Die Lärmberechnungen stützen sich auf die in der Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2010 für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsdaten. Im Dezember 2011 wurde die Verkehrsuntersuchung auf der Grundlage der bundesweiten Straßenverkehrszählung überarbeitet mit der Folge, dass die Prognosezahlen sanken. Insofern sind die Ergebnisse der Lärmberechnung als „auf der sicheren Seite liegend“ zu betrachten.

Die L 712n verläuft über weite Strecken in einem bisher von Verkehrslärm relativ unvorbelasteten Raum am Nordrand des Ortsteils Milse, womit eine Erhöhung der Lärmbelastung einhergeht. Die vom Vorhabenträger vorgesehenen und von der Planfeststellungsbehörde an einer Stelle ergänzten Lärmschutzeinrichtungen bewirken jedoch, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV hier an allen Gebäuden eingehalten werden können, die Lärmbelastung mithin in einem zumutbaren Rahmen verbleibt. Östlich des Milser Bachtals verläuft die Trasse im Einschnitt, der weitere aktive Schutzeinrichtungen überflüssig macht.

Im Kreuzungsbereich mit der B 61 hingegen befindet sich die L 712n dagegen in einem durch Verkehrslärm deutlich vorbelasteten Bereich. Insbesondere die direkt an der B 61 liegende Bebauung ist, wie Berechnungen, die der Vorhabenträger am 21.01.2014 vorgelegt hat, zeigen, erheblichen Vorbelastungen ausgesetzt. Ohne die hier vom Vorhabenträger vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen würde die Belastung nochmals deutlich zunehmen (auch insofern hat der Vorhabenträger Berechnungen vorgelegt). Hier bewirken die aktiven Lärmschutzeinrichtungen, dass – obwohl die Immissionsgrenzwerte nicht an allen Gebäuden eingehalten werden können – die künftige Belastung insgesamt teils deutlich hinter der gegebenen Vorbelastung zurückbleibt.

Potenziellen Erholungsflächen kommen die aktiven Schutzeinrichtungen nicht zugute. Lediglich östlich des Milser Bachtals führt die oben erwähnte Einschnittslage der Trasse gleichzeitig zu einer Lärminderung in den umgebenden Freiflä-

chen. Allerdings ergeben sich – einhergehend mit eintretenden Verkehrsentlastungen – Entlastungen von Lärmimmissionen in den an parallel geführten Straßen liegenden Wohngebieten.

### Luftschadstoffe

Im unmittelbaren Umfeld der L 712n und damit auch am Rande eines Wohngebietes ergibt sich verkehrsbedingt eine Erhöhung der Belastung durch Luftschadstoffe. Gleichzeitig bewirkt die L 712n aber Entlastungen auf parallel geführten Straßen, die nicht nur am Rande geschlossener Wohngebiete verlaufen, sondern teils durch diese hindurch führen und somit ganz unmittelbar für Belastungen in Wohngebieten sorgen.

Im Unterschied zur Lärmbelastung führt der Bau der L 712n jedoch an keiner Stelle zu einer Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte, auch nicht an ausgewählten Immissionspunkten im Nahbereich der Trasse sowie der ausgebauten Kreuzung an der B 61. 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 L 712n wird damit im Ergebnis die Gesamtbelastung ausgegeben.

Soweit das Luftschadstoffgutachten die erst nach dem Erörterungstermin vorgelegten Verkehrszahlen mit einem Prognosehorizont 2025 nicht berücksichtigt, sind seine Aussagen gleichwohl verwertbar. Zu den Einzelheiten wird insoweit auf Kapitel B Nr. 7.5.2 verwiesen.

#### 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 L 712n 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 L 712n 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). Gleichmaßen wird mit den Bauflächen verfahren, die für die Gewässerausbaumaßnahmen vorübergehend in Anspruch genommen werden. Die neu zu verlegenden und auszubauenden Fließgewässer und ihre Uferbereiche selbst sind dabei zwar von Baumaßnahmen betroffen, bleiben mit ihrer neuen Funktion jedoch nicht nur dem Naturhaushalt erhalten, sondern werden entsprechend der sog. „Blauen Richtlinie“ auch naturnah ausgestaltet und hergerichtet. Auch die Flächen, auf denen neue Retentionsräume eingerichtet werden, bleiben dem Naturhaushalt erhalten.

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 4.2.3.2 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, 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 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 lärmarmen 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 L 712n 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 topographischen Veränderungen. Soweit Flächen versiegelt werden (vorliegend rd. 6,1 ha, vgl. LBP, Kapitel 4.3.2.1), 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 von Dämmen, Wällen und Einschnitten). 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.

Im LBP des Deckblattes 1, dort Tabelle 5 auf Seite 69, findet sich eine Zusammenstellung derjenigen Biototypen mit Angaben zur ökologischen Wertigkeit, die von der Trasse überbaut werden und/oder in der Zone betriebsbedingter Beeinträchtigungen liegen. Die hochwertigsten Biototypen (z.B. Feucht- und Nasswiesen, Großseggenriede, Baumreihen/gruppen und Hecken, Wälder oder bedingt naturnahe Bachläufe) finden sich dabei in hoher Konzentration entlang der Johannisbach-Umflut, in der Aa-Aue sowie entlang des Milser Baches.

Am Milser Bach finden sich die gesetzlich geschützten Biotop GB 3917-229 (natürliche oder naturnahe Fließgewässerbereiche, seggen- und binsenreiche Nasswiesen) und GB 3917-615 (seggen- und binsenreiche Nasswiesen) sowie der schützenswerte Biotop lt. Biotopkataster BK 3917-020 (Unterlauf des Milser Baches mit brachgefallenem Grünland und einem Teich).

Der so beschriebenen Habitatausstattung entspricht das anzutreffende faunistische Artenspektrum. Innerhalb der Avifauna dominieren daher Arten der halboffenen bis offenen Kulturlandschaft mit Siedlungsgehöften. Soweit die planungsrelevanten Arten gegenüber denjenigen Arten, die weit verbreitet sind und sich im Übrigen gut an veränderte Lebensbedingungen anpassen können, unterschieden werden, ist eine Konzentration innerhalb der Aue von Lutter und Aa sowie entlang der Johannisbach-Umflut festzustellen. Darüber hinaus wird aber auch der von großflächigen landwirtschaftlichen Nutzflächen geprägte Raum nördlich Milses von Feldlerche und Rebhuhn mit mehreren Revieren genutzt.

Ähnliches gilt für die Fledermäuse, die – den Leitstrukturen folgend – verstärkt an Johannisbach-Umflut beiderseits der B 61 und entlang der Aa, aber auch im Milser Bachtal und – mit geringerer Nutzungsdichte – im Umfeld der Kleingartenanlage an der K 4 anzutreffen sind. Das Milser Bachtal hat darüber hinaus auch eine herausgehobene Bedeutung für die Amphibien.

Neben der 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 L 712n verläuft zwar in einem bereits von Siedlungsflächen und Straßen zerschnittenen Raum, bildet aber dennoch namentlich im Niederungsbereich von Aa, Lutter und Johannisbach-Umflut wie auch am Milser Bach eine neue Zäsur von teilweise beträchtlichem Ausmaß.

Dies betrifft insbesondere Fledermäuse, die die Leitstrukturen entlang der Fließgewässer 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 in der LBP-Tabelle 5 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 Schadstoffe eingetragen werden. 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 Regenrückhaltebecken bzw. einem Leichtflüssigkeitsabscheider abgebaut bzw. zurückgehalten 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 für Fledermäuse und Amphibiendurchlässe hat der Vorhabenträger im Artenschutzbeitrag, Kapitel 6 des LBP, beschrieben. Soweit sie nicht ohnehin Bestandteil des LBP oder unzureichend sind, sind die erforderlichen 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 insofern ist das Maßnahmenkonzept über die vorgenannten Nebenbestimmungen erweitert und zwingender 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 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 L 712n 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 Umweltaanforderungen 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. 6,1 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 4.3.1.1 und 4.3.2.1 des LBP zu Deckblatt I verwiesen.

Entsiegelungen als Ausgleich für Neuversiegelungen sind nur in geringem Umfang möglich, so dass insoweit keine vollständige Kompensation möglich ist; weitere Maßnahmen (Erhöhung der Naturnähe an anderer Stelle) sind daher notwendig. Sie werden in der Tabelle 19 des LBP zu Deckblatt I benannt.

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 Schadstof-

fe in die belebte Bodenzone sowie alle anderen darunter liegenden Bodenschichten eingetragen werden.

Bodenstandorte mit besonderer Bedeutung werden bei der Einrichtung der Bauflächen jedoch ausgespart (vgl. Tabelle 10 des LBP zu Deckblatt I). Im Weiteren wird die Beeinträchtigung gemindert, indem Arbeitsstreifen in diesen Bereichen so weit als möglich reduziert werden (LBP zu Deckblatt I, Tabelle 10). Die unvermeidbar in Anspruch zu nehmenden Flächen sind anschließend wieder zu rekultivieren und in den ursprünglichen Zustand zu versetzen, Verdichtungen durch Auflockerungen zu beseitigen. Auf die vorstehenden analogen 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 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, WRRL).

Das Straßenbauvorhaben verursacht mit der Versiegelung belebten, infiltrationsfähigen Bodens und die damit zusammenhängende Verschärfung des Oberflächenabflusses – dies betrifft rd. 6 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 L 712n 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 führen sowie bei Einleitungen in oberirdische Gewässer ein verändertes und verschärftes Abflussgeschehen mit einer Erhöhung der Hochwasserspitzen verursachen kann. Mit der Errichtung diverser Bauwerke in einem Überschwemmungsgebiet sowie der Überbauung vorhandener Fließgewässer, den damit notwendig werdenden Gewässerverlegungen (Johannisbach-Umflut und Kerksiekbach) und den Querungen der Johannisbach-Umflut, der Aa und des Milser Baches wird zudem in die zahlreichen Fließgewässer des Planungsraums, die zudem mit oberflächennahem Grundwasser direkt in Kontakt stehen können, in erheblichem Maße unmittelbar eingegriffen. Insoweit beinhaltet das Vorhaben nicht nur die Errichtung von Anlagen in und an Gewässern (§§ 99, 113 LWG), sondern auch Gewässerausbaumaßnahmen im Sinne von § 68 WHG. Zudem wird mit den Damm- und Einschnittslagen der L 712n in die Einzugsgebiete der Oberflächengewässer eingegriffen bzw. werden die sich beim Regenereignis ergebenden natürlichen Landabflüsse beeinträchtigt.

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.

### Oberflächenentwässerungen, Schadstoffeinträge

Der überwiegende Teil des auf den Straßenoberflächen der 712n anfallenden Niederschlagswassers wird über die Straßenabläufe, Mulden und Kanäle gefasst, gesammelt und abgeleitet und mit der Johannisbach-Umflut bzw. der Aa ortsnahen Oberflächengewässern (Einleitungsstellen 1 bis 3) zugeführt. Ein kleiner Teil des Niederschlagswassers wird über die Kanalisation der Stadt Bielefeld entsorgt.

Das für 2025 prognostizierte Verkehrsaufkommen erreicht mit bis zu rd. 29.000 Kfz/24 h (B 61-Ast der Kreuzung L 712n/B 61/Grafenheider Straße, auf der L 712n selbst 21.900 Kfz/24 h und auf der Grafenheider Straße bis zu 11.900 Kfz/24 h) durchgehend ein Niveau, dass in erheblichem Umfang Schadstoffablagerungen 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 die Errichtung von Regenwasserbehandlungsanlagen vor. Den drei direkten Einleitungsstellen sollen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik bemessene Regenklärbecken mit Tauchwand bzw. ein Leichtflüssigkeitsabscheider 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 zurückgehalten.

Soweit die Zuleitungen zu diesen Anlagen offen erfolgen, werden die entsprechenden Mulden nach unten hin abgedichtet, um Verunreinigungen des Grundwassers durch Versickerungen des unbehandelten Niederschlagswassers vorzubeugen.

Um aber nicht nur qualitative, sondern auch quantitative Beeinträchtigungen der Einleitungsgewässer 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.

Bei den an die öffentliche Kanalisation der Stadt Bielefeld angeschlossenen Entwässerungsgebieten handelt es sich um das zur Neuanbindung der reinen Anwohnerstraße „Meerwiese“ an die B 61 erforderliche Ausbaustück sowie um Teilfläche der im Vergleich zur L 712n sowie zur B 61 deutlich weniger Verkehr aufweisenden Grafenheider Straße. Bei den zugehörigen Einleitungsstellen E 4 und E 5 handelt es sich um kommunale Einleitungen. Die ordnungsgemäße Abwasserentsorgung ist insoweit durch die abwasserbeseitigungspflichtige Stadt Bielefeld sicherzustellen und wird über die wasserrechtlichen Erlaubnisse der Stadt Bielefeld gewährleistet. Die Einleitungen E 4 und E 5 sowie des Weiteren auch die Einleitung E 6, über die lediglich Wasser eines natürlichen Einzugsgebietes an den Kerksiekbach angeschlossen wird, sind daher auch nicht Gegenstand der in diesem Beschluss im Kapitel A unter Nr. 3 enthaltenen wasserrechtlichen Erlaubnis.

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

Schadstoffeinträge sind aber 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 5.3.1 bis 5.3.4, 5.3.8 bis 5.3.10 und 5.3.15 des Beschlusses im Kapitel A gemindert und begrenzt.

## Unmittelbare Eingriffe in die Oberflächengewässer und das Überschwemmungsgebiet der Johannisbach-Umflut

Mit der L 712n wird nicht nur ein rd. 200 m langer und östlich der B 61 gelegener Teilabschnitt der Johannisbach-Umflut überbaut, sondern auch eine Straße samt zugehöriger Bauwerke innerhalb des zugehörigen gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes errichtet. Zudem erfordern der verkehrsgerechte Ausbau des von Süden auf die Einmündung der L 712n zulaufenden B 61-Astes eine Erneuerung der dortigen Querung der Johannisbach-Umflut und die leichte Süd-Verschwenkung der Grafenheider Straße eine Verlegung des westlich der B 61 in die Johannisbach-Umflut mündenden Kerksiekbaches. Das Vorhaben sieht deshalb Gewässerverlegungen und -ausbaumaßnahmen auf einer Länge von insg. rd. 800 m vor. Die B 61-Querung der Johannisbachumflut wird weiter nach Norden verschoben und zwischen bisheriger Querung und Kreuzung neu errichtet und die Umflut auf beiden Seiten der Querung verlegt. Der Unterlauf des Kerksiekbachs erhält südlich seines bisherigen Verlaufes ein neues Gewässerbett, mündet aber etwas weiter nördlich als bisher in die Umflut ein.

Neben der Johannisbach-Umflut quert die L 712n auch den als Aa bezeichneten Unterlauf des Johannisbaches sowie den Milser Bach.

Diese Eingriffe in die Oberflächengewässer sind zur Realisierung der L 712n in der planfestgestellten Trasse nicht vermeidbar. Abflusshindernisse in den Gewässern bzw. im für die Johannisbach-Umflut festgesetzten Überschwemmungsgebiet 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 und der durch den Straßenbau im Überschwemmungsgebiet verloren gehende Retentionsraum wird durch die Herrichtung neuer Retentionsräume mindestens gleichen Volumens kompensiert. Zwar basiert die wassertechnische Unterlage vom April/November 2010 noch auf der den Festsetzungen des Überschwemmungsgebietes zu Grunde liegenden Wasserspiegellage für das 100-jährliche Hochwasser-Ereignis von 75,25 m NN. Diese ist von der oberen Wasserbehörde der Bezirksregierung Detmold unabhängig vom Planfeststellungsverfahren für den Neubau der L 712n parallel zu ihm mit dem Ergebnis überprüft worden, dass sie nunmehr tatsächlich 0,25 m höher und damit mit 75,50 m NN anzusetzen ist. Auch wenn die Neufassung der ordnungsbehördlichen Verordnung zur Festsetzung des Überschwemmungsgebietes noch aussteht, ist der vorhabenbedingte

Retentionsvolumenverlust damit um rd. 4.700 m<sup>3</sup> größer als 2011 in der Wassertechnik zunächst errechnet wurde. Der Vorhabenträger hat jedoch im Oktober 2013 ein Konzept zur Kompensation des zusätzlichen Retentionsvolumenverlustes vorgelegt. Es sieht mit der Herrichtung von 4.875 m<sup>3</sup> zusätzlichem Retentionsraum durch Abgrabungen auf städtischen Flächen westlich der B 61 und südlich des neuen Verlaufs der Grafenheider Straße eine ausreichende Kompensation vor und ist verbindlicher Bestandteil der Planfeststellung (vgl. Nebenbestimmung 5.3.7 im Kapitel A des Beschlusses).

Mit insgesamt 34.656 m<sup>3</sup> neuem Retentionsvolumen wird der durch den Straßenbau nach neuesten Erkenntnissen verdrängte Raum daher vollständig ausgeglichen.

Keine Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser ergeben sich auch im Hinblick auf den ökologischen Zustand der Fließgewässer. Auf die Wasserqualität bzw. Gewässergüte hat die Gewässerverlegung letztlich keine Auswirkungen und die Struktur der im derzeitigen Zustand wenig naturnahen Gewässer wird mit ihrem naturnahen Ausbau unter Beachtung der sog. „Blauen Richtlinie“ letztlich verbessert, keinesfalls jedoch verschlechtert. Damit geht in diesen Bereichen grundsätzlich auch eine Verbesserung des ökologischen Entwicklungspotentials der Gewässer einher, in jedem Fall wird es zumindest erhalten. Dem Bewirtschaftungsziel, einen guten ökologischen und chemischen Gewässerzustand zu erhalten bzw. zu erreichen, steht das Vorhaben deshalb trotz der Eingriffe in die Gewässer nicht entgegen.

Beeinträchtigungen, die sich insbesondere während der Bauarbeiten ergeben könnten, werden dabei über die Regelungen der Nebenbestimmungen 5.3.1, 5.3.3, 5.3.8, 5.3.9 und 5.3.13 im Kapitel A des Beschlusses so weit wie möglich vermieden.

### Grundwasser

Nach heutigen Erkenntnissen ist von einem ergiebigen und chemisch einwandfreien Grundwasservorkommen im Planungsraum auszugehen (vgl. Kapitel B Nr. 5.2 des Beschlusses). Es wird jedoch nicht für die öffentliche Wasserversorgung genutzt. Ein Wasserschutz- und auch ein Heilquellenschutzgebiet sind nicht betroffen. Im Umfeld der Trasse befinden sich allerdings der Gemeinschaftsbrunnen der „Wassergemeinschaft Meerwiese“ sowie einzelne private der Trinkwasser-



versorgung dienende Hausbrunnen, letztere zum Teil im Nahbereich des im Einschnitt liegenden Abschnitts der L 712n. Von daher könnten sich ggf. Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Brunnen oder in Folge von Grundwasserverunreinigungen auf die Wasserqualität ergeben.

Da der überwiegende Teil der privaten Hausbrunnen des Trassenumfeldes im nach Norden ausgerichteten Grundwasserzustrom liegt, sind Beeinträchtigungen ihrer Ergiebigkeit weitgehend auszuschließen. Nur bei fünf nördlich und im Nahbereich der Einschnittslage der L 712n gelegenen und noch zur Trinkwasserversorgung genutzten Hausbrunnen sind, wie das hydrogeologische Gutachten des Büros BGU vom Januar 2011 ergeben hat, entsprechende Beeinträchtigungen nicht gänzlich ausgeschlossen. Der Vorhabenträger hat jedoch ein entsprechendes Monitoring zugesagt und muss im vorhabenbedingten Schadensfall für Abhilfe sorgen (vgl. Kapitel A Nr. 7 des Beschlusses).

Baulich und betrieblich bedingte Verunreinigungen des Grundwassers durch Schadstoffeinträge werden zunächst durch entsprechende Vorsorge- und Schutzmaßnahmen soweit wie möglich vermieden. Auf das Schutzregime des LBP, die Nebenbestimmungen 5.3.1 bis 5.3.3, 5.3.5, 5.3.6, 5.3.8 bis 5.3.10, 5.3.15 und 5.3.16 im Kapitel A des Beschlusses und, soweit die Oberflächengewässer Kontakt zum Grundwasser haben, auch die Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Einleitungserlaubnis, sowie die Zusagen des Vorhabenträgers (Kapitel A Nr. 7 des Beschlusses) in Verbindung mit den damit verbindlich gewordenen Schutzmaßnahmen des BGU-Gutachtens von 2011 wird dazu Bezug genommen. Darüber hinaus wird über das Monitoring der Hausbrunnen, in das auch die angebrachten Grundwassermessstellen einbezogen werden, neben der Kontrolle der Grundwasserstände bzw. der Wasserdarboates 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 der 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.

Als auf Dauer wirkende Hauptbeeinträchtigung verbleibt im Übrigen die Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate durch rd. 6 ha neu überbauter Fläche. Sie ist unverzichtbar und in NRW nicht durch entsprechende Entsiegelungen an anderer Stelle kompensierbar. Bedeutende Gebiete für die Trinkwasserversorgung sind davon – s. o. – jedoch nicht betroffen.

### 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 Luftschadstoffen und den durch den Neubau der L 712n 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 (vollständige Versiegelung rd. 6 ha) fällt vor dem Hintergrund der vorhandenen Bebauung und des übrigen Umfeldes (Offenland nördlich der L 712n) jedenfalls in klimatologischer Hinsicht nicht erheblich ins Gewicht und führt auch zu keinen klimatischen Veränderungen in der weiteren Umgebung.

Der Klimaschutz stellt insofern 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 sowie des Art. 141 Abs. 1 BV 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 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).

Den weitläufigen landwirtschaftlichen Nutzflächen kommt im Übrigen, wie in Kapitel B Nr. 5.2 dieses Beschlusses dargestellt, zwar eine hohe Bedeutung als Kaltluftentstehungs- bzw. -sammelgebiete zu, es mangelt jedoch an Kaltluftbahnen, die auf die Siedlungen ausgerichtet sind, weshalb die Kaltluft nicht unmittelbar belasteten Bereichen zugutekommt. Bedeutsamer ist insoweit die Talauflage von Lutter und Aa, die aus südlich Milses verlaufenden Bachtälern mit Kaltluft versorgt wird und diese in die Wohngebiete hineinträgt. Die Brücke über die Aa stellt insoweit grds. ein Barrierebauwerk dar, dessen negative Wirkung allerdings durch die lichte Weite von 50 m und die Ausbildung als Dreifelderbrücke weitgehend gemindert wird.

Waldbereiche dienen grds. der Produktion von Frischluft, haben einen ausgleichenden thermischen Einfluss wegen ihrer eigenen, nur geringen Temperaturschwankungen im Tagesverlauf und tragen durch ihre Fähigkeit, Schadstoffe auszufiltern und zu binden, zur Lufthygiene bei. Das einzig größere Waldgebiet im Planungsraum, der Elverdisser Wald, bleibt in diesen Funktionen durch das Straßenbauwerk jedoch unbeeinflusst.

Soweit also allein mit der Kaltluftbahn in der Talaue von Lutter und Aa ein Bereich mit besonderen geländeklimatischen Austauschvorgängen identifiziert werden kann, ist bedingt durch die konstruktive Gestaltung des Brückenbauwerks nicht erkennbar, dass der Neubau der L 712n gravierend negative Auswirkungen auf diese Funktion mit sich brächte.

### 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 UVS geht hierzu davon aus, dass die optische Kontrastwirkung insbesondere durch das Makrorelief, d. h. die Oberflächenform und die Reliefenergie, sowie durch die von unterschiedlichen Vegetationsformen ausgehenden Randeffekte bestimmt wird. Je stärker die Reliefierung und je abwechslungsreicher die Vegetation, umso vielfältiger und interessanter wirken die Perspektiven in einer bestimmten Landschaftsbildeinheit. Auch der LBP weist der Oberflächenform eine prägende Wirkung zu und hebt darüber hinaus – dem heute gültigen Bewertungsverfahren nach ELES folgend – sog. Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung hervor, namentlich prägende Vegetations- und Strukturelemente und charakteristische Sichtbeziehungen.

UVS wie LBP grenzen auf dieser Grundlage Landschaftsbildeinheiten ab, die sich in Oberflächengestalt und Ausstattung mit prägenden Elementen von den jeweils angrenzenden Einheiten signifikant unterscheiden. Die Abgrenzung wur-

de von den Gutachtern der UVS und denjenigen des LBP annähernd gleich vorgenommen; im LBP wird lediglich die Talaue von Lutter und Aa in zwei Landschaftsbildeinheiten unterteilt (Offenland und Wald) und der Betrachtungsraum westlich der B 61 mit Blick auf den Ausbau der Grafenheider Str. ausgedehnt.

Als besonders mit gliedernden und belebenden Elementen ausgestattet präsentieren sich insoweit die Landschaftsbildeinheiten entlang von Lutter und Aa, im Umfeld des Milser Bachtals sowie in der Umgebung des Hofes Niemeyer mit Ausläufern des Hellebachtals und des Elverdisser Waldes. Hier finden sich ein kleinteiliges Nutzungsmosaik, Gewässer mit begleitenden Gehölzen, weitere Gehölzstrukturen und Gehölzbestände.

Derartige Elemente sind schutzbedürftig und von hoher Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen in Gestalt der Veränderung von Oberflächen, der Durchschneidung zusammenhängender Landschaftsteile, einer zunehmenden Technisierung sowie dem Verlust prägender und gliedernder Elemente.

Die Trasse der L 712n durchschneidet ausgehend von der B 61 zunächst den kleinteilig strukturierten Niederungsbereich von Johannisbach-Umflut und Aa. Die Johannisbach-Umflut muss – im Übrigen ebenso wie der Kerksiekach westlich der B 61 aufgrund der leichten Verschwenkung der Grafenheider Straße – verlegt werden, die begleitenden Gehölzstrukturen gehen verloren. Allerdings werden sowohl die Johannisbach-Umflut als auch der Kerksiekbach naturnah neu angelegt, so dass sich gewässerbezogen mittel- bis langfristig nicht nur vergleichbare, sondern naturnähere Strukturen als bisher einstellen werden (vgl. vorstehend Nr. 5.3.4). Die neu anzulegenden Retentionsflächen in diesem Bereich sollen als Grünland gestaltet werden und entsprechen mithin dem derzeitigen Charakter der Landschaftsbildeinheit. Allerdings bewirkt die auf einem 6,00 m hohen Damm geführte und hier mit 4,00 m hohen Lärmschutzeinrichtungen ausgestattete L 712n eine Zerschneidung und technische Überprägung des Raumes, der im Übrigen trotz der Lärmschutzeinrichtungen zunehmenden Immissionen ausgesetzt ist. Zwar kann durch bepflanzte Wälle die technische Überprägung des Raums gemindert werden, die weitläufigen Sichtbeziehungen von der Siedlung Milse nach Norden werden jedoch unterbrochen.

Im Milser Bachtal kommt es kleinräumig zur Inanspruchnahme von Gehölzen und Feuchtgrünland.

Abseits dieser Landschaftsbildeinheiten verläuft die Trasse der L 712n dann weitestgehend über landwirtschaftliche Nutzflächen ohne oder nur mit wenigen gliedernden Elementen, so dass sich dort die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes weitgehend auf die Unterbrechung weiträumiger Sichtbeziehungen beschränken. In dem Streckenabschnitt beidseits der Milser Straße, in dem die Trasse in einer Einschnittslage verläuft und mithin einschließlich des Verkehrsgeschehens den Blicken des Betrachters entzogen ist, entfallen auch diese Beeinträchtigungen. Mit einer Zunahme der Immissionen und einer damit einhergehenden Einschränkung des Landschaftserlebens ist jedoch in allen Landschaftsbildeinheiten zu rechnen.

Wenn die technische Überprägung der Landschaft im Talraum der Aa durch den Verlauf der Trasse auf einem Damm bzw. einer Brücke auch nicht vermieden werden kann, mindert doch die Gestaltung der Brücke als Dreifelderbrücke mit einer lichten Weite von 50 m diesen Gesamteindruck, da die visuelle Transparenz erhöht wird. Wie schon erwähnt, wird mit dem naturnah gestalteten Verlegungsabschnitt der Johannisbach-Umflut und den als Grünland genutzten Retentionsflächen der Charakter der Landschaft wiederhergestellt. Darüber hinaus sieht der LBP Schutzmaßnahmen vor, um den Eingriff in landschaftsbildprägende Elemente so weit wie möglich zu vermeiden oder zu minimieren. So sind Gehölze und Einzelbäume mit Schutzzäunen zu sichern, müssen Fließgewässer durch Zäune vom Baufeld abgegrenzt werden und ist das Baufeld ohnehin auf das erforderliche Maß zu begrenzen (vgl. Kapitel 4.2.3.2 des LBP).

Gleichwohl verbleibt es anlagebedingt bei den oben beschriebenen Eingriffen, weshalb es zu den Zielen des landschaftspflegerischen Konzeptes gehört, das Straßenbauwerk gestalterisch einzubinden und den technischen Eindruck durch Bepflanzungen zu mildern. Hierzu dienen zunächst die Gestaltungsmaßnahmen auf Böschungen, Banketten, Trennstreifen, Einschnitts- und Dammböschungen (vgl. Kapitel 4.2.3.3 des LBP). Darüber hinaus kommt den multifunktional angelegten Kompensationsmaßnahmen ebenfalls die Funktion zu, die Eingriffe in das Landschaftsbild zu kompensieren und die landwirtschaftlich geprägte Landschaft mit naturnahen Elementen anzureichern (Kapitel 5.2 und 5.3 des LBP).

### 5.3.7 **Kultur- und sonstige Sachgüter**

In der UVS werden eine große Zahl von geschützten Denkmälern, denkmalwürdigen Objekten und aufgrund ihres Alters und/oder architektonischer Besonderheiten schutzwürdigen Gebäuden benannt. Jedoch befinden sich diese nicht im unmittelbaren Umfeld der Trasse und werden insoweit in ihrem kulturhistorischen Wert nicht beeinträchtigt. Dementsprechend haben die Denkmalbehörden im Verfahren keine Bedenken aus denkmalpflegerischer Sicht vorgetragen.

Bodendenkmäler sind im Umfeld der Trasse nicht bekannt, archäologische Fundplätze bei Erdarbeiten aber zu erwarten. Diesem Belang ist durch Nebenbestimmung 5.9 Rechnung getragen.

Eingriffe in sonstige Sachgüter ergeben sich dadurch, dass für die Trasse insgesamt fünf Gebäude sowie einige Kleingartenanlagen abgerissen werden müssen. Für die Trasse selbst und alle Nebenanlagen, Änderungen am Wegenetz und sonstige Anlagen sowie für landschaftspflegerische Maßnahmen werden zudem insgesamt mehr als 30 ha benötigt, die überwiegend von privaten Grundeigentümern bereitgestellt werden müssen. Auch einige landwirtschaftliche Betriebe sind betroffen, deren Inhaber in Einwendungen ihre Belange vertreten haben.

### 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 können. Aktive Lärmschutzeinrichtungen beispielsweise dienen dem Schutz der Menschen in ihren unmittelbaren Wohnbereichen, sie verstärken jedoch in offe-



nen 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, Wirkungspfade (d. h. den Transfer einer Belastung von einem Schutzgut zum anderen), Synergismen (d. h. das sich verstärkend oder auch vermindern 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 – GMBI. 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 Fachgesetze einer Zulassung des Vorhabens nicht im Wege.

So werden die zum Schutz der menschlichen Gesundheit erlassenen Grenzwerte des BImSchG bzw. seiner Ausführungsverordnungen (16. und 39. BImSchV) weitestgehend eingehalten. Zwar sind bezüglich der Luftschadstoff-Parameter teilweise auch Überschreitungen eines Grenzwertes zu besorgen, diese bewegen sich aber innerhalb des nach der 39. BImSchV ausdrücklich zugelassenen Rahmens und dort, wo es mangels oder trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen an der Straße noch zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV kommt, 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 L 712n in rechtskonformer Weise Genüge getan (vgl. auch Kapitel B Nr. 7.5 dieses Beschlusses mit allen Unterkapiteln).

Dass unabhängig davon mit dem Bau der L 712n die Immissionsbelastung des Raumes gesteigert wird, führt zu keiner anderen Bewertung, zumal zumindest der Nahbereich der B 61 bereits entsprechend vorbelastet ist.

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 sehen. 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 Gewässer darüber hinaus auch den Belangen des Grund- und Oberflächenwasserschutzes Rechnung.

Denkmäler, Bildstöcke, Wegekreuze oder ähnliche Kulturgüter sind im Bereich der Baumaßnahme nicht anzutreffen. Denkmäler und kulturhistorisch bedeutsame Bauwerke befinden sich in einem ausreichenden Abstand zur Trasse und werden mithin weder optisch noch hinsichtlich der Immissionsbelastung in ihrem Wert beeinträchtigt und 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 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 (§ 42 StrWG NRW) 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 Blickwin-

kel 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 L 712n über den Landesstraßenbedarfsplan bereits verbindlich per Gesetz festgestellt. Zum anderen genügt das Vorhaben auch ansonsten den Anforderungen an die Planrechtfertigung und ist damit vernünftigerweise geboten.

### 6.1.1 **Landesstraßenbedarfsplan**

Die gesetzliche Feststellung der Planrechtfertigung ergibt sich aus § 1 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (Landesstraßenausbaugesetz – LStrAusbauG –) vom 20.04.1993 (GV. NRW S. 114) in der Fassung des Gesetzes vom 12.12.2006 (GV. NRW 2007 S. 92); die L 712 ist danach in die Stufe 1 des Bedarfsplans zum LStrAusbauG aufgenommen worden. Sie umfasst alle Maßnahmen, deren Realisierung nach dem Willen des Gesetzgebers bis zum Jahr 2015 abgeschlossen bzw. eingeleitet werden soll.

Der Gesetzgeber hat damit festgestellt, dass der Neubau der L 712n bzw. ihres 4. Neubauabschnitts nicht nur den Zielsetzungen des § 3 LStrAusbauG, sondern auch denen des § 3 Abs. 2 StrWG NRW entspricht. Landesstraßen sind danach Straßen mit mindestens regionaler Verkehrsbedeutung, die den durchgehenden Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen untereinander und zusammen mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Netz bilden.

Nach § 1 Abs. 1 Satz 2 LStrAusbauG ist die entsprechende Bedarfsfeststellung für die Planfeststellung nach § 38 StrWG NRW 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 (VG Münster, Urteil vom 05.09.2008, 10 K 928/08 mit Verweis auf BVerwG, Urteil vom 21.05.2008, 9 A 68.07).

Schon damit werden die von verschiedener Seite gegen das Vorhaben vorgebrachten Argumente, ein verkehrlicher Bedarf sei nicht vorhanden, ausgeschlossen, so dass die Planrechtfertigung insbesondere von den Naturschutzverbänden (von vielen privaten Einwendern, beispielsweise auch von der Bürgerinitiative „L 712n Nicht So“, wurde zwar die Trassenwahl bemängelt, nicht jedoch die Planrechtfertigung als solche bestritten) ohne Erfolg in Frage gestellt wird.

Die Naturschutzverbände führen insoweit an, der Bedarf sei nicht belegt, da bei den Planungen Faktoren wie der demographische Wandel, steigende Kraftstoffpreise und die damit einhergehende abnehmende Verkehrsbelastung nicht berücksichtigt seien. Alternative Verkehrskonzepte oder der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, der nach Ansicht der Verbände ausreichend sei, den Verkehrsanforderungen zu entsprechen, seien nicht geprüft. Im Übrigen mache der Neubau der L 712n bis zur B 61 nur Sinn, wenn gleichzeitig die Fortführung des Straßenzuges über den Ausbau der Grafenheider Straße nach Westen vorgenommen werde. Ohne diesen Ausbau – konkrete Planungen der Stadt Bielefeld lägen indes nicht vor – fehle dem Neubau der L 712n im IV. Bauabschnitt der Verkehrswert.

Diese Argumente werden auch in diversen Einwendungen vorgetragen. Der Rückgang der Verkehrszahlen bei den bundesweiten Straßenverkehrszählungen 2000 und 2005 zeige die insgesamt nachlassende Verkehrsbelastung eindeutig. Des Weiteren sehen die Einwender die Entlastung der Ortsteile Milse und Brake vom Durchgangsverkehr geringer als prognostiziert. Es werde keine Verbesserung für den überörtlichen Verkehr geschaffen, der Ortsteil Milse aber stärker belastet. Die Verkehrsuntersuchung arbeite mit veralteten Zahlen und berücksichtige neuere Untersuchungen nicht. So entwickelten sich die Gewerbegebiete im Umfeld des Vorhabens nicht wie vorgesehen, eine Spedition als großer Verkehrserzeuger sei verzogen. Im Übrigen fehle eine Quelle-Ziel-Analyse.

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

Dem Landesgesetzgeber steht bei dem Bedarfsplan ein weiterer Gestaltungs- und Prognosespielraum 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; zum vorstehenden Aspekt wie zu allen weiteren Gesichtspunkten wird auf die Rechtsprechung des BVerwG zu dem mit gleichen Wirkungen ausgestatteten Fernstraßenbedarfsplan des Bundesgesetzgebers verwiesen). Das Bedarfsgesetz kann nur dann verfassungswidrig sein, wenn es offenkundig keinerlei verkehrlichen Bedarf gibt (BVerwG, Urteil vom 22.01.2004, 9 A 32.02). Es bestehen vorliegend aber keine Anhaltspunkte, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für das streitige Vorhaben die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat. Davon ist nur auszugehen, wenn die Feststellung des Bedarfs evident unsachlich ist, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf eine bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung an jeder Notwendigkeit fehlt (BVerwG, Urteil vom 30.01.2008, 9 A 27/06, juris Rn. 26).

Ein Verfassungsverstoß würde nicht einmal dann vorliegen, wenn die Annahmen und Feststellungen, die der Gesetzgeber seiner Bedarfsfeststellung zugrunde gelegt hat, überholt wären.

Der Bedarfsplan wird nicht automatisch gegenstandslos, wenn sich die Annahmen, die ihm zugrunde liegen, in der Folgezeit nicht bestätigen. Wie sich aus § 1 Abs. 4 LStrAusbauG ergibt, ist es dem Gesetzgeber vorbehalten, die Bedarfsfeststellung ggf. an veränderte Verhältnisse anzupassen. Zweifel daran, ob die gesetzliche Regelung weiterhin Geltung beansprucht, wären ohnehin nur dann angebracht, wenn sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit so grundlegend gewandelt hätten, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen ließe (BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, 4 A 11.02; BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, 4 A 18.99; BVerwG, Urteil vom 18.06.1997, 4 C 3.95). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wäre ein Festhalten an der ursprünglichen Planung zumindest dann als evident unsachlich zu beanstanden, wenn die nachträglichen Veränderungen der Planungsgrundlage so gravierend wären, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (BVerwG, Urteil vom 26.10.2005, 9 A 33.04).

Die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele sind vorliegend aber geeignet, das Straßenbauvorhaben zu rechtfertigen (vgl. nachstehend Nr. 6.1.2). Eine Überschreitung des dem Gesetzgeber zustehenden weiten Ermessens ist nicht erkennbar.

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

#### 6.1.2 **Verkehrliche Bedeutung der L 712, Verkehrsaufkommen und Planungsziele**

Die Errichtung des 4. Neubauabschnitts der L 712 (L 712n) ist auch allein gemessen an den Zielen des StrWG NRW und damit unabhängig von der entsprechenden gesetzlichen Feststellung erforderlich im Sinne der Planrechtfertigung.

Die L 712n ist Teil der sog. Ostwestfalenstraße. Diese verläuft quer durch Ostwestfalen-Lippe und verbindet als überregionaler, weitgehend anbaufreier Straßenzug den Raum mit der A 44 bei Warburg mit der A 2 und dem Oberzentrum Bielefeld. Darüber hinaus verknüpft sie die Mittelzentren Bad Salzuflen, Lemgo, Blomberg, Steinheim, Brakel und Warburg miteinander. Von Blomberg an in Richtung Warburg wurde die L 712 bereits in der Vergangenheit wegen der hohen Verkehrsbedeutung zur Bundesstraße B 252 aufgestuft.

Insbesondere hinsichtlich der Verknüpfung mit dem Oberzentrum Bielefeld stellt der hier zur Entscheidung stehende Planungsabschnitt einen Lückenschluss dar; es wird aber auch ein für den überregionalen Verkehr geeigneter Netzschluss geschaffen. Erst mit diesem Lückenschluss ist das Oberzentrum Bielefeld verkehrsgerecht an die L 712 angeschlossen und kann diese die ihr zugewiesene Funktion im vollen Umfang wahrnehmen.

Derzeit endet die L 712n an der L 778, mit der sie zwischenzeitlich verkehrsgerecht verknüpft wurde. Danach verteilt sich der Verkehr auf die L 778, die L 779 (Milser Str.) und die K 4 (Elverdisser Str.). Alle diese Straßen sind nicht anbaufrei, verlaufen teilweise (L 779 und K 4) durch die Wohngebiete des Stadtteils Milse und bieten insofern auch keine Möglichkeiten, sie gemäß den Ansprüchen an eine überregionale Verkehrsverbindung auszubauen.

Planungsziel ist es daher, den fehlenden Netzschluss unter weitgehender Entlastung des angrenzenden nachgeordneten Straßennetzes herzustellen. Die Bedeutung dieses Netzschlusses wird auch daran deutlich, dass an einer künftigen Kreuzung zwischen L 712n und B 61 sehr starke Abbiegeströme von der L 712n auf die B 61 nach Süden bzw. umgekehrt zu erwarten sind. Dies zeigt den Bedarf auf, einerseits den Bielefelder Norden auf schnellerem Weg an die A 2 anzubinden und andererseits aus dem Norden des Kreises Lippe eine günstige Verbindung ins Zentrum der Stadt Bielefeld herzustellen. Gleichzeitig wird deutlich, dass die L 712n in der Lage ist, Verkehre aufzunehmen, die sich derzeit ihren Weg auch über die L 779 und die K 4 und mithin durch die Wohnquartiere Milses suchen können.

Die Planfeststellungsbehörde folgt zudem der Einschätzung des Vorhabenträgers, dass die L 712n im IV. Bauabschnitt auch zur Bewältigung des Verkehrs bedeutsam ist, der sich infolge neuer Gewerbegebiete, namentlich des interkommunalen Gewerbegebietes an der Anschlussstelle Ostwestfalen-Lippe der A 2, ergeben wird. Natürlich ist für Gewerbebetriebe vor allem die Anbindung an eine Autobahn von großer Bedeutung, wie sie im vorliegenden Fall schon gegeben ist. Gleichwohl kann darüber die Anbindung an das „Hinterland“ mit eventuellen Zulieferern oder Abnehmern nicht außer Acht gelassen werden. Insofern kommt der Netzlückenschluss mit der B 61 einerseits den Betrieben zugute, andererseits aber auch den Anliegern der L 779 und der K 4, die derzeit die notwendige Verbindung zur B 61 vermitteln müssen. Dabei ist perspektivisch zu berücksichtigen, dass die Kapazitäten des Gewerbegebietes bisher noch nicht vollständig ausgeschöpft sind.

Die entsprechende verkehrliche Bedeutung der L 712n und ihre verkehrlichen Wirkungen für das übrige Straßennetz zeigt im Übrigen auch die Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros IVV Aachen auf.

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 Geräuschmissionen voraus, dass die ihr zugrunde liegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Er-*



*kenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht erstellt worden ist. Die Überprüfungsbeugnis 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 beruht auf ausreichenden Daten und wurde mit einer geeigneten Methode durchgeführt. Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Für den Neubau der L 712n im IV. Bauabschnitt wurde zunächst in den Jahren 1995, 2002 und 2007 von der Ingenieurgruppe IVV Aachen jeweils eine Verkehrsuntersuchung erstellt bzw. eine Aktualisierung vorgenommen, die letzte Untersuchung mit einer Analyse bezogen auf das Jahr 2006. Diese Untersuchung aus dem Jahr 2007 ist Bestandteil der Planunterlagen, die im März/April 2008 ausgelegt haben und wurde damit Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Im Jahr 2010 wurde eine Neufassung der Verkehrsuntersuchung erarbeitet, die zum einen vom Analysezeitpunkt her (Analyse-Nullfall als Beschreibung des verkehrlichen Ist-Zustandes) auf das Jahr 2008 abstellt und zum anderen den Prognosehorizont auf das Jahr 2025 ausdehnt. Insofern hat sich das Büro IVV nicht auf eine schlichte Hochrechnung der im Gutachten 2007 für das Jahr 2020 prognostizierten Werte beschränkt, sondern die Verkehrsprognose vollständig überarbeitet und hierzu alle bekannten Veränderungen und Daten wie z. B. auch die Ergebnisse diverser Verkehrszählungen, die 2008 u. a. in Milse und Schildesche durchgeführt worden sind, in die Grundlagendaten des Modells eingepflegt. Diese neue Verkehrsuntersuchung ist Bestandteil des Deckblatts 1, das im Februar/März 2011 ausgelegt hat. Sie ist damit ebenfalls Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens geworden und hat die alte Untersuchung insoweit ersetzt.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung des Jahres 2010 (diese bundesweite Zählung findet alle 5 Jahre statt), die bei der Erstellung des Gutachtens von 2010 noch nicht vorlagen, hat das Büro IVV die Ergebnisse dieses Gutachtens aufbauend auf ei-

nem – neuen – Analyse-Nullfall für 2011 im Rahmen einer Trendüberprüfung 2011/2012 nochmals aktualisiert. Die Ergebnisse diese Aktualisierung wurden am 26./27.01.2012 im Rahmen des Erörterungstermins vorgestellt. Sie haben leicht rückläufige Verkehrszahlen für die L 712n (statt 22.300 Kfz/Tag jetzt 21.900 Kfz/Tag) ergeben, die zugunsten der Betroffenen jedoch nicht in die Lärmtechnik sowie die Luftschadstoffuntersuchung eingeflossen sind. Mit Datum vom 23.02.2012 hat das Büro darüber hinaus zu der im Erörterungstermin aufgeworfenen Frage nach den verkehrlichen Wirkungen eines Ausbaus der Grafenheider Straße auf die verkehrlichen Wirkungen einer Nordvariante eine ergänzende Berechnung erstellt und vorgelegt.

Die nach dem „Planfall 1“ für 2025 zu erwartenden Verkehrsmengen (Kraftfahrzeuge pro Tag, die Daten des zugehörigen Prognose-Nullfalls sind in Klammern dargestellt) auf der planfestgestellten L 712n sowie auf den angrenzenden Straßen stellen sich danach wie folgt dar:

Straße	Verk.-Untersuchung von 2010 mit Prognose 2025	Aktualisierung der Prognose für 2025 von 2012
L 712n	22.300 (-)	21.900 (-)
B 61 von der Elsener Str. bis zur Braker Str.	13.700 (14.900)	11.500 (14.200)
B 61 von der Braker Str. bis zur L 712n bzw. Grafenh.-Str.	19.200 (16.700)	16.500 (16.600)
B 61 von der L 712n bzw. Grafenh.-Str. bis zur Milser Str.	bis zu 30.900 (bis zu 22.900 *)	bis zu 29.200 * (bis zu 24.700 *)
Grafenheider Str.	bis zu 13.800 (bis zu 7.500 *)	bis zu 11.900 * (bis zu 6.600 *)
Braker Str.	bis zu 8.900 * (bis zu 9.700 *)	bis zu 8.100 * (bis zu 9.100 *)
Elsener Str.	bis zu 1.500 * (3.700)	600 (2.500)
Milser Str.	bis zu 10.900 * (bis zu 14.700 *)	bis zu 8.900 * (bis zu 11.400 *)
Elverdisser Str.	bis zu 5.200 * (bis zu 5.500 *)	bis zu 4.900 * (bis zu 6.200 *)
Altenhagener Str.	bis zu 18.800 * (bis zu 19.800*)	bis zu 16.900 * (bis zu 20.000 *)

\* im jeweils höchstbelasteten Teilabschnitt der Straße und Prognose-Null-bzw. Planfalls

Grundsätzlich basieren alle in das Planfeststellungsverfahren eingebrachten Untersuchungen auf den zum jeweiligen Zeitpunkt aktuell zur Verfügung stehenden Verkehrsdaten. Sie wurden zum einen den bundesweiten Straßenverkehrszählungen entnommen. Zum anderen konnte das Büro IVV auf umfang-

reiche Daten aus den für die Stadt Bielefeld erarbeiteten Verkehrsmodellen (GEVP Bielefeld) zurückgreifen, denen jeweils Verkehrszählungen im Stadtgebiet wie die aus Milse und Schildesche zugrunde lagen. Auch in den Analyse-Nullfall 2011 der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens von Anfang 2012 sind neben den Ergebnissen der bundesweiten Straßenverkehrszählung auch neueste Zahlen aus Verkehrszählungen der Stadt Bielefeld eingearbeitet worden.

Wesentlichen Eingangsdaten einer Verkehrsprognose sind darüber hinaus solche zur Einwohnerzahl und -verteilung, Beschäftigtenzahlen, zu Schul- und Studienplätzen und Daten zum PKW-Bestand. Diese Daten hat das Büro IVV sowohl für den Analyse-Nullfall als auch bezogen auf den Prognosehorizont jeweils vom Amt für Statistik der Stadt Bielefeld erhalten. Dazu gehörten folgende Daten und Angaben:

- Einwohner nach Altersklassen
- Erwerbstätige
- Beschäftigte mit Differenzierung nach primärem, sekundärem und tertiärem Wirtschaftssektor
- Anzahl der Schulplätze, differenziert nach Schultypen
- PKW-Bestand.

Bezüglich der Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung in den umliegenden Kreisen und kreisfreien Städten wurden die im Hause IVV im Rahmen der integrierten Verkehrsplanung für Nordrhein-Westfalen aufbereiteten Strukturdaten genutzt und mit den Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung des Landesbetriebes Information und Technik (IT.NRW) abgeglichen.

Soweit von Einwanderseite die verwandten Strukturdaten kritisiert werden, sind diese Einwendungen zurückzuweisen. Dies gilt auch im Hinblick auf die von dem Büro RegioConsult im Auftrag der Bürgerinitiative „L 712n - so nicht“ erstellte Stellungnahme zum Verkehrsgutachten des Büros IVV. So stellt RegioConsult Diskrepanzen fest zwischen den in der Verkehrsuntersuchung verwandten Daten zur Einwohner- und Beschäftigtenzahl sowie zum PKW-Bestand und den Daten, die RegioConsult diesbezüglich selbst ermittelt hat. RegioConsult zieht daraus den Schluss, da IVV insoweit überhöhte Zahlen verwandt habe, werde *„das Verkehrsaufkommen im Modell zwangsläufig erheblich überschätzt“*.

Der Vorwurf kann jedoch nicht durchdringen.

Das Büro IVV stützt sich bzgl. der Daten für das Stadtgebiet Bielefeld auf Angaben des Amtes für Statistik der Stadt Bielefeld. RegioConsult bezieht seine Angaben demgegenüber aus Veröffentlichungen von IT.NRW, des Kraftfahrtbundesamtes sowie der Landesdatenbank NRW. Es ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aber nicht ungewöhnlich, dass Daten zu demselben Sachverhalt in verschiedenen Statistiken – in Abhängigkeit z.B. von der Erhebungsmethodik und den gewählten Auswertungsparametern – unterschiedlich ausfallen können. Ein Fehler der Verkehrsuntersuchung könnte damit nur aufgezeigt werden, wenn die verwandten Daten etwa aus einer unseriösen Quelle entnommen wären, bei der man davon ausgehen könnte, dass sie nicht nach üblichen statistischen Methoden erhoben worden wären. Hierfür ist aber bei der Verwendung von Daten des Amtes für Statistik der Stadt Bielefeld nichts ersichtlich. In diesem Zusammenhang ist nochmals darauf hinzuweisen, dass das Büro IVV mit jeder Vorlage neuer Einwohnerdaten und Prognosen die Verkehrsuntersuchung aktualisiert hat, wie zuletzt auch bei der Überarbeitung anhand der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010. Zudem weckt ein Detail Zweifel an der Richtigkeit oder jedenfalls der Verwertbarkeit der von RegioConsult verwandten Zahlen. Bei den Beschäftigtenzahlen nämlich stellt RegioConsult allein auf die Gruppe der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ab und blendet damit die nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wie Beamte und Selbständige aus. Notwendigerweise sind die von RegioConsult verwandten Zahlen also geringer als die von IVV eingesetzten Werte, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedoch zu niedrig und das Ergebnis der Verkehrsprognose von RegioConsult fehlerhaft beeinflussend.

Die von der Stadt Bielefeld gelieferten Strukturdaten lagen für einzelne statistische Bezirke vor, in die das Stadtgebiet zu diesem Zweck unterteilt worden war. Für die Verkehrsaufkommensberechnung, die Verkehrsverteilung und den Modalsplit wurden diese statistischen Bezirke mit Verkehrszellen gleichgesetzt und mit den Strukturdaten hinterlegt. In gleicher Weise hat IVV für jede angrenzende Nachbarkommune eine weitere Verkehrszelle gebildet, so dass das Untersuchungsgebiet letztlich in 375 Verkehrszellen unterteilt wurde. Für die weitere Betrachtung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) musste dieses Netz im Innenstadtbereich Bielefeld verfeinert werden, so dass letztlich 1460 Verkehrszel-

len gebildet wurden.

Für jede dieser Verkehrszellen wurde anschließend das Verkehrsaufkommen ermittelt, unterteilt nach verkehrsverursachenden Wirkungen (Quellverkehrsaufkommen → Aktivseite) und verkehrsanziehenden Wirkungen (Zielverkehrsaufkommens → Passivseite).

Auf der Aktivseite wurde das Tagesverkehrsaufkommen insbesondere aus dem Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Personengruppen abgeleitet, die differenziert wurden nach Alter, Erwerbstätigkeit und PKW-Verfügbarkeit und denen letztlich bestimmte Mobilitätsraten zugeordnet werden konnten. Gleichzeitig wurde davon ausgegangen, dass auch den Verkehrszellen eine bestimmte Mobilitätsrate zugeordnet werden kann in Abhängigkeit vom Motorisierungsgrad der dort lebenden Bevölkerung einerseits und der Attraktivität der ÖPNV-Anbindung andererseits.

Für die Passivseite erfolgte die Ermittlung des Tagesverkehrsaufkommens über die Strukturmerkmale (letztlich Verkehrsziele) und die Häufigkeit, mit der diese im Laufe eines Tages aufgesucht werden. Als verkehrsanziehenden Einflussgrößen wurden namentlich die Einwohner, die Beschäftigten (gesamt und tertiär) sowie Schulplätze in die Berechnungen eingestellt.

Zusammen mit der Ermittlung des Verkehrsaufkommens je Verkehrszelle werden auch Aussagen zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split I) abgeleitet; der Modellansatz geht in diesem Zusammenhang davon aus, dass ein Teil der Bevölkerung die freie Wahlmöglichkeit zur Nutzung des einen oder anderen Verkehrsmittels hat, ein anderer Teil hingegen an die Benutzung eines speziellen Verkehrsmittels gebunden ist. Dies hängt im starken Maße von der Zugehörigkeit zu einer der o.g. Personengruppen ab und hierbei vom Aspekt der Verfügbarkeit über einen PKW. Ein Verkehrsmittelbezug wird an dieser Stelle nur für diejenigen Personen ohne objektive oder subjektive Wahlmöglichkeit hergestellt.

Mit den vorstehenden Untersuchungsschritten kann lediglich das innerhalb des Untersuchungsgebietes erzeugte Verkehrsaufkommen abgebildet werden, nicht jedoch der über den Untersuchungsraum hinausreichende (weiträumige) Quell- und Zielverkehr. Die zur Beschreibung dieser Verkehre maßgebenden Wertesätze wurden daher aus der überregionalen Verkehrsuntersuchung zur Bundesver-

kehrswegplanung übernommen.

In einem nächsten Schritt wurde das Quellverkehrsaufkommen der einzelnen Verkehrszellen auf denkbare Ziele verteilt. Die Verteilungsrechnungen hat das Büro IVV abhängig von den Zielverkehrsaufkommenswerten der Zellen und den zwischen den Verkehrszellen vorhandenen Netzwideständen im Straßennetz und im öffentlichen Liniennetz durchgeführt. Insgesamt wurden 15 Verteilungsrechnungen vollzogen, wobei fünf verschiedene Reisezwecke (Beruf, Geschäft, Ausbildung, Einkauf, Freizeit/Sonstiges) mit drei Situationen der Verkehrsmittelwahl (IV-Gebundenheit, ÖV-Gebundenheit, Wahlfreiheit) verschnitten werden mussten. Für die wahlfreien Verkehrsteilnehmer wurde anschließend in einem weiteren Modal Split-Prozess (Modal Split II) die Aufteilung je Reisezweck auf den MIV oder den ÖV nach einem Nutzenmaximierungsansatz vorgenommen, in den die unterschiedlichen Widerstände der beiden Verkehrsmittel Eingang fanden.

Alle diese Daten bilden zusammen mit Informationen über Verkehrsverflechtungen im MIV die Grundlage für eine Verkehrsmatrix, d. h. die Abbildung der Verkehrsströme zwischen den verschiedenen Verkehrszellen. Die Verkehrsmatrix wiederum wurde computergestützt auf das Straßennetz des Untersuchungsraums umgelegt und damit die Verkehrsstärken in den einzelnen Streckenabschnitten des Untersuchungsnetzes rechnerisch – zunächst für den Analyse Null-Fall – bestimmt.

Der Analyse Null-Fall wurde an den vorliegenden Zählergebnissen gemessen, indem die rechnerischen mit den gezählten Werten verglichen wurden. Bei unzureichender Übereinstimmung wurde der Rechenvorgang der Umlegung (mehrfach) wiederholt, bis eine ausreichende Übereinstimmung erreicht worden war. Das Büro hat dabei Abweichungen – soweit sie überhaupt feststellbar waren – nur bis zu einer Marge von 15 % nach oben oder unten toleriert.

Das Rechenmodell ist damit an den tatsächlichen Gegebenheiten geeicht und konnte diese zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausreichend nachbilden. Es ist damit entgegen anderslautender Auffassungen der Einwender und des Büros RegioConsult als Grundlage für die folgenden Prognoseberechnungen geeignet.

Für diese Prognoseberechnungen mussten die sich in bereits erstellten Prognosen sowie der Bedarfsplanung des Bundes und des Landes NRW abzeichnenden allgemeinen Tendenzen der Verkehrsentwicklung eingestellt werden. Ausgewertet wurden insofern die Bedarfsplanprognose, die dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegt, die Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes für das Prognosejahr 2025 und daneben auch weitere Studien, wie die Shell-Prognose 2004 mit ihren beiden Szenarien Tradition und Impulse. Dabei hat IVV nachvollziehbar differenziert zwischen Personen- und Güterverkehr einerseits und zwischen Fernverkehr und Binnenverkehr innerhalb Bielefelds/den angrenzenden Kommunen andererseits, da die Entwicklung in diesen Bereichen unterschiedlich prognostiziert wird.

Aus der Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes für den Zeitraum von 2004 bis 2025 ergibt sich insofern für den Güterverkehr ein starkes Wachstum der Verkehrsleistung um 84 %, für den motorisierten Individualverkehr wird immerhin noch ein Zuwachs von 16 % erwartet. Zwar handelt es sich hier um Durchschnittswerte für das gesamte Bundesgebiet; heruntergebrochen auf die Ebene der Kreise und kreisfreien Städte ergeben sich aber beim PKW-Verkehrsaufkommen für die Kreise Gütersloh, Herford und Lippe sowie die Stadt Bielefeld immer noch Steigerungsraten von bis zu 9 % (Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 11. November 2010). Beim Binnenverkehr mit LKW unterstellt IVV keine nennenswerte Steigerung.

Die Entwicklung des Personenverkehrs in Bielefeld und Umland hat das Büro IVV zunächst von der Bevölkerungsentwicklung abhängig gemacht, hierfür standen Strukturdatenprognosen des Amtes für Statistik der Stadt Bielefeld zur Verfügung. Der daraus abzuleitende Bevölkerungsschwund verteilt sich aber nicht gleichermaßen auf alle Altersgruppen; die besonders (auto)mobilen Altersgruppen werden nicht so stark abnehmen bzw. teilweise sogar zunehmen. In sachgerechter Weise hat das Büro dem allgemeinen Bevölkerungsschwund bei der Beurteilung des Verkehrsaufkommens auch den allgemein zu erkennenden Mobilitätswachstum bei den Fahrleistungen, der zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch auf die Bielefelder Bevölkerung zutreffen wird, gegenübergestellt.

Berücksichtigt hat IVV darüber hinaus auch Veränderungen der Siedlungs- sowie der Infrastruktur. Heruntergebrochen auf die einzelnen Verkehrszellen wurde die

Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbegebiete – namentlich des interkommunalen Gewerbegebietes der Städte Bielefeld, Herford und Bad Salzuflen an der A 2 – ebenso eingestellt, wie die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Fernstraßenbedarfsplans und des Integrierten Gesamtverkehrsplans NRW.

Die so erstellte Verkehrsprognose ist – über die oben bereits erörterte Frage der Richtigkeit von Strukturdaten hinaus – auch sonst in vielfältiger Weise kritisiert worden. Die im Auftrag der Bürgerinitiative „L 712 nicht so e.V.“ erstellte Stellungnahme des Büros RegioConsult zu den Verkehrsuntersuchungen zur L 712n steht insoweit repräsentativ auch für diese Einwendungen.

Soweit sich diese Kritik darauf bezog, dass bestimmte Angaben z.B. zu den Mobilitätskennziffern, der Einteilung der Verkehrszellen und deren Anbindung an das Verkehrsnetz sich nicht aus den ausgelegten Untersuchungen ergaben, wurden diese Daten nach der Generalerörterung vom Büro IVV vorgelegt und dem Büro RegioConsult zur Verfügung gestellt. Weitere inhaltliche Kritik an diesen Informationen blieb in der Folge aus.

RegioConsult zieht darüber hinaus in Zweifel, dass im Zuge der Aktualisierungen der Verkehrsuntersuchung die Verkehrsverflechtungen jeweils neu ermittelt wurden. Der Schluss sei gerechtfertigt, weil in der Untersuchung Angaben zu etwaigen Kordonzählungen oder Haushaltsbefragungen fehlten. Auch diese Kritik kann nicht durchgreifen.

In der Tat stand bei der Bildung des Analyse-Falls 2008 in der Untersuchung von Oktober 2010 eine Haushaltsbefragung noch nicht zur Verfügung, da diese erst später beauftragt wurde und mit ihren Ergebnissen erst im Verlauf des Jahres 2011 vorlag. In der danach folgenden Aktualisierung der Untersuchung von 2011/2012 (präsentiert im Erörterungstermin) sind jedoch die Ergebnisse der Haushaltsbefragung eingeflossen und haben die im Wesentlichen auf Basis allgemeiner Erhebungen ins Verkehrsmodell eingestellten Parameter bestätigt.

Eine Kordonerhebung hätte insofern keinen neuen Erkenntnisstand erbringen können. Sie liefert nur eine Momentaufnahme und bewirkt methodenbedingt (Anhalten und Aufstauen des Verkehrs) Veränderungen in der Routenwahl, die dann ggf. fehlerhaft in das Modell übertragen worden wären. Eine Kordonerhebung ist zudem nicht prognosefähig, d. h. ein geändertes Routenwahlverhalten aufgrund



künftiger Veränderungen der Strukturen und Verkehrswege könnte nicht in die Verkehrsprognose einfließen.

Diese Begründung des Büros IVV ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar; ein methodischer Mangel der Verkehrsuntersuchung kann daraus nicht entnommen werden.

RegioConsult vermisst darüber hinaus einen Gütemaßstab für die Umlegungsqualität des Verkehrsmodells, z. B. Angaben zum sog. GEH-Wert. Das Büro IVV hat jedoch den GEH-Wert zur Validierung der Modellrechnung durchaus eingesetzt und dabei die folgende Berechnungsformel angewandt:

$$GEH = \sqrt{\frac{2 \cdot (M - C)^2}{M + C}}$$

mit *M*: Verkehrsstärke im Modell ("Model")

*C*: Verkehrsstärke in der Zählung ("Count")

In der Literatur wird eine Betrachtung von Stundenwerten empfohlen, wobei für eine hinreichende Validität der Modellrechnung ein GEH-Wert von 4 bis 5 anzustreben ist, der an 85 % der Zählstellen nicht überschritten werden soll. Als Obergrenze wird ein GEH-Wert von 10 genannt.

In der Verkehrsprognose wird in der maßgeblichen Spitzenstunde ein GEH-Wert von 5 nur an drei von 145 Zählstellen überschritten. In 98 % der Fälle wird mithin der empfohlene Wert eingehalten, im Mittelwert aller Zählstellen wird ein GEH-Wert von 3,9 erreicht. Die entsprechende Tabelle liegt der Planfeststellungsbehörde vor.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist damit von einer hinreichend genauen Abbildung des Verkehrsgeschehens durch das Modell auszugehen.

Eine weitere grundlegende Kritik von RegioConsult geht dahin, IVV berücksichtigte die Auswirkungen des demographischen Wandels und die Veränderungen des Verkehrsverhaltens nur unzureichend und komme auf diesem Weg zu stark überhöhten Prognoseergebnissen. Auch dem kann nicht gefolgt werden.

Schon aus der obigen Methodendarstellung ergibt sich, dass das Büro IVV den

demographischen Wandel durchaus berücksichtigt hat. Dieser Wandel erschöpft sich aber nicht allein in einem Rückgang der Bevölkerung insgesamt, sondern auch in einer Veränderung der Bevölkerungsstruktur. Insofern ist es z.B. sachgerecht, weitergehend in die Betrachtung einzustellen, ob und inwieweit diejenigen Bevölkerungsgruppen, die durch Ihr Mobilitätsverhalten das Verkehrsgeschehen prägen, abnehmen werden. Wie oben dargestellt, sind es gerade die mobilen Gruppen, deren Zahl sich relativ am geringsten vermindert. Im Übrigen ist der demographische Wandel nur ein Effekt, der einer Verkehrsprognose zugrunde gelegt werden muss. Ebenso muss eingestellt werden, in welcher Weise sich die Mobilitätsrate bei den Fahrleistungen entwickelt. Der hier noch immer erwartete Zuwachs ist einem Bevölkerungsschwund insofern gegenzurechnen. Zudem kann auch nicht unberücksichtigt bleiben, dass nach der bundesweiten Verkehrsverflechtungsmatrix bis zum Jahr 2025 noch mit deutlichen Steigerungsraten beim Personen- und insbesondere beim Güterverkehr zu rechnen ist.

Im Ergebnis greift es zu kurz, aus einer Abnahme der Bevölkerung zwingend auf eine Abnahme der Verkehrsleistung zu schließen. Aus dem vorstehenden wird deutlich, dass verschiedene, teils gegenläufige Aspekte, überlagert werden müssen, um zu sachgerechten Prognoseergebnissen zu kommen. Dies leistet die Kritik von RegioConsult nicht und ist insofern nicht geeignet, die Richtigkeit der Verkehrsuntersuchung unter diesem Gesichtspunkt in Zweifel zu stellen.

Soweit die Verkehrsentwicklung anhand der bundesweiten Straßenverkehrszählungen von 2000 bis 2010 auf der A 2, der B 66 und der B 61 in den Blick genommen und mit dem Analyse-Fall 2008 der Verkehrsuntersuchung von Oktober 2010 verglichen wird, lässt RegioConsult verkehrsbeeinflussende Faktoren außer Betracht. Zu nennen ist insbesondere das Baustellengeschehen, großräumig auf der A 2 und darüber hinaus an relevanter Stelle im Stadtgebiet Bielefeld.

So dauerten in den Jahren bis 2010 die Arbeiten am sechsspurigen Ausbau der A 2 zwischen Kamen und Bielefeld noch immer an und dürften zu Verkehrsverlagerungen auf andere Routen geführt haben. In gleicher Weise gilt dies für Ausbau der Detmolder Straße (B 66) in Bielefeld. Die Arbeiten begannen Anfang des Jahres 2008 und dauerten bis zur Verkehrsfreigabe im April 2011. Die Auswirkungen dieser Großbaustelle in Gestalt einer Verminderung der Verkehrsbelastung der B 66 von der A 2 stadteinwärts haben mithin in die Analyse 2008 auf der Grundlage von Daten der davor liegenden Jahre nicht Eingang finden können, wohl aber in die bundesweite Straßenverkehrszählung von 2010, so dass sich

eine nachvollziehbare Begründung für die von RegioConsult aufgezeigte Verkehrsabnahme zwischen den Jahren 2000 und 2010 findet.

Zwar führt RegioConsult durchaus an, die Werte der Straßenverkehrszählung 2010 könnten durch die Bauarbeiten an der Detmolder Straße beeinflusst sein (Seite 15 der Stellungnahme). Gleichwohl werden die Werte in Tabelle 6 auf Seite 19 unkommentiert einander gegenübergestellt und im nachfolgenden Kapitel 4.3 einer Bewertung zugeführt. Die Schlussfolgerung von RegioConsult, die Analysewerte der Verkehrsuntersuchung für das Jahr 2008 seien im Vergleich zur tatsächlichen Verkehrsentwicklung, wie sie sich aus den bundesweiten Straßenverkehrszählungen ableite, überhöht, gerät mithin angesichts einer fehlenden Ursachendiskussion zu pauschal und kann daher Zweifel an der Verkehrsprognose von IVV nicht begründen.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde genügt die Verkehrsprognose des Büros IVV 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 2025.

Aus dieser Prognose wird auch ersichtlich, dass für eine Straßenverbindung auf direktem Weg zwischen dem heutigen Ausbauende der L 712n und der B 61 sehr wohl ein Verkehrsbedürfnis besteht; eine prognostizierte Belastung von ca. 22.000 Fahrzeugen pro Tag auf der L 712n ist insoweit eindeutig. Die prognostizierten Verkehrsströme an der Kreuzung zwischen L 712n und B 61 belegen zudem die Richtigkeit der Überlegung, dass die Verknüpfung Bielefelds mit dem Raum Lippe und umgekehrt einer leistungsfähigen Verbindung bedarf, wie sie durch den Lückenschluss der L 712n im IV. Bauabschnitt geschaffen wird. Gleichzeitig wird der Norden Bielefelds auf kurzem Weg an die A 2 angebunden und dem auf das interkommunale Gewerbegebiet ausgerichteten Verkehr eine weitere Erschließungsmöglichkeit im Netzschluss angeboten.

Zum anderen wird die Entlastungswirkung im nachgeordneten Netz, namentlich in der Ortslage Milse und darüber hinaus auch in Brake, deutlich, die ebenfalls dem Bündel der mit der Maßnahme verfolgten Ziele zuzurechnen ist.

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. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsströme und ihrer Verteilung schließt dies die Notwendigkeit des Ausbaus des „erweiterten Kreuzungsbereichs“, d. h. der B 61 beidseits der Mündung der L 712n sowie der Grafenheider Straße in Verlängerung der L 712n ein.

## 6.2 **Raumordnung**

Das Straßenbauvorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Die Weiterführung der L 712 von der L 778 und ihr Anschluss an die B 61 in Bielefeld ist als regionalplanerisch bedeutsamer Straßenbau im Gebietsentwicklungsplan (GEP) für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, von 2004 (aufgestellt durch Beschluss des Regionalrates vom 28.07.2003 und am 04.06.2004 von der Landesplanungsbehörde genehmigt) enthalten. In Ziel 1 im Kapitel B.V.1.1 des GEP ist in Satz 1 festgelegt, dass die raumbedeutsamen Straßenbauvorhaben zügig umzusetzen bzw. zu sichern sind. Gem. Satz 2 des Ziels ist dabei neben dem Ausbau vorhandener Straßentrassen und dem Bau von Ortsumgehungen insbesondere notwendigen Netzlückenschlüssen der Vorrang vor dem Bau neuer Straßenverbindungen einzuräumen. Ein solches vorrangiges Ziel wird mit dem Netzlückenschluss des 4. Bauabschnitts der L 712 umgesetzt.

Die Straßenbaumaßnahme ist im gültigen Landesstraßenbedarfsplan enthalten und wird dort unter Stufe 1 geführt (vgl. Kapitel B Nr. 6.1.1 des Beschlusses). Dementsprechend wurde die Straßenverbindung im GEP zeichnerisch als Bestand bzw. Bedarfsplanmaßnahme mit räumlicher Festlegung für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt. Die Bezirksplanungsbehörde war verpflichtet, den Verlauf der Maßnahme der Stufe 1 mit der durchgezogenen Linienstruktur der Nr. 3 ab-1 der Anlage 3 der Verordnung zur Durchführung des Landesplanungsgesetzes NRW (LPIG DVO) in den Plan zu übernehmen. Die Darstellung erfolgt dabei im regionalplanerischen Maßstab 1 : 50.000. Mit seiner Genehmigung gem. § 16 LPIG a.F. im Juni 2004 sind sowohl die zeichnerischen als auch die textlichen Darstellungen des GEP (vgl. §§ 12 Abs. 1 und 18 Abs. 1 LPIG) zum gültigen Ziel der Raumordnung geworden.

Die Bezirksplanungsbehörde 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 LPIG 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 Landesstraße gehört danach nicht zu den Planungen und Maßnahmen, für die ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

### 6.3 **Planungsleitsätze**

Die Planung für den Neubau der L 712n einschließlich der Folgemaßnahmen und der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen orientiert sich an den im StrWG NRW 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 § 3 Abs. 2 StrWG NRW (Zweckbestimmung der Straße),
- des § 9 StrWG NRW (Umfang der Straßenbaulast) und
- des § 9 a StrWG NRW (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. § 38 Abs. 2 S. 1 StrWG NRW 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 eines gesetzlich geschützten Biotops erfüllt, können aber mit Hilfe der Befreiung bzw. einer Ausnahme, deren Voraussetzungen die Planfeststellungsbehörde jeweils bejaht, überwunden werden.

### 6.4.1 **Artenschutz**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Artenschutz sind Gegenstand der UVS, des LBP und der zum LPB gehörenden artenschutzrechtlichen Prüfung, des artenschutzrechtlicher 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 entsprechende Planungsentscheidung dar.

#### 6.4.1.1 **Rechtsgrundlagen des Artenschutzes**

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 VRL 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 VRL)

und zum anderen artenschutzrechtliche Verbotsregelungen (Art. 12 - Art. 16 FFH-RL, Art. 5 - Art. 9 VRL). 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 (sieh 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 (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 erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (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 (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,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL,
- Europäische Vogelarten, d. h. alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der VRL und

- Arten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung (Rechtsverordnung im Sinne von § 54 Abs. 1 BNatSchG) 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 Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung (Rechtsverordnung im Sinne von § 54 Abs. 2 BNatSchG) 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 Artenschutzes dann auf die Anwendung der Eingriffsregelung (vgl. Kapitel B, Ziffer 6.4.4 dieses Beschlusses) beschränkt.

#### 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) entgehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestands-



aufnahme 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 Lebensraumanforderungen 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.naturschutzfachinformationen-nrw.de/artenschutz/de/arten/blatt](http://www.naturschutzfachinformationen-nrw.de/artenschutz/de/arten/blatt)). Hierauf kann abgestellt werden. Weitergehende Informationen über konkrete Fundorte der Arten in Nordrhein-Westfalen finden sich im Fachinformationssystem „@LINFOS“ (nur für Behörden verfügbar, für Landesbehörden unter: <http://geo1.lids.nrw.de/osirisweb/viewer/viewer.htm>, für andere Behörden unter: <http://www.gis.nrw.de/osirisweb/viewer/viewer.htm>). 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 die Vorhabenträgerin gerecht geworden. Sowohl hinsichtlich des methodischen Ansatzes als auch bezüglich der Durchführung lässt die hier vorgenommene Bestandsaufnahme keine Fehler erkennen.

Das allgemeine Lebensraumpotential des betroffenen Raums ist zunächst bereits im Frühjahr/Sommer 2002 im Rahmen einer 2006 und 2007 jeweils aktualisierten

und auf der ERegStra (Naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bei Bundesfern- und Landesstraßen gem. BNatSchG und LG NRW, Eingriffsregelung Straße) basierenden Biotoptypenkartierung aufgenommen worden. Nachdem die ERegStra 2009 durch den Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes und des Landes NRW (ELES) ersetzt worden ist, wurde der betroffene Raum 2010 im Zuge der mit dem Deckblatt 1 vorgenommenen Umstellung des LBP auf ELES erneut aufgenommen und bewertet. Grundlage waren die zugehörigen Biotoptypencodes der ELES-Arbeitshilfe des LANUV sowie das ELES-Modell der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung NRW“. Erstreckt hat sich die Aufnahme der Biotoptypen östlich der Aa auf den gesamten Freiraum nördlich von Milse inklusive eines mindestens 300 bis 500 m breiten Korridors nördlich der L 712n-Trasse, entlang der Aa auf die gesamte Gewässeraue bis zur Milser Straße im Süden sowie westlich der Aa auf den Bereich zwischen der Kläranlage im Norden und der Mehlstraße im Süden. Damit gehört auch die Aue der Johannesbach-Umflut zu diesem Untersuchungsgebiet. Westlich der B 61 sind darüber hinaus neben dem Umfeld der Grafenheider Straße und der Aue der Johannesbach-Umflut auch die Auen des Johannesbachs und des Kerksiekbachs erfasst worden.

Speziell zum Artenschutz sind folgende Untersuchungen durchgeführt worden:

- Amphibien-Untersuchung zur geplanten L 712, 4. Bauabschnitt Bielefeld Milse, Arbeitsgemeinschaft Biotopkartierung, 23.04.2002
- Faunistische Untersuchung zur Straßenneubauplanung L 712, 4. Bauabschnitt Bielefeld Milse, Arbeitsgemeinschaft Biotopkartierung, Oktober 2003
- Faunistische Untersuchung zur Amphibienwanderung im Bereich der geplanten L 712, Bielefeld/Brake – Bielefeld/Altenhagen, 4. BA, B 61 – L 778, Arbeitsgemeinschaft Biotopkartierung, August 2009
- Faunistische Untersuchung der Fledermausfauna im Bereich der geplanten L 712, Bielefeld/Brake – Bielefeld/Altenhagen, 4. BA, B 61 – L 778, Arbeitsgemeinschaft Biotopkartierung, September 2010.

Zur Avifauna haben die Verfasser des landschaftspflegerischen Begleitplans selbst im Frühjahr 2002 und im Frühjahr 2009 Bestandserhebungen vor Ort durchgeführt.

Die artenschutzrechtlichen Fachbeiträge, die auch die Ergebnisse dieser Untersuchungen enthalten, hat der Vorhabenträger jeweils in den LBP der ausgelegten Ursprungsplanung sowie den neuen LBP des Deckblattes I integriert.

Mit diesem LPB und seinen artenschutzrechtlichen Beiträgen 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.

Auch der Umfang der Bestandsaufnahme vor Ort als solcher begegnet im Ergebnis keinen Bedenken. Dies gilt namentlich auch für den Umstand, dass bei den Fledermäusen in zwei Fällen (Langohren und Bartfledermäuse) keine exakte 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 vier Arten hinsichtlich einer etwaigen Betroffenheit durch die Straßenplanung untersucht worden.

Ausgehend von den Angaben in den Messtischblättern hat das Gutachterbüro die Vorkommen planungsrelevanter Arten über das Fundortkataster LINFOS sowie eine Abfrage beim ortsansässigen amtlichen und ehrenamtlichen Naturschutz (Umweltamt Bielefeld, untere Landschaftsbehörde des Kreises Herford, Biologische Stationen Bielefeld und Ravensberg, Naturschutzbund, naturwissenschaftlicher Verein Bielefeld) weiter spezifiziert, bevor mit Blick auf die Ausstattung des Plangebietes und die Ergebnisse der vorgenannten Abfragen spezielle Kartierungen für die Artengruppen Fledermäuse, Amphibien und Vögel vor Ort vorgenommen wurden. Mit diesen Untersuchungsschritten wurden die Angaben zu potenziell vorkommenden Arten aus den Messtischblättern nach und nach konkretisiert und – durch Wiederholung der Erhebungen in den Jahren 2009 und 2010 – aktualisiert, um letztlich auch die mögliche Betroffenheit einzelner Arten beurteilen und ggf. Maßnahmen ableiten zu können.

Zur Erfassung der Vogelarten (Avifauna) wurde in einem – je nach örtlicher Situation – 200 bis 400 m breiten Streifen entlang des Trassenkorridors eine flächen-

deckende Revierkartierung vorgenommen. Tagaktive Arten wurden dabei für den aktuellen Artenschutzbeitrag des Deckblattes I in sieben Begehungen zu einer Zeit des intensiven Vogelgesangs ermittelt, nacht- und dämmerungsaktive Arten an zwei zusätzlichen Terminen. Für einzelne, schwer nachzuweisende Arten wurden Klangattrappen eingesetzt. Bei weiteren Begehungen im Winter bzw. zeitigen Frühjahr 2008/2009 konnten zudem Rast- und Gastvögel identifiziert werden.

Planungsrelevante Arten wurden quantitativ, alle übrigen Arten qualitativ für 14 innerhalb des Untersuchungsraums abgegrenzte Habitatkomplexe erfasst. Konnten innerhalb der 14 Habitatkomplexe an verschiedenen Beobachtungstagen während artspezifischer Zeiträume revieranzeigendes Verhalten festgestellt werden, wurde der Art der Status Revierinhaber (Brutvogel) zuerkannt.

Die Fledermausuntersuchung des Jahres 2003 war räumlich und zeitlich beschränkt und wurde daher im Jahr 2010 nicht nur punktuell ergänzt, sondern vollständig wiederholt. Dabei hat sich die Vorgehensweise der Gutachter aus einer Kombination verschiedener nichtinvasiver Methoden zusammengesetzt.

Bei sechs Begehungen kamen Ultraschalldetektoren sowie Rotlichtstrahler und Infrarot-Nachtsichtgeräte zur Sichtbeobachtung zum Einsatz. Da weder mit dem Detektor noch mit der Sichtbeobachtung allein bei einigen Arten eine zuverlässige Artbestimmung möglich ist, wurde zusätzlich eine computergestützte Rufanalyse vorgenommen, um die Artermittlung weiter zu spezifizieren.

Im Weiteren wurden in sechs Nächten an ausgewählten Standorten jeweils ein bis zwei Batcorder aufgestellt. Batcorder zeichnen Fledermausrufe hochfrequent in Echtzeit auf, die später am Computer automatisch analysiert werden können. Eine Artzugehörigkeit haben die Gutachter aus den Ergebnissen heraus nur dann angegeben, wenn über eine längere Rufsequenz mit hoher Wahrscheinlichkeit Übereinstimmung mit den der Analyse zugrunde liegenden Referenzdaten gegeben war.

Neben diesen Verfahren zur Artbestimmung haben die Gutachter außerdem insgesamt 60 Horchkisten eingesetzt, um über einen längeren Zeitraum Fledermausaktivitäten im gesamten Untersuchungsraum erfassen und etwaige Aktivitätsschwerpunkte ermitteln zu können. An acht Standorten, die nach Biotopausstattung und Eingriffsrelevanz an der Johannisbach-Umflut, im Talraum der Aa und im Milser Bachtal ausgewählt wurden, kamen Stereo-Ultraschalldetektoren zum Einsatz, um Flugstraßen zu ermitteln und an Bäumen, die potenziell durch

die Planung betroffen sein könnten, wurden Höhlenbaumuntersuchungen durchgeführt.

Amphibienuntersuchungen erfolgten in den Jahren 2002 und 2009. Die Untersuchung des Jahres 2002 erstreckte sich lediglich auf das Milser Bachtal und musste nach einer relativ kurzen Untersuchungsdauer von nur siebzehn Tagen abgebrochen werden. Im Ergebnis konnten ein Teil der Hinwanderung und der komplette Rückwanderungszeitraum nicht abgedeckt werden, weshalb die Gutachter zum Ergebnis kamen, dass aufgrund dieser Untersuchung keine endgültigen Aussagen über Wanderkorridore der Amphibien getroffen werden konnten.

Die Untersuchung des Jahres 2009 diente mithin nicht nur allein einer Aktualisierung der Datenlage, sondern auch der Schaffung eines hinreichenden Untersuchungsrahmens in räumlicher und zeitlicher Hinsicht. So wurde der Untersuchungsraum über das Milser Bachtal hinaus nach Osten bis zur K 4 östlich der Kleingartenanlage fortgeführt. Entlang des insoweit über 1.300 m langen Fangzauns wurden im Abstand von ca. 11 m beidseitig Eimer bodentief eingegraben und im Zeitraum vom 01.03. – 20.04.2009 täglich kontrolliert.

Auf diese Weise konnte nicht nur eine vollständige Artermittlung erfolgen, sondern es konnten auch die wesentlichen Wanderkorridore der Amphibien identifiziert werden. Festgestellt wurden mit den vier Arten Bergmolch, Erdkröte, Grasfrosch und Teichmolch jedoch nur solche, die nicht zu den in NRW planungsrelevanten Arten gehören.

Neben diesen systematisch erfassten Artengruppen musste der Frage nachgegangen werden, ob die auf der Maßstabebene des Messtischblattes erwähnte Reptilienart der Zauneidechse im Planungsraum anzutreffen ist. In Kenntnis der Biologie der Art und der im Planungsraum vorkommenden Biotoptypen konnte dies der Gutachter jedoch ausschließen.

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 um-

fänglich und in ausreichender Tiefe ermittelt. Für weitere als die durchgeführten Untersuchungen ergab sich angesichts der Prägung des Planungsraums durch die östlich der Aa vorwiegend vorhandene intensive landwirtschaftliche Nutzung an einer Ortsrandlage bzw. westlich der Aa durch die B 61 und die Grafenheider Straße und die sich anschließenden bebauten Gebiete einschließlich der Kläranlage keine Notwendigkeit.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die aus den Untersuchungen gewonnenen Daten auch hinreichend aktuell und daher verwendbar. Würde dies voraussichtlich nicht mehr für die in den Jahren 2002 und 2003 gewonnenen Erkenntnisse gelten, so wurden zu den relevanten Artengruppen in den Jahren 2009 und 2010 jeweils nicht nur punktuelle Ergänzungen vorgenommen, sondern 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 daher 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.

Kritik an der artenschutzrechtlichen Bestandsaufnahme wurde im Verfahren zwar insoweit erhoben, als sowohl die Naturschutzverbände als auch die höhere Landschaftsbehörde die diesbezüglichen Untersuchungen zur Amphibienpopulation und zur Avifauna aus den Jahren 2002/2003 als unzureichend und nicht prüfbar kritisiert hatten. Beide sahen ihre Kritik mit der Vorlage des überarbeiteten artenschutzrechtlichen Fachbeitrages des Deckblatts I aber als erledigt an, die Naturschutzverbände vorbehaltlich der Einsichtnahme in die faunistischen Untersuchungen aus den Jahren 2009 und 2010. Diese wurden ihnen am 27.06.2011 zugesandt (vgl. Stellungnahme des Vorhabenträgers zur Einwendung der Natur-

schutzverbände), weitere Kritik der Verbände nach Einsichtnahme in die Unterlagen blieb jedoch aus.

Mithin geht die Planfeststellungsbehörde im Einklang mit Verbänden und Behörden davon aus, dass das Arteninventar des Untersuchungsraums auch unter artenschutzrechtlichen Aspekten hinreichend erfasst ist. Belastbare Anhaltspunkte für das Vorkommen weiterer Arten haben sich auch aus den Einwendungen nicht ergeben. Zwar wurden die entsprechenden Untersuchungen dort teilweise als unzureichend bezeichnet und kritisiert, dass Arten wie die Schleiereule, der Schwarzspecht und der Flussläufer nicht kartiert worden sind. Konkretere Angaben waren diesen Einwendungen jedoch nicht zu entnehmen. Da sich weder für deren Vorkommen noch dafür Anhaltspunkte ergeben, dass die entsprechenden Untersuchungen fehlerhaft durchgeführt wurden, werden diese Einwendungen zurückgewiesen.

Soweit danach 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. Dies gilt auch für das Tötungsrisiko, das sich beispielsweise für Fledermäuse, deren Flugbahnen über die B 61 hinweg führen, durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen ergeben kann.

#### 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 naturschutzfachlichen 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 euro-



päischen 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 und Grasfrosch – 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 LANUIV bzw. bei den Landschaftsbehörden, 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 75 Arten der Avifauna (davon 55 Arten als Brutvögel, die übrigen als Durchzügler oder Nahrungsgast) sowie 10 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 L 712n 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)	Feldlerche, Feldsperling, Kiebitz, Kuckuck, Nachtigall, Rauchschnalbe, Rebhuhn, Turmfalke und Waldkauz
Avifauna (Sonstige**)	Baumfalke, Bekassine, Braunkehlchen, Eisvogel, Feldschwirl, Gänsesäger, Graureiher, Kormoran, Lachmöwe, Mäusebus-sard, Mehlschnalbe, Rotmilan, Sperber, Steinschnätzer, Teichrohrsänger, Wiesenpieper und Zwergschnepfe
Fledermäuse	Braunes/Graues Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfle-dermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Kleine-/Große Bartfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfleder-maus, Zweifarbfledermaus und Zwergfledermaus

\* die festgestellten Vorkommen des Bergmolchs, der Erdkröte, des Grasfroschs und des Teichmolchs gehören nicht zu den planungsrelevanten Arten

\*\* Nahrungsgäste mit Revierstandort in der näheren Umgebung sowie Durchzügler bzw. Überflieger

Für diese Arten sind entsprechend der sich ergebenden Konfliktrichtigkeit auch die entsprechenden Art-für-Art-Betrachtungen durchgeführt worden.

#### 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 nur der Kiebitz, der Turmfalke und der Waldkauz), 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 Aus-

gleichsmaßnahmen) 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 LPB 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 vorhabensbetreffende 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. Eine Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen (§ 45 BNatSchG), wie sie von den Naturschutzverbänden gefordert wird, ist nicht erforderlich.

#### 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 „Tötungsverbot“ (1. Alternative des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ist mit der Umsetzung des Vorhabens selbst, also dem Bau der L 712n sowie der Umsetzung aller zugehörigen Maßnahmen inklusive der Folgemaßnahmen wie auch der Gewässerausbauten und -verlegungen 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 gingen, weisen die Bauflächen selbst sowie die sich beidseits anschließenden Wirkräume nur für wenige Vogelarten (vor allem Feldsperling, Feldlerche und Nachtigall) sowie in Form potentieller Fledermaus-Quartiere 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 Quartierbäume 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 L 712n und im Einmündungsbereich B 61/L 712n auch die B 61 mit den Gewässerläufen Bereiche quert, die den Fledermäusen als Leitstruktur auf ihren Flügen zwischen ihren Quartierstandorten und ihren Nahrungsgebieten dienen, und beide Straßen ein insoweit kritisch

hohes Verkehrsaufkommen aufweisen. Auch einigen Vogelarten dienen diese Bereiche als bevorzugter Lebensraum.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wird dieser Verbotsstatbestand 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 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 durch die Gestaltung der Querungshilfen (Größe bzw. lichte Höhen und Weiten der Brückenbauwerke und Durchlässe) sowie des Weiteren mit Hilfe der vorgesehenen Überflughilfen, Leitstrukturen und Sperrriegel 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 kom-

men grundsätzlich vor. Sie ergeben sich zum einen temporär im Zuge der Bau-  
feldräumung und des Baus der Straße bzw. der Umsetzung der Folgemaßnah-  
men aus den Wirkungen der Bautätigkeiten, der damit verbundenen Anwesenheit  
des Menschen sowie des Einsatzes von Baugeräten, Baumaschinen und Bau-  
fahrzeugen, sind optischer oder akustischer Art oder resultieren aus baubeding-  
ten 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 betriebs-  
bedingt stellen sich zum anderen dauerhafte Störungen durch die Barrierewir-  
kung 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 absehba-  
rer 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 Indivi-  
duen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sie derselben Art oder Unterart an-  
gehören und innerhalb ihres Verbreitungsgebietes in generativen oder vegetati-  
ven 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 Beschädigungs- und Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

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 Jagdhabitats 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 artenschutzrechtlichen Fachbeitrags 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:

##### Kiebitz

Die vorhandenen Reviere des Kiebitzes befinden sich im südwestlichen Winkel zwischen B 61 und Grafenheider Straße, jeweils in einem Abstand von rd. 200 bis 300 m zu diesen sowie in einem Abstand von rd. 500 m zur Kreuzung mit der L 712. Im unmittelbaren Baubereich der L 712n sowie in den Ausbaubereichen der B 61 und der Grafenheider Straße konnten dagegen keine Kiebitz-Reviere festgestellt werden. Eine unmittelbare Inanspruchnahme eines Habitates erfolgt mithin nicht, so dass ein Eintreten des Verbotstatbestandes der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) auszuschließen ist.

Nach Garniel et.al., Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“, 30.04.2010 (im Weiteren Garniel et.al. 2010), gehört der Kiebitz zur Gruppe der Arten mit einer lärmbedingt erhöhten Gefährdung durch Prädation (Verlust durch Fressfeinde). Die negative Wirkung des von Straßen ausgehenden Lärms besteht darin, dass Warnrufe maskiert werden, die nicht oder zu spät wahrgenommen werden. Als relevante Schwelle der entsprechenden Maskierung von Warnrufen gilt ein Dau-

erschallpegel in der Größenordnung von 55 dB(A). Gleichzeitig ist für diese Arten eine Effektdistanz definiert, also die Entfernung, die – unabhängig von der Verkehrsmenge – der maximalen Reichweite des erkennbar negativen Einflusses von Straßen auf die räumliche Verteilung einer Vogelart entspricht. Liegt die 55 dB(A)-Isophone noch außerhalb der Effektdistanz, tritt insofern eine lärmbedingte Verschärfung der Beeinträchtigung ein.

Für den Kiebitz liegt die auf den Fahrbahnrand bezogen ermittelte Effektdistanz bei 200 m. Alle hier zu betrachtenden Kiebitzreviere liegen somit außerhalb dieser Effektdistanz, d. h. die Kiebitze halten zu den vorhandenen und auszubauenden Straßentrassen B 61 und Grafenheider Straße (die Neubautrasse der L 712n weist keine Kiebitz-Reviere auf) schon heute einen Abstand ein, der mindestens der Effektdistanz entspricht, meiden also den Raum, für den nach Garniel et.al. von einer Minderung der Habitataignung auszugehen wäre. Dabei liegt die 55 dB(A)-Isophone innerhalb der Effektdistanz, verschärft die Situation also nicht. Von daher werden die Reviere des Kiebitzes durch das Straßenbauvorhaben nicht stärker beeinträchtigt als bisher. Eine erhebliche Störung dergestalt, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population dieser Art verschlechtert (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG), ist nicht zu erwarten. Es ist vor diesem Hintergrund auch ausgeschlossen, dass Störungen ein solches Ausmaß annehmen, dass mit der Aufgabe des Revieres (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) zu rechnen wäre.

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 auch für Vögel, die außerhalb der ersten 100 m vom Fahrbahnrand brüten, deren Aktionsradius aber bis an die Straße reichen kann, das Kollisionsrisiko abzuschätzen. Angesichts dessen, dass der Kiebitz – wie schon ausgeführt – mit seinen Revieren einen ausreichenden Abstand zum vorhandenen und zum künftigen Straßenraum wahrt, die Straßenräume keinen Anreiz bieten, sie ggf. aufzusuchen und damit in den Verkehr zu geraten (im Gegensatz z.B. zu Aasfressern, für die Verkehrsoffer eine Nahrungsquelle darstellen) und auch die jeweils jenseits der Straßen liegenden Flächen für ihn nicht attraktiv sind, weil sie seinen Habitatansprüchen nicht genügen, ist eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos jedoch auch insoweit und damit insgesamt auszuschließen.

## Feldlerche

Insgesamt acht Brutreviere der Feldlerche wurden östlich der Lutterraue und nördlich der am Nordrand von Milse verlaufenden L 712n ermittelt; westlich der Lutterraue sind keine Brutplätze der Feldlerche betroffen.

Für die Feldlerche wurde in mehreren Studien eine verkehrsabhängige reduzierte Besiedlung im Abstand von mehreren hundert Metern zu einer Straße festgestellt, ohne dass sich eine eindeutige Erklärung für dieses Verhalten fand. Da ein statistischer Zusammenhang mit den Lärmimmissionen nicht nachgewiesen werden konnte, die Feldlerche aber als ein die Umwelt im Wesentlichen optisch wahrnehmender Vogel bekannt ist, ist eine besonders hohe Empfindlichkeit gegenüber optischen Störungen nicht ausgeschlossen. Vor diesem Hintergrund wird bei Straßen mit einer Verkehrsbelastung von – wie hier – 20.000 bis 30.000 Fahrzeugen pro Tag eine Verringerung der Habitataignung unterstellt, die für die Flächen im Abstand von bis zu 100 m vom Fahrbahnrand auf 60 % und darüber hinaus im weiteren Abstand von bis zu 500 m vom Fahrbahnrand auf 10 % beziffert wird (Garniel et.al. 2010).

Südöstlich der K 4 wird zudem ein weiteres neuntes Brutrevier der Feldlerche von der Trasse der L 712n unmittelbar überplant und geht verloren.

Die acht Brutreviere befinden sich in einem Abstand von 200 bis 350 m zum künftigen Fahrbahnrand und damit innerhalb der Distanz, in der die Habitataignung um 10 % abnehmen wird. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Dichte der Brutreviere in diesem Raum entsprechend abnimmt und rechnerisch neben dem überbauten ein weiteres zweites Revier verloren gehen wird. Dies gilt auch unter Berücksichtigung dessen, dass die Trasse der L 712n parallel zu den Feldlerchehabitaten teilweise im Einschnitt verläuft. Denn das Verkehrsgeschehen ist für die Feldlerche bei ihren hohen Singflügen jedenfalls in der Mehrzahl der Habitate dennoch wahrnehmbar.

Ein Verstoß gegen das „Zerstörungsverbot“ des § 44 Abs. 1 Nr. 3 liegt bei einem nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft (vgl. hierzu Kapitel B Nr. 6.4.4 dieses Beschlusses) jedoch nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Vorgezogene

Ausgleichsmaßnahmen (sog. „CEF-Maßnahmen“, § 44 Abs. 5 S. 2 u. 3 BNatSchG), die dies sicherstellen, sind dabei berücksichtigungsfähig.

Eine solche vorgezogene Ausgleichsmaßnahme beinhaltet die Ersatzmaßnahme E<sub>CEF06</sub>, mit der bis zum Eingriff in die vorhandenen und künftig entfallenden beiden Brutreviere ein Ersatzhabitat geschaffen wird. Dazu wird eine 2.000 m<sup>2</sup> große Ackerfläche aus der Nutzung genommen, sich als Brachfläche selbst überlassen und lediglich einmal jährlich nach dem 15. Juni gemäht. Anders als die ursprünglich für die Maßnahme E<sub>CEF06</sub> vorgesehene und mit deutlichen Mängeln (Überspannung durch eine Hochspannungsfreileitung, deren Raum Feldlerchen häufig meiden, Lage im Einflussbereich der B 61 und ungenügender Abstand zu angrenzenden Waldflächen) behaftete Fläche ist diese mit dem Deckblatt 5 neu in das Verfahren eingebrachte Fläche auch geeignet, Feldlerchen zwei Brutreviere zur Verfügung zu stellen. Soweit darüber hinaus Nahrungshabitate erforderlich sind, sind sie im unmittelbaren Umfeld vorhanden. Zwar liegt die vorgesehene Fläche mit rd. 3.000 m rd. 1.000 m weiter von der Eingriffsfläche entfernt, als dies lt. Fachinformationssystem des LANUV für den Regelfall empfohlen wird. Dies steht der Eignung der Fläche vor dem Hintergrund, dass es sich bei der Feldlerche um einen Zugvogel handelt, der sich ohnehin jedes Jahr nach seiner Rückkehr einen neuen Brutplatz sucht und es daher gewohnt ist, auf Flächen des näheren Umfeldes auszuweichen, jedoch nicht entgegen.

Im Ergebnis bleibt die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten daher im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt und der entsprechende Verbotstatbestand (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) tritt insoweit nicht ein.

Im Sinne der Nr. 2 des § 44 Abs. 1 BNatSchG relevante Störungen werden sich vor diesem Hintergrund ebenfalls nicht ergeben. Die vorrangig bedeutsamen optischen Störwirkungen (Bewegung, Licht) werden bezogen auf den für die Feldlerchen bedeutsamen Raum östlich der Aa-Aue zunächst durch die Immissionschutzpflanzungen (bis zur Unterführung des Milser Baches, Maßnahme S 09) sowie die unmittelbar dahinter beginnende Einschnittslage und die vorgesehenen Böschungsbepflanzungen so weit reduziert, dass jedenfalls populationswirksame Auswirkungen ausgeschlossen werden können.

Die Feldlerche gehört auch nicht zu den besonders kollisionsgefährdeten Arten und dort, wo die für sie geeigneten und vorhandenen Habitatstrukturen von der L

712n zertrennt werden bzw. über sie hinwegführen (östlich der Querung der Milser Straße), verläuft die Trasse im tiefen Einschnitt, so dass davon ausgegangen werden kann, dass – die Böschungsflächen besitzen für die Feldlerche keine besondere Attraktivität – der gefährdete Verkehrsraum bei etwaigen Querungen überflogen wird. Singflüge finden zudem ohnehin in entsprechender Höhe statt. Von daher kann auch eine signifikante Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen ausgeschlossen werden.

Die vom Kreis Herford vorgetragene Bedenken gegen die Lage der Ersatzhabitate (die Naturschutzverbände haben der Maßnahme zugestimmt) sowie die entsprechenden Einwendungen der Grundstückseigentümerin weist die Planfeststellungsbehörde zurück.

Die vorgesehene Fläche und der umliegende Raum sind gutachtlich (Holger Meinig, Juli 2014) unter Zugrundelegung des Leitfadens „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen“ des LANUV, den „Artsteckbriefen“ des LANUV und der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ untersucht worden. Der Raum ist danach von seiner Größe und Ausstattung her schon heute rechnerisch für 17 Feldlerchenbrutpaare geeignet. Vorgefunden und kartiert wurden dagegen nur 10 Brutpaare, so dass die räumlichen Verhältnisse noch weitere 7 Brutpaare zulassen. Dieser insoweit schon ausreichend große Raum wird mit der vorgesehenen Maßnahme bezüglich seiner Attraktivität für die Feldlerche nochmals aufgewertet. Von daher kann die Eignung der vorgesehenen Fläche nicht in Frage gestellt werden.

Auch die Nähe des Feldweges steht der Eignung der Fläche, die mit der höheren Landschaftsbehörde abgestimmt wurde, nicht entgegen. Ihre Aufwertung im Rahmen der CEF-Maßnahme ist unabhängig von der Nutzung des Feldweges durch Spaziergänger gegeben, zumal (s. o.) im Rahmen der Untersuchungen die Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ berücksichtigt worden ist und die Fläche bezogen auf die im betroffenen Raums ansonsten in Frage kommenden Flächen der Eingriffsfläche des Trassenraums der L 712n am nächsten gelegen ist. Da wegen der Ausstattung des Raums keine vollständige Herrichtung von Brutrevieren erforderlich ist (pro Brutpaar wäre dazu eine Fläche von 1 ha notwendig), ist die Fläche mit 2.000 m<sup>2</sup> auch hinreichend groß bemessen. Darauf, dass nicht zuletzt zum Schutz des Eigentums des betroffenen Grundstückseigentümers nicht

mehr Fläche in Anspruch genommen werden darf als tatsächlich auch notwendig, wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

Zur Einwendung der Grundstückseigentümerin wird darüber hinaus auf folgendes hingewiesen:

Andere Flächen sind im betroffenen Raum entweder nicht geeignet oder stehen nicht zur Verfügung. Wie die dazu durchgeführten großräumigen Untersuchungen gezeigt haben, sind andere ebenso in Betracht gezogene Flächen im Offenland nördlich der L 712n/von Bielefeld-Milse bzw. nördlich von Altenhagen aufgrund ihrer Struktur sowie der Nähe zu Vertikalstrukturen, die von der Feldlerche gemieden werden, nicht geeignet. Zum anderen liegt die Fläche noch so nahe am Eingriffsort, dass auch von daher ihre Eignung nicht in Frage steht und es konnte, wie der Vorhabenträger plausibel dargelegt hat, anders als bei den übrigen Kompensationsmaßnahmen eine Einigung mit anderen Eigentümern geeigneter Flächen aus dem weiteren Umfeld nicht erzielt werden. Zwar handelt es sich um eine hofnahe und insoweit für den Betrieb auch bedeutsame Fläche, erhebliche Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen Betrieb sind allerdings angesichts der geringen Größe der Fläche und ihrer Lage am Bewirtschaftungsrand nicht zu erwarten. Sie sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich und so auch in der Einwendung nicht vorgetragen worden. Die Zufahrt zum Flurstück 18 der Flur 13 wird in Abstimmung mit der Eigentümerin in der Örtlichkeit verlegt, so dass eine Zuwegung erhalten bleibt.

Angesichts der Prägung der Fläche durch ihre Vornutzung als Acker ist entgegen der Einwendung in den ersten Jahren auch nicht mit erheblichen indirekten Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch Verunkrautung, ausgelöst durch Verwehungen, auf den angrenzenden Ackerflächen zu rechnen. Bei Nutzung der Fläche über mehrere Jahre kann sie nach dem 15. Juni gemäht oder einmalig pro Jahr umgebrochen werden. Im Übrigen handelt es sich um eine sog. Einstiegsfläche. Es können daher – sofern sich im definierten Raum Alternativen, auch solche im Zusammenhang mit Stiftung Westfälische Kulturlandschaft, finden – zur Entlastung der Eigentümerin im jährlichen Wechsel auch andere Flächen der Umgebung genutzt werden.

### Rebhuhn

Im östlichen Untersuchungsraum waren zwei bis drei Rebhuhnreviere festzustellen. Sie liegen abseits der Trasse der L 712n und werden somit nicht unmittelbar

überbaut, so dass das Zerstörungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) nicht zum Tragen kommt. Der Abstand der Reviere zum künftigen Fahrbahnrand liegt jedoch nur bei rd. 50 bis 100 m und wie der Kiebitz gehört auch das Rebhuhn zu den Arten mit einer lärmbedingt erhöhten Gefährdung durch Prädation. Da die 55 dB(A)-Isophone noch innerhalb der Effektdistanz von 300 m liegt, ist deren diesbezügliche Berücksichtigung ausreichend, so dass der darüber hinausgehende Raum keiner weiteren Betrachtung bedarf.

Teile der Rebhuhnhabitate liegen allerdings innerhalb der 100 m-Zone, innerhalb der lt. Garniel eine Minderung der Habitateignung von 75 % anzunehmen ist. Von dort bis zur Effektdistanz (und damit die Reviere vollständig überstreichend) beträgt diese Eignungsminderung nur noch 30 %. Bei der Bewertung der daraus resultierenden Auswirkungen auf die Rebhuhnpopulation hat der Vorhabenträger zu Recht berücksichtigt, dass die L 712n an dieser Stelle bereits vollständig (dies gilt auch für den dritten, südlich der L 712n kartierten Brutplatz) im Einschnitt verläuft.

Die Effektdistanz ist die maximale Reichweite des erkennbar negativen und lärmunabhängigen Einflusses einer Straße auf die räumliche Verteilung einer Vogelart. Sie charakterisiert den Wirkraum der Interaktion Vogelart/Straße und Verkehr, bildet diesbezügliche Negativ-Effekte einer Straße in Summation ab und ist von der Fluchtdistanz der Art zu anderen Typen von Störungen zu unterscheiden. Landschaftsspezifische Besonderheiten wie z.B. Abschirmungen durch das Relief oder Einschnittslagen bleiben für eine entsprechende und auf jede Einzelsituation anwendbare Standardprognose zunächst unberücksichtigt (Garniel et.al. 2010, Seite 34). Dies kann jedoch – wie auch vorliegend – eine Überschätzung des Störpotentials zur Folge haben, zumal gerade bezogen auf das Rebhuhn durch eine Lärmabschirmung eine gute Wirksamkeit gegen das lärmbedingte Prädationsrisiko erzielt werden kann (vgl. Garniel, Tabelle 23 auf Seite 61). Eine dementsprechende Lärminderung wird durch den Einschnitt erreicht. Er bewirkt, dass die Störreize jedenfalls zumindest deutlich gemindert werden bzw. je nach Einschnittstiefe auch entfallen. Als wirksam eingestuft wird dies, wenn der kritische Schallpegel am Reviermittelpunkt bzw. am Brutplatz unterschritten wird (Seite 61). Dies ist vorliegend der Fall; der kritische Schallpegel wird am jeweiligen Mittelpunkt der betroffenen Reviere bereits unterschritten und die Isophonelinie berührt die Reviere lediglich randlich.

Optische Störwirkungen, die innerhalb der Effektdistanz gleichfalls eine Rolle spielen können, werden durch die Einschnittslage ebenso gemindert. Diese erreicht in Höhe des westlichsten Reviers bei Bau-km 1+400 bereits eine Tiefe von 4,00 m, die sich in Richtung Osten bis zur K 4 auf über 6,00 m erhöht. Stellt man ergänzend in Rechnung, dass die Einschnittsböschungen im oberen Drittel mit Gehölzen bepflanzt werden (Maßnahme G 02 des LBP), so wird deutlich, dass für die bodenbrütende Rebhühner das Verkehrsgeschehen einschließlich der Lichtreflexe weitgehend nicht wahrnehmbar sein wird.

Dies rechtfertigt die Einschätzung, dass angesichts der Besonderheiten der Einschnittslage der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG („Störungsverbot“) nicht eintreten wird und Störungen auch kein Ausmaß annehmen können, das den Verlust eines Reviers (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) zur Folge haben könnte.

Das Rebhuhn gehört auch nicht zu den Arten, die nach Garniel et.al. 2010 ein erhöhtes Kollisionsrisiko besitzen. Die Aktionsräume der Tiere reichen zwar bis nah an den Rand der Einschnittsböschung. Das Straßenumfeld hat indes auch für das Rebhuhn keine artspezifische Attraktivität und auch die dichte Bepflanzung der Einschnittsböschung gehört nicht zu den bevorzugten Elementen eines Rebhuhnhabitats (Datenblatt im Informationssystem des LANUV). Da die Trasse zudem die Reviere nicht durchschneidet, kann letztlich ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko und damit die Erfüllung des Tötungsverbots (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ebenfalls ausgeschlossen werden.

### Feldsperling

Im Planungsraum konnten insgesamt acht Brutreviere des Feldsperlings ermittelt werden, von denen drei Reviere in der Johannisbachaue und eines an der K 4 anlagebedingt verloren gehen.

Ein Verstoß gegen das Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt jedoch nicht vor, weil die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten durch landschaftspflegerische Maßnahmen im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG).



Als vorgezogene CEF-Maßnahme (die Maßnahme muss vor der Inanspruchnahme des entsprechenden Lebensraums des Feldsperlings funktionstüchtig sein) soll auf der Fläche E<sub>cef</sub>03 eine extensiv genutzte, zweischürige Grünlandfläche/Fettwiese und -weide entstehen, die auf der Westseite entlang der Aa einen Uferrandstreifen/ein Bachauengehölz erhält sowie am Süden eine Strauch- und am Nordende eine Baumhecke. Vorhandene Gehölze im Umfeld der Fläche werden auf diese Weise ergänzt. Die Gesamtgröße der Maßnahme beläuft sich auf 5,7 ha.

Diese Maßnahme entspricht den Habitatanforderungen des Feldsperlings. Er benötigt einerseits Bäume, untergeordnet auch Gehölze, als Brutstandort, andererseits ein landwirtschaftlich genutztes Umland, Obst- und Kleingärten, Brachflächen und Waldränder zur Nahrungssuche. Diese Komponenten sind in der Maßnahme E<sub>cef</sub>03 vereint; soweit die neu anzulegenden Gehölzstrukturen anfangs als Brutstandort noch nicht in Betracht kommen, ist zu bedenken, dass ringsum die Fläche bereits heute Altbestände vorhanden sind und die Maßnahme um die Anlage von Nistkästen entweder in der Nähe der bisherigen Reviere oder innerhalb der Maßnahmenfläche ergänzt werden wird. Diese Kombination entspricht den Empfehlungen des Datenblattes im Informationssystem des LANUV.

Langfristig ergänzt wird dieses Konzept durch die Kompensationsmaßnahmen E07 und E08. Letztere grenzt unmittelbar an die Maßnahme E<sub>cef</sub>03 an und ist durch eine Grünlandextensivierung geeignet, das Nahrungsangebot für den Feldsperling zu verbessern. Sie ist zudem ebenfalls von Gehölzen umgeben, die potenziell als Brutstandort in Frage kommen können. Maßnahme E07 ist vom Eingriffsstandort 1,5 km entfernt, ist aber geeignet, das Habitatangebot innerhalb der Aa-Aue für die Population des Feldsperlings insgesamt anzureichern.

Alle Maßnahmen halten zudem einen ausreichenden Abstand zur neuen Störungsquelle der L 712n.

Es ist auch nicht zweifelhaft, dass jedenfalls die Maßnahmenflächen E<sub>cef</sub>03 und E08 den von ihrem Standort verdrängten Brutpaaren unproblematisch erreicht werden können, da der Feldsperling Nahrungshabitate in einer Entfernung von mehreren Hundert Metern um den Brutstandort nutzt, für einen Singvogel also über einen großen Aktionsraum verfügt. Dies macht es im Übrigen auch entbeh-

lich, essenzielle, unverzichtbare Nahrungshabitate abzugrenzen (zu all dem Datenblatt im Informationssystem des LANUV).

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde bleibt daher durch die vorgesehenen Maßnahmen die Funktion der überplanten Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Feldsperlings erhalten. Das Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird nicht verletzt.

Gleiches gilt für das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.

Der Feldsperling gehört nach Garniel et.al. 2010 zu den Arten ohne ein spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen bzw. den Arten, für die der Verkehrslärm keine Bedeutung hat. Innerhalb dieser Gruppe wird die Art den Standvögeln oder Kurzstreckenziehern zugerechnet, die sich in Winterschwärmen, an Gemeinschaftsschlafplätzen und sonstigen Versammlungsplätzen verpaaren und für die die Lärmbelastung im Brutgebiet weder für die Paarbildung noch für die übrigen Lebensfunktionen relevant ist.

Die Einschränkungen der Habitateignung innerhalb der Effektdistanz von 100 m (60 % bei einer Verkehrsbelastung zwischen 20.000 und 30.000 Fahrzeugen pro Tag) gehen mithin nicht auf den Lärm, sondern auf andere Faktoren zurück, wie z.B. ein erhöhtes Kollisionsrisiko oder die landschaftsverändernde Wirkung einer Straßentrasse.

Die in der Siedlung Meerwiese verbleibenden Brutstandorte des Feldsperlings liegen knapp außerhalb der Effektdistanz. Die Trasse ist hier von 3,00 bis 4,50 m hohen Lärmschutzwänden eingefasst, so dass auch kein erhöhtes Kollisionsrisiko (Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) anfällt, auch wenn die Tiere innerhalb ihres großen Aktionsradius in der Vergangenheit auch Flächen genutzt haben sollten, die künftig jenseits der Trasse liegen. Mit den Lärmschutzwänden tritt zwar eine Veränderung der Landschaft ein. Gleichzeitig bewirken diese Wände jedoch, dass eine ständige Beunruhigung in Gestalt von Fahrzeugbewegungen und Lichtreflexen vermieden wird.

Vor dem Hintergrund sind erhebliche Störungen des Feldsperlings an den verbleibenden Brutplätzen auszuschließen.

### Mehlschwalbe

Die Mehlschwalbe wurde im Untersuchungsraum lediglich als Nahrungsgast festgestellt, deren Brutstandorte – die Mehlschwalbe ist ein Gebäudebrüter – in den angrenzenden Siedlungsbereichen zu suchen sind.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG („Zerstörungsverbot“) wird damit nicht erfüllt. Gleiches gilt für das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, da sich die Trasse weit abseits der Effektdistanz von 100 m befindet und Lärm für Mehlschwalben als Siedlungsbewohner ohnehin keine Relevanz besitzt.

Ein erhöhtes Kollisionsrisiko im Sinne der Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann ebenfalls ausgeschlossen werden, da die Trasse in den Bereichen, in denen die Mehlschwalbe beobachtet wurde, im Einschnitt verläuft. Da sie zudem über offenen Agrarflächen und Gewässern jagt, üben die bepflanzten Böschungen auch keine Attraktivität für die Mehlschwalbe aus.

### 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 am Hof Niemeyer sowie an einem Gebäude südlich der Milser Straße. Beide Standorte werden durch die Trasse der L 712n nicht überplant, das Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG mithin nicht erfüllt.

Wie der Feldsperling und die Mehlschwalbe 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: 60 % innerhalb der Effektdistanz von 100 m) auf anderen Faktoren beruht.

Einer der Brutstandorte befindet sich innerhalb der Effektdistanz von 100 m. Gleichwohl wird 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). Ausschlaggebend hierfür ist die Erwägung, dass sich die Trasse an dieser Stelle in einem 6,50 m tiefen Einschnitt liegt, dessen Böschung im oberen Drittel mit Gehölzen bepflanzt werden soll. Wie vorstehend bereits ausgeführt, berücksichtigt die Effektdistanz nach Garniel et.al. 2010 derartige landschaftliche Besonderheiten nicht.

Durch den Einschnitt bedingt wird das Verkehrsgeschehen mit seinen optischen Störeigenschaften für die Vögel weitgehend abgeschirmt und nicht wahrnehmbar. Gleichzeitig bewirkt die Böschungsbepflanzung keinen Anlockeffekt, 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 Agrarflächen gelegen ist, so kommt diesen Flächen keine überragende Bedeutung als Jagdhabitat zu. Denn sie werden großflächig ackerbaulich genutzt, während die Rauchschwalbe kleinräumig strukturierte Räume mit Viehhaltung und extensiver Grünlandwirtschaft bevorzugt (Datenblatt im Informationssystem des LANUV), wie sie eher nördlich des Brutstandortes im Umfeld des Hellebaches vorhanden ist. Querungen der Trasse sind daher unwahrscheinlich. Somit ist auch nicht davon auszugehen, dass die Habitatsignung infolge eines signifikant erhöhten Kollisionsrisikos („Tötungsverbot“ des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) abnehmen bzw. das Tötungsverbot erfüllt wird.

### Nachtigall

Von der Nachtigall wurden sechs Brutreviere im Untersuchungsgebiet kartiert. Der Schwerpunkt der Vorkommen liegt in der Aa-Aue (4 Reviere nördlich, 1 Revier südlich der L 712n-Trasse). Das sechste Revier befindet sich am Nordoststrand des Untersuchungsgebietes nördlich der Milser Straße und des Hofes Niemeyer. Da keines der Revierstandorte überplant wird, kommt das Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG insoweit nicht zum tragen. Alle fünf Reviere der Aa-Aue liegen mit Abständen von 20 m bis 200 m jedoch anders als das Revier im Osten des Untersuchungsraums (dort wird ein Abstand von rd. 400 m eingehalten) innerhalb der nach Garniel et.al. auf 200 m zu beziffernden Effektdistanz. Auch die Nachtigall ist jedoch zu den Arten der Gruppe 4, die nur in geringem Umfang lärmempfindlich sind und bei denen die Effektdistanz auf anderen Faktoren beruht. Die von ihnen ausgehende Abnahme der Habitatsignung beziffert Garniel auf 60 % für die Bereiche mit einem Abstand zum Fahrbahnrand von 100 m sowie auf 20 % für die weiteren 100 m bis zur Effektdistanz. Hier ge-

hen deshalb durch mittelbare Beeinträchtigungen (4 Reviere liegen im Abstand von bis zu 100 m zum Fahrbahnrand, 1 Revier im Abstand von 100 m bis 200 m) rechnerisch 3 Brutreviere verloren. Die Zahl im Art-für-Art-Protokoll des LBP, wonach 1,6 bzw. 2 verloren gehende Reviere ermittelt wurden, wird hiermit insoweit korrigiert.

Wie für die verloren gehenden Brutreviere der Feldlerche werden auch für die der Nachtigall – ebenfalls Zugvogel und Bodenbrüter – im Rahmen einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme (hier: Maßnahme E<sub>CEF03</sub>) geeignete Ersatzhabitats – u. a. mit unterholzreichen Feuchtgebüschchen – angelegt, die sicherstellen, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG) wird und der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht zum Tragen kommt. Zwar ist im LBP zunächst auch bezüglich der Zahl der Ersatzreviere nur von zwei Revieren ausgegangen worden. Der Vorhabenträger konnte jedoch mit Hilfe entsprechender Untersuchungen und seiner darauf basierenden ergänzenden gutachtlichen Stellungnahme vom Juli 2014 mit Hilfe einer Nachkartierung plausibel und nachvollziehbar aufzeigen, dass die wie auch die verloren gehenden Reviere in der Aa-Aue liegenden Maßnahmenflächen E<sub>CEF03</sub> auch für drei Brutreviere ausreichend Platz bieten und der entsprechende Lebensraum auch nicht bereits durch vorhandene Nachtigall-Reviere besetzt ist.

Da die Nachtigall, wie bereits ausgeführt, nicht zu den lärmempfindlichen Arten gehört, die Aa-Aue mittels einer Dreifeldbrücke (lichte Weite  $\geq 4,70$  m, lichte Weite des mittleren Brückenfeldes 22 m und lichte Weiten der beiden äußeren Brückenfelder jeweils 13 m, Gesamtlänge zwischen den Widerlagern rd. 55 m) gequert wird und optische Störungen in der tiefer liegenden Aue weitgehend durch die 4 m hohe Lärmschutzwand auf der Südseite bzw. die 4 m hohe blickdichte Sperrwand auf der Nordseite (vgl. Nebenbestimmung 5.4.2.2.8 und zu Gunsten der Fledermäuse vorgesehene Schutzmaßnahme S<sub>CEF08</sub>) minimiert werden, sind populationswirksame Störungen im Sinne des Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ebenfalls auszuschließen.

Gleiches gilt für eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos und damit ein Eintreten des Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Zum einen gehört die Nachtigall nicht zu den besonders kollisionsanfälligen Arten und zum anderen verhindern die 4 m hohe Lärmschutzwand bzw. die ebenfalls 4 m hohe Sperrrichtung, dass die Nachtigall – soweit sie nicht ohnehin das Brückenbauwerk nutzt und die Straße unterfliegt – in den gefährdeten Verkehrsraum einfliegt.

## Turmfalke

Ein Brutstandort des Turmfalken ist im Milser Bachtal in einem Abstand von 10 m zur geplanten Trasse ermittelt worden. Eine unmittelbare Zerstörung des Brutplatzes („Zerstörungsverbot“ § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) tritt nicht ein.

Der Turmfalke gehört nach Garniel et.al. 2010 zu den Vögeln ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen bzw. den Arten, für die der Verkehrslärm keine Relevanz besitzt. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass der Verkehr für eine diffuse Unruhe sorgt und Großvögel wie der Turmfalke daher einen Sicherheitsabstand zur Trasse einhalten, der in etwa der Fluchtdistanz der Art entspricht. Eine Skalierung nach der Verkehrsmenge ist dabei nicht sinnvoll, da bereits wiederholte Störungen innerhalb der Fluchtdistanz zu einem vollständigen Verlust der Brutplatzeignung führen.

Da die Fluchtdistanz des Turmfalken mit 100 m beziffert wird, ist davon auszugehen, dass der derzeitige Brutstandort infolge des Betriebs der Straße aufgegeben werden wird. Durch die Maßnahme A<sub>cef</sub>04 des landschaftspflegerischen Begleitplans, die vor, spätestens aber mit Baubeginn umgesetzt werden soll, wird aber auch hier die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte erhalten (§ 44 Abs. 5 Satz 2 und 3 BNatSchG) weshalb das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG („Zerstörungsverbot“) nicht zum Tragen kommt.

Die Maßnahme A<sub>cef</sub>04 sieht vor, einen Ersatznistkasten/Horst für den Turmfalke in einem mindestens der Fluchtdistanz entsprechenden Abstand zur geplanten Trasse an einem Großbaum oder einem anderen geeigneten Träger anzubringen. Der genaue Standort soll im Zuge der Ausführungsplanung mit den Landschaftsbehörden festgelegt werden. Entsprechende Nisthilfen werden lt. gem. Datenblatt des Informationssystems des LANUV in der folgenden Brutperiode wirksam; um den Tieren Raumerkundung und Eingewöhnungszeit zu ermöglichen, sollten sie – diese Voraussetzung ist mit dem festgeschriebenen zeitlichen Vorlauf gegeben – mindestens ein Jahr vor Verkehrsfreigabe angebracht sein. Die Nisthilfen werden unter diesen Voraussetzungen auch vom Turmfalke regelmäßig gut angenommen.

Es ist somit davon auszugehen, dass die vorgesehene Maßnahme den Eintritt des Verbotstatbestands wirksam verhindert und sicherstellt, dass der Turmfalke

auch weiterhin im Planungsraum angetroffen werden wird. Am neuen Brutstandort ist wegen der Entfernung zur Trasse zudem ausgeschlossen, dass erhebliche Störungen eintreten, durch die sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert („Störungsverbot“, § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG)

Auch wenn Garniel et.al. 2010 zur Bewertung des Kollisionsrisikos bei Vögeln noch weiteren Forschungsbedarf sehen, deuten die bisherigen Erkenntnisse zudem darauf hin, dass der Turmfalke zu den kollisionsgefährdeten Arten gehört, die Straßen aus größeren Entfernungen anfliegen. Er ernährt sich u.a. von Mäusen, wie sie oft an Straßenböschungen zu finden sind. Allerdings ist der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nach der Rechtsprechung des BVerwG *„mit Blick auf die bei einem Bauvorhaben nie völlig auszuschließende Gefahr von Kollisionen geschützter Tiere mit Kraftfahrzeugen erst dann erfüllt, wenn das Vorhaben dieses Risiko in einer für die betroffene Tierart signifikanten Weise erhöht, wobei die das Risiko vermindernenden Vermeidungsmaßnahmen berücksichtigungsfähig sind (vgl. vorstehend Nr. 6.4.1.4.1).“* Bleibt das Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren in einem Risikobereich, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, wird der Tatbestand nicht erfüllt.

Vorliegend gewährleistet dies der LBP über eine für den Turmfalken unattraktive Gestaltung der Böschungen, die im oberen Drittel mit vorwiegend Sträuchern so bepflanzt werden, dass den Greifvögeln hier keine Ansitzwarte geboten wird. Aus dem gleichen Grund werden auch Immissionsschutzpflanzungen entlang der Trasse überwiegend aus Sträuchern hergestellt. Entsprechend dichte Bepflanzungen stellen für Turmfalken kein geeignetes Nahrungshabitat dar, sie bevorzugen Flächen mit niedriger Vegetation wie Dauergrünland, Äcker oder Brachen.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde verbleibt damit das Kollisionsrisiko in einem Rahmen, wie er mit einem Verkehrsweg im Naturraum stets verbunden ist und der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird nicht erfüllt.

### Waldkauz

Ein Brutstandort des Waldkauzes liegt 300 m nördlich der Trasse in einem Waldstück am Hof Niemeyer. Eine unmittelbare Inanspruchnahme erfolgt nicht, der

Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG („Zerstörungsverbot“) wird nicht erfüllt.

Nach Garniel et.al. 2010 gehört der Waldkauz zu den Vogelarten mit einer mittleren Lärmempfindlichkeit, wobei das Verteilungsmuster dieser Arten komplex ist und sich durch eine Überlagerung lärmbedingter Effekte und lärmunabhängiger Effektdistanzen auszeichnet. Um diesem Muster gerecht zu werden, werden die ersten 100 m vom Straßenrand gesondert hinsichtlich der Minderung der Habitateignung betrachtet. Weiter von der Straße entfernt ist es von der Verkehrsbelastung abhängig, ob als kritische Grenze zuerst die 58 dB(A)-Isophone erreicht wird oder die Effektdistanz. Letztere beträgt beim Waldkauz 500 m; der Brutstandort im hier zu beurteilenden Fall liegt also noch innerhalb dieser Distanz.

Bei der zu erwartenden Verkehrsbelastung liegt die Habitatminderung in den gesondert zu betrachtenden ersten 100 m Entfernung zur Trasse bei 60 %. Die 58 dB(A)-Isophone ist praktisch mit der 100 m-Grenze identisch, von dort bis zur Effektdistanz sinkt die Habitateignung um 20 %, weil jenseits der 58 dB(A)-Isophone nur noch die lärmunabhängigen Wirkfaktoren die Habitateignung bestimmen.

Rechnerisch ist insofern von einem Verlust des Brutstandortes am Hof Niemeyer auszugehen. Jedoch ist auch hier wieder in Rechnung zu stellen, dass die Effektdistanz landschaftliche Besonderheiten wie vorliegend die Einschnittslage nicht berücksichtigt. Sie umfasst hier eine Tiefe von 6 m und bewirkt im Zusammenhang mit der Bepflanzung im oberen Böschungsbereich, dass die lärmunabhängigen Effekte der Straße am Standort des Waldkauzes nicht mehr wahrnehmbar sind. Es ist daher auszuschließen, dass es zur Verwirklichung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG („Störungsverbot“) oder gar zur immissionsbedingten Aufgabe des Brutplatzes kommt (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Zwar gehören grundsätzlich alle Eulen und damit auch der Waldkauz zu den kollisionsanfälligen Arten, weil sie die Böschungsflächen als Nahrungsquelle betrachten können. Insoweit gelten jedoch die Ausführungen zum Turmfalke; aufgrund der vorgesehenen Gestaltung dieser Flächen ist dies vorliegend auszuschließen, so dass schließlich auch insoweit das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht verwirklicht wird.



## Kuckuck

Rufende Exemplare des Kuckucks wurden im Zuge der Untersuchungen östlich des Untersuchungsraums in einem Abstand von rd. 200 m zum Planfeststellungsende sowie westlich der B 61 zwischen Johannisbach und Johannisbach-Umflut jeweils einmalig während der Brutzeit festgestellt.

Potenzielle Wirtsvögel des Kuckucks sind in diesen Bereichen grundsätzlich vorhanden, der Rufbereich westlich der B 61 liegt jedoch so nah an der B 61, dass Effektdistanzen und kritische Schallpegel von Wirtsvogelarten bereits heute unterschritten sind. Für die Planfeststellungsbehörde ist daher ausgeschlossen, dass für den Kuckuck, so er sich überhaupt in der Nähe der B 61 Wirtsvogelarten bedient, eine Verschlechterung der Situation eintritt.

Ähnlich verhält es sich bei dem Rufstandort östlich des Planfeststellungsendes, denn die L 712n schließt unmittelbar an den bestehenden und seit längerem unter Verkehr stehenden 3. Abschnitt der L 712n mit allen seinen Auswirkungen auch für den festgestellten Rufstandort an. Soweit sich Beeinträchtigungen ergeben, sind sie in vergleichbarer Form auch heute schon vorhanden. Bedingt durch die Einschnittslage liegt der Rufstandort zudem außerhalb der 58 dB(A)-Isophone und die lärmunabhängigen Wirkungen bis zur Effektdistanz von 300 m werden – vgl. Waldkauz – durch die Einschnittslage wirksam gemindert. Relevante Verschlechterungen treten insoweit nicht ein.

Zwar werden durch die L 712n Biotopstrukturen in Anspruch genommen, wie sie der Kuckuck als Habitat bevorzugt. Gleichzeitig wird aber mit den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen erreicht, dass der verbleibende Landschaftsraum auch abseits der Wirkzonen der Straße um genau diese Habitatalemente wieder angereichert wird, die mithin auch dem Kuckuck zugute kommen.

Im Ergebnis ist vor dem Hintergrund nicht davon auszugehen, dass die Verbotsstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG („Störungs- und Zerstörungsverbote“) erfüllt werden. Der Kuckuck gehört zudem nicht zu den Arten mit einem erhöhten Kollisionsrisiko. Auch tritt, weil der Kuckuck keine eigene Brutpflege betreibt, keine Zerschneidung zwischen einem etwaigen Brutstandort und dafür notwendigen Nahrungshabitaten ein, was ein Kollisionsrisiko fördern könnte. Der

Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot“) ist daher ebenfalls auszuschließen.

### Eisvogel

Der Eisvogel tritt als regelmäßiger Nahrungsgast an Johannisbach, Johannisbach-Umflut, Lutter und Aa auf. Ein Brutstandort konnte im Planungsraum jedoch nicht nachgewiesen werden. Dementsprechend kann eine Verwirklichung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG („Zerstörungsverbot“) ausgeschlossen werden. Gleiches gilt für das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im Hinblick auf Kollisionen mit dem Straßenverkehr. Zwar quert die Trasse der L 712n die Aa und damit ein vom Eisvogel genutztes linienförmiges Nahrungshabitat; das Brückenbauwerk ist jedoch mit einer ausreichenden lichten Höhe und Weite so ausgestattet, dass der Eisvogel während der Nahrungssuche gewässernah fliegend das Bauwerk unterqueren kann. Im Übrigen sind auf der Brücke 4,00 m hohe Wände bzw. Sperrriegel vorgesehen, die im Bereich dieser Flugstraße das direkte Einfliegen in den Straßenraum auch dann verhindern, wenn die Tiere dem Gewässerlauf in größerer Höhe folgen sollten.

Eine Querung der Johannisbach-Umflut durch die B 61 ist bereits vorhanden. Insofern tritt, soweit auch dieser Raum vom Eisvogel genutzt wird, keine Verschlechterung etwaiger Kollisionsrisiken ein. Sie ergibt sich auch nicht aus der Verlegung der Querung rd. 40 m in nördlicher Richtung bzw. ihrem dortigen Neubau. Zwar nimmt die Straßenbreite infolge des Kreuzungsausbaus L 712n/B 61 zu, die Querung erfolgt jedoch anders als bisher annähernd im rechten Winkel und damit auf kürzestem Wege, so dass sich die Länge des überbauten Gewässerabschnitts letztlich nicht vergrößert. Auch die lichte Höhe des Querungsbauwerks bleibt erhalten. Mit dem naturnahen Ausbau gem. „blauer Richtlinie“ tritt auch keine Verschlechterung der Habitatstrukturen ein und angesichts der sonstigen Größe (die lichte Höhe von bisher 2,50 m über Mittelwasser wird nicht reduziert, sie beträgt künftig – vgl. Nebenbestimmung 5.4.2.2.5 – mindestens 2 m über der Böschungsoberkante und ist über dem darunter liegenden Mittelwasser entsprechend größer, die lichte Weite beträgt 11 m) ist auch dieser Durchlass so dimensioniert, dass der gewässernah fliegende Eisvogel die Straße – hier die B 61 – unterqueren kann. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist daher an dieser Stelle auszuschließen. Gleichzeitig tragen die für die Fledermäuse entlang der Umflut vorgesehenen Leitstrukturen auch zu einer Verbesserung der Si-

tuation für den Eisvogel bei, indem sie ihm die Orientierung erleichtern und so einem Verlassen des gewässernahen Bereiches entgegensteuern.

Nach Garniel et.al. 2010 gehört der Eisvogel im Übrigen zu den Arten mit einer schwachen Lärmempfindlichkeit, seine Aktivitätsdichte korreliert nicht oder nur schwach mit dem Straßenverkehrslärm. Die dennoch festzustellende reduzierte Besiedlung des Straßenumfelds geht mithin auch bei ihm überwiegend auf andere Störeffekte der Straße zurück, weshalb die artspezifische Effektdistanz als Beurteilungskriterium herangezogen wird. Bei der auf der L 712n zu erwartenden Verkehrsmenge wird die Habitataignung bis zu einer Entfernung von 100 m vom Fahrbahnrand um 60 % verringern, darüber hinaus bis zur Effektdistanz (200 m für den Eisvogel) um 20 %.

Zwar liegen, insoweit folgt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger, Brutstandorte – dies gilt auch für die nicht tatsächlich festgestellten und insoweit nur vermuteten Brutstandorte – außerhalb der Effektdistanz und werden deshalb von negativen Effekten der Straße nicht berührt. Jedoch beschreibt das Datenblatt im Informationssystem des LANUV als eine der Anforderungen für denkbare Maßnahmen auch zur Optimierung des Nahrungshabitats eine ausreichende Entfernung zu potenziellen Stör- oder Gefahrenquellen. Insofern werden negative und teilweise entwertende Effekte auch auf die als Nahrungshabitat genutzte Johannisbach-Umflut trotz der Vorbelastungen im Bereich der B 61-Querung nicht vollständig ausgeschlossen; die unmittelbar angrenzende Trasse der L 712n wird entlang der Umflut nur teilweise und nicht durchgehend mit Schutzmaßnahmen wie auch sonstige Störungen zurückhaltenden Lärmschutzwänden ausgestattet. Allerdings überschreiten die Störungen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht das Maß der Erheblichkeit i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG („Störungsverbot“), weil die grundsätzliche Nutzbarkeit der Johannisbach-Umflut erhalten bleibt und das aus der Umflut, dem Johannisbach, der Lutter und der Aa bestehende Gewässersystem hier so verzweigt und ausgeprägt ist, dass geeignete Jagdhabitate für den Eisvogel in ausreichendem Maße verbleiben und diese im Zuge der naturnahen Gestaltung auch noch weiter optimiert werden. Mit dieser Begründung wird auch die vorübergehende Beeinträchtigung während der die Verlegung der Umflut einschließenden Bauphase nicht als erheblich angesehen. Auch das während der Bauphase verbleibende Gewässersystem bietet insoweit ausreichend Potenzial.

Im Ergebnis wird keiner der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt.

### Graureiher

Der Graureiher wurde westlich der B 61 zwischen Johannisbach und Johannisbach-Umflut als Nahrungsgast und Überflieger festgestellt. Eine Brutkolonie ist in der Umgebung nicht bekannt, weshalb die Zerstörung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) in Folge des Straßenbauvorhabens ausscheidet.

Auch sind erhebliche Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht zu befürchten, weil sich zum einen keine Brutkolonie im Wirkungsbereich der L 712n befindet und der Graureiher zum anderen ohnehin auch zu den Arten gehört, für die Lärm und andere Störeffekte einer Straße nur eine geringe Relevanz besitzen. Soweit in der Arbeitshilfe für Brutkolonien des Graureihers dennoch ein Störradius von 200 m angegeben wird, so wird auch diese Distanz jedenfalls deutlich überschritten. Störungen in einem Maße, dass mit der Aufgabe eines Kolonieplatzes gerechnet werden müsste (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG), sind damit ebenfalls ausgeschlossen.

Mangels einer Graureiher-Brutkolonie im Einwirkungsbereich der L 712n ist auch kein auf das Straßenbauvorhaben zurückzuführendes, signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko zu befürchten, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht zum Tragen kommt.

### Mäusebussard, Rotmilan und Sperber

Vom Mäusebussard ist ein Horststandort in 600 m Entfernung zur Trasse im Elverdisser Wald bekannt, er nutzt den südlich angrenzenden Offenlandbereich zur Nahrungssuche.

Der Horststandort geht durch den Bau der L 712n weder im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG unmittelbar verloren noch wird angesichts seiner Lage außerhalb der lt. Garniel 200 m betragenden Fluchtdistanz seine Eignung durch Störungen beeinträchtigt (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Letzteres wäre lt. Garniel nur bei einem Brutplatz innerhalb der Fluchtdistanz der Fall. Auch die Eignung des südlich an den Horststandort grenzenden Offenlandes als Nahrungshabitat

bleibt – dies gilt auch innerhalb der Fluchtdistanz – grundsätzlich erhalten, zumal die insoweit relevanten optischen Störungen durch die über lange Strecken im Einschnitt verlaufende Trasse der L 712n weitgehend vermieden bzw. zumindest erheblich reduziert werden. Ohnehin ist der Mäusebussard eine Art mit großem Aktionsradius und nutzt Offenlandbereiche unterschiedlichster Habitatausstattung (Datenblatt im Informationssystem des LANUV). Es ist daher 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 Verkehrsoferten an Straßen vorkommen kann. Unabhängig von diesen allgemeinen artspezifischen Verhaltensweisen sind für das konkrete Kollisionsrisiko aber auch die lokalen Verhältnisse ausschlaggebend. Zu denen gehören zum einen die schon erwähnte und über weite Strecken erfolgende sowie von Böschungen und Immissionsschutzpflanzungen eingerahmte Einschnittslage, mit der ihre Wahrnehmbarkeit erheblich gemindert wird, und zum anderen die Trassenführung entlang des Siedlungsrandes von Milse, der insoweit ohnehin den Rand des Lebensraums des Mäusebussard bildet; dicht bebauete Gebiete werden vom Mäusebussard regelmäßig zugunsten reich strukturierter Landschaften mit einem Mosaik aus Freiflächen und Gehölzen gemieden. Dementsprechend geeignete Landschaftsräume sind im Umfeld des Elverdisser Waldes 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.

Rotmilan und Sperber treten im Untersuchungsraum nur als Nahrungsgäste auf. Das Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG tritt mithin nicht ein. Im Übrigen gilt für die Auswirkungen auf die Eignung des Raumes als Jagdhabitat die Ausführungen zum Mäusebussard bzw. – für den Rotmilan als Aasfresser – auch die dortigen Ausführungen zum Tötungsverbot. Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden deshalb auch für beide Arten nicht verletzt.

### Weitere Vogelarten

Für die Arten Baumfalke, Bekassine, Braunkehlchen, Feldschwirl, Gänsesäger, Kormoran, Lachmöwe, Steinschmätzer, Teichrohrsänger, Wiesenpieper, Zwergschnepfe 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. Beobachtungsschwerpunkte waren die Grünland- und Brachflächen westlich der B 61, die jedenfalls vom Neubau der L 712n nicht unmittelbar beeinflusst sind, und das Milser Bachtal, das zwar von der Trasse angeschnitten, im Übrigen aber im Zuge der landschaftspflegerischen Begleitplanung aufgewertet wird.

Vor dem Hintergrund all dessen sind Verstöße gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht zu erwarten.

### Fledermäuse allgemein

Aufgrund der faunistischen Untersuchungen zur Fledermausfauna im Jahr 2010 konnten die folgenden fünf wesentlichen Konfliktbereiche entlang der Trasse identifiziert werden:

1. Querungsbereich der Johannisbach-Umflut an der B 61
2. Verlauf der Johannisbach-Umflut östlich der B 61 als Leitlinie
3. Querung des Tals der Aa durch die L 712n
4. Querung des Milser Bachtals durch die L 712n
5. Kreuzung der L 712n mit der Elverdissler/Milser Straße.

Vom Vorhabenträger wird im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag gleichwohl auch für diese speziellen Konfliktbereiche ausgeschlossen, dass Verbotstatbestände erfüllt werden. Hierzu hat er die in der faunistischen Untersuchung vorgeschlagenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen in der landschaftspflegerischen Begleitplanung umgesetzt. Im Einzelnen:

### Konfliktbereich 1 (Querungsbereich Johannisbach-Umflut an der B 61)

Für Konflikte sorgt hier insbesondere, dass die Johannisbach-Umflut inklusive ihrer Querung durch die B 61 um rd. 40 m in nördliche Richtung verlegt werden muss und mit dieser Verlegung auch eine Verlagerung der Flugroute der Fledermäuse einhergeht.

Der planfestgestellte und damit verbindliche LBP (Maßnahmenpaket S<sub>CEF</sub>05) sieht vor, möglichst frühzeitig eine bachbegleitende Gehölzreihe als neue Leitstruktur anzulegen und die bestehende Leitstruktur erst dann zu entfernen, wenn die Funktionsweise der neuen Leitstruktur gewährleistet ist. Auch der vorhandene Durchlass unter der B 61 soll bis zur Fertigstellung und Funktionsfähigkeit der neuen Brücke und der neuen Leitstruktur erhalten bleiben. Ob der neue Gewässerlauf und die neuen Strukturen angenommen und von den Fledermäusen akzeptiert werden, soll im Wege einer Funktionskontrolle untersucht werden. Wie die sonstigen LBP-Maßnahmen ist auch diese der Beseitigung der vorhandenen Strukturen und der vorhandenen Querung vorausgehende Funktionskontrolle verbindlich vorgegeben (vgl. dazu auch Nebenbestimmung 5.4.2.2.6 Im Kapitel A des Beschlusses).

Soweit gefordert wird, an der neuen Querungsstelle Lichtimmissionen von dem Gewässerlauf fernzuhalten, wird dies durch eine 2,50 m hohe Lärmschutzwand an der Ostseite sowie ein 1,20 m hohes, blickdicht gestaltetes Geländer am Radweg auf der Westseite der B 61 in ausreichendem Maße erreicht (Zusage des Vorhabenträgers in der Gegenäußerung zur Stellungnahme der Höheren Landschaftsbehörde).

### Konfliktbereich 2 (Verlauf der Johannisbach-Umflut östlich der B 61)

Auch in diesem Bereich erhält die Johannisbach-Umflut einen neuen Verlauf auch hier soll möglichst frühzeitig eine neue Leitlinie für Fledermäuse angelegt werden (vgl. Maßnahmen S<sub>CEF</sub>05 und G 07). Gleichzeitig werden die Pflanzungen dort, wo der alte Verlauf der Umflut von der L 712n überbaut wird, als Sperrriegel ausgebildet, um zu verhindern, dass die Tiere etwa der alten Flugroute folgend in den Verkehr geraten.

Gewässer und Ufergehölz als neue Leitlinien müssen von Lichtimmissionen freigehalten werden, was durch die Böschungsbepflanzungen entlang der L 712n erreicht wird.

#### Konfliktbereich 3 (Querung des Tals der Aa durch die L 712n)

Für diesen Bereich ist vorgesehen, die Brücke über die Aa beidseitig mit Sperreinrichtungen zu versehen. Während auf der Südseite bereits mit der 4 m hohen Lärmschutzwand eine entsprechende Sperrwirkung erzielt wird, wird auf der Nordseite speziell für die Fledermäuse eine 4 m hohe Sperrwand errichtet. Entgegen der ursprünglich im LBP vorgesehenen Bauweise (vgl. Maßnahme S<sub>CEF08</sub>) ist diese gem. der Nebenbestimmung 5.4.2.2.8 im Kapitel A des Beschlusses auf ganzer Höhe blickdicht herzustellen.

#### Konfliktbereich 4 (Querung des Milser Bachtals)

Aus der Flugroutenuntersuchung ergab sich die Notwendigkeit, die Sperreinrichtungen hier nicht nur auf den eigentlichen Durchlass des Milser Baches zu beschränken, sondern sie im Westen bis zu den dort bei Bau-km 1+000 auslaufenden Immissionsschutzpflanzungen der Maßnahme S 09 auszudehnen. Mit der Nebenbestimmung 5.4.2.2.8 im Kapitel A des Beschlusses wird zudem sichergestellt, dass die Sperreinrichtungen auch nach Osten verlängert werden, um dort den Bereich eines vorhandenen Wirtschaftsweges in die Maßnahmen zu integrieren, der nach der grafischen Darstellung der Ergebnisse der Flugroutenuntersuchung ebenfalls als Leitlinie fungiert. Auf der Südseite der Trasse übernehmen die ohnehin vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen (Wand bzw. Wall) diese Funktion. Sie sind in den entsprechenden Abschnitten der L 712n durchgehend ausgebildet und mit  $\geq 4$  m auch ausreichend hoch.

Vorgesehen ist entsprechend dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag auch, in diesem Bereich größere Bäume weitestgehend zu erhalten bzw. bei Bedarf zu ergänzen (Maßnahmen S<sub>cef10</sub> und G 08).

#### Konfliktbereich 5 (Kreuzung der L 712n mit der Elverdisser Straße/Milser Straße)

Aufgrund der Horchkistenuntersuchung ergab sich die Vermutung, dass auch die Bepflanzung entlang der Elverdisser/Milser Straße im Querungsbereich mit der L 712n Leitlinienfunktion hat. Hier sollen daher die vorhandenen Bäume soweit



wie möglich erhalten bzw. bei Bedarf ergänzt werden. Gleichzeitig soll eine dichte Böschungsbepflanzung entlang der L 712n verhindern, dass strukturgebunden fliegende Arten der Einschnittsböschung folgend in den Verkehrsraum hineinfliegen (= Kombination der Maßnahmen S 02, S<sub>cef</sub>10, G 02 und G 08).

Losgelöst von diesen Konfliktbereichen soll Ersatz für wegfallende potenzielle Quartiere geschaffen werden, was durch 52 Fledermauskästen auch erreicht wird (Maßnahme A 02 in Verbindung mit der Nebenbestimmung 5.4.2.2.3 des Kapitels A des Beschlusses). Die Nebenbestimmung 5.4.2.2.2 sichert zudem den Schutz einzelner Individuen im Zuge der Beseitigung potenzieller Quartiere. Beleuchtungseinrichtungen sind, wie in den entsprechenden Untersuchungen gefordert, entlang der L 712n nicht vorgesehen, namentlich nicht in den Querungsbereichen und sonstige Lichteinträge in Habitatstrukturen werden durch dichte Bepflanzungen entlang der Trasse weitestgehend vermieden. Struktureiche Landschaftsbestandteile, die als Ersatz für entfallende Nahrungshabitate dienen können, werden über die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen in die Landschaft eingefügt.

Artbezogen kann mit diesem Maßnahmenpaket wirksam vermieden werden, dass gegen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird. Hierzu im Einzelnen wie folgt:

#### Braunes/Graues Langohr

Als Fortpflanzung- und Ruhestätte der Braunen Langohren gilt in enger Abgrenzung das besiedelte Waldareal mit einem Verbund von Quartieren mit regelmäßig genutzten speziellen Jagdhabitaten (unterschiedlich strukturierte Laubwälder, Obstwiesen, Gewässer), während das Graue Langohr ein Siedlungsbewohner ist, der Gebäudequartiere als Wochenstube und auch als Sommerquartier der Männchen nutzt. Die zugehörigen Jagdhabitats liegen im Siedlungsumfeld und umfassen struktureiche Wiesen, Parkanlagen und Streuobstwiesen; große Wälder hingegen werden vom Grauen Langohr gemieden.

Mittels Batcorder wurden Aktivitäten von Langohren lediglich am Rande des Untersuchungsgebietes nördlich des Hofes Niemeyer (und insoweit sowie im Zusammenhang mit den übrigen Untersuchungen außerhalb eines erkennbaren Wirkungsbereichs) sowie an einer Stelle im Milser Bachtal nahe der künftigen

Trasse ermittelt. Aktivitäten, die im o.g. Sinne auf einen Quartierverbund oder eine Wochenstube schließen lassen, oder aber aktuell genutzte Quartiere in geeigneten Gehölzen oder den abzureißenden Gebäuden konnten dagegen nicht festgestellt werden. Insofern tritt der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht ein. Zwar gehen im Trassenverlauf potenzielle Quartiere in Gestalt von Baumhöhlen etc. sowie mehreren Gebäuden verloren. Soweit potentielle Baumquartiere verloren gehen, werden sie jedoch im Zuge des Maßnahmenprogramms ersetzt und für Gebäudebewohner ist nicht ersichtlich, dass in den Siedlungen von Brake und Milse ein Mangel an Quartieren einschließlich der notwendigen Jagdhabitats im umgebenden Offenland entstehen könnte.

Soweit das Milser Bachtal mit seiner vielfältigen Habitatausstattung von den Langohren als Jagdhabitat genutzt wird, könnten sich ggf. Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Immissionen ergeben. Langohren gelten als lärmempfindliche Art; bei einer Verkehrsbelastung zwischen 20.000 und 30.000 Fahrzeugen pro Tag ist mit einer Beeinträchtigung der Habitateignung von 25 % in einem Abstand von bis zu 15 m zum Straßenrand zu rechnen (Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Entwurf Oktober 2010, Tabelle 7). Eine erhebliche Störung, die geeignet wäre, den Erhaltungszustand der lokalen Population zu verschlechtern (Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG), ist hierin jedoch nicht zu erkennen. Zum einen wird der Abstand von 15 m zu weiten Teilen von der Straßenböschung ausgefüllt, zum anderen sorgt die blickdichte Ausführung der Sperreinrichtungen (Nebenbestimmung 5.4.2.2.8 im Kapitel A des Beschlusses) für eine Lärminderung, selbst wenn sie nicht als Lärmschutzwand ausgebildet werden. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass das Milser Bachtal angesichts der lediglich geringen Frequentierung jedenfalls kein essentielles Jagdhabitat darstellt, dessen Verlust zur Aufgabe einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte führen würde. Mit den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen wird die Eignung des nicht anlagebedingt in Anspruch genommenen Teils des Untersuchungsraumes als Habitat für Fledermäuse und damit auch das Angebot an geeigneten Jagdrevieren zudem erhöht.

Langohren sind gegenüber Lichtimmissionen nur schwach empfindlich, so dass Lichteinfall in das Milser Bachtal für diese Arten keine ausgeprägte Relevanz besitzt und Lichtimmissionen sogar dazu beitragen könnten, die Tiere vom Einflug in den Trassenbereich abzuhalten und so das Kollisionsrisiko zu mindern. Gleichwohl empfiehlt die Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, Entwurf Okto-

ber 2010, in den Fällen, in denen Flugrouten beeinträchtigt werden könnten, Schutzmaßnahmen. Das Milser Bachtal ist bei der Flugroutenuntersuchung als eine solche identifiziert worden, so dass mit der Nebenbestimmung 5.4.2.2.8 im Kapitel A des Beschlusses eine blickdichte Ausführung der Sperreinrichtung angeordnet worden ist und Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen vorsorglich ausgeschlossen werden.

Vor diesem Hintergrund sind schließlich auch Störungen, die geeignet wären, den Erhaltungszustand der lokalen Population der Langohren zu verschlechtern (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG), nicht zu befürchten.

Da Langohren strukturgebunden fliegen und dabei in Höhen von 2 m bis 5 m unterwegs sind, wird mit den 4,00 m hohen beidseitigen Schutzeinrichtungen an der hier zudem in Dammlage verlaufenden Trasse ausreichend Vorsorge vor einem Einfliegen in den Verkehrsraum und damit vor einer damit verbundenen signifikanten Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen getroffen und eine Nutzung des Milser Bachtals als Flugroute der Langohren konnte die Untersuchung nicht belegen; sie unterschied zwischen eindeutigen Durchflügen und wenig zielgerichteten Hin- und Herflügen, wie sie für Jagdaktivitäten typisch sind, und konnte keine eindeutigen Durchflüge registrieren.

Selbst wenn die Langohren entgegen dieser Untersuchungsergebnisse das Milser Bachtal gelegentlich entsprechend nutzen sollten, so sind die Sperreinrichtungen mit der Unterführung des Milser Baches kombiniert. Der Querschnitt des Durchlassbauwerks ist mit einer lichten Höhe von 2,00 m und einer lichten Weite/Gesamtbreite von 3 m (Zusage des Vorhabenträgers in der Generalerörterung/im Gespräch vom 29.02.2012) zwar relativ gering, dies steht einer Nutzung/dem Durchfliegen von Langohren jedoch nicht entgegen. Nach dem F+E-Gutachten „Fledermäuse und Verkehr“, März 2010, ist insoweit belegt, dass sie auch Durchlassbauwerke mit einem Querschnitt von lediglich 2 m<sup>2</sup> nutzen. Zudem ist zu bedenken, dass Unterführungen von Gewässern tendenziell geringere Dimensionen aufweisen dürfen, ohne dass die Nutzung durch Fledermäuse in Frage gestellt ist (Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, Entwurf Oktober 2010, S. 64).

Im Ergebnis ist deshalb davon auszugehen, dass die Kombination aus Sperreinrichtungen und Unterführung geeignet ist, den Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG hinreichend auszuschließen. Die Verwirklichung des Tötungsverbot durch die Beseitigung besetzter Quartiere wird zudem mit der Regelung

der Nebenbestimmungen 5.4.2.2.1 und 5.4.2.2.2 im Kapitel A des Beschlusses vorgebeugt.

### Breitflügelfledermaus

Detektornachweise der Breitflügelfledermaus gelangen im Bereich der Bebauung an der Mehlstraße, an der Johannisbach-Umflut sowie im Milser Bachtal.

Die Breitflügelfledermaus sucht ihre Quartiere weit überwiegend an und in Gebäuden, nur in Ausnahmefällen nutzen Männchen auch Fledermauskästen oder Baumhöhlen als Quartier. Dementsprechend sind auch Wochenstuben in Gebäuden anzutreffen, wobei als Fortpflanzungsstätte dieses Quartier zzgl. weiterer Ausweichquartiere in einem Verbund zu betrachten ist. Ruhestätten finden sich ebenfalls in und an Gebäuden. Jagdgebiete werden im Umfeld dieser Quartiere genutzt, wobei offene Grünlandflächen mit randlichen Gehölzstrukturen, Waldrändern oder Gewässern bevorzugt werden. Darüber hinaus jagen die Tiere in Streuobstwiesen, Parks, Gärten und unter Laternen.

Die abzureißenden Gebäude wurden im Jahr 2010 auf Fledermausbesatz untersucht, ohne dass ein Quartier oder gar eine Wochenstube entdeckt werden konnte. Der Verbotstatbestand der Zerstörung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) tritt damit nicht ein. Zwar stellt jedes abzureißende Gebäude ein potenzielles Quartier dar, das durch die vorgesehenen Maßnahmen (Fledermauskästen) aus den o.g. Gründen auch nicht kompensiert werden kann. Angesichts der Nähe zu geschlossenen Siedlungsbereichen (Milse und Brake), die ihrerseits wiederum von Offenlandflächen und damit potenziellen Jagdhabitaten umgeben sind, ist die Entstehung eines Mangels an Quartieren für die Breitflügelfledermaus aber nicht zu erwarten.

Ohne in Trassennähe vorhandene Fortpflanzungs- oder Ruhestätte kann im Weiteren die Erfüllung des Verbotstatbestandes der Nr. 2 des § 44 Abs. 1 ausgeschlossen werden. Dies gilt auch insoweit, als der Nachweis von Breitflügelfledermäusen in der Johannisbachaue und im Milser Bachtal auf Jagdhabitats der Art hindeutet und diese Jagdhabitats für ein (nicht bekanntes) Wochenstubenquartier im Umfeld von essentieller Bedeutung sein können. Denn die Breitflügelfledermaus ist sowohl gegenüber Lärm als auch gegenüber Lichteintrag unempfindlich, so dass diese Landschaftsräume auch weiterhin im vollen Umfang nutz-

bar bleiben und kein Anlass besteht, eine Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wegen Verlustes des zugehörigen Jagdhabitats aufzugeben. Im Übrigen ist auch hier anzuführen, dass die landschaftspflegerischen Maßnahmen im Umfeld der Trasse das Angebot an geeigneten Nahrungshabitaten tendenziell erhöhen.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) wird ebenfalls nicht verwirklicht. Der Abriss potenzieller Quartiere erfolgt erst dann, wenn eine Quartiernutzung der entsprechenden Gebäude zeitnah vor deren Entfernung ausgeschlossen werden kann (Nebenbestimmungen 5.4.2.2.1 und 5.4.2.2.2 im Kapitel A des Beschlusses).

Bezüglich des Kollisionsrisikos unterliegen Breitflügelfledermäuse nur einem geringen Risiko. Sie fliegen in der Regel relativ hoch und schnell, z.T. auch im völlig freien Luftraum. Gleichwohl orientieren sie sich des Öfteren auch an Strukturen, z.B. an einem Waldrand oder an Hecken, und sind insoweit situationsbedingt in der Gefahr, an mittelhohen Brücken in den Verkehr einzufliegen. Dem wird hier aber durch entsprechende Leitstrukturen und Sperreinrichtungen im Bereich der Querungen der Johannisbach-Umflut durch die B 61 bzw. des Milser Baches durch die L 712n (und im Übrigen auch an der bezogen auf diese Art nicht relevanten Querung des Aa-Tals durch die L 712n) Rechnung getragen, die ein direktes Einfliegen in den Verkehr wirksam verhindern.

Darüber hinaus bedarf die Breitflügelfledermaus wegen des beschriebenen Flugvermögens keiner spezifischen Querungshilfe, um Straßen sicher queren zu können (vgl. Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, Entwurf Oktober 2010, Tabelle 10).

Im Übrigen gilt auch für Breitflügelfledermäuse, dass eindeutige Durchflüge weder am Milser Bach noch an der Aa oder der Johannisbach-Umflut festgestellt werden konnten.

### Fransenfledermaus

Die Fransenfledermaus wurde – mittels Batcorder – lediglich am Milser Bach südlich der geplanten Trasse nachgewiesen. Sie lebt bevorzugt in unterholzreichen Laubwäldern mit lückenhaftem Baumbestand, wo die Tiere mehrere Quartiere stetig wechselnd im Verbund nutzen. Daneben werden als Wochenstubenquartier jedoch auch Dachstühle und andere geeignete Quartiere mit Siedlungs-

bezug gewählt. Als Fortpflanzungs- und Ruhestätte ist entweder der Quartierverbund im Wald oder aber, sofern ein eher weitläufiger Quartierverbund mit großen Entfernungen zwischen den Einzelquartieren besteht, das Einzelquartier mit direktem Umfeld abzugrenzen.

Baumbestände der beschriebenen Art kommen im Untersuchungsraum nicht vor, aber auch im Siedlungsbereich, dessen Nordrand von der Untersuchung noch umfasst war, konnte kein Quartier der Fransenfledermaus entdeckt werden. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird dementsprechend nicht verletzt. Im Weiteren ist nichts dafür ersichtlich, dass bau- und betriebsbedingt unmittelbar an einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte Störungen auftreten könnten, die so erheblich sind, dass der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert würde (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Das Milser Bachtal, wo ein Nachweis der Fransenfledermaus gelang, ist als Jagdhabitat geeignet; darüber hinaus wurden bei der Flugroutenuntersuchung Durchflüge von nicht näher identifizierten Myotis-Arten registriert, so dass das Bachtal für die Fransenfledermaus auch als Flugweg in Betracht zu ziehen ist.

Eine Entwertung dieses Bachtals als Jagdhabitat durch Lärm ist nicht zu befürchten, da die Fransenfledermaus unempfindlich gegenüber Straßenverkehrslärm ist. Sie verhält sich jedoch indifferent gegenüber diffusem Licht, ist also nicht gänzlich unbeeinflusst von Lichteintrag. Die blickdichte Ausführung der Sperreinrichtung auf der Nordseite der Trasse sowie die Lärmschutzwand auf der Südseite verhindern jedoch wirksam den Lichteintrag und damit Beeinträchtigungen des Jagdhabitats. Erhebliche Störungen in dem Sinne, dass ein essenzielles Jagdhabitat entfiere (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG), sind somit nicht zu erwarten. Im Übrigen wird der Landschaftsraum durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen um geeignete Habitatstrukturen aufgewertet.

Die blickdichten Sperreinrichtungen beiderseits der Trasse im Umfeld des Milser Baches verhindern im Übrigen den Lichteintrag in eine möglicherweise auch von der Fransenfledermaus genutzte Flugroute und gleichzeitig ein direktes Einfliegen der strukturgebunden fliegenden Art in den Straßenverkehr. Unabhängig davon sichern sie in Kombination mit der Unterführung des Milser Baches auch die Möglichkeit, die Straße durch Nutzung des 2 mal 3 m großen Durchlasses und ihr Unterfliegen zu queren (vgl. vorstehende Ausführungen zum Braunen und Grau-

sen Langohr, nach dem F+E-Gutachten „Fledermäuse und Verkehr“, März 2010), und es ist auch für Fransenfledermäuse belegt, dass sie Durchlassbauwerke mit einem Querschnitt von lediglich 2 m<sup>2</sup> nutzen. Zudem gilt, dass Unterführungen von Gewässern tendenziell auch geringere Dimensionen aufweisen dürfen, ohne dass die Nutzung durch Fledermäuse in Frage gestellt ist (Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, Entwurf Oktober 2010, S. 64).

Ein Verstoß gegen den Tötungstatbestand wegen eines signifikant erhöhten Kollisionsrisikos (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ist also nicht zu erwarten. Da zudem potenzielle Quartiere erst nach einer zeitnah zuvor durchgeführten Untersuchung entfernt werden dürfen, ist auch unter diesem Gesichtspunkt ein Verstoß gegen das Tötungsverbot ausgeschlossen.

### Großer Abendsegler

Der Große Abendsegler wurde mittels Detektor und Batcorder sowohl an der Johannisbach-Umflut als auch an der Aa und am Milser Bach nachgewiesen. Er nutzt vorwiegend Baumhöhlen in Laubwäldern und Parklandschaften als Wochenstuben- oder Sommerquartier. Dabei werden meist im Verbund mehrere Einzelquartiere genutzt, die dann insgesamt als Fortpflanzungs- und Ruhestätte abgegrenzt werden müssen.

Quartiere des Großen Abendseglers konnten jedoch im Untersuchungsraum nicht ermittelt werden, so dass die Verwirklichung des Verbotstatbestandes der Nr. 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zerstörungsverbot) nicht verwirklicht wird. Gleiches gilt für das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.

Anlagebedingt gehen potenzielle Quartiere in Gestalt von Baumhöhlen verloren. Jedoch stellen Fledermauskästen kurzfristig Ersatzquartiere in ausreichendem Maße bereit, so dass kein Quartierengpass entsteht.

Als Jagdhabitat bevorzugt der Große Abendsegler offene Landschaften, die einen ungehinderten Flug in Höhen zwischen 10 und 50 m ermöglichen. Hier jagen die Tiere über Waldflächen, großen Wasserflächen, Einzelbäumen oder Agrarflächen, im Siedlungsraum werden darüber hinaus beleuchtete Flächen genutzt. Die Nachweisorte an den Fließgewässern im Untersuchungsraum genügen diesen Habitatansprüchen. Durch den Bau der Straße gehen deshalb anlagebedingt Teile der Habitate verloren. Gleichzeitig werden durch die landschaftspflegeri-

schen Maßnahmen jedoch im Umfeld geeignete neue Habitate geschaffen, die bei der hohen Mobilität der Art auch problemlos erreicht werden können. Der Große Abendsegler ist zudem weder lärm- noch lichtempfindlich, so dass betriebsbedingte Einflüsse keine Entwertung der angrenzenden Jagdhabitate mit sich bringen. Erhebliche Störungen, die zum Verlust eines essenziellen Jagdhabitats und damit zur Aufgabe einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte des Großen Abendseglers führen könnten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG), sind dementsprechend nicht zu befürchten.

Der Große Abendsegler gilt auch nur bedingt als kollisionsgefährdet, da für ihn infolge seines üblicherweise hohen Fluges Straßen kein Hindernis darstellen. Soweit die Brücke über die Aa wegen ihrer konstruktiven Höhe möglicherweise in die Flugbahn des Großen Abendseglers hineinragen könnte, verhindern die beidseitigen Sperreinrichtungen den direkten Einflug in den Verkehr. Ein gewisses Kollisionsrisiko ist situationsbedingt zwar bei der Jagd um beleuchtete Flächen oder Lampen zu befürchten. Straßenlaternen, die dauerhaft beleuchtete Flächen schaffen würden, sind jedoch entlang der L 712n jedoch nicht vorgesehen.

Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko ist damit im Ergebnis ebenfalls nicht gegeben. Da zudem potenzielle Quartiere erst dann entfernt werden dürfen, wenn zeitnah vorher eine aktuelle Nutzung ausgeschlossen werden konnte, ist ein Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen.

#### Kleiner Abendsegler

Der Kleine Abendsegler wurde mittels Detektor in der Aue der Aa und am Milser Bach sowie in der Flugroutenuntersuchung bei Durchflügen entlang der Aa und des Milser Baches identifiziert. Er findet Quartiere (Wochenstuben, Zwischen-, Winter- und Sommerquartiere) weit überwiegend in Baumhöhlen und Spalten, lediglich selten auch an Gebäuden. Quartiere waren jedoch im Untersuchungsraum nicht zu ermitteln. Insofern werden durch das Vorhaben keine Verbotstatbestände der Nr. 3 (Zerstörungsverbot) und der Nr. 2 des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Störungsverbot) im unmittelbaren Umfeld einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte verwirklicht.

Bei der Wahl seiner Jagdhabitate ist der Kleine Abendsegler opportunistisch, d.h. er nutzt eine Vielzahl unterschiedlicher Habitatstrukturen in Wald, Offenland und in Siedlungsbereichen. Insoweit gehen zwar anlagebedingt Habitate an den



Nachweisorten verloren, werden aber durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen an anderer, für den Kleinen Abendsegler erreichbarer Stelle wieder in die Landschaft eingefügt. Er ist bei der Jagd weder lärm- noch ausgesprochen lichtempfindlich. Soweit gelegentlich ein schwach meidendes Verhalten gegenüber Licht beobachtet wird – darüber hinaus nutzt der Kleine Abendsegler durchaus beleuchtete Flächen um Lampen zur Nahrungssuche – wird diesem Problem mit den blickdichten Einrichtungen auf der Brücke über die Aa und den Durchlass des Milser Baches wirksam begegnet.

Erhebliche Störungen von Jagdhabitaten, in deren Folge die Aufgabe einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte zu erwarten wäre, sind daher nicht zu befürchten, ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG ist auch unter diesem Blickwinkel ausgeschlossen.

Bezüglich des Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG gelten die Ausführungen zum Großen Abendsegler entsprechend. Ein Verstoß kann insoweit auch für den Kleinen Abendsegler ausgeschlossen werden.

#### Kleine/Große Bartfledermaus

Bartfledermäuse wurden mittels Batcorder im Milser Bachtal beiderseits der geplanten Trasse nachgewiesen. Eine weitere Nachweisstelle liegt wenige Meter nördlich des Hofes Niemeyer im Osten des Untersuchungsraums und insoweit sowie im Zusammenhang mit den übrigen Untersuchungen außerhalb eines erkennbaren Wirkungsbereichs.

Große wie Kleine Bartfledermäuse sind überwiegend Gebäudebewohner, die ihre Wochenstuben, Zwischen- und Sommerquartiere in engen Spalten des Mauerwerks, von Verschalungen oder auf Dachböden finden. Nur selten sind die Arten in Baumhöhlen oder -spalten anzutreffen.

Da Quartiere von Bartfledermäusen im Verlauf der Untersuchungen nicht ermittelt werden konnten, werden insofern die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörungsverbot) und auch des Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG mit Blick auf Störungen unmittelbar an der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte nicht verwirklicht.

Die Große Bartfledermaus jagt bevorzugt in strukturreichen geschlossenen Waldbeständen und über Gewässern, Strukturen im Offenland nutzt sie im We-

sentlichen als Flugrouten, untergeordnet jedoch auch als Jagdrevier. Die Kleine Bartfledermaus ist demgegenüber nicht so eng an Wald und Gewässer gebunden, sondern nutzt offene Strukturen wie Waldränder, Gewässer, Feldgehölze und Hecken. Beide Arten sind darüber hinaus in Siedlungsbereichen mit hohem Grünanteil anzutreffen.

Eine Nutzung des Milser Bachtals kommt vor diesem Hintergrund für beide Arten als Nahrungshabitat und als Flugroute in Betracht. Soweit anlagebedingt Teile dieses Habitates verloren gehen, wird der Landschaftsraum durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen um entsprechend nutzbare Habitatstrukturen angereichert. Beide Arten gelten nicht als lärmempfindlich, so dass eine Entwertung des Milser Bachtals unter dem Blickwinkel der Nahrungssuche ausgeschlossen ist.

Das Verhalten gegenüber diffusen Lichtquellen ist bei beiden Arten indifferent, ein gewisses Meidungsverhalten kann damit nicht ausgeschlossen werden, wobei die Kleine Bartfledermaus Lichtquellen auch durchaus zur Nahrungssuche nutzt. Soweit hier also Beeinträchtigungen denkbar sind, wird der Lichteintrag durch die blickdichten Sperreinrichtungen im Bereich des Bachdurchlasses wirksam vermieden. Gleichzeitig vermeiden diese Einrichtungen einen möglichen Anlockeffekt für die Kleine Bartfledermaus. Erhebliche Störungen dergestalt, dass ein Jagdhabitat für die Bartfledermäuse nicht mehr nutzbar wäre und in der Folge ggf. eine Fortpflanzungs- oder Ruhestätte aufgegeben werden müsste, sind also nicht zu erwarten, die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG treten auch unter diesem Blickwinkel nicht ein.

Beide Arten haben prinzipiell eine hohe Disposition gegenüber Kollisionsgefahren; sie fliegen bevorzugt entlang von Vegetationselementen und dort in niedrigen Höhen. Wie bereits ausgeführt, ist das Milser Bachtal durchaus als Flugroute für beide Arten denkbar, zudem wurden bei der Flugroutenuntersuchung ohne Artbestimmung eindeutige Durchflüge von Myotis-Arten festgestellt. Die entsprechende Flugroute bleibt aber auch nach Errichtung der L 712n erhalten und für Bartfledermäuse ohne Beeinträchtigungen im Sinne der Verbotstatbestände nutzbar. Erreicht wird dies durch die Kombination von blickdichten Sperreinrichtungen beiderseits der Trasse im Umfeld des Milser Baches, die ein direktes Einfliegen in den Verkehr verhindern und gleichzeitig auch den Lichteintrag in die Flugroute unterbinden, und das Durchlassbauwerk für den Milser Bach, das trotz seiner eher geringen Größe Durchflüge und damit eine Unterquerung der L 712n

zulässt. Insoweit gelten für die Bartfledermäuse die Ausführungen zu den Langohren sowie zur Fransenfledermaus auch für die Bartfledermäuse.

Ein Verstoß gegen den Tötungstatbestand wegen eines signifikant erhöhten Kollisionsrisikos (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ist demnach auszuschließen. Da zudem potenzielle Quartiere erst nach einer zeitnah zuvor durchgeführten Untersuchung und nur dann entfernt werden dürfen, wenn potentielle Quartiere nachweislich unbesetzt sind, ist auch unter diesem Gesichtspunkt ein Verstoß gegen das Tötungsverbot ausgeschlossen.

### Rauhautfledermaus

Die Rauhautfledermaus wurde mittels Detektor an der Johannisbach-Umflut (im Umfeld der B 61 und südlich der Kläranlage) sowie zwischen dem Siedlungsrand und dem Milser Bach südlich der geplanten Trasse identifiziert. Bei der Fluggruppenuntersuchung wurden zudem eindeutige Durchflüge der Rauhautfledermaus an der Umflut ermittelt, die die Rauhautfledermaus also offenbar als Leitlinie nutzt. Dabei wurden Überflüge der B 61 nicht beobachtet, als strukturgebundene Art nutzt sie vielmehr den vorhandenen Durchlass zur Querung.

Die Rauhautfledermaus gilt als typische Waldart, die in strukturreichen Landschaften mit einem hohen Wald- und Gewässeranteil vorkommt. Besiedelt werden Laub- und Kiefernwälder, wobei Auwaldgebiete in den Niederungen größerer Flüsse bevorzugt werden. Ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten findet sie in Baumhöhlen und Spalten, die meist im Wald oder an Waldrändern in Gewässernähe liegen. Fledermauskästen, Jagdkanzeln oder auch Holzstapel kommen ebenfalls in Betracht. Als Jagdgebiete werden vor allem insektenreiche Waldränder, Gewässerufer und Feuchtgebiete in Wäldern aufgesucht, wo die Tiere als Patrouillenjäger in 5-15 m Höhe kleine Fluginsekten erbeuten.

Fortpflanzungs- und Ruhestätten wurden nicht gefunden, der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG damit nicht verwirklicht. Gleichmaßen kommt es nicht zu erheblichen Störungen an einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte selbst (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Die von den Tieren wohl auch als Jagdhabitat genutzte Johannisbach-Umflut wird in Teilen überbaut. Sie geht als Landschaftselement jedoch nicht verloren,

sondern wird in neuer Lage an der L 712n entlang geführt und mit neuer Struktur sowie unter Beachtung der „blauen Richtlinie“ und damit naturnahe wieder in die Landschaft eingefügt, so dass sie von den Raauhautfledermäusen als Nahrungshabitat genutzt werden kann. Auch an anderer Stelle des Untersuchungsraums werden Strukturen geschaffen – gerade auch entlang der Aa – die für die Raauhautfledermäuse als Jagdrevier geeignet sind.

Bezüglich Lärmimmissionen ist die Raauhautfledermaus unempfindlich, so dass von der L 712n ausgehender Lärm den Wert des Jagdhabitates nicht schmälert, und gegenüber Lichtimmissionen zeigt die Raauhautfledermaus ein allenfalls schwach meidendes Verhalten. Insofern sorgen die blickdichten Sperreinrichtungen auf dem Durchlassbauwerk des Milser Baches einerseits und die vorgesehenen dichten Bepflanzungen entlang der L 712n parallel zur Johannisbach-Umflut andererseits wirksam dafür, dass ein bedeutsamer Lichteinfall vermieden wird. Erhebliche Störungen eines Jagdhabitats, die in der Folge zur Aufgabe einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte führen könnten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG), sind damit ausgeschlossen.

Auch ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko an der Flugroute der Johannisbach-Umflut und damit ein Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist unter Berücksichtigung der Schutzmaßnahmen nicht zu erwarten. Das Brückenbauwerk der B 61 über die Johannisbach-Umflut wurde nach den Planunterlagen zwar bei einer lichten Weite von 11,00 m nur mit einer lichten Höhe von 1,20 m zwischen Geländeoberkante und Konstruktionsunterkante konzipiert, der Vorhabenträger ist aber über Nebenbestimmung 5.4.2.2.5 des Kapitels A des Beschlusses an seine Zusage gebunden, die lichte Höhe auf 2,00 m zu erhöhen. Über Mittelwasser lag sie schon vorher bei 2,50 m. Es steht damit ein Querschnitt von mehr als 22 m<sup>2</sup> zur Verfügung, der nach den Erkenntnissen des F+E-Gutachten „Fledermäuse und Verkehr“, März 2010, auch für Raauhautfledermäuse ausreichend ist. Die Länge einer Unterführung spielt dabei für die Akzeptanz als Querungshilfe keine Rolle (Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, Entwurf Oktober 2010, Seite 64). Ebenso kommt der lichten Höhe gegenüber dem Gesamtquerschnitt keine ausschlaggebende Relevanz zu (BVerwG, Urteil vom 06.11.2012, 9 A 17.11, UA Rn. 41; Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, Entwurf Oktober 2010, Seite 64).

Einflüge in den Verkehr sind im weiteren parallel zur L 712n erfolgenden Verlauf der neu anzulegenden Johannsibach-Umflut nicht zu befürchten. Wie schon ausgeführt wird die Trasse hier durch dichte Bepflanzungen eingefasst, die zudem so platziert werden, dass die tradierte Flugroute entlang des überbauten Abschnitts der Umflut abgeriegelt wird. Eine signifikante Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos ergibt sich daher insoweit nicht. Es entsteht auch nicht im Zusammenhang mit der Verlegung der B 61-Querung um rd. 40 m nach Norden. Die Maßnahmen des LBP sehen unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen dieses Beschlusses vor, Leitstrukturen zu setzen, mit deren Hilfe die Fledermäuse zu dieser neuen Querungsstelle geführt werden, sobald mit dem Bau an einer beliebigen Stelle im Trassenverlauf begonnen wird. Damit wird sichergestellt, dass einerseits den Leitstrukturen selbst einen möglichst langen Entwicklungszeitraum gegeben und andererseits der Gewöhnungsprozess der Fledermäuse über einen möglichst langen Zeitraum initiiert wird. Die Leiteinrichtungen werden zudem so hergestellt, dass sie auch eine wirksame Sperre gegenüber der bisherigen Flugrichtung darstellen und die Tiere davon abhalten, an gewohnter Stelle queren zu wollen und in den Verkehr zu geraten. Auch dürfen die derzeit vorhandenen Leitstrukturen am vorhandenen Verlauf der Umflut erst dann beseitigt werden, wenn eine Funktionskontrolle die Wirksamkeit der neuen Strukturen bestätigt hat (vgl. Nebenbestimmung 5.4.2.2.6). Das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird deshalb im Ergebnis auch insoweit nicht verletzt. Bezüglich der Baufeldräumung sichern diese die Regelungen der Nebenbestimmungen 5.4.2.1.1 und 5.4.2.1.2 im Kapitel A des Beschlusses.

### Wasserfledermaus

Die Wasserfledermaus hat Sommerquartiere und Wochenstuben fast ausschließlich in Baumhöhlen, seltener werden auch Spaltenquartiere und Nistkästen angenommen. Meist werden mehrere Quartiere im Verbund genutzt, so dass dieser Quartierverbund als Fortpflanzungs- und Ruhestätte abzugrenzen ist. Im Informationssystem des LANUV wird zudem darauf verwiesen, dass die Wasserfledermaus zur Nahrungssuche eng an Gewässer gebunden ist und daher bei einer vorhabenbedingten Inanspruchnahme großer Wasserflächen diese je nach Fallkonstellation als essentielle Jagdgebiete in den Umgriff der Fortpflanzungs- und Ruhestätte einbezogen werden müssen. Konkrete Nachweise der Wasserfledermaus gelangen mittels Detektor bzw. Batcorder an der Johannsibach-Umflut im Umfeld der B 61 sowie südlich der Kläranlage, an der Aa und im Milser Bachtal.

Unabhängig von ihrer grundsätzlichen Registrierung wurden keine Quartiere der Wasserfledermaus gefunden, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht zum Tragen kommt und auch erhebliche Störungen unmittelbar an einem Quartier nicht zu befürchten sind (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Soweit potenzielle Quartiere verloren gehen, wird durch Fledermauskästen, die von Wasserfledermäusen zumindest nicht vollständig abgelehnt werden, ein entsprechender Ersatz geschaffen.

Die Johanniusbach-Umflut geht als Landschaftselement jedoch nicht verloren, sondern wird in neuer Lage südlich der L 712n und mit neuer Struktur sowie unter Beachtung der „blauen Richtlinie“ und damit naturnah wieder in die Landschaft eingefügt, so dass sie von den Wasserfledermäusen als Nahrungshabitat genutzt werden kann. Auch an anderer Stelle des Untersuchungsraums werden Strukturen geschaffen – gerade auch entlang der Aa – die für Wasserfledermäuse als Jagdrevier geeignet sind. Damit bleibt die Johanniusbach-Umflut als Nahrungshabitat der Wasserfledermaus letztendlich uneingeschränkt erhalten.

Erhebliche Störungen dieses Bereichs durch Lärm und Licht treten nicht ein. Die Wasserfledermaus ist unempfindlich gegenüber Lärm, meidet aber Lichteinflüsse. Soweit die Johanniusbach-Umflut jedoch parallel zur L 712n verlegt wird, ist vorgesehen, entlang der Straße eine dichte Bepflanzung vorzunehmen, die relevante Lichteinträge in dieses Jagdhabitat wirksam verhindert. Es ist deshalb nicht damit zu rechnen, dass das Jagdhabitat infolge erheblicher Störungen ganz oder teilweise in einem Maße beeinträchtigt wird oder verloren geht, dass ggf. eine Fortpflanzungs- und Ruhestätte aufgegeben werden müsste (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG). Gleiches gilt für die Nachweissräume an der Aa und im Milser Bachtal. Auch hier wird der Lichteintrag durch blickdichte Sperreinrichtungen auf der Brücke über die Aa und dem Durchlass des Milser Baches vermieden, so dass die Tiere auch hier bei ihren Jagdaktivitäten nicht beeinträchtigt werden.

Auch die Verwirklichung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 (Tötungsverbot) wird vorhabenbedingt nicht verwirklicht werden. An den Querungsstellen von Johanniusbach-Umflut und Aa mit der B 61 bzw. der L 712n konnten eindeutige Durchflüge von Wasserfledermäusen ermittelt werden, so dass die Gewässer als Flugrouten zu betrachten sind. Gleiches kann für den Milser Bach gelten, auch wenn dort nicht eindeutig durchfliegende Wasserfledermäuse, sondern lediglich und ohne eindeutige Artbestimmung Fledermäuse der Gattung My-

otis nachgewiesen wurden. Es ist zumindest nicht auszuschließen, dass Wasserfledermäuse auch den Milser Bach als Flugroute nutzen. Sie gelten angesichts ihrer Fluggewohnheiten – Wasserfledermäuse fliegen in der Regel dicht über der Wasseroberfläche – nach der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, Entwurf Oktober 2010, aber zu den Arten, die auch kleine Durchlässe – in diesem Fall solche mit einem Querschnitt von mindestens 4 m<sup>2</sup> – nutzen (vgl. Tabelle 10 mit Fußnote 38). Diesen Anforderungen genügen nicht nur die größeren Durchlässe der Johannisbach-Umflut und vor allem die Brücke über die Aa, sondern auch der insoweit kleine Durchlass des Milser Baches mit seiner lichten Höhe von 2,00 m und einer lichten Weite von 3 m (vgl. auch vorstehende Ausführungen zu den Langohren sowie zur Fransen- und Rauhauffledermaus). Forderungen nach größeren Durchlässen/Brückenbauwerken bzw. einer größeren lichten Höhe müssen daher zurückgewiesen werden. Die lichte Höhe ist gegenüber dem für einen Durchflug zur Verfügung stehende Querschnitt nachrangig (BVerwG, Urteil vom 06.11.2012, 9 A 17.11, UA Rn. 41) und auch die Länge einer Unterführung spielt für die Akzeptanz als Querungshilfe keine Rolle (Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, Entwurf Oktober 2010, Seite 64).

Zur Wirkung der Verlegung der B 61-Querung der Johannisbach-Umflut gelten die Aussagen zur Rauhauffledermaus, auf die insoweit verwiesen wird.

Insgesamt ist damit kein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko entlang an der Flugrouten des Planungsraums für die Wasserfledermaus festzustellen, der Verbotsstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kommt nicht zum Tragen. Da zudem potenzielle Quartiere erst nach einer vorherigen Untersuchung und dem Nachweise entfernt werden, dass sie unbesetzt sind, ist auch unter diesem Gesichtspunkt ein Verstoß gegen das Tötungsverbot ausgeschlossen.

### Zweifarbflodermaus

Die Zweifarbfledermaus wurde mittels Batcorder an der Johannisbach-Umflut südlich der Kläranlage identifiziert. Für Quartiere aller Art nutzt sie vorzugsweise Spaltenverstecke an und in Gebäuden. Sie jagt im Siedlungsumfeld in strukturreichen Landschaften mit Wald- und Gewässeranteil sowie über Offenland, wo die Tiere in großen Höhen zwischen 10 und 40 m fliegen.

Ein Quartier der Zweifarbfledermaus konnte bei den Untersuchungen nicht ermittelt werden, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG in-

soweit nicht verwirklicht wird. Ebenso können erhebliche Störungen an einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) ausgeschlossen werden. Zwar gehen mit abzureißenden Gebäuden potenzielle Quartiere verloren. Es ist aber unwahrscheinlich, dass angesichts der ausgedehnten Siedlungsbereiche von Brake und Milse ein Quartiermangel eintritt.

Soweit mit der L 712n Jagdhabitats überbaut werden, gelingt es mit den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, die Landschaft um gut geeignete Strukturen anzureichern und so das Nahrungsangebot der Fledermäuse zumindest gleichwertig zu erhalten.

Ausgeschlossen ist auch ein Verstoß gegen den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Aufgrund ihres Flugverhaltens (hoch, schnell, teils im freien Luftraum) besteht für die Zweifarbfledermaus nur ein geringes Kollisionsrisiko an Straßen, die sie überfliegen können. Soweit die Brücke über die Aa möglicherweise in die übliche Flughöhe der Fledermäuse hineinragen könnte, verhindern die vorgesehenen Sperreinrichtungen den direkten Einflug in den Verkehr. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko ist mithin durch den Bau der L 712n nicht zu befürchten. Potenzielle Quartiere werden zudem erst nach vorheriger Untersuchung entfernt, so dass auch unter diesem Blickwinkel ein Verstoß gegen das Tötungsverbot nicht zum Tragen kommt.

### Zwergfledermaus

Die Zwergfledermaus wurde sowohl mittels Detektor als auch mittels Batcorder in allen relevanten Bereichen des Untersuchungsraums einschließlich der Siedlungsränder festgestellt, wobei die Schwerpunkte von den Fließgewässern Johannisbach-Umflut, Aa und Milser Bach gebildet werden. An mehreren Stellen wurden Balzrufe aufgenommen – an der Johannisbach-Umflut, am nördlichen Siedlungsrand von Milse und an der Mehlstraße. Mit Ausnahme des Bereichs der Querung der Johannisbach-Umflut durch die B 61 wurde die Zwergfledermaus darüber hinaus an allen untersuchten Flugrouten identifiziert.

Die Zwergfledermaus ist ein Gebäudebewohner, sie nutzt Spalten in und an Gebäuden sowohl als Wochenstube, als auch als Sommerquartier der Männchen sowie als Winter- und Balzquartier. Als bevorzugtes Jagdhabitat dienen ihr strukturreiche Landschaften im Siedlungsumfeld mit Gehölzbeständen an Gewässern,



Waldrändern, und Hecken. Die Beute wird in der Luft gejagt, bevorzugt in Höhen von 5 m bis über 20 m.

Quartiere, auch Balzquartiere, konnten bei den Untersuchungen gleichwohl nicht ermittelt werden. Damit ist die Verwirklichung des Verbotstatbestandes der Nr. 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG auszuschließen. Auch sind erhebliche Störungen an Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) ausgeschlossen. Soweit potenzielle Quartiere in den abzureißenden Gebäuden verloren gehen, ist nicht zu befürchten, dass angesichts der Siedlungsbereiche von Brake und Milse ein relevanter Mangel eintritt.

Geeignete Jagdhabitats bleiben im Offenland nördlich von Milse in ausreichendem Maße erhalten bzw. werden durch die landschaftspflegerischen Maßnahmen neu in die Landschaft eingefügt. Gleiches gilt für den Talraum von Aa und Johannisbach-Umflut. Zwar wird die Umflut verlegt, jedoch im Verlegungsabschnitt naturnah und damit als geeignete Habitatstruktur gestaltet.

Auch erhebliche Störungen der Jagdhabitats durch betriebsbedingte Immissionen sind nicht zu erwarten. Die Zwergfledermaus ist allgemein unempfindlich gegenüber Lärm, gegenüber Licht zeigt sie ein allenfalls schwach meidendes Verhalten. Relevante Lichteinträge werden aber an den Nachweisorten Johannisbach-Umflut, Aa und Milser Bach durch die vorgesehenen blickdichten Sperreinrichtungen bzw. Bepflanzungen wirksam vermieden. Vor dem Hintergrund, dass die Zwergfledermaus in Siedlungsbereichen auch an Straßenlaternen jagt, können mit den Sperreinrichtungen auch etwaige Anlockeffekte vermieden werden, was das Kollisionsrisiko mindert. Gegen dieses Risiko zeigt die Zwergfledermaus eine mittlere Disposition. Trotz ihrer hohen Flugweise, gerade bei Transferflügen, orientiert sie sich doch auch an Vegetationsstrukturen, deren Windschutz sie insbesondere nutzt. Die hohe Querung vierspuriger Straßen wurde beobachtet.

Die Zwergfledermaus ist insoweit in der Lage, die Flugrouten entlang des Milser Baches und der Aa auch künftig zu nutzen. Das Brückenbauwerk der Aa ist mit einer lichten Höhe von 4,70 m und lichten Weiten der drei Felder von 22 m bzw. 13 m ausreichend dimensioniert, um von der Zwergfledermaus als Querungsmöglichkeit akzeptiert zu werden. Demgegenüber mag das Durchlassbauwerk am Milser Bach zu klein dimensioniert sein. Die Zwergfledermaus kann die Tras-

se dort aber überfliegen und wird dabei durch die Sperreinrichtungen davon abgehalten, direkt in den Verkehr zu gelangen.

An der Querung des Johannisbaches unter der B 61 wurde die Zwergfledermaus im Rahmen der Flugroutenuntersuchung nicht registriert. Die Naturschutzverbände und die Höhere Landschaftsbehörde haben in der Generalerörterung gleichwohl gefordert, die Gestaltung dieser Querungsstelle trotzdem auch auf andere als die überwiegend nachgewiesenen Wasserfledermäuse auszurichten (Protokoll Seite 24 f.). Dieses Brückenbauwerk wird nach den Planunterlagen und unter Berücksichtigung einer Zusage des Vorhabenträgers – vgl. dazu Nebenbestimmung 5.4.2.2.5 im Kapitel A des Beschlusses – eine lichte Höhe zwischen Böschungsoberkante und Bauwerksunterkante von mindestens 2 m und bezogen auf die Gewässerfläche von mehr als 2 m sowie eine lichte Weite von 11 m aufweisen. Damit wird ein Querschnitt von über 22 m<sup>2</sup> zur Verfügung stehen, der nach den Erkenntnissen des F+E-Gutachten „Fledermäuse und Verkehr“, März 2010, für Zwergfledermäuse ausreichend ist. Die Länge einer Unterführung spielt dabei für die Akzeptanz als Querungshilfe keine Rolle (Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, Entwurf Oktober 2010, Seite 64). Ebenso kommt der lichten Höhe gegenüber dem Gesamtquerschnitt keine ausschlaggebende Relevanz zu (BVerwG, Urteil vom 06.11.2012, 9 A 17.11, UA Rn. 41; Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, Entwurf Oktober 2010, Seite 64). Auf die Ausführungen zu den Langohren sowie zur Fransenfledermaus wird diesbezüglich Bezug genommen und soweit die Verlegung der Brücke über die Johannisbach-Umflut zu betrachten ist, wird auf die vorstehenden Ausführungen zur Raufhautfledermaus verwiesen.

Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko der Zwergfledermaus ist nach alledem nicht zu erkennen. Das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird nicht verletzt. Gleiches gilt unter dem Blickwinkel der Tötung von Individuen im Zuge der Baufeldräumung. Die Regelungen der Nebenbestimmungen 5.4.2.2.1 und 5.4.2.2.2 im Kapitel A des Beschlusses stellen sicher, dass potenzielle Quartiere erst entfernt werden, wenn eine Besiedlung ausgeschlossen werden kann.

Soweit in Einwendungen geltend gemacht wird, das Vorhaben gefährde einzelne Arten oder Artengruppen und sei daher unzulässig, weist die Planfeststellungsbehörde diese Einwendungen unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen zurück. Sofern die jeweils benannten Arten zu den vorkommenden und

vom Vorhaben betroffenen planungsrelevanten Arten gehören, sind unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen keine relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten.

#### 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 L 712n vorkommen und beeinträchtigt werden, erfolgt dies im Hinblick auf die Realisierung eines im öffentlichen Interesse liegenden 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 die hier vorkommenden Amphibien nicht zu den planungsrelevanten Arten gehören, sind u. a. gleichwohl in ausreichender Zahl und Größe Durchlässe und Leiteinrichtungen vorgesehen. Insoweit verbleibende Wirkungen, die nicht zur Erfüllung von Verbotstatbeständen führen, sondern unabhängig davon die Beeinträchtigung einer oder mehrerer Arten oder allgemein des Lebensraums der Flora und Fauna zur Folge haben, werden mit Hilfe der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (für die Amphibien vorliegend insbesondere durch Ersatzlaichgewässer) kompensiert. Insoweit wird der allgemeine Artenschutz über die Eingriffsregelung bewältigt (vgl. nachfolgende Ausführungen zur Eingriffsregelung unter Ziffer 6.4.4).

#### 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 L 712n selbst bzw. den zugehörigen Bauwerken berührt noch liegen von den übrigen Bestandteilen des Vorhabens (Ausbau des Kreuzungsbereiches L 712n/ B 61/Grafenheider Straße sowie Kompensations- und sonstige Folgemaßnahmen wie die Gewässerausbaumaßnahmen und die Herrichtung der Retentionsräume) betroffene Flächen innerhalb entsprechender Gebiete oder ragen in sie hinein. Sie sind auch im näheren Umfeld nicht vorhanden. Entsprechende Gebietsbekanntmachungen bzw. Ausweisungen sind für den Planungsraum nicht erfolgt. Die jeweils nächstgelegenen FFH-Gebiete weisen Abstände zum Planungsraum von mehr als 8 km (FFH-Gebiete „Wald nördlich von Bad Salzuflen“ und „Östlicher Teutoburger Wald“), das nächstgelegene VSG (VSG DE-4116-401 „Rietberger Emsniederung mit Steinhorster Becken) einen Abstand von mehr als 20 km auf.

Unmittelbare Inanspruchnahmen von FFH- oder Europäischen Vogelschutzgebieten finden daher nicht statt und mittelbare Inanspruchnahmen sind schon aufgrund der Entfernungen sicher auszuschließen, so dass dem Vorhaben Versagungsgründe nach § 34 Abs. 2 BNatSchG bzw. § 48 c Abs. 4 LG NRW nicht entgegenstehen. Belange des europäischen Gebietsschutzes sind daher nicht betroffen.

Die Einwendungen, in denen der Planungsraum mit Blick auf die aus dem seinerzeitigen Meldeverfahren stammende „Schattenliste“ der Umweltverbände ganz oder teilweise mit der Folge als faktisches oder zumindest potentielles FFH-Gebiet bezeichnet werden, dass das Vorhaben unzulässig wäre, weist die Planfeststellungsbehörde zurück.

„Natura 2000-Gebiete“, also Gebiete im Sinne von Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaft vom 21.05.1992 zur Er-

haltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) bzw. der Richtlinie 79/409/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaft vom 02.04.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie – VRL –), erlangen ihre Eigenschaften als Schutzgebiet über das Meldeverfahren und die sich anschließende Erklärung des Mitgliedsstaates, in dem es liegt.

In Deutschland sind die entsprechenden europarechtlichen Vorgaben der VRL und der FFH-RL zunächst über die Rahmenregelungen des BNatSchG (§§ 32 ff des BNatSchG a.F.) umgesetzt worden. Die weitere Ausgestaltung oblag gem. § 11 BNatSchG a.F. dem Landesgesetzgeber, der in NRW entsprechende Regelungen über die Ermittlung und den Vorschlag der Gebiete im § 48 b LG NRW getroffen hat. Diese landesgesetzlichen Regelungen haben im Übrigen auch nach der Novellierung des BNatSchG im Juli 2009, die nach der Föderalismusreform und der Umstellung auf die konkurrierende Gesetzgebung erfolgt ist, ihre Gültigkeit behalten; in das BNatSchG selbst (§§ 31 ff) sind keine entsprechenden Bestimmungen aufgenommen worden. Gem. § 48 b LG NRW sind die FFH-Gebiete und die Europäischen Vogelschutzgebiete durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV, vormals Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten/LÖBF) zu ermitteln und werden anschließend die höheren Landschaftsbehörden und die oberste Landschaftsbehörde (Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz) tätig. Für den fachlichen Maßstab verbleibt es ausdrücklich bei den Vorgaben der VRL (§ 48 b Abs. 1 LG NRW). Schließlich werden die Gebiete über die Oberste Landschaftsbehörde des Landes NRW und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit der Europäischen Kommission gemeldet, die im Einvernehmen mit der Bundesrepublik Deutschland die abschließende Entscheidung über die Aufnahme in die Liste der Natura 2000-Gebiete fällt bzw. auch gefällt hat.

Die auf diesem Wege entstandenen FFH-Gebiete sind von der Europäischen Kommission im Amtsblatt der EU (EU-ABI. L 12 vp, 15.01.2008, S. 1-117 und S. 383-677), die Europäischen Vogelschutzgebiete des Landes NRW mit Datum vom 17.12.2004 im Ministerialblatt des Landes NRW vom 26.01.2005 (S. 66) bekannt gemacht worden. Der Planungsraum der L 712n gehört danach weder ganz noch teilweise zu dem Netz der Natura 2000-Gebiete.

Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass das Verfahren zur Meldung und Festsetzung der Natura 2000-Gebiete insgesamt ordnungsgemäß durchgeführt worden ist. Dies ist bereits der Antwort der Landesregierung NRW vom 21.03.2006 (LT-Drs. 14/1506) auf die Kleine Anfrage 491 vom 13.02.2006 zu entnehmen. Sie führt dort aus, dass das Gebiets- und Meldeverfahren nicht nur abgeschlossen, sondern auch ohne Defizite beendet ist, nachdem die nordrheinische Gebietsauswahl inzwischen im Rahmen biogeografischer Konferenzen durch die EU-Kommission für jede Art und jeden Lebensraum geprüft und abschließend bewertet wurde. Auch die VV-Habitatsschutz weist unter Ziff. 2.1 auf das abgeschlossene Meldeverfahren und unter Ziff. 2.2 auf die abschließende Entscheidung der Kommission hin. Dass nicht alle zur Meldung vorgeschlagenen Gebiete auch im Meldeverfahren berücksichtigt und zum entsprechenden Schutzgebiet erklärt worden sind, steht dem nicht entgegen. Nicht in den Amts- bzw. Ministerialblättern entsprechend bekannt gemachte Gebiete gehören daher mit Ausnahme etwaiger faktischer Vogelschutzgebiete auch nicht zum Gebietsnetz der Natura 2000. Dies gilt auch für Gebiete aus den Schattenlisten der Umweltverbände. Sie heben zwar ggf. die Wertigkeit eines Gebietes hervor, ersetzen aber weder das Meldeverfahren noch begründen sie den Status eines faktischen FFH-Gebietes. Insoweit sind nicht abgearbeitete Vorschlags- oder Melde-listen daher irrelevant und nur die tatsächlich ausgewiesenen Gebiete zu berücksichtigen.

Aber auch über die Merkmale eines faktischen Vogelschutzgebietes, das insoweit eine Ausnahme bilden würde und in dem das Beeinträchtigungsverbot des Art. 4 Abs. 4 S. 1 VRL nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ggf. unmittelbar anzuwenden wäre, verfügt der Planungsraum nicht. Bei solchen faktischen Vogelschutzgebieten handelt es sich um nicht förmlich unter Schutz gestellte Gebiete, die jedoch die besonderen Anforderungen an ein solches Schutzgebiet erfüllen und daher zum Europäischen Vogelschutzgebiet hätten erklärt werden müssen (BVerwG, Urteil vom 21.01.2002, 4 A 15./01; OVG Münster, Beschluss vom 11.05.1999, 20 B 1464/98.AK). Bei der entsprechenden Ausweisung der Schutzgebiete nach der VRL haben die Mitgliedsstaaten einen Auswahlspielraum – der EuGH spricht in diesem Zusammenhang bei Schutzgebieten nach der VRL abweichend von der im deutschen Verwaltungsrecht gebräuchlichen Terminologie von Ermessen – im Hinblick darauf, welche Gebiete zu Schutzgebieten erklärt werden, sofern diese Auswahl fachlich vertretbar ist (EuGH, Urteile vom 02.08.93, Rs C-355/90 und 19.05.98, Rs C-3/96, sowie

BVerwG, Beschluss vom 24. 08.00, 6 B 23.00, und Urteil vom 15.01.04, 4 A 11.02). Ein faktisches Vogelschutzgebiet setzt deshalb voraus, dass sich das Ermessen zu einer Pflicht zur Unterschutzstellung verdichtet, weil nach fachlichen Gesichtspunkten kein Zweifel daran besteht, dass die maßgeblichen Kriterien erfüllt sind. Dass dies vorliegend der Fall wäre, ist nicht zu erkennen. Entsprechende Erkenntnisse ergeben sich weder aus dem ermittelten allgemeinen Lebensraumpotential noch aus den konkreten Untersuchungen zum Spektrum der vorkommenden Vogelarten, ihrer Individuenzahlen oder ihres Schutz- und Gefährdungsgrades. Auch die Einwendungen und der Stellungnahme der Umweltverbände lassen sich zwar Hinweise auf vorkommende Vogelarten und ihre etwaige Gefährdung, nicht jedoch Erkenntnisse entnehmen, die unter Berücksichtigung des Auswahlspielraums eine Pflicht zur Unterschutzstellung begründen könnten und damit faktisch die Qualität eines Vogelschutzgebietes zur Folge haben könnten.

#### 6.4.3 **Landschafts- und sonstige Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotop**

Die von dem Vorhaben berührten Flächen liegen teilweise in den Landschaftsschutzgebieten „Ravensberger Hügelland“ und „Johannisbach-Unterseebereich“ (Landschaftsplan Bielefeld-Ost der Stadt Bielefeld) sowie im Landschaftsschutzgebiet „Ravensberger Hügelland“ des Kreises Herford (Landschaftsplan Herford-Hiddenhausen). Außerdem streift die L 712n das gem. § 30 Abs. 2 BNatSchG geschützte Biotop GB 3917-229 (Fließgewässer, Nass- und Feuchtgrünland im Bereich des Milser Baches).

In den Landschaftsschutzgebieten 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 der beiden Landschaftspläne, die u. a. auch konkret das Verbot von Verkehrswegen benennen.

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 der Landschaftsschutzgebiete werden im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen ebenso vollständig ausgeglichen wie auch die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, die zudem durch die Führung der Trasse am Rande des Offenlandes nördlich der Siedlungsbereiche von Milse bzw. Altenhagen minimiert werden. Auch der Erhalt der landschaftsprägenden Gewässerläufe wird nicht behindert oder gefährdet, verbleibende bauliche Inanspruchnahmen ergeben insoweit sich nur durch die Bauwerke zur Querung der Aa, des Milser Baches und der Johannisbach-Umflut, wobei eine Querung der Umflut bereits vorhanden ist und sie lediglich um rd. 40 m verschoben wird. Im Übrigen werden die zu verlegenden Gewässerabschnitte unter naturnaher Gestaltung im Rahmen der „blauen Richtlinie“ ausgebaut. Die entsprechenden Befreiungen konnten vor diesem Hintergrund erteilt werden (vgl. Kapitel A Nr. 4 des Beschlusses). Den für die Errichtung der L 712n 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 jeweiligen Gebietscharakter beeinträchtigt und die gesetzlichen bzw. verordnungsrechtlichen Schutzfunktionen der Landschaftsschutzgebiete als solche in ihrer Substanz nicht in Frage gestellt werden.

Die unteren Landschaftsbehörden der Städte Bielefeld und des Kreises Herford haben in ihren Stellungnahmen jeweils das Vorliegen der Voraussetzungen für Befreiung bestätigt und ihr damit im Ergebnis zugestimmt.

Sonstige geschützte Landschaftsteile bzw. Schutzgebiete (z. B. Naturschutzgebiete), die entsprechende Verbotstatbestände zur Folge haben könnten, sind nicht betroffen bzw. liegen deutlich außerhalb der Reichweiten der Wirkpfade des Vorhabens. Zwar ist ein weiteres gesetzlich geschütztes Biotop (GB-3917-020, Unterlauf des Milser Baches) dadurch von dem Vorhaben betroffen, dass es in



eine vorgesehene Ersatzmaßnahme im Sinne von § 15 BNatSchG (E 02) einbezogen wird. Insofern ist jedoch keine weitere Befreiung erforderlich; in das Biotop wird nicht beeinträchtigend, sondern mit dem Ziel eingegriffen, seine Strukturen zu optimieren. Ein Verbotstatbestand im Sinne von § 30 Abs. 2 BNatSchG wird diesbezüglich nicht realisiert.

#### 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 Abwägung 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 Ver-

meidbarkeit 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 werden im LBP die folgenden eingriffsbedingten, d. h. mit dem Bau und Betrieb der L 712n und der Umsetzung der sonstigen mit dem Vorhaben verbundenen Maßnahmen inklusive der damit jeweils zusammenhängenden Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erläutert und beschrieben:

##### a) baubedingte Wirkungen:

- Bodenveränderungen und -verdichtungen, Grundwasserabsenkungen und Verlust von Vegetation im Zusammenhang bzw. als Folge der Bautätigkeiten (Einrichtung der Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze, Baustraßen, Einsatz von Baumaschinen und -fahrzeugen etc.)
- Emittierung von Schadstoffen und Immissionen (Lärm, Abgase, Staub etc.) in Folge der Baustellentätigkeit und des Einsatzes von Baumaschinen und -fahrzeugen
- Beeinträchtigung/Verlust bestehender Lebensräume und Biotoptypen

b) anlagebedingte Wirkungen:

- Versiegelung, Überdeckung und Veränderung von Boden durch den Baukörper inklusive Banketten, Böschungen, Entwässerungsmulden etc.
- Gewässerverlegungen
- Zerschneidung von Funktionsbereichen und Barrierewirkungen, Unterbindung von Austauschbeziehungen
- Grundwasserabsenkungen insbesondere im Bereich der Einschnittslage
- Veränderung der Standortfaktoren
- Veränderung des Landschaftsbildes
- Beeinträchtigung/Verlust bestehender Lebensräume und Biotoptypen

c) betriebsbedingte Wirkungen:

- Einträge von Schadstoffen in die Luft, den Boden und die Gewässer
- Lärm- und Schadstoffimmissionen inklusive optischer Störreize
- Verstärkung von Zerschneidungseffekten/Barrierewirkungen
- Veränderung der Standortfaktoren und der Zusammenstellung der Pflanzen- und Tierarten
- Beeinträchtigung der Wechsel- und Austauschbeziehungen
- 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 2010 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 östlich der Aa auf den gesamten Freiraum nördlich von Milse inklusive eines mindestens 300 bis 500 m breiten Korridors nördlich der L 712n-Trasse, entlang der Aa auf die gesamte Gewässeraue bis zur Milser Straße im Süden sowie westlich der Aa auf den Bereich zwischen der

Kläranlage im Norden und der Mehlstraße im Süden und damit auch auf die Aue der Johannisbach-Umflut erstreckt. Die Gesamtbreite dieses Korridors umfasst mithin mindestens 400 m, lediglich an einigen wenigen durch örtliche Gegebenheiten bedingten Stellen nimmt seine Breite mit rd. 20 m geringfügig ab. Westlich der B 61 sind darüber hinaus neben dem Umfeld der Grafenheider Straße und der Aue der Johannisbach-Umflut auch die Auen des Johannisbachs und des Kerksiekbachs kartiert worden. Der so als Basis für die Erfassung und Bewertung der möglichen Beeinträchtigungen aufgenommenen Flächen orientieren sich damit nicht nur am möglichen Einwirkungsraum der L 712n selbst, sondern beziehen auch die Wirkräume der mit auszubauenden Bereiche der B 61 und der Grafenheider Straße (erweiterter Kreuzungsbereich) sowie die von den Gewässer- ausbaumaßnahmen betroffenen Bereiche mit ein.

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.

Die Erstfassung der vom Vorhabenträger eingereichten Planunterlagen und des zugehörigen LBP basierte noch auf der auf dem Gutachtermodell ARGE Eingriff-Ausgleich NRW 1994 (Entwicklung eines einheitlichen Bewertungsrahmens für straßenbedingte Eingriffe in Natur- und Landschaft und deren Kompensation) aufbauenden naturschutzrechtliche Eingriffsregelung bei Bundesfern- und Landstraßen gem. BNatSchG und LG NRW (Eingriffsregelung Straße – ERegStra –, Gemeinsamer Runderlasses des vormaligen Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr und des vormaligen Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 25.02.1999). Danach waren zur Kompen-



sation (Abiotik, allgemeine Lebensraumfunktionen / Artenschutz sowie Landschaft und Erholung) des inklusive der in das Vorhaben einzubeziehenden bereits vorhandenen Straßenflächen der B 61, der Gewässerausbaumaßnahmen bzw. Gewässerverlegungen sowie der Flächen zum Ausgleich von Retentionsraumverlusten einen Gesamtflächenbedarf von rd. 20 ha aufweisenden Straßenbauvorhabens – zusätzlich zu den darin bereits enthaltenen Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen – Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit einem Flächenbedarf von rd. 19,52 ha vorgesehen (vgl. Grunderwerbsverzeichnis und Maßnahmenblätter des LBP).

Die ERegStra wurde jedoch im April 2009 durch die Neuregelungen von ELES ersetzt. Der entsprechende gemeinsame Runderlass (MBI. 2009, S. 138 ff.) enthielt keine Übergangsregelungen und erfasste somit nicht nur neue, sondern auch bereits laufende Verfahren (vgl. Landtag NRW, Vorlage 14/2920 vom 23. 10.2009). „ELES“ beruht auf der zuvor bereits 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, die u. a. – zum Schutz der Landwirtschaft – eine Begrenzung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorsieht. In den neuen Absatz 3 des § 4 a LG NRW (S. 3 und 4) wurde dazu eine Regelung aufgenommen, wonach der Flächenbedarf für den Ausgleich und Ersatz durch die Auswahl und Kombination geeigneter Kompensationsflächen und -maßnahmen auf das unabdingbare Maß zu beschränken ist und die Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücke im Rahmen der Gesamtkompensation 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 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.

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 insoweit 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 damit im Übrigen 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.

Dass sich vorliegend und anders als bei diversen anderen Vorhaben mit der Umstellung auf ELES im Deckblatt 1 sowie des Weiteren unter Berücksichtigung der übrigen Deckblätter der Flächenbedarf für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen letztlich nur vergleichsweise geringfügig reduziert hat – er beträgt in der planfestgestellten Fassung des LBP mit rd. 18,43 ha 1,1 ha weniger als der Ursprungs-LPB –, steht der grundsätzlichen Verwendung der Methodik nach „ELES“ ebenfalls nicht entgegen. Das grundsätzliche Ziel, eine Reduzierung des Kompensationsflächenbedarfs, wurde erreicht und die Vorgaben des LG NRW zum Verhältnis der in Anspruch genommenen Vorhabenflächen zu den Kompensationsflächen werden eingehalten; in der planfestgestellten Form beinhaltet das Vorhaben den Zugriff auf Flächen (alle Grundstücksinanspruchnahmen mit Ausnahme der temporären in der Bauphase) von rd. 41,1 ha Größe, so dass die rd. 18,43 ha umfassenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen den deutlich kleine-

ren Flächenzugriff verursachen. Auch wenn in den übrigen rd. 22,6 ha noch Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen enthalten sind, die nicht beispielsweise auf Böschungflächen (Einschnitts- und Dammlagen) oder Lärmschutzwällen und damit außerhalb des noch dem Straßenkörper zuzurechnenden Bereichs umgesetzt werden (wie beispielsweise die Immissionsschutzpflanzungen und die Grüngestaltung sonstiger Neben-/Restflächen, vgl. Schutzmaßnahme S 09 und Gestaltungsmaßnahme G 08 im Umfang von zusammen 8.302 m<sup>2</sup>), wird das vorgegebene Verhältnis noch deutlich unterschritten, zumal von den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen rd. 4,35 ha Extensivgrünland umfassen, die grundsätzlich auch künftig einer – wenn auch eingeschränkten – landwirtschaftlichen Nutzung zugänglich bleiben. Dies gilt auch dann, wenn das Extensivgrünland wegen seiner eingeschränkten landwirtschaftlichen Nutzbarkeit insoweit nur teilweise in Anrechnung gebracht wird (vgl. dazu noch konkreter auch nachstehend Nr. 6.4.4.4).

Die ELES-Regelungen wahren nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber auch im Übrigen die rechtlichen Anforderungen, die nach den Maßstäben der Rechtsprechung an die Anforderungen der Eingriffsregelung 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 gesetzliche 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 (MBI 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 Einwirkungsbe- reich 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 Quali- tät 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 entspre- chende 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 Ein- griff in einen gereiften und qualitativ höher- oder hochwertigen Gehölzbe- stand 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 Ver- schlechterung 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 Aus- gleich und Ersatz zu einer Flächeninanspruchnahme an anderer als der Ein- griffsstelle führt, ist zwangsläufig. Die Inanspruchnahme einer solchen Flä- che 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.

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 beim Deckblatt 2 sowie auch den nachfolgenden Deckblättern 3 bis 5 einschließenden 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 zur Vermeidung und Begrenzung der vorhabenbedingten Eingriffe u. a. folgende Maßnahmen gem. LBP vorgesehen bzw. bei der Vorhabenplanung berücksichtigt worden:

##### Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen:

- Straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen (z. B. bautechnische Beschränkung auf den notwendigen Regelquerschnitt, in diesem Zusammenhang auch Verkleinerung des Knotenpunktes L 712n/B 61/Grafenheider Straße im Zuge des Deckblatts 1 aufgrund neuer Erkenntnisse zur Verkehrsbelastung)
- Trassenführung unter weitestgehender Schonung empfindlicher Bereiche, beispielsweise möglichst nördliche Trassierung zwischen Grafenheider Straße und Aatal-Brücke zur Minimierung der Beeinträchtigungen der Johannisbach-Umflut und zur Ermöglichung einer naturnahen Neugestaltung des zu verlegenden Gewässerabschnitts
- naturnahe und mäandrierende Gestaltung der auszubauenden Gewässerläufe,
- Vermeidung von Verunreinigungen der Vorfluter durch technische Vorkehrungen wie die Abdichtung der Regenrückhalte- und -klärbecken und den Einbau von Sandfängen und Tauchwänden in die Becken
- Sammlung des im Einschnitt anfallenden Grundwassers und Zuführung des gesammelten Wassers zum Milser Bach zur Vermeidung bzw. Minimierung eines etwaigen einschnittsbedingten Verlustes des Wasserdargebotes



- Bau von Amphibienleiteinrichtungen und separaten Amphibiendurchlässen, von ausreichend großen und artgerechten Durchlässen bzw. Brückenbauwerken an den Gewässerquerungen und von Sperreinrichtungen für die Fledermäuse und damit auch Vermeidung von Barrierewirkungen
- Minimierung von Lärmeinträgen durch den Bau aktiver Lärmschutzanlagen
- Minimierung schädlicher Einträge (Lärm, Licht etc.) in die Lebensräume entlang der Straßentrasse durch Immissionsschutzpflanzungen und Sperreinrichtungen
- Bauzeitenbeschränkungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Avifauna
- Boden- und Materiallagerungen während der Bauphase nur außerhalb empfindlicher Biotope (z. B. auf Ackerflächen)
- Verzicht auf Baustellencamps (Container, sanitäre Anlagen etc.) im Bereich von Bodenstandorten mit besonderer Bedeutung sowie innerhalb der Überschwemmungsgebiete/der Retentionsflächen

#### Schutzmaßnahmen:

- Schutz der Gehölze (auch der von Einzelgehölzen) und Gewässer vor Beeinträchtigungen im Rahmen der Baumaßnahmen u. a. temporäre Einhausung oder Schutzzäune
- Begrenzung und Rekultivierung der Baustreifen und Bauflächen
- Errichtung provisorischer Sperrzäune inklusive Fangeimern für Amphibien während der Bauzeit
- dauerhafte Sperr- und Leiteinrichtungen für Amphibien und Fledermäuse
- Erhalt und Ergänzung vorhandener Großbäume als Leitstruktur für Fledermäuse
- Immissionsschutzpflanzungen
- Bauzeitenbeschränkungen

Mit diesem im Rahmen der Nebenbestimmungen unter Ziffer 5 im Kapitel A des Beschlusses 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 Maßnahmenkon-

zept integriert worden (vgl. insbesondere Nebenbestimmungen 5.3.1, 5.3.2, 5.3.4, 5.3.6, 5.3.8 bis 5.3.12, 5.3.15 und tlw. Nebenbestimmungen der Nr. 5.4 im Kapitel A des Beschlusses).

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; soweit sie im Zusammenhang mit dem Vermeidungsgebot vorgetragen wurden, beziehen sie sich (ausgenommen sind die Forderungen nach weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen sowie nach einer Querungsmöglichkeit der L 712n für Fußgänger zur Aufrechterhaltung eines direkten Zugangs von der Ortslage Milse zum Naherholungsgebiet nördlich der L 712n; zu denen auf die Kapitel B Nrn. 7.5.1 und 7.8.3 des Beschlusses verwiesen wird) nicht auf die Vermeidung an Ort und Stelle, sondern auf Vermeidung von Beeinträchtigungen durch den Verzicht auf den Straßenneubau von vorgesehener Stelle bzw. eine andere Trassenführung. Es sind damit aus den schon ausgeführten Gründen keine Einwendungen, die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen wären.

Letztlich wären weitere Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen – wie z. B. weitere Überflughilfen, Querungshilfen oder größere Durchlässe und Brückenbauwerke – zwar denkbar. Der dazu erforderliche Aufwand stünde aber außer Verhältnis zu den zusätzlichen Wirkungen, die erzielbar wären. Soweit der Verlauf der Trasse der L 712n 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.

Dem in den §§ 13, 15 Abs. 1 normierten Vermeidungsgebot wird daher Rechnung getragen.

Soweit ansonsten – wie insbesondere von den Umweltverbänden – unzureichende Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen kritisiert bzw. über die planfestgestellten Maßnahmen hinaus weitere gefordert werden, weist die Planfeststellungsbehörde diese Kritik zurück. Dazu im Detail:

- a) Die vom Vorhabenträger geplante Dimensionierung des Kreuzungsbauwerks L 712n/B 61/Grafenheider Straße ist angesichts des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und der Verteilung des Verkehrs / der zu erwartenden Verkehrsströme erforderlich, einer weiteren Verkleinerung des Kreuzungsbauwerks stehen die Planungsziele entgegen, die mit einer ausreichenden Leistungsfähigkeit der Straße auch eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes – auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen wird dazu Bezug genommen – bedingen. Dies gilt auch für den von den Verbänden geforderten Verzicht auf die zweite Geradeausspur von der Grafenheider Straße in Richtung L 712n und ist schon aus dem Verkehrsaufkommen auf der Grafenheider Straße ersichtlich, das für 2025 auf mindestens 11.900 Kfz. pro Tag prognostiziert wird (vgl. Planfall 1 der Prognose für 2025 aus der zuletzt 2011 aktualisierten Verkehrsuntersuchung; im die geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf der Braker Straße berücksichtigenden Planfall 2 sind es bereits 12.700 Kfz. pro Tag).

Unabhängig davon hat der Vorhabenträger zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung zumindest die Möglichkeit des Verzichts auf den freien Rechtsabbieger von der Grafenheider Straße in die B 61 nochmals zu überprüfen und nach Möglichkeit auf ihn zu verzichten. In diesem Fall wird die rechte Geradeausspur zur kombinierten Geradeaus- und Abbiegespur, so dass sich zumindest in unmittelbarer Kreuzungsnähe eine Eingriffsminimierung durch eine reduzierte Flächeninanspruchnahme ergäbe. Gleiches gilt im Übrigen für den von der L 712n zur B 61 führenden freien Rechtsabbieger.

Insoweit, als die geplante lichte Höhe der Überführung der B 61 über die Johannisbach-Umflut von 1,20 m auf 2 m angepasst und der Durchlass entsprechend größer dimensioniert wird, wird der Forderung der Umweltverbände entsprochen (vgl. Nebenbestimmung 5.4.2.2.5 im Kapitel A des Beschlusses). Eine weitere Vergrößerung des Durchlasses ist auch aus Artenschutzgründen bzw. zur Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung von Fledermausarten (vgl. vorstehende Ausführungen unter Nr. 6.4.1.4.4) nicht erforderlich.

Angesichts des bereits vorhandenen und insoweit nur zu verlegenden Durchlasses, der Größe des neuen Durchlasses, der auf beiden Seiten der B 61 entlang der Umflut vorgesehenen Leitstrukturen sowie des zeitlichen Ablaufs der Maßnahmen (Beseitigung der alten Leitstrukturen westlich der B 61 erst, wenn sich die Funktionsweise der neuen Leitstrukturen / des temporären und 4 m Sperrriegels bestätigt hat) sowie der 2,50 m hohen Lärmschutzwände auf der Ostseite des Durchlasses sind auch gesonderte Sperrriegel an den Seiten des Durchlasses zur Vermeidung einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos durch Kollisionen entbehrlich. Auch insoweit wird auf die Ausführung zum Artenschutz Bezug genommen.

- b) Entbehrlich ist auch eine Verlängerung der Brücke über die Aa bzw. eine Vergrößerung des Durchlasses, der mit der geplanten Dreifeldbrücke gewährleistet wird. Der – weil wesentlich größer – mit dem der Johannisbach-Umflut ohnehin nicht vergleichbare Durchlass ist ausreichend dimensioniert, um nicht nur für Fledermäuse und die Avifauna (vgl. erneut Ausführungen zum Artenschutz), sondern letztlich für die gesamte Flora und Fauna Barrierewirkungen so zu minimieren bzw. zu vermeiden, dass zumindest in Kombination mit den Sperreirichtungen keine dem Vorhaben entgegenstehenden Beeinträchtigungen der erforderlichen Durchgängigkeit zu erwarten sind. Insoweit steht zudem auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit einem größeren und von daher auch teureren Brückenbauwerk entgegen.
- c) Der Durchlass des Milser Baches wird eine Gesamtbreite von 3 m sowie beidseitige Bermen von mindestens 1 m Breite erhalten (vgl. Nebenbestimmung 5.4.1.11 im Kapitel A des Beschlusses). Insoweit wurde der Forderung der Umweltverbände, die ursprünglich nur mit 0,25 m Breite geplanten Bermen zu vergrößern, Rechnung getragen. Sofern noch breitere Bermen gefordert werden sollten – eine bestimmte Größe wird von den Verbänden nicht benannt –, ist die Forderung fachlich nicht begründbar und wird zurückgewiesen.
- d) Der Amphibiendurchlass westlich des Milser Baches sowie die beiden Durchlässe östlich des Milser Baches zuzüglich des Milser Baches selbst als viertem Durchlass sind von ihrer Anzahl her ausreichend. Zwar finden auch weiter östlich noch Amphibienwanderungen – betroffen sind ausschließlich nicht planungsrelevante Arten – statt, so dass sich auch dort nach Möglichkeit zu vermeidende, mindestens aber zu kompensierende Beeinträchtigungen ergeben. Vermeidungsmaßnahmen in Form weiterer Durchlässe sind dort jedoch aufgrund der Gradientenlage der L 712n nicht möglich. Die Forderung weite-

rer dort anzuordnender Durchlässe als weiterer Vermeidungsmaßnahme wird deshalb zurückgewiesen. Soweit sich durch den Verzicht auf weitere Durchlässe Beeinträchtigungen für die Amphibien ergeben, wird ihnen durch eine Kombination aus Leiteinrichtungen als Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahme und Ersatzlaichgewässern als Kompensationsmaßnahmen begegnet. Die Ersatzlaichgewässer werden im Westen südlich der L 712n sowie im Osten nördlich der L 712 n angelegt (Ausgleichsmaßnahme A 03 und Ersatzmaßnahme E 13).

- e) Die konkrete bauliche Ausgestaltung der Lärmschutzwand im Bereich des über die Aa führenden Brückenbauwerks ist der Ausführungsplanung vorbehalten und weder in den ursprünglich ausgelegten Planunterlagen noch in den ebenfalls ausgelegten Deckblattunterlagen dargestellt. Insoweit war entgegen der Einwände der Umweltverbände die Darstellung ihrer Dimensionen (Länge, Höhe etc.) sowie – über die lärmtechnische Unterlage – ihrer Wirkung ausreichend. Soweit die auf der Südseite des Brückenbauwerks geplante Lärmschutzwand eine Sperrwirkung für die Avifauna und für Fledermäuse mit sich bringt, wirkt sich diese nicht zu Ungunsten der Fledermäuse und der Avifauna aus, sondern ist umgekehrt und in Ergänzung der lärmindernden Wirkung zur Vermeidung einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos und damit des artenschutzrechtlichen Tötungsverbotes und zu Gunsten der genannten Arten gewollt. Insoweit nimmt die Lärmschutzwand gleichzeitig die Funktion einer Sperreinrichtung wahr. Dennoch bleibt die Durchgängigkeit des Aatals sowohl für Fledermäuse als auch für die Avifauna erhalten. Warum sich mit der Lärmschutzwand eine nicht überwindbare Barriere für Fledermäuse und die Avifauna einstellen sollte, ist von den Verbänden nicht dargestellt worden und der Planfeststellungsbehörde auch nicht ersichtlich. Nicht ersichtlich ist auch, warum die Lärmschutzwand angesichts der Sperreinrichtungen auf der Nordseite der Brücke etwaige Auswirkungen des Brückenbauwerks auf das Kleinklima, die im Übrigen durch die Größe (lichte Weite und Höhe) des Brückenbauwerks weitgehend minimiert werden, maßgeblich vergrößern sollte. Im Übrigen ist die Höhe der Lärmschutzwand im Deckblatt 1 nicht verändert worden, sie lag auch schon in der Ursprungsplanung bei 4 m. Die diesbezüglich erst im Deckblattverfahren erhobenen Einwendungen sind daher ohnehin präkludiert.
- f) Die geforderten zeitlichen Vorgaben für die artenschutzrechtlich bedingten Maßnahmen, die vor dem Eingriff durchzuführen sind (vorgezogene, sog. CEF-Maßnahmen, vorliegend die Schutzmaßnahmen  $S_{\text{CEF}05}$ ,  $S_{\text{CEF}08}$ ,  $S_{\text{CEF}10}$

und S<sub>CEF</sub>11 (Sperrriegel und Leitstrukturen für die Fledermäuse, Bauzeitenbeschränkungen) sind, soweit nicht ohnehin im LBP fixiert, über die Nebenbestimmung 5.4.2.1.2 im Kapitel A des Beschlusses festgeschrieben worden. Die entsprechenden Einwendungen der Verbände haben sich insoweit erledigt. Weitere CEF-Maßnahmen sind nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich. Soweit die Stellungnahme der Verbände dahingehend zu verstehen ist, dass noch frühere Zeitpunkte zur Umsetzung der Maßnahmen gefordert werden, wird diese Forderung zurückgewiesen.

- g) Die auch von vielen privaten Einwendern erhobene Forderung, den Wanderweg „Stiftsweg“ mit Hilfe eines entsprechenden Brückenbauwerks über die L 712n zu führen, ihn so wegetechnisch unverändert zu erhalten und damit gleichzeitig den direkten Zugang von Milse in das Naherholungsgebiet nördlich der L 712n aufrechtzuerhalten und Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch zu minimieren, ist nicht umsetzbar und wird unter Bezugnahme auf die Ausführungen unter Nr. 7.8.3 im Kapitel B des Beschlusses zurückgewiesen.

#### 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 (Fassung des 5. Deckblatts) bezüglich ihrer Details, ihrer landschaftsbezogenen funktionalen Zusammenhänge, ihrer zum Teil multifunktionalen 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) vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen):

- Anbringung von Fledermauskästen zur Vorhaltung von Ersatzquartieren
- Anbringung eines Nistkastens für den Turmfalken

b) sonstige Ausgleichsmaßnahmen:

- Entsiegelungen und Rekultivierungen auf einer Fläche von 0,1 ha

- Anlegung von Ersatzlaichgewässern auf einer Fläche von 0,1 ha südlich der Trasse der L 712n

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 soweit mit möglich wieder herzustellen. Sie reichen jedoch bei weitem nicht aus, die aus dem Eingriff in Natur und Landschaft resultierenden Beeinträchtigungen in vollem Umfang auszugleichen. Gleichzeitig sind angesichts der Örtlichkeiten weitere Maßnahmen, die als Ausgleichsmaßnahmen und daher vorrangig vor den Ersatzmaßnahmen zur Kompensation des Eingriffs in Frage kommen können, nicht ersichtlich.

Die nicht ausgeglichenen und nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen sind gem. § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG vom Verursacher in sonstiger Weise zu kompensieren.

Die dazu vorgesehenen Ersatzmaßnahmen, die hiermit ebenfalls angeordnet werden, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

a) vorgezogene Ersatzmaßnahmen (CEF-Maßnahmen):

- Schaffung eines vielfältigen und bedeutsamen Biotopkomplexes (Ersatzhabitate für den Feldsperling und für die Nachtigall eingeschlossen) auf einer insg. rd. 5,74 großen Fläche im Überschwemmungsgebiet der Aa durch die Freihaltung und Entwicklung eines Uferrandstreifens mit Bachauengehölzen (10.490 m<sup>2</sup>), die extensive Wiesen- oder Weidenutzung einer artenarmen Grünlandfläche (39.110 m<sup>2</sup>) die Entwicklung eines Feuchtgebüsches über Sukzession (1.250 m<sup>2</sup>) und die Anlage von Gehölzstrukturen (6.250 m<sup>2</sup>)
- die Anlage eines Ersatzhabitates für die Feldlerche auf einer Ackerfläche (2.000 m<sup>2</sup>)

b) sonstige Ersatzmaßnahmen:

- Schaffung eines vielfältigen und bedeutsamen Biotopkomplexes auf einer Fläche von rd. 2,15 ha im Bereich des Milser Bachtals, u. a. durch die Umwandlung von Acker in eine Baum-/Strauchhecke, die ökologische Aufwertung des Milser Baches bei gleichzeitiger Vernässung des Talzuges, die ökologische



Aufwertung eines Teiches und die Aufwertung und Sicherung feuchter Hochstaudenfluren und von Feucht- und Nasswiesen

- Umwandlung einer rd. 1,2 ha großen Ackerfläche durch Aufforstungen in einen Laub-/Mischwald und eine Strauchhecke
- Anlegung einer Streuobstwiese auf einer Fläche von 0,26 ha
- Entwicklung eines Laubwaldes über Sukzession (Initialpflanzungen eingeschlossen) auf einer rd. 1,39 ha großen Ackerbrache
- Umwandlung einer rd. 2,16 ha großen Ackerfläche in eine Baum-Strauchhecke sowie eine extensiv genutzte, zweischürige Grünlandfläche im Überschwemmungsgebiet der Aa
- Umwandlung einer rd. 1,98 ha großen Grünlandfläche in Extensivgrünland
- Anlage von Ersatzlaichgewässern auf einer 500 m<sup>2</sup> großen Fläche nördlich der L 712n
- Entwicklung eines Biotopkomplexes mit Gehölz- und Offenlandstrukturen inklusive einer Obstwiese auf einer rd. 3,07 ha großen Ackerfläche

Diese Ersatzmaßnahmen genügen auch nach der Auffassung der höheren Landschaftsbehörde den genannten Anforderungen und können die nicht zu vermeidenden und nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen in ausreichendem Umfang in sonstiger Weise kompensieren. 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 Ausgleichs- und Ersatzflächen belaufen sich inklusive der Entsiegelungsfläche zusammen auf rd. 18,43 ha, Bereits diese Fläche ist kleiner als die Eingriffsfläche (vgl. auch vorstehend Nr. 6.4.4.2). Gem. ELES – Nr. 2.2 – sind zudem die CEF-Maßnahmen (hier: Ersatzhabitats für die Feldlerche, den Feldsperling und für die Nachtigall, u. a. Ersatzmaßnahmen  $E_{\text{CEF}03}$  und  $E_{\text{CEF}06}$  im Umfang von zusammen 5,9 ha) diesbezüglich nicht anzurechnen, so dass insoweit von den 18,43 ha nur rd 12,5 ha verbleiben, von denen wiederum rd. 1/3 als Extensivgrünland nutzbar bleibt. Die 22,6 ha großen Eingriffsflächen sind selbst dann deutlich größer, wenn die rd. 3,9 ha für den Retentionsraum, die rd. 1 ha für Gewässerausbaumaßnahmen und die rd. 1,6 ha in Abzug gebracht werden, die bereits heute zu den Straßenflächen der B 61 gehören. Die Zielvorgabe des Flächenverhältnisses von 1 : 1 gem. § 4 a Abs. 1 S. 3 LG NRW und ELES wird somit nicht nur gewahrt, sondern noch deutlich unterschritten. Im Ergebnis liegt deshalb der Verlust für die Landwirtschaft durch Kompensationsflächen deutlich unterhalb der Eingriffsfläche.

Die näheren Einzelheiten zu den Ersatzmaßnahmen sowie zu deren Ermittlung und Berechnung sind im Übrigen ebenfalls dem LBP zu entnehmen. Die erforderliche Unterscheidung und Trennung zwischen den verschiedenen Maßnahmengattungen ist – soweit möglich bzw. soweit sich diese nicht überschneiden – dort ebenso vorgenommen worden wie die getrennte Zuordnung der Kompensationsdefizite zu den verschiedenen Schutzgütern und Beeinträchtigungen.

#### 6.4.4.5 Gestaltungsmaßnahmen

Neben den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sieht der LBP umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen vor. Sie beinhalten im Wesentlichen:

- die Einsaat der Böschungen, der Bankette, der Trennstreifen, der hergerichteten Retentionsflächen
- die Einsaat und Anpflanzung von Gehölzen der Einschnitts- und Dammlagen sowie der Lärmschutzwälle
- die Eingrünung der Trasse durch geschlossene Gehölzanpflanzungen
- die naturnahe Gestaltung der zu verlegenden und auszubauenden Gewässerabschnitte anhand der „Blauen Richtlinie“
- die Grüngestaltung der sonstigen Neben- und Restflächen

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 Stellungnahmen der Naturschutzverbände eine fehlerhafte Umsetzung der Eingriffsregelung 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. Überschreitet im Einzelfall der Flächenbedarf für die Kompensation den der Eingriffsflächen, entfällt weder die Kompensationsverpflichtung aus § 15 BNatSchG noch führt es dazu, dass für die restliche Kompensation regelmäßig nur noch ein Ersatzgeld in Frage kommt. Insoweit geht angesichts der konkurrierenden Gesetzgebung die Kompensationsverpflichtung des BNatSchG als Bundesgesetz zum einen der des § 4 a Abs. 1 S. 3 LG NRW als Landesgesetz vor. Zum anderen ergibt sich auch aus dem Wortlaut des § 4 a Abs. 1 S. 3 LG NRW, nach dem landwirtschaftliche Flächen möglichst nicht größer sein sollen als diejenigen für den Eingriff, dass es sich um eine grundsätzlich anzustrebende Zielvorgabe bei der Umsetzung und im Rahmen der Regelungen des § 15 BNatSchG, nicht jedoch um eine für jedem Einzelfall und diese Regelungen des Bundesgesetzgebers ggf. aushebelnde verbindliche Vorgabe handelt und bei entsprechendem Bedarf, wie er sich aus § 15 BNatSchG ergeben kann, auch

über das 1 : 1 Verhältnis hinaus Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen möglich sind. Ersatz in Geld – der vorliegend auch nicht vorgesehen ist – kommt deshalb auch nach ELES (vgl. Nr. 2.3) nur dann in Betracht, wenn im Kompensationsraum Kompensationen nicht möglich sind oder eine Vollkompensation der Eingriffsfolgen durch eine Sachregelung nicht erzielbar ist. Auch sind artenschutzrechtlich bedingte Kompensationsmaßnahmen ausdrücklich von der Möglichkeit des Ersatzes in Geld ausgenommen.

Aber auch die vorhabenbezogene inhaltliche Umsetzung von ELES ist nicht zu beanstanden, die hiergegen gerichteten Einwendungen weist die Planfeststellungsbehörde ebenfalls zurück.

Soweit die Belastungszone für die indirekten Projektwirkungen (ELES Ziff. 3.2.3.2) von 50 m auf 25 m reduziert worden ist, ist dies aufgrund der Minimierung der entsprechenden Wirkungen (Lärm, Schadstoffeinträge, visuelle Wirkungen) durch die Einschnittslage der Straßentrasse, die Lärmschutzanlagen, die Immissionschutzpflanzungen etc. sowie mangels besonderer Funktionsausprägungen in den angrenzenden Biotop gerechtfertigt, wie in ELES gefordert mit den Landschaftsbehörden abgestimmt und nicht zu beanstanden. Aus letztlich den gleichen Gründen war auch keine Ausweitung der 50 m-Zone sowie keine Umstellung auf eine ergänzende verbal-argumentative Beurteilung notwendig. Gründe gegen die Reduzierung der Belastungszone oder für ihre Erweiterung vermag die Planfeststellungsbehörde auch in dem Vortrag der Verbände nicht zu erkennen. So lassen die für den Raum insgesamt geltenden Festsetzungen des Regionalplans und der Landschaftspläne keine belastbaren Aussage zu den konkreten Wertigkeiten der konkret betroffenen Landschaftsteile entlang der L 712n-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 sich 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. Vielmehr haben die Ergebnisse die teilweise vorgenommenen Reduzierungen auf 25 m ermöglicht.

Soweit er im LBP vorgenommen wurde, ist auch der Ausgleich in sich (ELES Nr. 3.2.3.1) nicht zu beanstanden.

Entgegen der Stellungnahme der Verbände sind die Biotope, deren Zustand sich mit dem Abschluss der Baumaßnahme nicht verschlechtert und die beispielsweise durch die Anlegung von Straßenböschungen sowie deren Einsaat und Bepflanzung als „in sich“ ausgeglichen gelten, im LBP ausdrücklich benannt und dargestellt worden (vgl. LBP, Tabelle 5, letzte Tabellenzeile auf S. 69). Es handelt sich dabei um die Biotoptypen

- EA<sub>2</sub> (mäßig artenreiche Intensivwiese),
- VA<sub>2</sub> (Straßenbegleitgrün, Straßenböschungen ohne Gehölzbestand),
- HAO (Intensivacker mit weitgehend fehlender Wildkrautflur),
- HJ<sub>6</sub> (Dauerkultur),
- HW<sub>1</sub> (Brachfläche, Siedlungsbereiche mit weniger als 50 % Neo-Nitrophyten-Anteil und weniger als 50 % Gehölzanteilen) sowie
- HJ<sub>1</sub> und HJ<sub>2</sub> (Zier- und Nutzgärten),

deren Lage aus dem Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.1 Blatt 1 des LBP) ersichtlich ist. 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.

In der Regel von vornherein nicht als Eingriff zu werten und dann gar nicht kompensationspflichtig ist gem. § 4 Abs. 2 Nr. 5 LG NRW die Anlegung von Lärmschutzwällen. Dass der LPB insoweit 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. Angesichts der gerade auch bezogen auf das vorliegende Vorhaben sehr positiven Wirkungen der zu begrünenden und zu bepflanzenden Lärmschutzwälle und der fehlenden besonderen Wertigkeiten

und Funktionsausprägungen im konkret betroffenen Raum (vgl. vorstehende Ausführungen zur Belastungszone) ist nicht erkennbar, dass hier ganz oder teilweise ein Ausnahmefall gegeben sein sollte, der abweichend von der Regel gesonderte Kompensation erforderlich machen würde. Von daher gab es auch keinen Anlass für den von den Verbänden angemahnten „Negativkatalog“ für Eingriffswirkungen der Lärmschutzwälle.

Die unter Abzug des „In-sich-Ausgleichs“ und der nicht eingriffsrelevanten Lärmschutzwälle verbleibenden Eingriffsflächen sind auch ordnungsgemäß in die Bilanzierung eingestellt worden und auch die über die Bilanzierung entwickelten Kompensationsmaßnahmen genügen den Anforderungen des BNatSchG und des LG NRW. Die Planfeststellungsbehörde weist auch die Einwendungen zurück, in denen unzureichende bzw. unvollständige oder nicht den Anforderungen genügende Kompensationsmaßnahmen bemängelt werden.

Zunächst ist es zwar richtig, dass die Ersatzmaßnahmen E 9 und E 10, die in der Erstfassung des LBP enthalten waren und eine Fläche von rd. 3,5 ha umfasst haben, mit dem Deckblatt 1 entfallen sind. Dies ist jedoch der Umstellung des LBP von der ERegStra auf ELES und der damit verbundenen Neuordnung der Kompensationsmaßnahmen geschuldet und nicht mit einem Kompensationsdefizit verbunden. Insgesamt hat sich im Übrigen, wie schon vorstehend unter Nr. 6.4.4.2 ausgeführt, mit dieser Umstellung die Gesamtkompensation der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nur um 1 ha reduziert (zu ELES und der Kompensation von Waldlebensräumen vgl. ebenfalls vorstehende Ausführungen unter Nr. 6.4.4.2 des Beschlusses).

Zu den im Einzelnen kritisierten Maßnahmen wird auf Folgendes hingewiesen:

a) Funktionale Kompensation der Beeinträchtigungen von Streuobstwiesen

Die in den Konfliktpunkten 11, 12 und 15 benannten Verluste an Obstwiesenflächen werden, wie vom Vorhabenträger im Erörterungstermin zugesagt, durch die Neuanlegung einer 2.600 m<sup>2</sup> großen Streuobstwiese im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 12 kompensiert. Die Maßnahme ist aufgrund der Ergebnisse des Erörterungstermins im Rahmen des Deckblatts 2 in das Verfahren eingebracht worden, zu dem die Verbände erneut beteiligt worden sind. Sie haben auf die Abgabe einer Stellungnahme zu diesem Deckblatt verzich-

tet, so dass davon ausgegangen werden kann, dass sich dieser Teil der Stellungnahme der Umweltverbände vom 17.03.2011 damit erledigt hat.

b) Anlage von Gehölzflächen in der offenen Auenlandschaft

Die in der offenen Auenlandschaft vorgesehenen Gehölzflächen dienen vorrangig der Abgrenzung der Flächen von den umliegenden intensiv genutzten Ackerflächen und damit dem Schutz vor Immissionseinträgen. Sie sind von daher erforderlich, stehen aber einer Kompensation des Verlustes offener Auenlandschaften und Überschwemmungsflächen nicht entgegen. Die Überschwemmungsflächen werden durch neu anzulegenden Retentionsräume ersetzt und die Gehölzpflanzungen umfassen nicht mehr als  $\frac{1}{4}$  der gesamten Kompensationsfläche im betroffenen Raum, so dass das Landschaftsbild insoweit nicht verändert wird und der Offenlandcharakter grundsätzlich erhalten bleibt.

c) LBP-Maßnahme E 01

Die Ersatzmaßnahme E 01 beinhaltet ein sich aus diversen Einzelmaßnahmen zusammensetzendes Gesamtpaket, mit dessen Hilfe über die multifunktionale Kompensation ein vielfältiger und bedeutsamer Biotopkomplex im Bereich des Talzuges des Milser Bachs geschaffen wird. Die erste Teilmaßnahme umfasst dabei die Umwandlung eines 250 m langen und mindestens 5 m breiten Grundstücksstreifens in eine Baum-/Strauchhecke, die gleichzeitig eine Schutzanpflanzung zur nördlich gelegenen Ackerfläche bildet und den Eintrag von Nährstoffen, Insektiziden und Herbiziden in den südlich davon gelegenen Teich sowie die dortigen feuchten Hochstaudenfluren vermindert. Als Teilmaßnahme 2 wird der Milser Bach durch Schaffung von Auskolkungen, kleinen Mäandern und eine Anhebung der Gewässersohle zur Vernässung des Umfeldes aufgewertet. Die dritte Teilmaßnahme beinhaltet schließlich die Aufwertung des Teiches selbst, u. a. durch Gehölzpflanzungen im Randbereich und die Aufgabe seiner intensiven Nutzung als Fischteich und die vierte Teilmaßnahme die ökologische Aufwertung und Sicherung feuchter Hochstaudenfluren und von Feucht- und Nasswiesen. Um die Verbuschung und weiteren Eutrophierung der feuchten Hochstaudenfluren zu vermeiden und sie damit zu sichern, wird eine Pflegemahd durchgeführt. Die Nährstoffeinträge reduzieren sich durch die Hecke am Nordrand der Flächen (Teilmaßnahme 1).

Mit diesem Maßnahmenbündel wird eine deutliche Aufwertung des gesamten Biotopkomplexes erreicht, die durchgehend die Anrechnung eines Wertpunktes pro m<sup>2</sup> für die Kompensation rechtfertigt. Es bedarf dazu auch keiner Ver-

legung des den Teich durchfließenden Milser Baches um ihn herum. Mit den im LBP angesprochenen Sicherungsmaßnahmen sind dabei die Maßnahmen (insbesondere die Pflegemahd) gemeint, mit denen aktiv zur Erhaltung und Aufwertung der ansonsten gefährdeten Hochstaudenfluren beigetragen wird. Von daher steht die Definition eines Teils der Maßnahmen als „Biotopsicherung“ der Anerkennung der Kompensationsmaßnahme nicht entgegen. Zur geforderten Führung des Milser Baches um den Teich wird ergänzend darauf hingewiesen, dass der Teich zur Haltung des Wasserstandes auf den Durchfluss des Baches bzw. zumindest auf entsprechende Zuflüsse angewiesen ist und die Entwicklung der Flora und Fauna des gem. § 30 BNatSchG geschützten Biotops, die sich an den vorhandenen Bedingungen ausgerichtet hat, bei veränderten Wasserverhältnissen beeinträchtigt werden könnte.

d) Ersatzmaßnahmen E 06

Die Forderung der Verbände aus der Stellungnahme vom 17.03.2011, die Feldlerche-Reviere nicht auf den Flächen der Ersatzmaßnahme E 06 (Hinweis: die Fläche E 06 ist im Deckblatt 5 verlagert worden), sondern auf denen der – im Deckblatt 1 entfallenen – Fläche E 11 anzulegen, ist nicht sachgerecht umsetzbar. Die Fläche hätte nur einen 300 m-Abstand zur Trasse der L 712n und läge damit innerhalb des 500 m-Radius, in dem von einer vorhabenbedingten Abnahme der Habitataignung für die Feldlerche auszugehen ist, die überhaupt erst die Notwendigkeit von Kompensationsmaßnahmen ausgelöst hat. Sie ist von daher nicht geeignet.

Der planfestgestellten Maßnahme E<sub>(CEF)</sub>06 mit den Ersatzhabitatflächen für die Feldlerche haben die Umweltverbände im Übrigen ausdrücklich zugestimmt (Stellungnahme vom 10.07.2014 zum Deckblatt 5), so dass die entsprechende Kritik aus der Stellungnahme vom 17.03.2011 insoweit ohnehin hinfällig geworden ist.

e) Ersatzmaßnahme E 07

Die zur Ersatzmaßnahme E 07 gehörenden Flächen weisen zwar einen Abstand von etwa 2,8 km zur Trasse der L 712n auf, gehören jedoch noch dem betroffenen Naturraum an. Auch ist die erforderliche räumliche Beziehung zwischen dem Eingriffsort und der Lage der Ersatzfläche (vgl. vorstehend Nr. 6.4.4.1) über das Aatal gewährleistet, das die Lage der Kompensationsmaßnahme mit den Eingriffsflächen an der Trasse der L 712n verbindet. Die Maßnahme genügt damit in vollem Umfang den Anforderungen, die § 15 BNatSchG an eine Ersatzmaßnahme stellt.



#### 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. § 42 StrWG NRW zulässig.

Die betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführt. Der Vorhabenträger erhält damit, ebenso wie für die Straßenflächen, das Enteignungsrecht (vgl. dazu das im Zusammenhang mit dem Bundesfernstraßenbau ergangene 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 hat die Anordnung der Kompensationsmaßnahmen mit den Eigentümern der Flächen abgestimmt und weitgehend bereits eine Einigung über deren Inanspruchnahme erzielen können, so dass die Flächen ganz überwiegend einvernehmlich zur Verfügung gestellt werden. Auch können mit der Gestaltungsmaßnahme G 08 (Flächen der Stadt Bielefeld) und den Ersatzmaßnahmen E 14 und E 15 (Flächen des Bundes) einige Teile der Maßnahmen auf Flächen der öffentlichen Hand umgesetzt werden.

Ein Verstoß gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip hinsichtlich der Anwendung der Eingriffsregelung und der mit ihr verbundenen Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ergibt sich daher im Ergebnis nicht. Zum einen sind keine Existenzgefährdungen aufgrund des Zugriffs auf Grundstücksflächen eines landwirtschaftlichen Betriebes zur Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu erwarten (vgl. Kapitel B Ziffer 7.4 des Beschlusses). Zum anderen ist nicht ersichtlich, dass zur Realisierung des Gesamtvorhabens einschließlich der Kompensationsmaßnahmen neben den genannten des Bundes und der Stadt Bielefeld weitere Flächen der öffentlichen Hand eingebracht 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. § 38 Abs. 2 StrWG NRW 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 (§ 38 Abs. 2 StrWG NRW). 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 1 der UVS vom März 1997 der Vorrang einzuräumen. Sie erweist sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als beste Lösung.

Nach den Ergebnissen der UVS sind die Bewertungsunterschiede zwischen den untersuchten Neubauvarianten bezogen auf den Teil des Untersuchungsraums, der sich dem Verlauf der L 712n anlehnt, zwar relativ gering; jede Variante kann – abhängig vom jeweils betrachteten Schutzgut – mal Vorteile für sich geltend machen und muss demgegenüber bei einem anderen Schutzgut als die ungünstigste Alternative bezeichnet werden. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Bewertungen der UVS im Lichte aktueller Erkenntnisse auch nicht in allen Details. Dennoch steht die Trassenwahl des Vorhabenträgers zugunsten der Variante 1 nicht in Frage.

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 1997**

Der Vorhabenträger hat im Dezember 1992 (Fachbeitrag unbebaute Umwelt) bzw. im November 1993 (Fachbeitrag bebaute Umwelt) den Auftrag erteilt, eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, vgl. Nr. 5 im Kapitel B des Beschlusses) zu erstellen. Sie diene der Vorbereitung eines Linienbestimmungsverfahrens nach § 37 StrWG NRW und verfolge 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 Fachbeiträge zur unbebauten und bebauten Umwelt. Der Fachbeitrag unbebaute Umwelt erfasste als ersten Schritt in einer Raumanalyse die naturräumlichen Gegebenheiten und bewertete diese hinsichtlich ihrer Verträglichkeit oder Unverträglichkeit mit einem Straßenbauprojekt. Hierzu wurden zunächst schutzgutbezogen die Schutzwürdigkeit, die Bedeutung und die Empfindlichkeit einzelner Flächen des Untersuchungsraums ermittelt. Die Ergebnisse für die einzelnen Schutzgüter wurden anschließend zu einer Gesamtbewertung überlagert, um auf diese Weise relativ konfliktarme Korridore zu ermitteln bzw. Flächen mit – in der Gesamtbetrachtung – mehr oder weniger starker Schutzwürdigkeit, Bedeutung und Empfindlichkeit zu identifizieren.

In einem weiteren Teil, der Auswirkungsprognose und dem Variantenvergleich, wurden die zur Diskussion gestellten Varianten (einschließlich der Nullvariante und der nach § 37 StrWG abgestimmten Trasse) einer Risikoanalyse unterzogen hinsichtlich der wahrscheinlichen Auswirkungen der Varianten, der umweltbezogenen Vor- und Nachteile, Risiken und Folgen. Eine vergleichende Beurteilung der Planungsalternativen schloss sich an, um letztlich die aus Sicht der unbebauten Umwelt verträglichste Alternative zu ermitteln.

Beim Fachbeitrag bebauter Umwelt war die Vorgehensweise vergleichbar. Auch hier wurden die tatsächlichen Verhältnisse ermittelt und bewertet sowie eine Risikoprognose und ein Variantenvergleich vorgenommen. In einem weiteren Schritt wurden die Auswirkungen der einzelnen Varianten auf den Stadtteil Brake sowie weitere städtebaulich bedeutsame Kriterien in die Betrachtung eingestellt und abschließend die Auswirkungen aller Varianten in den beiden Untersuchungsräumen verglichen.

Die Ergebnisse beider Fachbeiträge wurden anschließend zu einem Gesamtergebnis und einer Empfehlung für eine der Trassenvarianten zusammengeführt.

Die so beschriebene Methodik ist von Trägern öffentlicher Belange, Verbänden und Einwendern in ihrem grundlegenden Aufbau nicht kritisiert worden. Im Detail aber wenden sich die Einwender und auch die Naturschutzverbände vehement gegen den Untersuchungsschritt im Zusammenhang mit der bebauten Umwelt, bei dem die Auswirkungen auf den Stadtteil Brake ergänzend in den Blick genommen wurden. Die Einwender sind diesbezüglich der Ansicht, betrachte man nur den Untersuchungsraum im Umfeld des Neubauvorhabens, mithin also die

direkten Auswirkungen auf das Trassenumfeld, so sei eindeutig der ortsfernen Variante 3 der Vorzug zu geben gewesen. Die Auswirkungen auf Brake zu betrachten sei sachfremd und diene ausschließlich dem Zweck, eine Vorfestlegung auf die Variante 1 entgegen den in der UVS gewonnenen Erkenntnissen zu rechtfertigen.

Dem kann nicht gefolgt werden.

Wie vorstehend unter Nr. 7 ausgeführt, sind im Rahmen des Abwägungsgebots alle abwägungserheblichen Belange zu ermitteln, „nach Lage der Dinge“ alle abwägungserheblichen Belange in die Abwägung einzustellen sowie jedem Belang das ihm nach den rechtlichen Vorgaben und tatsächlichen Gegebenheiten zukommende objektive Gewicht beizumessen. Diese Grundsätze gelten auch für die Abwägung zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Varianten.

Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, auch die Auswirkungen eines Straßenbauvorhabens in den Blick zu nehmen, die sich nicht im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens – quasi in einem engeren Untersuchungsbereich – abspielen, die sich vielmehr in einem darüber hinausgehenden Umfeld des Bauvorhabens ereignen und dabei von einigem Gewicht sind. Dazu gehören notwendigerweise etwaige Verkehrsverlagerungen in dem an den Neubauabschnitt angrenzenden Straßennetz, die sich – abhängig von der gewählten Variante – unterschiedlich darstellen und damit unterschiedliche Auswirkungen auf die dort angrenzende Bebauung, also das Wohn- und Lebensumfeld der dortigen Bevölkerung, haben. So verhielt es sich nach dem zum Zeitpunkt der UVS vorliegenden Erkenntnisstand; diese Zusammenhänge auszublenden hätte bedeutet, die positiven wie negativen Wirkungen der Varianten auf das Schutzgut Mensch/menschliche Gesundheit in der UVS unvollständig aufzuarbeiten.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entspricht daher die 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 1997 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.

### 7.1.2 **Wahl der Vorhabensvariante**

In den Variantenvergleich der UVS 1997 wurden drei Neubauvarianten (V 1, V 2 und V 3) mit einer Untervariante (V 3a) einbezogen, die von der K 4 bis zur B 61 unterschiedliche Verläufe im Freiraum zwischen der Ortslage Milse und dem Elverdisser Wald nehmen.

Alle Varianten knüpfen im Osten an die bestehende L 712 (Ostwestfalenstraße) an und verlaufen zunächst auf gleicher Linie in Richtung Westen. Vor der K 4 trennt sich die V 3 von diesem Trassenbündel und schwenkt nach Norden, um anschließend in einem Abstand von ca. 100 m parallel zum Waldrand des Elverdisser Waldes zu verlaufen. Westlich des Hofes Pahlmeyer schleift die V 3 auf die L 804 (= Elsener Straße) ein, deren Verlauf sie bis zur B 61 aufnimmt.



Westlich der K 4 teilen sich die Varianten 1, 2 und die Untervariante 3a auf. Die V 1 nimmt einen siedlungsnahen Verlauf entlang des nördlichen Ortsrandes von Milse, verbleibt südlich des Milser Bachtals und quert die Aa zwischen der Siedlung und der Kläranlage; danach schwenkt sie in die Aue der Johannisbach-Umflut ein und erreicht die B 61 gegenüber der Einmündung der Grafenheider Straße.

Die V 2 nimmt einen etwas weiter nördlichen Verlauf. Sie durchläuft den Freiraum etwa parallel zum Milser Bachtal nördlich davon, quert die Aa und die Kläranlage mit einem großen Brückenbauwerk, bevor sie gegenüber der Braker Straße auf die B 61 mündet.

Die Untervariante V 3a durchschneidet schließlich den Freiraum nördlich Milses zwischen den Varianten V 2 und V 3. Sie hält auch auf die L 804 zu, die sie etwas weiter westlich als die V 3 unmittelbar vor der Querung über die Aa erreicht. Auch die V 3a greift im Weiteren bis zur Einmündung in die B 61 den Verlauf der L 804 auf und ist insoweit mit der V 3 identisch.

Unter dem Blickwinkel der unbebauten Umwelt werden (vgl. auch Kapitel B Nr. 5 des Beschlusses) bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen unterschieden. Dabei wird der bau- und anlagebedingte Verlust direkt auf der Grundlage der Bedeutung der betroffenen Flächen beurteilt. Bei der Risikoprognose der betriebsbedingten Beeinträchtigungen werden demgegenüber in einem ersten Schritt die projektbedingten Wirkungen in ihrer Intensität mit den Empfindlichkeiten der einzelnen Schutzgüter verschmolzen. Die so ermittelten Beeinträchtigungsgrade werden in einem zweiten Schritt mit der Bedeutung der beanspruchten Flächen überlagert und so im Ergebnis ein ökologisches Risiko abgeleitet. Zu den Einzelheiten wird auf Seite 68 der UVS verwiesen.

In Anwendung dieses Grundschemas werden die Trassenvarianten unter dem Blickwinkel der Boden- und Wasserfunktion, der klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion, der Biotopfunktion einschließlich der faunistischen Aspekte sowie des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion betrachtet.

Eingriffe in das Schutzgut Boden sind bei den Trassen 1, 3 und 3a annähernd gleich zu bewerten. Sie haben vergleichbare Streckenlängen und Trassierungs-

parameter, nehmen gleichermaßen überwiegend Flächen von mittlerer Bedeutung in Anspruch und führen zu vergleichbaren Versiegelungswerten. Variante 2 kann demgegenüber Vorteile geltend machen, da sie die kürzeste Streckenlänge aller Varianten aufweist und dadurch wie auch durch das Brückenbauwerk über Aa und Kläranlage den Umfang der Versiegelung begrenzen kann.

Unter dem Aspekt der Wasserfunktion ist zum einen der Umfang der Versiegelung von Bedeutung, der bei den Varianten 1, 3 und 3a gleich zu bewerten ist. Variante 1 verursacht aber darüber hinaus die größten Beeinträchtigungen von Flächen mit hoher Bedeutung für die Wasserfunktion und beeinträchtigt neben der Querung der Aa – dies ist allen Varianten zu eigen, die Varianten 3 und 3a nutzen insofern jedoch eine vorhandene Querung – noch das Milser Bachtal und die Aue der Johannisbach-Umflut. Sie stellt daher unter diesem Gesichtspunkt die ungünstigste Variante dar.

Unter dem klimatischen und lufthygienischen Aspekt stellen die großen Freiflächen zwischen Milse und dem Elverdisser Wald solche mit einer klimatischen Ausgleichsfunktion (Kaltluftentstehungsgebiet) dar. Die UVS trifft die Wertung der Varianten danach, inwieweit diese Freiflächen in Anspruch genommen werden. Insofern ist die V 1 als die günstigste Variante anzusehen, da sie am Rand der Flächen verläuft und somit den klimatisch wichtigsten Bereich meidet, während die anderen Varianten demgegenüber in der Reihung V 2, V 3a und V 3 zunehmend darin eingreifen.

Die Einwander kritisieren diese Einstufung vor dem Hintergrund, dass ihres Erachtens die V 1 eine Barriere zwischen den Freiflächen und der Siedlung errichte und mithin die Frischluftzufuhr in bebaute Gebiete verhindere. Zwischen der Siedlung und den übrigen Varianten verblieben demgegenüber ausreichend große Freiflächen, die ihre Ausgleichsfunktion zugunsten der Siedlung ungehindert erfüllen könnten.

Dieser Einwendung kann nicht gefolgt werden. Richtig ist, dass zwischen der V 1 und der Siedlung keine nennenswert großen Flächen mit klimatischer Ausgleichsfunktion verbleiben. Allerdings kommt die Kaltluftproduktion des Raumes der Siedlung Milse ohnehin allenfalls zu einem geringen Teil zugute, da die Kaltluft, dem Relief folgend, über das Milser Bachtal in die Aa-Aue abfließt und dort weiter nach Norden transportiert wird (UVS Seite 30). Die V 1 unterbricht insofern

keinen auf die Siedlung zuführenden Kaltluftstrom; nur in dem Fall aber müsste ihr die Lage zwischen der Siedlung und dem Freiraum negativ angerechnet werden. Demgegenüber ist den übrigen Varianten anzulasten, dass sie die Größe des Kaltluftentstehungsgebietes in nennenswertem Umfang mindern.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf die Biotopfunktionen sind zunächst die jeweils betroffenen Biotoptypen ermittelt und nach ihrer Natürlichkeit, ihrer Wiederherstellbarkeit, ihres Gefährdungsgrades, ihrer Maturität (Reifegrad), ihrer Struktur- und Artenvielfalt, ihrer Häufigkeit sowie ihrer Vollkommenheit bewertet worden. Als Bereiche mit besonderer Bedeutung und Wertigkeit auch für die Fauna haben sich dabei die Gewässerauen und hier insbesondere die Aa-Aue sowie die Waldflächen östlich der Braker Straße herausgestellt.

Nach der UVS stellt sich insoweit die Variante 1 als Ungünstigste dar, weil sie Flächen mit Biotopfunktion in der Johannisbachaue, im Tal der Aa und im Milser Bachtal überbaut oder randlich negativ beeinflusst. Die Variante V 3 wird insofern besser eingestuft, auch wenn sie Biotopflächen im Aatal beansprucht und im Elverdisser Wald zumindest beeinträchtigt. Noch besser werden die Varianten V 2 und V 3a beurteilt, deren Auswirkungen sich auf das Aatal sowie randliche Einflüsse des Milser Bachtals bzw. von Vegetationsstrukturen in der Feldflur beschränken.

Den Einwendern ist in diesem Zusammenhang unverständlich, welche Beeinträchtigungen des Elverdisser Waldes der von ihnen bevorzugten Variante V 3 zuzumessen seien. Insofern ist auf die Wirkzonen eines Straßenbauwerks zu verweisen und abzustellen, die über den eigentlichen Trassenbereich in die Umgebung hineinreichen und sich aus den betriebsbedingten Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe, optische Störreize) ergeben. Östlich der Braker Straße aber reicht die V 3 bis auf weniger als 100 m an den Wald heran, die Wirkzone bis 200 m überlagert dementsprechend recht großräumig Waldflächen und führt hier zu einem sehr hohen Gefährdungspotenzial für Flächen mit Biotopfunktion, die teilweise den Status eines gesetzlich geschützten Biotops genießen (GB 3917-610, Auenwälder am Hellebach).

Unter faunistischen Gesichtspunkten ist der V 3 zudem zuzurechnen, dass sie die Wildarten, die tagsüber im Elverdisser Wald eintreten, von den in der Nacht aufgesuchten Freiflächen abschneidet. Die oben schon angesprochenen indirek-

ten Wirkungen der Straße führen zudem konkret zu einer Verlärmung von Teilen des Waldes und damit zu einer Beunruhigung der dort lebenden Tierarten, namentlich der Singvögel. Die V 1 wiederum beeinträchtigt insbesondere die Aue des Johannisbaches und das Milser Bachtal mit ihren zumindest teilweise noch naturnahen Strukturen und mindert deren faunistischen Wert. Wie die V 2 beansprucht die V 1 darüber hinaus faunistische Zusammenhänge im Tal der Aa, das wiederum von den Varianten 3 und 3a auf einer schon vorhandenen Brücke und damit in einem vorbelasteten Bereich gequert wird. V 3a greift darüber hinaus nach den Wertungen der UVS in keine weiteren faunistischen Strukturen ein und ist daher nach Meinung der Verfasser der UVS vor der V 3 als die unter diesem Gesichtspunkt günstigste Varianten anzusehen.

Auf dem heutigen Erkenntnisstand, gewonnen insbesondere aus dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, muss diese Wertung relativiert werden. Die landwirtschaftlich genutzten Freiflächen haben nämlich trotz ihrer intensiven Nutzung faunistische Bedeutung für die unter dem Blickwinkel des Artenschutzes planungsrelevanten Vogelarten Rebhuhn und Feldlerche. Beide Arten sind mit mehreren Revieren vertreten; sowohl die V 3a als auch die V 3 greifen jedoch in den Revierbereich beider Vogelarten ein, beeinflussen diese also mithin nicht nur randlich, sondern nehmen sie unmittelbar in Anspruch.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind daher die Vorteile, die beiden Varianten auf Grundlage der Erkenntnisse der UVS gegenüber den anderen Varianten aus faunistischer Sicht zugemessen wurden, zumindest deutlich gemindert, so dass im Ergebnis alle Varianten unter diesem Gesichtspunkt in der Bewertung näher zusammenrücken und annähernd gleich zu bewerten sind.

Bei den Auswirkungen auf das Landschaftsbildes wurden die Teilaspekte des Verlaufs in Landschaftsbildeinheiten unterschiedlicher Bedeutung, des Verlustes einzelner landschaftsbildprägender Vegetationselemente und der Führung in Damm- und Einschnittslagen über 3,00 m sowie auf Brücken ermittelt und berücksichtigt. Als beste Variante erweist sich hier die Variante 1, wobei sich zwischen den einzelnen Varianten – wie zuvor weitgehend schon bei den Schutzgütern Boden, Wasser, Klima und Luft und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags letztlich auch beim Schutzgut Pflanzen und Tiere – nur geringfügige und letztlich nicht signifikante Differenzen ergeben haben.

Den Einwendern, die vereinzelt schlicht auf die Entwertung von Landschaftsbildeinheiten abstellen und daher der V 1 den letzten Rangfolgeplatz zumessen wollen, kann insoweit nicht gefolgt werden. In der insoweit differenzierteren Betrachtung nach der UVS zeigt sich, dass – je nach Teilaspekt – mal die eine, mal die andere Variante besser bzw. schlechter abschneidet.

In der Gesamtschau aller betrachteten Funktionen der unbebauten Umwelt ergibt sich, dass allein bei der Klimafunktion – und bezogen auf die 3 ungünstigeren Varianten auch nur mit geringen Differenzen – eine eindeutige Reihung über alle Rangfolgeplätze hinweg vorgenommen werden konnte. Bei allen übrigen Funktionen hingegen war eine eindeutige Reihung von zwei oder mehr Varianten mangels Unterschieden oder jedenfalls mangels signifikanter Unterschiede nicht möglich. Auch kann über alle diese Funktionen hinweg, soweit einzelne Rangfolgeplätze eindeutig vergeben werden konnten, kaum eine deutliche Präferenz für eine Variante abgegeben werden, weil jede der Varianten mal auf vorderen, mal auf hinteren Rangfolgeplätzen einsortiert werden musste. Dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung der Erkenntnisse des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags, aus dem sich deutliche Vorteile der auf dem letzten Rang eingestuften Variante 1 bzw. umgekehrt Nachteile der Varianten 3 und 3a im Hinblick auf einige planungsrelevante Arten der Avifauna ergeben.

Bei ihrem Teil 1, der unbebauten Umwelt, ergibt die UVS für die Varianten V 2 und V 3a insgesamt etwa gleich große Auswirkungen auf die relevanten Schutzgüter. Die Variante V 1 wurde nur als geringfügig schlechter beurteilt, die Variante 3 als ungünstigste Variante eingeschätzt (vgl. dazu insbesondere die Gegenüberstellung auf S. 75 der UVS). Unter Berücksichtigung der neueren Erkenntnisse zur Fauna vergrößern sich die Nachteile der ohnehin auf Rang 4 eingestuften Variante 3 sowie die Nachteile der Variante 3a (lt. UVS: Rang zwei mit knappem Abstand zur Variante 2 auf Rang 1).

In der Untersuchung zur bebauten Umwelt wurde nach der Bewertung der örtlichen Gegebenheiten unter städtebaulichen Gesichtspunkten der südliche Teil des Untersuchungsraums, namentlich die zusammenhängend bebauten Flächen des Ortsteiles Milse, als Bereich mit großer Schutzwürdigkeit identifiziert. Davon umfasst ist zudem ein heute noch als Freifläche vorhandener Bereich zwischen

Milser und Elverdissers Straße. Die Gutachter der UVS gingen davon aus, dass auch in diesem Bereich weitere Bebauung geplant sei.

Diese Einstufung ist auch heute noch gerechtfertigt. Zwar ist der Raum im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Bielefeld nicht als Bauland ausgewiesen, lediglich der Gebietsentwicklungsplan, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, enthält eine Baulandsignatur. Jedoch ist der Planfeststellungsbehörde aus dem Verfahren für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 von der bisherigen Endhaltestelle Milse bis zur neuen Endhaltestelle Milse-Ost die Absicht der Stadt Bielefeld bekannt, die Flächen als Bauland zu entwickeln. Dementsprechend sieht die Planung zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 eine Haltestelle innerhalb des derzeitigen Freiraums bereits vor.

Bewertet und miteinander verglichen wurden die einzelnen Varianten unter dem Blickwinkel der bebauten Umwelt nach den folgenden Kriterien:

- Gebäude, Einwohner
- Gebäudealter, Denkmalschutz, Architektur
- Gemeinbedarfseinrichtungen
- Ensembles, Siedlungsränder, städtebaulich relevante Grünstrukturen
- Erholung und Freizeit.

Ergänzend wurde die Trennwirkung der Varianten auf Beziehungachsen, Straßen und Wege in den Blick genommen.

Der Gesichtspunkt Gebäude/Einwohner umfasst dabei die Zahl der abzureißenden Gebäude und der dadurch betroffenen Menschen, die Zahl der künftig erstmals oder stärker lärmbeeinträchtigten Einwohner und die Entlastungswirkungen der Varianten für das übrige Straßennetz und die dort angrenzende Bebauung.

Unter dem ersten Teilaspekt sind keine signifikanten Unterschiede zwischen den Varianten festzustellen. Bei den Varianten 1 und 2 ist nach der UVS ein Gebäude abzureißen, bei den Varianten 3 und 3a jeweils zwei. Die jetzt vorliegende Detailplanung der Variante 1 zeigt auf, dass infolge des Kreuzungsausbaus weitere Gebäude abgerissen werden müssen bzw. die Eigentümer die Übernahme der Gebäude wegen der zu erwartenden Immissionsbelastung verlangen. Auch hieraus kann aber kein eindeutiger Nachteil der Variante 1 ermittelt werden, weil

ähnliche Ergebnisse bei der Anbindung jeder Variante an die B 61 eintreten werden.

Deutlichere Unterschiede ergeben sich allerdings bei den lärmbeeinträchtigten Einwohnern, wobei in der UVS die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für die Nacht zum Beurteilungskriterium gemacht wird. Nach den Ergebnissen der UVS muss insofern die Variante 1 – bedingt durch ihre ortsnahe Lage – auch unter Berücksichtigung vorhandener Vorbelastungen als ungünstigste Variante eingestuft werden. Variante 3 ist demgegenüber die günstigste, die Varianten 2 und 3a liegen mit vergleichbaren Werten im Mittelfeld. Wichtig zu erwähnen ist aber in diesem Zusammenhang, dass auf der Maßstabsebene der UVS eine objektscharfe Berechnung der Beurteilungspegel und daraus abgeleitet ein Konzept von Lärmschutzeinrichtungen nicht in die Betrachtung eingestellt werden konnte. Unterstellt wurde vielmehr die Betroffenheit bei freier Schallausbreitung. Die zur Planfeststellung gestellten Unterlagen verdeutlichen demgegenüber, dass mit aktiven Lärmschutzeinrichtungen die Betroffenheit der Anwohner insofern deutlich gemindert werden kann, als abseits des ohnehin stark vorbelasteten Kreuzungsbereichs an der B 61 die Immissionsgrenzwerte für den Tag und mit einer Ausnahme auch für die Nacht eingehalten werden können.

Der Planfeststellungsbehörde ist bei dieser Überlegung durchaus bewusst, dass gleiche Wirkungen mit aktiven Lärmschutzeinrichtungen auch an den anderen Varianten in der Detailplanung möglich gewesen wären. Ihr ist auch bewusst, dass bei einer Minderung der Beurteilungspegel unter die Immissionsgrenzwerte die L 712n als neue Lärmquelle für die Anwohner am nördlichen Siedlungsrand Milses wahrnehmbar bleibt und mithin immer noch eine hohe Personenzahl insofern zusätzlichen Lärmimmissionen ausgesetzt sein wird. Das Maß der Betroffenheit ist aber auf das gesetzlich als zumutbar angesehene Niveau gesenkt.

Vor diesem Hintergrund erhält das dritte Kriterium dieses Gesichtspunkts, die Entlastungswirkung der einzelnen Varianten für das vorhandene Straßennetz insbesondere in bebauten Bereichen, eine hohe Relevanz. Denn an diesen Straßen sind – soweit die Straßen durch bebaute Bereiche verlaufen und insofern der Erschließung einer Vielzahl von Grundstücken dienen – effektive aktive Lärmschutzeinrichtungen nicht realisierbar. Eine Verbesserung der Lärmsituation in den vorhandenen Wohnquartieren entlang viel befahrener Straßen kann mithin nur über eine Minderung der Verkehrsmenge erfolgen. Bedeutsam wird dies im

vorliegenden Fall namentlich für die Elverdisser und die Milser Straße, die beide unmittelbar an dichter Wohnbebauung entlang führen bzw. diese durchschneiden. So ergeben sich nach den heutigen Ergebnissen (Verkehrsuntersuchung 2010) Entlastungen von bis zu 63 % bzw. 6.300 Kfz pro Tag auf der Milser Straße, von bis zu 45,5 % bzw. 2.500 Kfz pro Tag auf der Elverdisser Straße, von bis zu 29,6 % bzw. 2.100 Kfz pro Tag auf der Braker Straße und von bis zu 59,6 % bzw. 2.200 Kfz pro Tag auf der Elsener Straße.

Wieder in den Blick zu nehmen ist an dieser Stelle dann auch die Absicht der Stadt Bielefeld, die bestehende Freifläche zwischen Milser und Elverdisser Straße mittelfristig in Wohnbauland umzuwandeln. Die Zahl der von einer möglichst hohen Entlastungswirkung der L 712n in Gestalt der Variante V 1 profitierenden Einwohner wird sich also künftig noch erhöhen.

Die Einwender kritisieren diesbezüglich, die UVS stütze sich für die Bewertung dieses Kriteriums auf eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 1995, die heute als überholt zu gelten habe.

Richtig ist diesbezüglich, dass die in der Verkehrsuntersuchung aufgezeigte Entlastungswirkung der einzelnen Varianten in absoluten Zahlen bei einem entsprechenden Vergleich auf der Grundlage aktueller Erkenntnisse abweichen würde. Unabhängig davon entspricht es aber auch heute noch allgemeiner Erfahrung, dass die Entlastungswirkung einer neuen Straße signifikant nachlässt, je weiter sie sich von den zu entlastenden Straßenzügen entfernt. Insofern würde eine heute erstellte Verkehrsuntersuchung, würde sie die verschiedenen Varianten unter dem Gesichtspunkt ihrer Entlastungswirkung vergleichen, zu dem gleichen Ergebnis kommen, wie die Untersuchungen von 1992/1995 und darauf aufbauend die UVS; unter dem Gesichtspunkt der Entlastungswirkung für das vorhandene Netz und die dortigen Anlieger ist die ortsnahe V 1 günstiger als die in größerer Entfernung verlaufende V 3.

Bezüglich des Denkmalschutzes ist Variante 2 die Zerstörung eines hoch schutzwürdigen Gebäudes aus dem 19. Jh. zuzumessen, weshalb ihr die UVS den hinteren Rangfolgeplatz zuordnet. Variante 1, 3 und 3a zerstören je ein Gebäude mit mittlerer Schutzwürdigkeit, die Varianten 3 und 3a zudem ein Gebäude mit geringer Schutzwürdigkeit (nach 1945 errichtet und/oder von geringer architektonischer Besonderheit) an der Elsener Straße.



Als einzige Gemeinbedarfsanlage wäre die Kläranlage von den Varianten 1 und 2 betroffen. Die V 1 nimmt geringfügig geplante Erweiterungsflächen in Anspruch, die V 2 muss die Anlage mit einem groß dimensionierten Brückenbauwerk überqueren. Gravierende Beeinträchtigungen sind hierin jeweils nicht zu erkennen.

Ensembles, Siedlungsränder und städtebaulich relevante Grünstrukturen wurden hinsichtlich ihrer visuellen Bedeutsamkeit, des Grades der von Ihnen ausgehenden Prägung der Landschaft, bewertet. Beeinträchtigend unter diesem Gesichtspunkt wirkt allein die Variante 1, die die insofern mit mittlerer Schutzwürdigkeit bewertete, vorbelastete Johannisbachaue in Teilen überbaut und im Übrigen in ihrer Wirkung beeinträchtigt. Alle anderen Varianten ist insofern keine negative Wirkung beizumessen.

Die Johannisbachaue ist auch angesichts ihrer Bedeutung als Erholungs- und Freizeitfläche in den Blick zu nehmen. Der vorhandene Weg am Südrand der Kläranlage bleibt insofern bei Variante 1 erhalten und ist auch durch Lärmschutzeinrichtungen vor den Immissionen der Straße geschützt. Allerdings wird er von der Aue selbst durch die Straße abgetrennt. Im Übrigen wird von der V 1 die Kleingartenanlagen an der Milser Straße durchschnitten, in Teilen zerstört und auch durch Immissionen belastet. Dies gilt in gleicher Weise für die Varianten V 2 und V 3a, während der Variante V 3 die größten negativen Einflüsse auf den Elverdisser Wald ausübt, der mit Blick auf das Erholungspotenzial höher einzuschätzen ist als z.B. die vorbelastete Johannisbachaue.

Der in diesem Zusammenhang vorgetragene Kritikpunkt der Einwenderseite, die UVS berücksichtige nicht, dass die V 1 auch die Kleingartenanlage Am Flottgraben durchschneide, ist berechtigt. Konkrete Gründe für die unterbliebene Einstellung der Anlage in die Betrachtungen der UVS – aus heutiger Sicht ist deren auch Wirkungen durch Immissionen beinhaltende Beeinträchtigung unstrittig – sind zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr nachvollziehbar. Allerdings quert die V 1 die Gärten an der schmalsten Stelle, nimmt die Anlage also insoweit im geringstmöglichen Umfang in Anspruch.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist unter diesem Gesichtspunkt aber ergänzend zu berücksichtigen, dass die Varianten V 3 und V 3a zu erheblich mehr Verkehr an der heutigen Einmündung der L 804 in die B 61 führen würden (heutige Belastung der L 804 < 2.000 Kfz/Tag). Betroffen hiervon wäre die

Kleingartenanlage an der Herforder Straße, die zwar von den Varianten nicht unmittelbar in Anspruch genommen würde, aber jedenfalls in Teilen im Einflussbereich der an der Einmündung zusätzlich entstehenden Immissionen gelegen und von diesen beeinträchtigt wäre. Dies hat die UVS – aus heute auch nicht mehr nachvollziehbaren Gründen – ebenso wenig berücksichtigt, wie die Durchschneidung der Kleingärten Am Flottgraben durch die Variante V 1.

Beziehungsachsen, also z.B. zwischen Wohnquartieren und Schulstandorten, wie auch wichtige Straßen werden von keiner der Varianten unterbrochen. Alle durchschneiden das System der landwirtschaftlichen Wege in der Feldflur nördlich Milses, das derzeit auch von Erholungssuchenden genutzt wird. Insofern sind unter den vorstehenden Aspekten keine Unterschiede zwischen den Varianten erkennbar. Betrachtet man zusätzlich die Fähigkeit der Varianten, durch Verkehrsentlastungen an anderer Stelle bestehende Trennwirkungen zu mindern, so ist es ein Nachteil der ortsfernen Varianten V 3 und 3a, dass sie den zentralen Verkehrsweg in der Ortslage Milses – die Elverdisser Straße – mit dort ansässigen Geschäften und Dienstleistungsbetrieben nur geringer entlasten.

Unterm Strich werden die Varianten 2 und 3 bis dahin gleichauf beurteilt, ohne signifikanten Abstand – sprich: alle Varianten liegen in der Beurteilung sehr dicht beieinander – folgen die ebenfalls gleich bewerteten Varianten 1 und 3. Eine eindeutige Reihung der Varianten über die Rangfolgeplätze 1 bis 4 war den Verfassern der UVS von daher bei der Betrachtung der bebauten Umwelt nicht möglich.

Vor diesem Hintergrund war es – s. o. – nicht nur zulässig, sondern darüber hinaus sinnvoll, die Entscheidungsgrundlage zu verbreitern und die Auswirkungen der einzelnen Varianten auf das Verkehrsgeschehen im Stadtteil Brake ergänzend zu betrachten.

Brake wird von der durch das Zentrum verlaufenden L 804, der Braker Straße, geprägt, über die die Hauptlast des in Ost-West-Richtung verlaufenden Verkehrs zwischen der B 61 und der L 557 (Engersche Straße) abgewickelt wird. Nach dem Ergebnis der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 befahren – abschnittsweise variierend – täglich rd. 10.000 Kraftfahrzeuge diese Verbindung. Die Grafenheider Straße bildet hier südlich der Braker Straße die zweite Ost-West-Verbindung zwischen der B 61 und der L 557, ist jedoch insgesamt deutlich

geringer belastet und nimmt von ihrer Bedeutung her von der B 61 ausgehend in Richtung Westen stark ab.

Beide Straßenzüge unterscheiden sich aber nicht nur durch ihre Verkehrsbelastung, sondern auch durch die Dichte der angrenzenden Bebauung und deren Nutzungsstruktur. Findet sich entlang der Grafenheider Straße nur einseitig eine relativ aufgelockerte Wohnbebauung, unterbrochen von einigen Gewerbebetrieben, ist die Braker Straße in der Mitte des Ortes beidseitig dicht bebaut. Ein neues, ausgedehntes Wohngebiet hat sich im Westen Brakes im Winkel zwischen der Braker Straße und dem Lohrenkamp entwickelt. Neben der Wohnnutzung kommt der Braker Straße wegen der dort vorhandenen Infrastruktureinrichtungen zudem auch eine zentralörtliche Funktion zu, die der Grafenheider Straße fehlt (vgl. z.B. auch Abbildung 8 auf Seite 128 der UVS).

Zur Beurteilung der Auswirkungen der verschiedenen Varianten lag daher der Fokus der UVS auf der Frage, ob und in welchem Ausmaß sie Verkehrsverlagerungen bewirken, die der örtlichen Entwicklung Brakes zuträglich sind oder nicht.

Aus den zum Zeitpunkt der UVS vorliegenden Verkehrsuntersuchungen ist abzulesen, dass die Variante V 1 eine Entlastung auf der Braker Straße abschnittsweise zwischen 26 und 57 % gegenüber dem Prognose Null-Fall bewirkt. Die unmittelbar gegenüber der Braker Straße auf die B 61 mündende Variante V 2 führt demgegenüber zu einer Steigerung der Verkehrsmenge in einer Größenordnung zwischen 6 und 18 % und die weiter nördlich auf die B 61 mündende V 3 (die V 3a erzeugt identische Wirkungen) bei einer geringfügigen Entlastung auf ihrem westlichsten Abschnitt noch Steigerungen zwischen 10 und 15 %.

Die Grafenheider Straße wird bei allen Varianten stärker belastet, naturgemäß von der Variante 1 am stärksten. Während die Variante 1 jedoch im Übrigen nicht nur auf der Braker Straße, sondern auch auf der verbindenden Grundstraße für Entlastung sorgt, verteilt sich die Belastung bei den Varianten 2 und 3 mit der Folge, dass alle betrachteten Straßen innerhalb der Ortslage Brake größeren Belastungen als im Prognose Null-Fall ausgesetzt sind. Nur bei Variante 1 kann mithin der am Rand der Ortslage gelegenen Grafenheider Straße eine Bündlungsfunktion zugunsten des Ortskerns erzielt werden.

Nach den Wertungen der UVS ist die Mehrbelastung der Grafenheider Straße jedoch angesichts ihrer lückenhaften Bebauung und der fehlenden zentralörtlichen

Funktion hinnehmbar, während der Verbleib der noch zunehmenden Hauptlast auf der Braker Straße – wie bei den Varianten V 2 und V 3 – problematisch ist. Denn nicht nur, dass von höheren Verkehrsmengen im Ortskern ein größerer Teil der Wohnbevölkerung betroffen wäre, mindert eine stark befahrene Straße die Aufenthaltsqualität und schafft für Fußgänger eine Trennwirkung zwischen den verschiedenen Dienstleistungsbetrieben. Für die Braker Straße eröffnet allein die Variante V 1 die Option, die nach Ansicht der Gutachter notwendige Verkehrsberuhigung vorzunehmen. Die damals ermittelten Verkehrsstärken ließen einen Rückbau des Fahrbahnquerschnitts zu Lasten des Kfz.-Verkehrs zu.

Unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen auf den Stadtteil Brake kommt die UVS bezüglich der bebauten Umwelt mithin zu einer eindeutigen Reihung der Varianten zugunsten der Variante V 1.

Die Ergebnisse der beiden Untersuchungsteile unbebaute und bebauter Umwelt weichen also voneinander ab. Eine Empfehlung leitet die UVS aus einer Zusammenschau der Ergebnisse beider Untersuchungsteile ab und legt dazu weitere Kriterien zugrunde, die für beide Teile gleichermaßen vorliegen. Es handelt sich um ausreichend quantifizierbare Kriterien, die mit vertretbarem Aufwand Aussagen zu den von den Varianten ausgehenden Beeinträchtigungen des bebauten Raumes zulassen.

So wurde z.B. für alle in die Verkehrsuntersuchung einbezogenen Straßen durch Multiplikation der täglichen Verkehrsmenge mit der Streckenlänge innerhalb bebauter Gebiete ermittelt, welche Verkehrsarbeit auf diesen Straßen mit entsprechenden Belastungen für den bebauten Bereich abgewickelt wird. Wegen der geringeren Entlastungswirkung der ortsfernen Varianten verbleibt aber ein wesentlich größerer Anteil des Gesamtverkehrs innerhalb des bebauten Raumes (Milse und Brake), weshalb die V 1 unter diesem Gesichtspunkt wegen ihrer größeren Entlastungswirkung eindeutig Vorteile für sich verbuchen kann.

Setzt man dies zusätzlich in Beziehung zur Lage der Infrastruktureinrichtungen innerhalb der Ortslagen Milse und Brake, ergibt sich, dass der Variante der Vorzug zu geben ist, die auf den Straßen mit dem höchsten Infrastrukturbesatz – es sind dies die Braker Straße und die Elverdisser Straße – die größte Minderung der Verkehrsmenge bewirkt. Denn gerade die dort dominierenden Infrastruktureinrichtungen des tertiären Sektors haben generell einen hohen Publikumsverkehr, der zwischen den einzelnen Dienstleistungsbetrieben wechselt und für einen hohen Querverkehr auf der Straße sorgt. Auch unter diesem Gesichtspunkt

ist daher der V 1 der Vorzug zu geben, da sie sowohl in der Elverdisser Straße als auch in der Braker Straße für die größten Entlastungen sorgt, während die übrigen Varianten auf der Braker Straße sogar eine Zunahme der Verkehrsmenge bewirken.

In ähnlicher Weise stellt sich die Variante 1 mit deutlichem Abstand als die günstigste dar, verknüpft man die Verkehrsmengen mit der Einwohnerzahl der am stärksten belasteten Straßen in den Untersuchungsräumen Milse und Brake. Dieses Ergebnis verstärkt sich noch, wenn in die Rechnung die verkehrserzeugenden Wirkungen von Infrastruktureinrichtungen einbezogen werden (vgl. UVS Seite 129 f.).

Als **Gesamtergebnis** zieht die UVS folgendes Fazit:

Sowohl unter dem Blickwinkel der unbebauten wie auch der bebauten Umwelt liegen die vier Varianten in der Bewertung sehr dicht beieinander; entscheidende Vorteile kann keine der Varianten für sich erarbeiten. Ist die Variante 1 bei der unbebauten Umwelt nur geringfügig schlechter als die in etwa gleich zu beurteilenden Varianten 2 und 3a, so liegt sie bei Gesichtspunkt der bebauten Umwelt mit den Varianten 2 und 3 relativ gleichauf vor der Variante 3a.

Bei der Betrachtung der Auswirkungen der einzelnen Varianten auf den Stadtteil Brake ergeben sich dagegen eindeutige Vorteile für die Variante 1. Sie ist die einzige Variante, die deutliche Entlastungen im Ortskern von Brake bewirkt, den Verkehr auf der am Ortsrand gelegenen Grafenheider Straße bündelt und damit mehr Personen entlastet als zusätzlich belastet. Demgegenüber bringen alle übrigen Varianten deutliche Mehrbelastungen für den Ortskern von Brake mit sich, weil nicht nur die Braker Straße mehr Verkehr aufnehmen muss, sondern auch die Grafenheider Straße und die verbindenden Querstraßen. Die zusätzliche Belastung verteilt sich also großflächig in der gesamten Ortslage, statt sie am Ortsrand zu bündeln.

Vor diesem Hintergrund spricht die UVS eine Empfehlung für die Variante V 1 aus.

### 7.1.3 **Gesamtbewertung der Planfeststellungsbehörde**

Der Empfehlung der UVS folgend hat der Vorhabenträger den Neubau der L 712n auf der Trassenführung der Variante 1 ins Verfahren gebracht. Nach eingehender Würdigung aller maßgeblichen Bewertungskriterien erweist sich diese Trassenwahl des Vorhabenträgers, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, als abwägungsfehlerfrei; der jetzt planfestgestellten Neubauvariante 1 ist unter Abwägung aller im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigender Belange – vgl. vorstehend Nr. 7.1 – der Vorrang einzuräumen.

Noch einmal zusammengefasst waren hier innerhalb der Abwägung folgende Varianten zu überprüfen:

- Nullvariante: Bei dieser Variante wird auf die Straßenbaumaßnahme verzichtet. Von Einwenderseite wird die Nullvariante um den Ausbau der L 778 und anderer Straßen ergänzt.
- Neubauvariante 1
- Neubauvariante 2
- Neubauvariante 3
- Neubauvariante 3a

Die Verwirklichung der Nullvariante scheidet vorliegend aus. Von dieser Lösung hat der Vorhabenträger zu Recht Abstand genommen. Dabei wird nicht verkannt, dass die Nullvariante im Vergleich mit allen Neubauvarianten Vorzüge aufweist. Insbesondere könnte auf viele Eingriffe in Natur und Landschaft verzichtet werden. Allerdings zeigen die Verkehrsuntersuchung und die dort dokumentierten Belastungszahlen für die L 712n auf, dass nach einer Straßenverbindung, die auf direktem Weg von dem derzeitigen Ausbauende der L 712n zur B 61 verläuft, ein erhebliches Verkehrsbedürfnis besteht. Dies wird auch bestätigt durch die starken Übereckverbindungen an der neuen Kreuzung in und aus Richtung Bielefeld; die Richtigkeit der mit der Planung verfolgten Ziele – hier der effektiven Anbindung des Kreises Lippe an Bielefeld bzw. des Bielefelder Nordens an die A 2 – wird damit belegt.

Die Untersuchung macht zudem deutlich, dass die L 712n im 4. Bauabschnitt in der Lage ist, die parallel verlaufenden Straßenzüge der Milser und der Elverdissers Straße zu entlasten, die bisher die Verbindung zwischen dem Ausbauende

der L 712n und der B 61 herstellen und dies ohne den Neubau der L 712n auch künftig müssten. Eine Verkehrsentslastung führt hier namentlich für die Ortslage von Milse zu einer Minderung auch der Immissionsbelastung. Wird mittel- bis langfristig, wie es die Stadt Bielefeld anstrebt, die Bebauung auf den bisherigen Freiraum zwischen der Elverdisser Straße und der Milser Straße ausgedehnt, erhöht sich die Zahl derjenigen Einwohner, die durch den Neubau der L 712n von Immissionen entlastet werden, nochmals.

Natürlich sorgt die L 712n am bislang nicht vorbelasteten Nordrand von Milse für zusätzliche Immissionen. Jedoch können diese durch entsprechende Schutzanlagen auf ein zumutbares Maß gesenkt werden, was entlang bestehender, dicht angebauter Straßen ausgeschlossen ist. Insofern sind der Nullvariante auch Nachteile von einigem Gewicht zuzumessen, die im Bereich der bebauten Umwelt und der Auswirkungen auf den Menschen zu sehen sind.

Die Nullvariante kann vor allem aber auch deshalb nicht als Alternative zum Neubau der L 712n in Betracht kommen, weil mit ihr einige der wesentlichen in Kapitel B Nr. 6.1 dieses Beschlusses benannten Ziele nicht erreichbar sind. Der Neubau der L 712n entspricht insoweit einem konkreten Bedürfnis nach einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung. Das bestehende Verkehrsnetz kann weder den jetzigen noch den zu erwartenden Verkehr verkehrsgerecht bewältigen und bedingt durch seinen Verlauf zudem in empfindlichen Bereichen eine hohe und zunehmende Immissionsbelastung.

Im Weiteren ist bei der stets zu erwägenden Alternative, auf ein Straßenbauvorhaben zu verzichten, auf die hier vorgenommene Festlegung des Vorhabens im Landesstraßenbedarfsplan hinzuweisen. Dieser Einstufung kommt gem. § 1 Abs. 1 Satz 2 LStraAusbauG zunächst eine verbindliche Wirkung zu.

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 Um-

weltschutzes 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 derartiger Sachverhalt ist vorliegend jedoch nicht gegeben.

Die von der Einwenderseite vorgeschlagene Ergänzung der Nullvariante um einen Ausbau der Altenhagener Straße (L 778) in Richtung Ostring führt nicht zu einer anderen Beurteilung.

Die Einwender begründen diese Alternative damit, die L 778 verbinde die Müllverbrennungsanlage und die Gewerbegebiete an der Eckendorfer Straße direkt mit der A 2; sie vermittele über den Ostwestfalendamm eine direkte Verbindung zum Südring in Brackwede, zudem seien die meisten Flächen entlang der Altenhagener Straße und der Eckendorfer Straße als Gewerbegebiet ausgewiesen und nicht – wie im Falle Milses – als Wohngebiete. Die letztgenannte Einschätzung der Einwender mag zwar für die Eckendorfer Straße zutreffen; in der Tat grenzt nur in geringem Umfang Wohnbebauung an diese Straße an. Anders aber verhält es sich bei der L 778, an der nur wenige einzelne gewerbliche Betriebe liegen, die im Übrigen aber ausschließlich Wohnbebauung aufweist. Vor allem aber ist diese Alternative auch mit Blick auf die Verkehrsuntersuchung zurückzuweisen. Ihre Berechnungen für den Planfall 2025 belegen, dass durch die L 712n keine nennenswerten Verkehrsverlagerungen von der L 778 auf die neue Straße zu erwarten sind, was zeigt, dass beide Straßenzüge unterschiedliche Verbindungsfunktionen innerhalb des bestehenden bzw. künftigen Netzes wahrnehmen und mithin nicht wechselseitig als Ersatz füreinander erhalten könnten.

Auch die weitere von den Einwendern vorgetragene Alternative, die Waldstraße zwischen L 778 und L 804 sowie die L 804 von dort bis zur B 61 auszubauen und



auf diese Weise einen Ersatz für die L 712n zu schaffen, kann nicht durchgreifen. Auf diese Weise kann keine anbau- und kreuzungsfreie Verbindung geschaffen werden, die Streckenführung ist also mit hohen Netzwideständen verbunden. Sie entfernt sich zudem noch stärker als die Neubauvariante 3 von der Ortslage Milse und stellt einen Umweg gegenüber allen Neubauvarianten dar, weshalb ihr mit hoher Wahrscheinlichkeit eine noch geringere Verkehrswirksamkeit im Sinne der Entlastung von Elverdisser und Milser Straße zukäme, als der insofern ohnehin schon negativ zu beurteilenden V 3.

Eindeutig gegen eine solche Trassenführung spricht außerdem, dass sich der notwendige Ausbau der Waldstraße und der L 804 in der Durchfahrt des Elverdisser Waldes abspielen würde. Auch ohne eingehende Untersuchung ist evident, dass mit einer solchen Trassenführung große Beeinträchtigungen des Waldgebietes durch direkte Inanspruchnahme und randliche Wirkungen und damit erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft einhergingen.

Die Planfeststellungsbehörde weist an dieser Stelle nochmals 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 im Falle der beiden von den Einwendern vorgeschlagenen Alternativen nicht die Rede sein. Beiden sind gewichtige Nachteile zu Eigen, insbesondere können mit ihnen wichtige Planungsziele und offenkundige Verkehrsbedürfnisse nicht oder nur noch eingeschränkt verwirklicht werden. Umgekehrt können sie keine derart gewichtigen Vorteile geltend machen, die es rechtfertigen könnten, solch starke Einschränkungen der Planungsziele in Kauf zu nehmen. So ist z. B. auch nicht erkennbar, dass aus den beiden Varianten erhebliche Vorteile für Natur und Landschaft resultieren, denn beide Alternativen bedingen einen Ausbau vorhandener Straßen, durch den – teils in hochsensiblen Bereichen – ebenfalls Flächen verbraucht, Randeffekte erhöht und Zerschneidungswirkungen verstärkt werden können.

In gleicher Weise ist für keine der in der UVS entwickelten Neubauvarianten erkennbar, dass sie sich der Planfeststellungsbehörde als die eindeutig vorzuzugswürdigen Alternativen hätte aufdrängen müssen.

Wie schon dargestellt, wichen alle vier Varianten bei der Bewertung der Auswirkungen auf die bebaute und die unbebaute Umwelt im engeren Planungsraum der L 712n nur geringfügig voneinander ab, weshalb keine eindeutige Empfehlung allein auf dieser Grundlage ausgesprochen werden konnte. Darüber hinaus müssen die in der UVS identifizierten Nachteile der V 1 gegenüber den anderen Varianten teilweise im Lichte aktueller Erkenntnisse relativiert werden.

Letztlich ist die Neuverlärmung bedingt durch die bei der UVS noch nicht berücksichtigten Lärmschutzeinrichtungen als weniger problematisch einzuschätzen, als in der UVS dargestellt. Der Maßstab der UVS – Einhaltung des Nachtgrenzwertes – wird praktisch schon am Siedlungsrand erreicht und es ist zudem zu erwarten, dass die Grenze, jenseits derer der von der Trasse ausgehende Lärm durch andere Geräusche der Umgebung maskiert wird, schon weit eher erreicht ist, als bei der in der UVS unterstellten freien Schallausbreitung.

Die positive Bewertung der Varianten 3 und insbesondere 3a hinsichtlich der Beeinträchtigung faunistisch bedeutsamer Räume kann so ebenfalls nicht mehr aufrechterhalten werden, da sie die mit mehreren Brutrevieren von Feldlerche und Rebhuhn besetzte Feldflur durchschneiden und einige Reviere nicht nur durch Immissionen beeinträchtigen, sondern unmittelbar überbauen. Dies gilt ähnlich für die Variante 2, die auf deutlich größerer Streckenlänge parallel und in nächster Nähe zu dem Brutrevierkomplex verläuft, als dies bei der V 1 der Fall ist.

Die in der Gesamtschau der UVS ohnehin geringen Unterschiede zwischen den Varianten werden unter diesen Aspekten weiter gemindert.

Darüber hinaus sind noch zwei weitere Aspekte berücksichtigungsfähig, die in der Beurteilung der UVS praktische keine Rolle gespielt haben, nämlich die Kosten und die Belange der Landwirtschaft.

Die Kosten hat der Vorhabenträger nach überschläglicher Schätzung in der Generalerörterung wie folgt beziffert:

Variante 1: 18,8 Mio. €

Variante 2: 26,5 Mio. €

Variante 3: 24,6 Mio. €  
Variante 3a: 24,4 Mio. €.

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).

Vor diesem Hintergrund – er gilt für den Landeshaushalt analog – ist die Frage der Baukosten als ein öffentlicher Belang zugunsten der V 1 zu werten. Die Unterschiede sind zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch nicht lediglich marginaler Natur; vielmehr übersteigen die Kosten der Varianten 2, 3 und 3a diejenigen der Variante 1 um 30 bis 40 %.

Bezüglich der Belange der Landwirtschaft, die nicht nur die Interessen einzelner Landwirte am Erhalt ihres Betriebes, sondern auch das öffentliche Interesse am Erhalt einer leistungsfähigen Landwirtschaft umfassen, ist zu berücksichtigen, dass die Varianten 3 und insbesondere 3a die größten Zerschneidungswirkungen innerhalb des intensiv landwirtschaftlich genutzten Freiraums zwischen Milse und dem Elverdisser Wald bewirken. Wohl auch vor diesem Hintergrund hat sich die Landwirtschaftskammer als Träger der öffentlichen Belange der Landwirtschaft in der Generalerörterung eindeutig für die Variante V 1 ausgesprochen.

Die Einwendungen, die sich gegen die Trassenwahl richten, weist die Planfeststellungsbehörde zurück.

Die UVS kam – wie oben dargelegt – zu der Empfehlung der Variante 1, indem die Betrachtung auf den Stadtteil Brake ausgedehnt wurde, dessen Verkehrsbelastung durch die Wahl der Variante beeinflusst wird. Wurde dies von den Einwendern schon formal als fehlerhaft betrachtet – hierzu wird auf Kapitel B Nr. 7.1.2 dieses Beschlusses verwiesen – greifen sie die daraus folgende Argumentation der UVS auch inhaltlich an.

Sie argumentieren insoweit, die von der UVS als anzustreben bezeichnete Entlastung der Braker Straße setze nicht notwendigerweise den Bau der L 712n auf der Trasse der Variante 1 voraus. Die Entlastung könne nur über den (Aus-)Bau einer parallel verlaufenden Straße bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung der Braker Straße erreicht werden. Der Verlauf der L 712n spiele dann eine lediglich untergeordnete Rolle. Sie sehen sich darin durch die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2007 bestätigt, wonach die prognostizierte Entlastung der Braker Straße lediglich 100 Fahrzeuge pro Tag ausmache.

Diesem Argument ist zunächst entgegen zu halten, dass alle Untersuchungen der Vergangenheit die Entlastungswirkung der Varianten für die Braker Straße abschnittsweise betrachteten und dementsprechend abschnittsweise auch unterschiedliche Ergebnisse zu verzeichnen waren. Mögen für die Variante 1 im Abschnitt zwischen Stedefreunder und Glückstädter Straße nach den Untersuchungen von 2007 und 2010 tatsächlich nur geringe Entlastungen ausgewiesen sein, sind die Wirkungen im Abschnitt von der B 61 bis zur Bahnlinie und westlich der Glückstädter Straße durchaus nennenswert mit einer Minderung von teilweise mehr als 2.000 Fahrzeugen pro Tag.

Die ergänzenden Berechnungen zum Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren vom 23.02.2012 zeigen zwar auf, dass die künftig auf der Braker Straße zu erwartenden Verkehrsmengen jedenfalls im Mittelteil zwischen Stedefreunder und Glückstädter Straße im Vergleich der beiden Varianten 1 und 3 weitgehend identisch sind. Die Belastungszahlen der Variante 3 sind zwischen B 61 und Bahnlinie sowie westlich der Glückstädter Straße höher als bei Variante V 1, jedoch bewegen sich die Unterschiede lediglich in einem Rahmen von 400 bis 600 Fahrzeugen pro Tag.

Nach heutigen Erkenntnissen ist mithin die Differenz der Entlastungswirkung zwischen den Varianten V 1 und V 3 nicht so durchgreifend groß, dass sich darauf allein eine klare Aussage zugunsten der V 1 stützen ließe. Deutlich wird aus der ergänzenden Berechnung aber auch, dass bei der Variante V 3 der Abschnitt der B 61 zwischen der Grafenheider Straße und der Braker Straße stärker und zwi-

schen der Braker Straße und der Elsener Straße erheblich stärker (um 8.500 Fahrzeuge pro Tag) belastet sein wird als bei der Variante V 1 und mithin in erheblich stärkerem Maße Immissionen in die angrenzende Bebauung tragen wird. Es sind mit der Realisierung der Variante 3 aber nicht nur weitere Immissionen, sondern auch sonstige Eingriffe und Beeinträchtigungen (u. a. Eingriffe in das Grundeigentum, ggf. Gebäudeabrisse etc.) verbunden, die sich aus dem dann erforderlichen vierspurigen Ausbau der B 61 bis zur Elsener Straße (weitere Ausbaulänge: rd. 600 m) ergeben. Zudem könnten in diesem Bereich die derzeit bestehenden Grundstückszufahrten zur B 61 nicht erhalten werden. Es müssten mithin rückwärtige Erschließungsmöglichkeiten geschaffen werden, die wiederum mit entsprechenden Beeinträchtigungen und Eingriffen verbunden wären und Verkehr in die Siedlungsbereiche hineinführen.

Gleichwohl müssen letztlich bei den Auswirkungen auf den Stadtteil Brake die Vorteile der Variante V 1, wie sie noch in der UVS von 1997 auf der Grundlage damaliger Erkenntnisse festgestellt wurden, teilweise relativiert werden. Der V 1 können unter diesem Gesichtspunkt jedenfalls gegenüber der Variante V 3 nicht mehr derart eindeutige Vorteile zugemessen werden, wie noch in der UVS. Das mag im Vergleich zu Variante V 2, die gegenüber der Braker Straße mündet, anders aussehen; dies wäre aber Spekulation, da dieser Fall nicht Gegenstand der ergänzenden Berechnungen vom 23.02.2012 war.

Schlussendlich bestehen in der Gesamtschau unter den Gesichtspunkten, die Gegenstand der UVS waren, zwischen den Neubauvarianten keine gravierenden Unterschiede aus heutiger Sicht. Die damals festgestellten Unterschiede sind vielmehr im Lichte aktueller Erkenntnisse in mehrfacher Hinsicht geringer geworden. Die V 1 verursacht allerdings – was ebenfalls im Rahmen der Abwägung berücksichtigungsfähig ist – die mit Abstand geringsten Kosten und schont am ehesten die Belange der Landwirtschaft und ist zumindest diesbezüglich mit deutlichen Vorteilen verbunden.

Vor diesem Hintergrund vermag sich keine der anderen Varianten, d. h. der Varianten 2, 3 und 3a, im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG gegenüber der V 1 als die eindeutig bessere, weil die öffentlichen und privaten Belange insgesamt schonendere Variante positionieren. Dies gilt auch für die nach § 37 StrWG NRW abgestimmte Linienführung, die nur geringfügig nach Osten verschoben von der Variante 3 abweicht und insofern ähnliche Auswirkungen verursacht wie diese.

Die Variantenwahl des Vorhabenträgers zugunsten der Variante V 1 ist daher nicht nur aufgrund der UVS, sondern auch unter Berücksichtigung aller neueren Erkenntnisse tragfähig und in der Gesamtschau nicht zu beanstanden.

## 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 L 712n wird als einbahnige Straße mit Zusatzfahrstreifen (3 Fahrstreifen in der Betriebsform 2 + 1, Querschnitt RQ 15,5 mit einem Wechsellpunkt zwischen Bau-km 1 + 210 und Bau-km 1 + 390) hergestellt. Die Fahrstreifen erhalten eine Breite von jeweils 4 m (inklusive 0,25 m Randstreifen) in der Fahrtrichtung ohne Überholstreifen und (getrennt durch eine 0,5 m breite Fahrstreifenbegrenzung) 3,75 m (inklusive 0,25 m Randstreifen) zuzüglich 3,25 m für den Überholstreifen in der Gegenrichtung. Sie schließt im Osten an den fertiggestellten und in Betrieb genommenen III. Bauabschnitt an, wird bis zur Einmündung in die B 61 kreuzungs- und anbaufrei geführt und erhält dementsprechend auch keine Erschließungsfunktion für anliegende Grundstücke.

Vor der Einmündung in die B 61 erfolgt eine Aufweitung auf 3 Fahrspuren, von denen zur Bewältigung der entsprechend großen Abbiegeströme 2 als Linksabbiegespur und eine als Geradeausspur Richtung Grafenheider Straße angelegt werden; auf den in den Planunterlagen dargestellten freien Rechtsabbieger soll nach Möglichkeit und erneuter Prüfung im Rahmen der Ausführungsplanung (vgl. Zusagen des Vorhabenträgers) verzichtet werden.

Die von der Trasse zu querende K 4 (Milser Straße) wird überführt. Sonstige Straßenquerungen ergeben sich zwischen dem bisherigen Ausbauende der L 712 und der B 61 nicht.

Die B 61 wird zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens inklusive der entsprechenden Abbiegeströme im Kreuzungsbereich beidseits der Mündung der L 712n auf einer Gesamtlänge von rd. 700 m vierspurig ausgebaut. Die beiden Fahrspu-

ren Richtung Herford werden vor der Kreuzung um jeweils eine Links- und eine Rechtsabbiegespur ergänzt. Die beiden aus Richtung Herford kommenden und in Richtung Bielefeld führenden Fahrspuren der B 61 sind teilweise geringer belastet und werden nur um eine dritte Spur erweitert, die Rechte der drei Fahrspuren wird zur kombinierten Rechtsabbiege- und Geradeausspur, die mittlere zur ausschließlichen Geradeausspur und die linke Fahrspur zur auf die L 712n führenden Linksabbiegespur.

Die Grafenheider Straße wiederum erhält von der B 61 wegführend eine, zur B 61 hinführend zwei Fahrspuren. Auf den freien Rechtsabbieger zur B 61 soll analog zur gegenüberliegenden Seite der Kreuzung nach erneuter Prüfung im Rahmen der Ausführungsplanung verzichtet werden. Die Ausbaulänge der Grafenheider Straße im Anschluss an den Kreuzungsbereich umfasst rd. 300 m.

Diese Ausgestaltung der L 712n und des Knotenpunktes L 712n/B 61/Grafenheider Straße ist angesichts des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, das u. a. 21.600 Kfz pro Tag auf der L 712n und 29.000 Kfz pro Tag auf der B 61 südlich der Einmündung der L 712n umfasst (Prognose 2025, vgl. Kapitel B Nr. 6.1.2 des Beschlusses), sowie der zu erwartenden und mit diesem Verkehrsaufkommen verbundenen Abbiegeströme erforderlich und angemessen. Dies gilt vom Grundsatz her auch für die freien Rechtsabbieger von der Grafenheider Straße in die L 712n bzw. von der L 712n in die B 61. Gleichwohl würde der Verzicht auf diese freien Rechtsabbieger nicht zu Verschlechterungen der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes führen, die als erheblich einzustufen wären. Um mit dem Knotenpunkt einhergehende Behinderungen des nicht motorisierten Verkehrs (Fußgänger, Radfahrer) zu minimieren, hat deshalb das Verkehrsdezernat der Bezirksregierung den Verzicht auf diese freien Rechtsabbieger empfohlen. Die Umsetzung dieser Empfehlung wird im Zuge der Ausführungsplanung zusammen mit den Straßenverkehrsbehörden geprüft werden (vgl. Zusagen des Vorhabenträgers).

Die Anforderungen aus den technischen Regelwerken wie den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung (RAS-L), Ausgabe 1995, werden im Übrigen eingehalten bzw. ihre Einhaltung ist, insbesondere auch im Hinblick auf die Standsicherheit der Bauwerke und hier insbesondere der Aatalbrücke, ebenfalls im Wege der Ausführungsplanung zu gewährleisten.

Die in der Streckenführung enthaltenen Radien entsprechen den Vorgaben und der der Planung zu Grunde liegenden Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h, die notwendigen Sichtweiten werden auch im Bereich der Anbindungen an das übrige Straßennetz sichergestellt. Der Straßenquerschnitt RQ 15 entspricht den Regelungen der RAS-Q, Ausgabe 1996, die Trassierungsparameter denen der Richtlinien für die Anlegung von Straßen, Teil Linienführung (RAS-L), Ausgabe 1995.

An die entsprechende Ausgestaltung der L 712n und des Knotenpunktbereiches ist auch der daraus resultierende Flächenbedarf geknüpft. Soweit sich diesbezüglich ohne Ausfluss auf die angestrebte Leistungsfähigkeit der Straße bzw. hier des Knotenpunktes in Form von Flächeneinsparungen durch den Verzicht auf einzelne Fahr- bzw. Abbiegespuren ergeben haben, sind sie über das Deckblatt 1 in die Planung eingeflossen bzw. werden – freie Rechtsabbieger, s. o. – im Rahmen der Ausführungsplanung noch abschließend geprüft.

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).

### 7.3 **Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft**

#### 7.3.1 **Allgemeines**

Der Straßenbau (inklusive Anbindung an die B 61, Fahrbahnränder, Seitengräben und Entwässerungsanlagen, Bepflanzungen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen, Flächen für Folgemaßnahmen wie der erforderliche Kreuzungsausbau und die erforderlichen Gewässerverlegungen und -ausbaumaßnahmen sowie die Retentionsflächen) beansprucht eine Gesamtfläche von knapp 22,6 ha. Weitere 18,43 ha werden für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt. Als temporärer Flächenbedarf kommt der hinzu, der für Bauzwecke in Anspruch genommen werden muss (rd. 3 ha).

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 (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der Retentionsraum im Umfang von



zusammen rd. 22,3 ha) 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 vorhabensbedingte 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, die die Notwendigkeit zur Entlastung der vorhandenen Verkehrswege zwischen dem bisherigen Ende der Ostwestfalenstraße hinter der A 2-Anschlussstelle Ostwestfalen-Lippe und der B 61 im Norden von Bielefeld und damit letztlich auch die Planrechtfertigung ausdrücklich anerkennt, bemängelt dabei in erster Linie eine unzureichende Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Belange im Zuge der konkreten Planung des Vorhabens. Die Aussage im Erläuterungsbericht des Vorhabenträgers, wonach die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen nicht mit einem Eingriff in die Landeskultur bzw. Agrarstruktur verbunden ist, sei nicht nachzuvollziehen. Schon alleine die direkten und dauerhaften Grundstücksinanspruchnahmen seien für ein letztlich nur 2,7 km

langes Straßenstück sehr groß (die Stellungnahme der LWK nennt hier inklusive der Kompensationsmaßnahmen 37,57 ha, tatsächlich waren es nach den zunächst ausgelegten Unterlagen rd. 39,6 ha und sind es in der planfestgestellten Fassung unter Berücksichtigung der insgesamt 5 Deckblätter insg., d. h. einschließlich der nicht landwirtschaftlich genutzten Flächen rd. 41 ha). Es kämen aber noch die Beeinträchtigungen der agrarstrukturellen Belange durch Zerschneidungs- und Anschnittschäden, Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Erschließungen bzw. des landwirtschaftlichen Wegenetzes sowie auch randliche Einflüsse der landschaftspflegerischen Maßnahmen hinzu. Grundsätzlich müsse daher der Umfang landschaftspflegerischer Maßnahmen mit Rücksicht auf die Landwirtschaft verringert werden – hierzu verweist die Landwirtschaftskammer auf geänderte rechtliche Rahmenbedingungen/auf ELES – und seien auch Auswirkungen auf den Wasserhaushalt durch den Trassenbau und die Kompensationsmaßnahmen in den Blick zu nehmen.

Diesen Bedenken ist der Vorhabenträger weitgehend nachgekommen. Er hat insbesondere den landschaftspflegerischen Begleitplan mit dem Deckblatt 1 nach den von der Kammer erwähnten neuen Rechtsgrundlagen überarbeitet und auf ELES umgestellt. Der Umfang der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzfläche hat sich dadurch zwar mit rd. 1,1 ha nur unwesentlich verringert, weil andererseits insbesondere aus Gründen des Artenschutzes eine neue Maßnahmenfläche aufgenommen werden musste. Dennoch konnte aber trotz des artenschutzrechtlich bedingten Mehrbedarfs – auf die Artenschutzmaßnahme hätte auch den alten Regelungen zur Bewältigung der Eingriffsregelung, d. h. nach der ERegStra, nicht verzichtet werden können – durch die Umstellung auf die landwirtschaftsschonenden Eingriffsmethodik von ELES eine Einsparung erzielt werden, die den Interessen der Landwirtschaft Rechnung trägt und die ansonsten auch entsprechend größer ausgefallen wäre.

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, sind vor diesem Hintergrund die Möglichkeiten der multifunktionalen Gestaltung von Kompensationsmaßnahmen ausgeschöpft und keine weiteren Flächenreduzierungen zur Entlastung der Landwirtschaft mehr möglich. Soweit die Forderung dahin geht, die Inanspruchnahme für landschaftspflegerische Maßnahmen noch weiter zu verringern, wird sie daher zurückgewiesen.

In diesem Zusammenhang weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass – vgl. vorstehend Nr. 7.1 – bereits mit der Variantenwahl eine die Interessen der Landwirtschaft letztlich begünstigende, weil insbesondere im Hinblick auf die Agrarstruktur weniger als die anderen Varianten belastende Abwägungsentscheidung getroffen worden ist.

Die von der Landwirtschaftskammer wegen ihrer randlichen Einflüsse, insbesondere wegen der Verschattung von Ackerflächen, namentlich bemängelte Aufforstung im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 09 ist im Zuge der Überarbeitung des LBP im Deckblatt 1 entfallen, so dass die entsprechende Kritik hinfällig geworden ist. Der zur Vermeidung von Verschattungen geforderte Sukzessionsstreifen entlang der Ackerflächen wäre lt. Maßnahmenblatt ohnehin Gegenstand der Maßnahme gewesen.

Erledigt hat sich auch die in der Stellungnahme vom 06.06.2008 kritisierte Kartierung von zwei Flächen im Bereich der Gemarkung Elverdissen, die im zum LBP gehörenden Konflikt- und Bestandsplan als Fettwiese und damit nach Auffassung der Landwirtschaftskammer als zu hochwertig in die Bilanzierung eingegangen sind. Nach der Neukartierung gem. ELES im neuen LBP des Deckblatts 1 sind diese Flächen ohne Beanstandung der Landwirtschaftskammer als mäßig artenreiche Intensivwiese (Biotopschlüssel EA2), als gemischte Bau-/Wohnbaufläche (Biotopschlüssel SB0) bzw. als Zier- und Nutzgarten mit überwiegend fremdländischen Gehölzen ausgewiesen worden.

Soweit die Landwirtschaftskammer fordert, zur Schonung wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen die Fläche zwischen Kerksiekbach und Johannisbach-Umflut in das Kompensationskonzept einzubeziehen, verweist der Vorhabenträger zu Recht darauf, dass eine Kompensationsfläche auch geeignet sein muss, die eingriffsbedingten Konflikte nicht nur flächenmäßig, sondern auch funktional unter Berücksichtigung der Art des konkreten Konfliktes zu kompensieren. Schließt die aktuelle Nutzung einer Fläche eine solch funktionale Kompensation aus, kommt die Fläche nicht als Kompensationsfläche in Frage und muss auch im Maßnahmenpaket nicht berücksichtigt werden.

Nicht vermeidbar sind schließlich auch die Flächenverluste und Beeinträchtigungen, die mit der Durchschneidung des Flurstücks 2207 der Flur 2 der Gemarkung Milse einhergehen. Die Trasse muss hier unter Beachtung trassierungstechnischer Notwendigkeiten in den schmalen Raum zwischen der Ortslage Milse und

der Kläranlage hineingeführt werden, weshalb eine auch kleinräumige Verschiebung nicht in Betracht kommt. Hier konnten jedoch die nördlich der Trasse der entstehenden und von ihr und dem Milser Bach / dem vom Milser Bach durchflossenen Teich umgebenden Restflächen in die landschaftspflegerischen Maßnahmen eingebunden werden, so dass die Landwirtschaft an anderer Stelle geschont werden konnte. Das südlich der L 712n verbleibende Restgrundstück bleibt dabei – entgegen den Ausführungen der Landwirtschaftskammer – auch weiterhin über das öffentliche Wegenetz erreichbar; die Flächen sind über die Gemeindestraße „Am Flottgraben“ zugänglich und damit auch ausreichend erschlossen; dass diese Zuwegung durch das Siedlungsgebiet von Milse verläuft, steht dem nicht entgegen.

Gleiches gilt im Ergebnis auch für das Flurstück 2108, das sich östlich an das Flurstück 2207 anschließt und das über den Murreweg erschlossen wird.

Zu etwaigen Konflikten mit dem Siedlungsverkehr wird darauf hingewiesen, dass das Flurstück 2108 auch schon bislang über den Murreweg erschlossen wird, so dass sich insofern ohnehin keine Änderung einstellt und die das Flurstück 2207 erschließende Straße „Am Flottgraben“ mit einer befestigten Breite von ca. 5,00 m den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (Arbeitsblatt DWA-A 904 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V., dort Bild 3.4, für den Begegnungsfall von Schlepper und PKW bei verminderter Geschwindigkeit) entspricht. Angesichts dessen, dass lediglich eine landwirtschaftliche Nutzfläche über diese Straße erschlossen ist, ist nichts dafür ersichtlich, dass es hier gravierende Verkehrsbehinderungen geben wird. Es ist von daher des Weiteren auch nicht ersichtlich, weshalb die verbleibenden Flächen durch einen Wegebau entlang der Siedlungsgrenze nochmals verkleinert werden sollten, wie es vom Dezernat 33 (Ländliche Entwicklung, Bodenordnung) der Bezirksregierung Detmold gefordert worden ist, um agrarstrukturelle Beeinträchtigungen durch Eingriffe in das Wegenetz und verkehrliche Konflikte zu vermeiden, die mit landwirtschaftlichem Verkehr im Siedlungsraum vorprogrammiert seien. Die entsprechende Forderung wird daher zurückgewiesen.

Da dieser Erschließungsaspekt im Übrigen auch von den Eigentümern der beiden Flurstücke nicht vorgetragen wurde, geht die Planfeststellungsbehörde jedenfalls davon aus, dass – auch von der Nordseite der Trasse der L 712n aus – die Bewirtschaftung der Flächen durch eine ausreichende Erschließung gesichert ist.

Inwieweit es sich bei diesen Flächen um nicht mehr wirtschaftlich nutzbare mit der Folge handelt, dass ggf. ein Übernahmeanspruch des Eigentümers entsteht, ist im Rahmen des Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahrens zu klären. Allerdings haben die Eigentümer auch insoweit keine Einwendungen erhoben.

Eine Vorgabe zur Rekultivierung der abgebundenen Wege bei Bau-km 1+220, 1+400 und 1+540 mit dem Ziel einer Flächeneinsparung – in diesem Fall durch Rückgewinnung – ist innerhalb der Planfeststellung nicht möglich. Die entsprechenden Wege verlaufen hier nicht innerhalb eigenständiger Wegeparzellen, sondern sind grundbuchlicher Bestandteil der sie umgebenden landwirtschaftlichen Flächen, mit denen sie eine Parzelle bilden; eine rechtlich abgesicherte Wegfunktion ist somit gar nicht vorhanden. Es ist mithin allein die Entscheidung des jeweiligen Grundeigentümers, ob diese Wege noch benötigt werden oder aber rekultiviert werden können (s. dazu aber unten).

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird auch die Ertragsfähigkeit der verbleibenden und an die Trasse der L 712n angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht durch negative Veränderungen des Wasserhaushalts beeinflusst, die sich vorhabenbedingt durch den Trassenbau und ihr insbesondere den im Einschnitt oder auch als Folge von Kompensationsmaßnahmen ergeben. Insofern wird zunächst auf die Argumente der Gegenäußerung des Vorhabenträgers zur Stellungnahme der Landwirtschaftskammer verwiesen, denen sich die Planfeststellungsbehörde anschließt. Zum Geländeeinschnitt hat der Vorhabenträger eine hydrogeologische Stellungnahme erarbeiten lassen, in der mit dem Einschnitt einhergehende Auswirkungen eingehend beschrieben werden (Hydrogeologische Stellungnahme zu den Einwendungen zum Neubau der L 712n in Bielefeld-Milse – 4. Bauabschnitt, Büro für Geohydrologie und Umweltinformationssysteme, 13.01.2011). Danach wird der Kluftgrundwasserleiter des in tiefen Schichten liegenden Festgesteins von der Einschnittslage nicht erfasst, wohl aber der in den darüber liegenden Bodenschichten vorhandene oberflächennahe Grundwasserleiter. Der Absenktrichter reicht von der Trasse aus zwar ca. 110 m in das Gelände hinein; der heutige Grundwasserstand liegt jedoch nordöstlich der Milser Straße ohnehin etwa 1,50 bis 2,00 m unter der Geländeroberkante, südwestlich der Milser Straße erreicht der Abstand sogar eine Größenordnung von 3,00 m. Daraus folgt, dass das Wasserdargebot für die auf den landwirtschaftlichen Flächen angebauten Kulturpflanzen auch heute schon im Wesentlichen

nicht aus dem Grundwasserleiter gespeist wird, sondern von den auftreffenden Niederschlägen und deren Speicherung in den oberen Bodenschichten. Dieses Wasserdargebot wird jedoch auch von der Einschnittslage nicht berührt.

Als Gegenkontrolle sieht die Nebenbestimmung 5.6.7 im Kapitel A des Beschlusses dem Wunsch der Landwirtschaftskammer entsprechend zudem ein Monitoring vor, in dessen Rahmen an geeigneten Stellen nördlich der Einschnittslage die Grundwasserstände vor und während der Baumaßnahme sowie nach Fertigstellung des Vorhabens überprüft, gemessen und dokumentiert werden.

Die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme wird nach all dem zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde trotz der unbestreitbar gegebenen Beeinträchtigung der Agrarstruktur sowohl den Interessen der betroffenen Landwirte als auch dem öffentlichen Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft insgesamt gerecht. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass diese Aspekte in die Abwägung mit allen übrigen bei der Planung zu berücksichtigenden Belangen 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 Räumen verwirklicht werden, die – mit Ausnahme des Bereichs im Umfeld der Kreuzung L 712n/B 61/Grafenheider Straße und einiger Teilflächen zwischen der B 61 und der Aa – bisher keine nennenswerten Vorbelastungen aufweisen und die insoweit vollständig landwirtschaftlich geprägt sind. 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.

Nach Abwägung aller betroffenen Interessen ist diese Beeinträchtigung 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. Weder wird durch den Flächenverbrauch im betreffenden Raum die Landwirtschaft insgesamt gefährdet noch werden die Existenzen einzelner landwirtschaftlicher Betriebe infrage gestellt (s. u.). Etwas anderes ergibt sich – zumal vorrangig großflächige und zusammenhängende Ackerflächen auf vorrangig großen Parzellen betroffen sind – auch nicht unter Berück-

sichtigung der mittelbaren Beeinträchtigungen durch die angesprochenen Strukturschäden und auch nicht infolge der Bauphase und die damit im Zusammenhang stehenden temporären Nutzungen landwirtschaftlicher Flächen.

Insoweit überwiegt das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens.

Der konkrete Flächenverbrauch des Vorhabens (rd. 41 ha, davon 22,6 ha für den eigentlichen Straßenbau und die notwendigen Folgemaßnahmen und 18,43 ha für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) hängt dabei vorrangig vom gewählten Querschnitt einschließlich Bankette, Böschungen und Seitengräben, von den Nebenanlagen (u.a. Entwässerungsanlagen, Kreuzung mit der B 61 und der Grafenheider Straße) 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 mehr als 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 Nr. 6.1.2). 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 0,1 ha (Maßnahme A 01 des landschaftspflegerischen Begleitplans), die aufgrund der Lage im Kreuzungsbereich von L 712n und B 61 auch nicht landwirtschaftlichen Nutzflächen zugeschlagen werden können.

Rd. 45 % 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 können 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 Flä-*

*chen 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, auf Acker- und Grünlandflächen strukturreiche Bereiche mit Hecken und Gehölzen entwickelt, eine Obstbaumwiese angelegt und vormals intensiv genutzte Ackerflächen in Extensivgrünland umgewandelt bzw. Grünlandflächen extensiviert, wobei das Extensivgrünland mit Einschränkungen bei der Bewirtschaftung weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden kann. Im Weiteren sind auf Grünlandflächen Feld- und Bachauengehölze sowie eine Laubwaldsukzession vorgesehen.

Soweit einzelne Maßnahmen auch Funktionen für den speziellen Artenschutz übernehmen, ist die Eignung auch nochmals gesondert unter räumlichen Gesichtspunkten zu prüfen. Wenn derartigen Maßnahmen z. B. – wie teilweise auch hier – dazu dienen, beeinträchtigten Populationen angrenzend an die bisherigen Reviere neue Lebensräume zu erschließen, kommt eine Verschiebung auf andere Flächen nicht in Betracht. Die jeweils entstehenden Einschränkungen für die Landwirtschaft sind im Maßnahmenverzeichnis des LBP sowie den zugehörigen Lageplänen beschrieben.

Auch diese Flächeninanspruchnahmen können nicht vermieden und überdies auch nicht – s. o. – wesentlich vermindert werden (soweit Minderungen durch die Anwendung der neuen ELES-Regelungen möglich waren, sind sie mit der Umstellung des LBP von der ERegStra auf ELES im Deckblatt 1 umgesetzt worden).

Das Vorhaben kann nur mit entsprechenden Kompensationsmaßnahmen zugelassen 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 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, Urteil vom 26.01.2005, 9 A 7.04; BVerwG, Urteil 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 Nr. 6.4.4.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses ist bereits dargestellt, dass zur Minderung der den Betroffenen abverlangten Opfer vorrangig auf Grundstücke, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, oder auf einvernehmlich zur Verfügung gestellte Grundstücke zurückgegriffen werden muss und hier auch zurückgegriffen wird (von daher wird auch der von der Landwirtschaftskammer im Deckblattverfahren 5 vorgetragene Einwand gegen die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen für die Ersatzmaßnahme 15 zurückgewiesen, die sich bereits im Eigentum des Bundes befinden und auf denen – insoweit auch landwirtschaftsschonend – auch noch für Eingriffe anderer Vorhaben Kompensationsmaßnahmen realisiert werden sollen). Dieses weitgehende Einvernehmen erklärt auch, dass die Betroffenen entweder keine Einwendungen erhoben haben oder aber die Einwendungen lediglich Detailfragen behandelten, die im Verlauf des Planungsprozesses geklärt wurden (vgl. u. a. örtliche Verlagerung der gem. Deckblatt 2 nördlich der L 712n vorgesehenen Ersatzlaichgewässer für Amphibien mit dem Deckblatt 4) oder aber im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung einer Lösung zugeführt werden können (vgl. Zusage des Vorhabenträgers zur Ackerrandgestaltung im Bereich der Amphi-

biendurchlässe, Kapitel A Buchstabe k) des Beschlusses). Dennoch für sie verbleibende unverhältnismäßige Belastungen haben die jeweiligen Grundeigentümer nicht geltend gemacht. Auch ist zu keinem Zeitpunkt und von keiner Seite vorgetragen worden, dass etwa ein landwirtschaftlicher Betrieb durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen in seiner Existenz gefährdet werden würde.

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. 47 der PlafeR 2007 und § 42 Abs. 1 StrWG NRW). 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 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.

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 materiellrechtlichen 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).

Abwägungserhebliche Fehler sind nicht zu erkennen. Vielmehr 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 Landwirte 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, zur Inanspruchnahme der 2.000 m<sup>2</sup> großen Fläche für die Ersatzmaßnahme E<sub>CEF</sub>06 auf

die gesonderten Ausführungen unter Nr. 6.4.1.4.4 zu den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen (und dort zu den Einzelausführungen zur Feldlerche) 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 Betriebsgewinn (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 Bayern, Urteil vom 30.10.2007, 8 A 06.40026, und zuletzt 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 keinem Betroffenen eine solche Existenzgefährdung vorgetragen worden. Die Landwirtschaftskammer hat auf die allgemeinen Betroffenheiten der Landwirtschaft aufmerksam gemacht, jedoch ebenfalls keine Existenzgefährdungen vorgetragen und der Planfeststellungsbehörde haben sich in Anhörungsverfahren auch sonst (auch nicht im Erörterungstermin bzw. in den Einzelerörterungsterminen mit den grundstücksbetroffenen Einwendern) keine Anhaltspunkte ergeben, aus denen sich unter Berücksichtigung der benannten Aspekte – z. B. durch Überschreitung eines 5 %-Anteil übersteigenden Flächenzugriffs - Anhaltspunkte für eine etwaige und ggf. auch von Amts wegen zu prüfende Existenzgefährdung eines der betroffenen Betriebe ergäben.

#### 7.3.4 **Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes**

Mit der Straßenbaumaßnahme gehen unstrittig auch Veränderungen des Wegenetzes einher. Zwischen dem Milser Bachtal und der K 4 werden gleich mehrere von der Ortslage Milse im Süden bis zum Elverdisser Wald bzw. der Braker Straße im Norden führende Wege beidseits der Trasse abgebunden. Erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich dadurch gleichwohl nicht. Es bleiben alle Grundstücke nördlich und südlich der Trasse der L 712n an das Straßen- und Wegenetz angeschlossen und ausreichend erschlossen. 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 hergelei-

tet werden. Es ist auch weder von konkret betroffenen Landwirten noch von der Landwirtschaftskammer oder dem Dezernat 33 der Bezirksregierung (Ausnahme: die zurückgewiesene Forderung des Dezernates 33 zur Anlage eines Weges am Nordrand von Milse zur Erschließung von zwei Grundstücken südlich der L 712n, vgl. vorstehend Nr. 7.3.1) die Neuanlage von Wirtschaftswegen zur Sicherstellung einer ausreichenden landwirtschaftlichen Erschließung gefordert worden.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den benannten Wegen zwischen dem Milser Bachtal und der K 4 ausschließlich um private, nicht aber öffentliche Wege handelt. Sie sind auch nicht als eigenständige Flurstücke ausparzelliert, sondern grundbuchlicher Bestandteil der sie umgebenden und landwirtschaftlich genutzten Flurstücke, mit denen sie eigentumsmäßig eine Einheit bilden. Der Eigentümer hat angekündigt, er werde die Wege zur Minderung des straßenbaubedingten Eingriffs in seinen landwirtschaftlichen Betrieb weitgehend aufgeben und so für einen großen arrondierten Ackerschlag nördlich der L 712n sorgen. Zur Erschließung seiner Flächen würden die Wege nicht bzw. nicht mehr benötigt. Dementsprechend kann davon ausgegangen werden, dass sich diesbezüglich kein Bedarf für eine Neukonzeption des Wegenetzes ergibt.

Umgekehrt ist von der Eigentümerin der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen gefordert worden, auf den auf der Südseite der L 712n zwischen der Milser Straße und dem Bauende an der Altenhagener Straße vorgesehenen Grasweg (lfd. Nr. 119 des Bauwerksverzeichnisses) zu verzichten. Er sei einerseits nicht erforderlich, andererseits könnten die für ihn vorgesehenen Flächen genutzt werden, um – was von ihr eingefordert wurde – ihren Flächenverlust zu begrenzen bzw. teilweise auszugleichen. Diese Einwendung bzw. Forderung weist die Planfeststellungsbehörde zurück.

Wie das Dezernat 33 der Bezirksregierung ausdrücklich bestätigt hat, erfolgt die Erschließung der gesamten dortigen landwirtschaftlichen Flächen – d. h. nicht nur die der Einwenderin – über diesen Weg, der deshalb auch ausdrücklicher Wunsch der Teilnehmergeinschaft des Flurbereinigungsverfahrens „Vinnen II“ gewesen sei. Anders als auf einen etwaigen Weg am Nordrand von Milse unmittelbar östlich der Aa kann daher auf diesen Weg nicht verzichtet werden, ohne die ausreichende Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen in Frage zu stellen.

### 7.3.5 Ersatzland

Den im Anhörungsverfahren teilweise vorgetragenen Forderungen bzw. Interessenbekundungen nach der Bereitstellung von Ersatzland kann nicht gefolgt 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. Dies ist hier mangels entsprechend betroffener Betriebe (s. o.) jedoch nicht der Fall. Zudem verfügt der Träger eines entsprechenden Vorhabens in der Regel auch nicht über einen Flächenpool, aus dem Ersatzland angeboten werden könnte und es wäre ihm zudem mangels eines entsprechenden Angebotes auf dem Grundstücksmarkt auch kaum möglich, 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) für entsprechende Zwecke zu erwerben.

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). Auch dies ist hier der Fall. Die Verwirklichung der Planungsziele, d. h. die Errichtung eines dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Lückenschlusses im Landesstraßennetz, kommt in der Abwägung ein Gewicht zu, bei dem eine etwaige Existenzgefährdung in Kauf zu nehmen wäre.

Unabhängig davon ist vorliegend aber auch bei keinem der konkret betroffenen Landwirte eine solche Existenzgefährdung oder gar -vernichtung zu erwarten (vgl. vorstehend Nr. 7.3.3), so dass sich die Frage der Ersatzlandgestellung in-

soweit mangels eines entsprechenden Anspruchs letztlich nicht stellt und sie daher auch keiner abschließenden Überprüfung bedarf. Die Einwender können vielmehr auch diesbezüglich ins Entschädigungsverfahren verwiesen werden (BVerwG, NVwZ-RR 1999, 164; BVerwG, NVwZ-RR 1999, 629, 630 f.).

### 7.3.6 **Wertminderungen und Übernahmeansprüche**

Zum Teil sind im Anhörungsverfahren von den Betroffenen auch Wertminderungen der Höfe und Grundstücke geltend gemacht worden, die sie wegen der künftigen Nähe der Grundstücke zur neuen Straße 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, die vorliegend mangels Existenzgefährdung nicht zum Tragen kommen dürften, 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 L 712n in enger Anlehnung an den Siedlungsrand von Milse – jedenfalls in den überwiegenden und westlich der K 4 gelegenen Offenlandbereichen, in denen am ehesten mit entsprechenden Auswirkungen zu rechnen ist – nicht mit gravierenden Beeinträchtigungen jagdrechtlicher Belange zu rechnen, weil sich in den verbleibenden engen Räumen zwischen dem Siedlungsrand und der L 712n nur bedingt jagdbares Wild aufhalten wird. Auch zusätzliche Erschwernisse der Jagdausübung in Gestalt einer Beschränkung der Schussrichtung, Einschränkungen der Treibjagd oder die Erschwernis der Ansitz-, Pirsch- und Suchjagd sind nicht zu erwarten, weil der Raum nahe am Siedlungsrand insofern auch heute nur eingeschränkt nutzbar sein dürfte.

Lediglich östlich der K 4 verbleiben zwischen der Siedlung und der L 712n große landwirtschaftliche Flächen, die von den Agrarbereichen und dem Elverdisser Wald im Norden abgetrennt werden. Mögliche Einstandsflächen des Wildes im

Elverdisser Wald sind von diesem Bereich jedoch ohnehin weit entfernt, so dass jedenfalls eine intensive Nutzung, die mit der Trasse der L 712n unterbunden würde, fraglich erscheint. Die Linie randlicher Wirkungen auf potenziell für das Wild und damit die Jagd nutzbare Flächen verschiebt sich aber vom Siedlungsrand Milses nach Norden in den Wirkungsbereich der L 712n. Zudem sind Wildverluste beim Versuch, die Straße zu queren, jedenfalls nicht ganz ausgeschlossen. 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 L 712n 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 noch einmal daran erinnert, dass die Trasse westlich der K 4 durch ihre enge Siedlungslage den jagdbaren Freiraum so weit als möglich schont und die Trassierung östlich der K 4 von gewichtigen Zwangspunkten (Bebauung an der K 4 und Anschluss an das

bestehenden Ausbauende) vorbestimmt ist und andere, weiter von Milse entfernt verlaufende Trassen – und damit auch die im Rahmen der Trassenwahl verworfenen Varianten – wären insoweit mit deutlich stärkeren Beeinträchtigungen verbunden.

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 Drückjagden, 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 Eisenbahnstrecke – 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 Treib-*

*Teilflächen 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 Neu- baumaßnahme 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 Bau- maßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann. Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind vom planfestgestellten Vorhaben jedoch keine schädlichen Umweltauswirkungen und damit keine un- zumutbaren 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 Immissions- schutzrechts. Es ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Tech- nik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Damit bei der Straßenbaumaßnahme die gesetzlich vorgeschriebenen Immissi- onsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können, sind in den plan- festgestellten Unterlagen aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, denen ge- genüber dem passiven Lärmschutz Vorrang zukommt und dementsprechend auch der Vorzug gegeben wurde. Das Lärmschutzkonzept ist unter Hinzunahme der von der Planfeststellungsbehörde für notwendig erachteten Ergänzung ins- gesamt 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 Abs. 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 Gebiete, 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 Ab-

wägung 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 Belang innerhalb einer Vielzahl von Belangen dar, die bei der Variantenabwägung einander gegenüber zu stellen sind. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zur Variantenwahl Bezug genommen.

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 Bundesverwaltungsgericht 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 Bundesverwaltungsgericht habe schon seit längerem seine früher geäußerte Ansicht, bei dem Trennungsgebot handle es sich um ein „Optimierungsgebot“, zugunsten der Kennzeichnung des Trennungsgebotes als (bloße) „Abwägungsdirektive“ generell 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 Landesstraßenbedarfsplan (Stufe 1), im Übrigen aber auch aus den in Kapitel 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 Milse entfernt verlaufende Trassenführungen würden insoweit zwar grundsätzlich die Ortsrandlage von Milse entlasten, jedoch die bedeutsamen Entlastungen innerörtlicher Bereiche vermissen lassen.

b) § 41 BImSchG/16. BImSchV - Verkehrslärmvorsorge

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 Verkehrsgereusche 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 Belästi-

gungen 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 Lärmbelastigungen 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 Wohngebäude 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 lärmbeeinträchtigten 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 umstritten 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 Bundesverwaltungsgericht 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 Lärmbeurteilungen 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 Impuls-

geräusche 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“, VkB1. 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 Lärmschutzmaßnahmen 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 Lärmschutzmaßnahmen 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 Überprüfungsbe-*



*fugnis 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 von den Einwendern die Verkehrsuntersuchung insbesondere auch dahingehend kritisiert wird, ihr lägen überhöhte Strukturdaten zugrunde, woraus ebenfalls überhöhte Werte der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsbelastung resultierten, ist auch dieser Einwand dort aufgegriffen und zurückgewiesen. Selbst wenn aber die Prognosezahlen tatsächlich überhöht wären, gereichte dies den Anliegern unter Lärmgesichtspunkten zum Vorteil, da die Schutzmaßnahmen auf die prognostizierten Werte abgestellt sind und mithin – sollte die tatsächliche Verkehrsbelastung hinter den prognostizierten Zahlen zurückbleiben – ein jedenfalls mehr als ausreichendes Schutzniveau garantieren.

#### 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.

Einzigste Ausnahme hiervon ist die Entscheidung darüber, welchen Anliegern der L 712n 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 L 712n einschließlich des Ausbaus der Kreuzung an der B 61 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 Verkehrslärberechnung im Übrigen genügt jedoch in vollem Umfang den rechtlichen Vorgaben. Alle dafür erforderlichen Daten wurden sorgfältig erhoben und entsprechend allgemein anerkannten Methoden aufbereitet. Der gewählte Untersuchungsraum bildet die Bebauung im Umfeld des Vorhabens, d. h. die im Umfeld der künftigen Kreuzung der L 712n mit der B 61 und der Grafenheider Straße, die am Nordrand des Ortsteils Milse sowie auch die Streubebauung im Außenbereich an der K 4 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 bzw. wurde von der Planfeststellungsbehörde bei der Erarbeitung dieses Beschlusses im Einzelfall mit allen daraus folgenden Konsequenzen korrigiert.

Der schalltechnischen Berechnung wurden die in der Verkehrsuntersuchung von Oktober 2010 ermittelten Verkehrsmengen zu Grunde gelegt. Zwar wurden diese Ergebnisse im Lichte der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 im Dezember 2011 noch einmal überarbeitet. Dies ist jedoch für die Bewertung der Planfeststellungsbehörde insofern unerheblich, als 2011 durchweg auf allen maßgeblichen Straßenabschnitten etwas geringere Belastungen für das Jahr 2025 prognostiziert wurden, als noch 2010. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung sind mithin als „auf der sicheren Seite liegend“ einzustufen.

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 umgeben-

den 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 Straßenplanung standardmäßig zur Anwendung, gegen seine Anwendung haben sich bisher auch in der gerichtlichen Überprüfungspraxis keine Bedenken ergeben (so 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 Lärm-messungen 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 Beurteilungs-

pegel, 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 Berech-

nungstechnik 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

Bei Straßenbauvorhaben wird grundsätzlich kein Summenpegel gebildet, d. h. dass die Vorbelastungen vorhandener Straßen nicht eingerechnet werden (vgl. Ziffer 10.6 Abs. 2 der VLärmSchR 97).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Dabei 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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95, DVBl. 1996, S. 916; BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, 11 B 66.96). Die Beurteilungspegel sind für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen. Für Straßen ergibt sich dies aus 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; BVerwG, Urteil vom 12.04.2000, 11 A 18/98; siehe auch BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13.99).

Für die Berechnung eines wie auch immer gearteten Summenpegels stellt die 16. BImSchV somit 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).

Im vorstehend genannten Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95, hat das BVerwG aber ausgeführt: „Eine Berechnung der Lärmbeträchtigung 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 derartige Werte an keinem der untersuchten Objekte erreicht, jedoch im Kreuzungsbereich zwischen L 712n, B 61 und Grafenheider Straße vereinzelt – zumindest für den Nachtwert – nur knapp unterschritten.

Nach der Rechtsprechung des Hamburger Oberverwaltungsgerichts (Urteil vom 26.04.2013, 5 E 10/11.P) ist jedoch in einem Kreuzungsausbau eine Sondersituation gegeben, die es – zumindest für die im Kreuzungsbereich gelegenen Gebäude – rechtfertigt, die Immissionsbelastung unter Berücksichtigung aller Veränderungen auf den einzelnen Kreuzungsästen zu betrachten und insofern ggf. einen Summenpegel zu bilden. Galt dies im zu entscheidenden Fall sogar für einen Kreuzungsast, an dem keine baulichen Veränderungen vorgenommen wurden, muss dies erst Recht im hier zu entscheidenden Fall der L 712n gelten, da an allen Kreuzungsästen bauliche Veränderungen vorgesehen sind.

Im Lichte derartiger Überlegungen hat der Vorhabenträger die lärmtechnische

Berechnung nicht nur auf den von der künftigen L 712n ausgehenden Lärm bezogen, sondern zusätzlich die Auswirkungen der übrigen geänderten Straßenabschnitte summativ einbezogen. Dies gilt nicht nur für die im Kreuzungsbereich gelegenen Gebäude, sondern – weil sich insofern eine räumliche Differenzierung schwierig gestaltet – für alle in die Berechnung einbezogenen Objekte, auch wenn die Immissionen z. B. der B 61 an Objekten im Umfeld der K 4 faktisch ohne Bedeutung sind.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist der Vorhabenträger mithin den besonderen Gegebenheiten eines Kreuzungsausbaus durch summative Betrachtung der einzelnen Emissionsquellen gerecht geworden. Auch bei summativer Betrachtung aber werden Beurteilungspegel jenseits der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle nicht erreicht.

#### 7.5.1.6 Lärmschutzkonzept und Kosten-Nutzen-Analyse allgemein

Die geplante Straßenbaumaßnahme kann den Anliegern auch 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, zuzüglich der von der Planfeststellungsbehörde für erforderlich gehaltenen Ergänzung, den konkreten örtlichen Verhältnissen angemessen Rechnung trägt.

Im Vordergrund der hier vorzunehmenden Planung des Vorhabenträgers stand die sachgerechte Abwägung der Belange des Immissionsschutzes. Bei Umsetzung der Planung ist auch mit einer Zunahme der Emissionen und damit auch der in der Nachbarschaft auftretenden Immissionen zu rechnen. Die diesbezüglichen planbedingten Folgen hat der Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde 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 insoweit von plausiblen Grundannahmen ausgeht und daraus nachvollziehbare Schlussfolgerungen zieht. Die darauf aufbauende schalltechnische Untersuchung des Vorhabenträgers entspricht den einschlägigen Regelwerken und der Vorhabenträger hat auch das geänderte Verkehrsgeschehen auf der B



61 und der Grafenheider Straße sachgerecht bewertet und berücksichtigt.

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. Dies 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 Lärmetechnik 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 lediglich abgrenzbare Schutzbereiche einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden; 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. Ausschlaggebend ist vielmehr, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt.

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 Stadtbild-

pflege 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 Bundesverwaltungsgericht 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 her-

vorgerufen 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 Das Lärmschutzkonzept

Das Lärmschutzkonzept des Vorhabenträgers sieht als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes vor, die Fahrbahn auf der gesamten Länge der L 712n mit einem lärm mindernden Fahrbahnbelag zu versehen, der bei der Berechnung den Ansatz eines Korrekturwertes von  $D_{\text{Stro}} - 2,0 \text{ dB(A)}$  für dauerhaft lärm mindernde Straßenoberflächen (Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV = Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt.

Der Vorhabenträger hat die lärm mindernde Wirkung von  $-2,0 \text{ dB(A)}$  auf Dauer zu gewährleisten (s. Nebenbestimmungen Nrn. 5.5.2 und 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 I dargestellt und durch Zusage in der Generalerörterung ergänzt:

a) im Kreuzungsbereich L 712n/B 61/Grafenheider Straße:

- an der Nordseite der Grafenheider Straße von der Anbindung der Grafenheider Straße/alt bis zur Einmündung in die B 61 eine 6,00 m hohe Wall/Wand-Kombination,
- von dort nahtlos anschließend entlang der Nordwestseite der B 61 eine 6,00 m hohe Lärmschutzwand bis Bau-km 1+856 (Zufahrt zum Gebäude Herforder Str. 569),

- jenseits der Zufahrt von Bau-km 1+863 bis Bau-km 2+011 eine 5,00 m hohe Lärmschutzwand,
- an der Südostseite der B 61 von Bau-km 1+468,24 nach Norden ein 4,50 m hoher Lärmschutzwand, der bei Bau-km 1+560 zum Schutz des Gebäudes Herforder Str. 558 in eine bis zur Einmündung der Mehlstraße reichende 4,50 m hohe Lärmschutzwand übergeht,
- von der Einmündung der Mehlstraße (Bau-km 1+630) bis Bau-km 1+734 der B 61 eine 2,50 m hohe Lärmschutzwand,
- von dort bis zur Einmündung der L 712n und an deren Südseite bis Bau-km 0+075 fortgeführt eine 3,50 m hohe Lärmschutzwand, der bis Bau-km 0+091 eine Abtreppe auf die Höhe von 1,00 m folgt,
- an der Nordostseite der B 61 von der neuen Einmündung der Straße Meerwiese an nach Süden eine 3,00 m hohe Lärmschutzwand bis Bau-km 1+994 der B 61,
- von dort nahtlos anschließend eine 4,00 m hohe Lärmschutzwand bis Bau-km 1+852 und
- anschließend im unmittelbaren Kreuzungsbereich sowie fortgesetzt entlang der Nordseite der L 712n bis zu deren Bau-km 0+133 eine 4,50 m hohe Lärmschutzwand.

b) entlang der Nordseite der L 712n:

- von Bau-km 0+133 bis Bau-km 0+222 eine 4,00 m hohe Lärmschutzwand,
- von Bau-km 0+222 bis Bau-km 0+283 eine 3,50 m hohe Lärmschutzwand,
- von Bau-km 0+283 bis Bau-km 0+360 eine 3,00 m hohe Lärmschutzwand und
- entsprechend der Zusage des Vorhabenträgers aus der Generalerörterung darüber hinaus die Verlängerung dieser Wand von Bau-km 0+360 bis Bau km 0+390 in 3 m Höhe und daran anknüpfend dann ihre Abtreppe bis 1 m Höhe und Bau-km 0+406.

c) entlang der Südseite der L 712n

- von Bau-km 0+415 bis Bau-km 0+439 eine von 1,00 m auf 4,00 m ansteigende Lärmschutzwand,
- von Bau-km 0+439 bis Bau-km 0+675 eine 4,00 m hohe Lärmschutzwand,
- von Bau-km 0+675 bis Bau-km 1+010 ein 4,00 m hoher Lärmschutzwand,

- von Bau-km 1+010 bis Bau-km 1+115 ein 4,50 m hoher Lärmschutzwall,
- von Bau-km 1+115 bis Bau-km 1+235 eine 4,50 m hohe Lärmschutzwand und
- von Bau-km 1+235 an ein 4,50 m hoher Lärmschutzwall, der bei Bau-km 1+395 in den nach Osten folgenden Geländeeinschnitt ausläuft.

Von Bau-km 1+395 an bis zum Ausbauende bei Bau-km 2+364,460 verläuft die L 712n in einem bis zu 6,50 m tiefen Einschnitt. Dieser Einschnitt wurde zwar nicht originär aus Lärmschutzgründen vorgesehen; gleichwohl hat er als aktive Schutzmaßnahme (Nr. 11 Abs. 2 VLärmSch-RL 97 in der geltenden Fassung) lärmindernde Wirkung.

Mit diesen umfangreichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes wird sichergestellt, dass an 66 von – bei freier Schallausbreitung – insgesamt 84 betroffenen Gebäuden keine Grenzwertüberschreitungen mehr festzustellen sind. Die verbleibenden 18 Gebäude sollen nach den planfestgestellten Unterlagen des Vorhabenträgers mit einem Anspruch auf passiven Schallschutz versehen werden.

#### 7.5.1.8 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 jeweils per E-Mail am 05.11.2013, 10.12.2013, 08.01.2014 und 21.01.2014 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 Bundesverwaltungsgericht 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 2 Fenster
- Durchschnittsgröße aller Fenster 1,8 m<sup>2</sup>
- 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 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. Dezember 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.

Dies schließt es bei der Kosten-Nutzen-Analyse ein, das denkbare Ergebnis „Teilschutz“ nicht nur bezogen auf die Teilmenge der betroffenen Wohneinheiten, sondern auch bezogen auf einen „suboptimalen Schutz“ nur für die Tagwerte mit der Folge einer Kombination von aktiven und passiven Schutzvorkehrungen anzuwenden, womit gerade auch die Außenwohnbereiche den für sie rechtlich be-

achtlichen Lärmschutz erhalten (BVerwG, Urteil vom 18.07.2013, 7 A 9.12, UA Rn. 30 m.w.N.).

Grundsätzlich zulässig ist es nach der Rechtsprechung des BVerwG auch, nicht jedes Gebäude für sich zu betrachten, sondern geschlossene Schutzbereiche abzugrenzen und die zu deren Schutz jeweils aufzuwendenden Kosten den im Schutzbereich gelösten Schutzfällen gegenüber zu stellen (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 a 42/97, juris Rn. 53). Diesem Ansatz folgend hat die Planfeststellungsbehörde die folgenden Schutzbereiche gebildet:

- Kreuzung nordöstlicher Quadrant (Siedlung Meerwiese)
- Kreuzung nordwestlicher Quadrant (Brake)
- Kreuzung südwestlicher Quadrant (Streubebauung westlich der B 61)
- Kreuzung südöstlicher Quadrant (Mehlstr., Legatenweg, Hönerfeld)
- Nördlicher Siedlungsrand Milse (Am Flottgraben bis Murrelweg)
- Nördlicher Siedlungsrand Milse (Mangrovenweg) und Streubebauung im Umfeld der Milser Straße

Diese Abgrenzung bot sich im vorliegenden Fall an, weil sich alle Bereiche hinsichtlich der Art und Dichte der Bebauung, des Umfangs der Lärmbelastung, der Vorbelastung und auch der bauplanungsrechtlichen Einstufung unterscheiden und insofern gesondert betrachtet werden können. Zudem lassen sich auch die vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutzmaßnahmen in ihrer Wirksamkeit eindeutig den jeweiligen Bereichen zuordnen.

In das Deckblatt I eingebracht hat der Vorhabenträger eine Schutzkonzeption, mit der ein Vollschutz durch aktive Lärmschutzanlagen nicht erreicht werden kann. Der Rechtsprechung des BVerwG folgend hat der Vorhabenträger zur Erarbeitung dieses Planfeststellungsbeschlusses für jeden Schutzbereich neben einer Vollschutzkonzeption mit schrittweisen Abschlüssen die Wirksamkeit auch solcher Lösungen geprüft, die gegenüber der Vollschutzlösung um 1,00 m bzw. 2,00 m abgesenkt werden (wobei die Lärmschutzeinrichtungen im Zuge dessen nicht unbedingt linear auf ganzer Länge abgesenkt werden, sondern bedarfsgerecht abschnittsweise).

Als Vergleichsfall hat der Vorhabenträger darüber hinaus berechnet, welche Grenzwertüberschreitungen festzustellen wären, würde vollständig auf aktive Schutzmaßnahmen verzichtet (freie Schallausbreitung).

Der Vorhabenträger hat damit alle Konzeptionen in die Analyse eingestellt, die eine sachgerechte Beurteilung und Entscheidung ermöglichen. Denn der logische nächste Schritt, die Vollschutzlösung um 3,00 m abzusenken, führt – mit Ausnahme der Konzeption für den nordwestlichen Quadranten der Kreuzung – auf die im Deckblatt vorgestellte Lösung zurück. Auch für den nordwestlichen Quadranten aber lässt sich anhand der vorliegenden Ergebnisse eine schlüssige Entscheidung treffen, von weiteren Untersuchungsschritten konnte der Vorhabenträger daher Abstand nehmen.

Der Neubau der L 712n schließt den Ausbau der Kreuzung mit der B 61 und der Grafenheider Straße ein und bedingt bauliche Veränderungen an diesen Straßenzügen. 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 von dem zu ändernden Verkehrsweg 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 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 eines Anschlusses des Neubauabschnittes an die B 61. 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. Schutzbereiche jeweils genauer betrachtet.

#### Kreuzung nordöstlicher Quadrant (Siedlung Meerwiese)

In diesem Schutzbereich wären bei freier Schallausbreitung, d. h. ohne jeden aktiven Lärmschutz, neun Gebäude von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) tags und nachts betroffen, zwei weitere Gebäude von Überschrei-

tungen des IGW nachts. Daraus ergeben sich nach der oben beschriebenen Definition insgesamt 20 einer Lösung zuzuführende Schutzfälle. Die Kosten passiven Lärmschutzes beliefen sich bei freier Schallausbreitung auf 180.180,-- €.

Das Verhältnis aus Kosten und Nutzen der einzelnen Varianten stellt sich für diesen Schutzbereich zusammengefasst wie folgt dar:

	Deckblatt + Zusage	Vollschutz – 2,00 m	Vollschutz – 1,00 m	Vollschutz
Zahl der Schutzfälle	17	17	18	20
Kosten aktiv	809.716,--	833.003,--	920.288,--	1.007.228,--
Eingesparte Kosten passiv	156.420,--	164.340,--	174.240,--	180.180,--
Nettokosten	653.296,--	668.663,--	746.048,--	827.048,--
Kosten je Schutzfall	38.429,--	39.333,--	41.447,--	41.352,--

Das Deckblatt 1 sah aktive Schutzvorkehrungen vor, die bereits für 14 dieser Schutzfälle eine aktive Vollschutzlösung bewirken. In der Generalerörterung hatte der Vorhabenträger darüber hinaus zugesagt, die an der Nordseite der L 712n geplante Lärmschutzwand über Bau-km 0+360 hinaus bis Bau-km 0+390 in 3,00 m Höhe zu verlängern und daran bis Bau-km 0+406 eine Abtreppung der Wand bis auf eine Höhe von 1,00 m anzuschließen. Durch die zugesagte Verlängerung der Wand wird für drei weitere Schutzfälle, insgesamt also 17 Schutzfälle, eine aktive Lösung erreicht.

Nach Abzug der ersparten Kosten für passive Schutzmaßnahmen (156.420,-- €) sind für das gesamte Schutzkonzept im nordöstlichen Quadranten der Kreuzung Nettokosten in einer Höhe von rd. 653.300,-- € anzusetzen (= rd. 38.430,-- € pro Schutzfall).

Um auch die restlichen drei Schutzfälle abzudecken, bedürfte es weiterer Nettoaufwendungen von rd. 173.750,- € bzw. rd. 57.920,- € pro Schutzfall. Die Erhöhung der Wand um 1 m löst gegenüber der planfestgestellten Lösung lediglich einen weiteren Schutzfall für zusätzliche Nettokosten i.H.v. rd. 92.750,- €. Von einer nochmaligen Erhöhung der Wand um 1 m würde kein weiterer Schutzfall mehr gelöst.

Keine dieser Varianten ist eine angemessene Kosten-Nutzen-Relation zuzurechnen. Es ist festzustellen, dass den aktiven Schutzmaßnahmen an dieser Stelle

mit zunehmender Höhe eine tendenziell immer geringere Wirksamkeit zukommt, also für die letzten Schutzfälle in Relation zu den schon durch die Deckblattlösung bewältigten Schutzfällen überproportional hohe Kosten aufzuwenden wären. Diese sog. Sprungkosten als unverhältnismäßig zu betrachten, ist von der Rechtsprechung des BVerwG gedeckt (Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42/97; Beschluss vom 09.01.2006, 9 B 21/05). Auch die Kosten je Schutzfall bezogen auf alle Schutzfälle des Wohngebiets verbessern sich nicht:

Planfestgestellte Lösung:	38.430,- €/Schutzfall
Vollschutz:	41.350,- €/Schutzfall
Vollschutz – 1,00 m:	41.450,- €/Schutzfall
Vollschutz – 2,00 m:	39.390,- €/Schutzfall.

Zwar handelt es sich um ein kleines, relativ dicht bebautes Wohngebiet, dem grundsätzlich eine höhere Schutzwürdigkeit zukommt als beispielsweise einer Streubebauung im Außenbereich. Jedoch ist die Bebauung schon heute einer nicht unerheblichen von der B 61 ausgehenden Vorbelastung ausgesetzt. Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde hierzu eine Berechnung auf der Grundlage der Verkehrsdaten der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 zukommen lassen. Soweit die der B 61 zugewandte Bebauung auf der Westseite der Straße Meerwiese einer Betrachtung unterzogen wurde, sind mit einer Ausnahme an allen Gebäuden schon heute teils deutliche Überschreitungen der Tag- wie der Nachtwerte (z.B. bis zu 5 dB(A) am Tag beim Gebäude Meerwiese 3 – 5) festzustellen. Mit den nun vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wird daher auch ohne Vollschutzlösung eine deutliche Verbesserung der bestehenden Situation erreicht. Es bleiben nur an drei Gebäuden Überschreitungen des Grenzwertes für die Nacht bestehen, die Beurteilungspegel unterschreiten jedoch die Vorbelastung um bis zu 5 dB(A) und sind damit erheblich niedriger als die derzeit auf den Verkehr auf der B 61 zurückzuführenden Lärmpegel.

Angesichts der schutzmindernden Wirkung der Vorbelastung ist es daher angemessen, die mit unverhältnismäßigen Kosten verbundenen zusätzlichen Aufwendungen abzulehnen. Forderungen, die aktiven Schutzeinrichtungen zu erweitern, werden dementsprechend zurückgewiesen.

### Kreuzung nordwestlicher Quadrant (Brake)

Bei freier Schallausbreitung wären in diesem Schutzbereich 11 Gebäude von Überschreitungen des IGW sowohl für den Tag als auch für die Nacht betroffen, bei weiteren 5 Gebäuden wäre der nächtliche IGW überschritten. Daraus errechnen sich 27 Schutzfälle, passiver Lärmschutz wäre in einer Größenordnung von 148.500,-- € zu leisten.

Das Verhältnis aus Kosten und Nutzen der einzelnen Varianten stellt sich für diesen Schutzbereich zusammengefasst wie folgt dar:

	Deckblatt	Vollschutz – 2,00 m	Vollschutz – 1,00 m	Vollschutz
Zahl der Schutzfälle	13	17	25	27
Kosten aktiv	630.750,--	874.356,--	1.019.774,--	1.164.156,--
Eingesparte Kosten passiv	93.060,--	126.720,--	144.540,--	148.500,--
Nettokosten	541.650,--	747.636,--	875.234,--	1.015.656,--
Kosten je Schutzfall	36.110,--	39.349,--	32.416,--	35.023,--

Gemeinsam mit dem nordöstlichen Quadranten der Kreuzung ist diesem Schutzbereich zu eigen, dass hier bei freier Schallausbreitung wegen der Nähe der Schutzobjekte zur Straße und der Kumulation verschiedener Schallquellen starke Grenzwertüberschreitungen bis hin zur Überschreitung der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle an mehreren Gebäuden festzustellen wären. Aktiver Schallschutz ist teilweise nur auf sehr beengtem Raum möglich.

Dies rechtfertigt es zunächst, in diesen Schutzbereichen deutlich höhere Kosten je Schutzfall in Kauf zu nehmen, als es allgemein dem im Planfeststellungsabschnitt feststellendem Durchschnitt entspricht. Denn alle Schutzvorkehrungen müssen unter den genannten Rahmenbedingungen notgedrungen höher ausgestaltet werden und lassen sich über weite Strecken – insbesondere auch entlang der Herforder Straße, wo die höchsten Beurteilungspegel erreicht werden – ausschließlich als kostenintensive Wand konzipieren.

Mit den vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutzvorkehrungen lassen sich 13 der 27 Schutzfälle lösen. Unter den verbliebenen Schutzfällen finden sich insbesondere auch vier Tagwertüberschreitungen. Die Kosten pro Schutzfall von 36.110,- € stehen nicht in dem für diesen Schutzbereich günstigsten Verhältnis.

Am günstigsten ist insofern die Variante Vollschutz minus 1 m zu beurteilen (Kosten je Schutzfall 32.416,- €). Auch die Kosten je zusätzlich gelöstem Schutzfall gegenüber der Planung des Vorhabenträgers sind günstig zu bewerten – bei Mehrkosten von 333.584,- € lassen sich 12 weitere Schutzfälle lösen, woraus sich Kosten für jeden zusätzlichem Schutzfall von 27.799,- € errechnen.

Unter Kostengesichtspunkten wie unter dem Blickwinkel der Gleichbehandlung lassen sich daher die Mehrkosten der Variante Vollschutz minus 1 m rechtfertigen, da mit Ihnen ein durchaus nennenswerter Schutzzweck erreicht werden kann. Auch bietet diese Lösung den Vorteil, dass sich unter den verbleibenden Schutzfällen keine Tagwertüberschreitung mehr findet, mithin auch in diesem Schutzbereich zumindest die Außenwohnbereiche den für sie rechtlich beachtlichen Lärmschutz mit aktiven Mitteln erhalten.

Allerdings wirkt sich die von der B 61 ausgehende Vorbelastung hier schutzmindernd aus. Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde insoweit eine Berechnung auf der Grundlage der Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 für die Gebäude Grafenheider Str. 2 sowie Herforder Str. 571, 573 und 577 vorgelegt. Tags werden schon heute Beurteilungspegel von 60 bis 68 dB(A) erreicht, nachts von 51 bis 61 dB(A). Deutliche Unterschreitungen der Grenzwerte sind nur an der der B 61 abgewandten Nordwestseite der Gebäude zu verzeichnen.

Schon mit der vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Lösung wird eine deutliche Verbesserung der Situation an diesen vier Gebäuden erzielt. Die Vorbelastungswerte der drei Gebäude an der Herforder Straße werden – je nach Gebäudeseite und Stockwerk – um bis zu 11 dB(A) tags und nachts unterschritten. Soweit Steigerungen feststellbar sind, liegen die Beurteilungspegel unterhalb der Grenzwerte. Grenzwertüberschreitungen verbleiben für zwei Gebäude (je ein Immissionspunkt) tags und für alle drei Gebäude nachts.

Für das Gebäude Grafenheider Str. 2 fällt die entlastende Wirkung – wohl wegen der Lage unmittelbar an der Kreuzung – nicht ganz so deutlich aus. Die maximale Entlastung liegt bei 5 dB(A), die gegenüber der Vorbelastung erhöhten Beurteilungspegel an der Südwestseite (der künftig stärker belasteten Grafenheider Str. zugewandt) verbleiben oberhalb der Grenzwerte.

Im Ergebnis ist daher unter dem Gesichtspunkt der Vorbelastung festzustellen, dass für das Gebäude Grafenheider Str. 2 die heute gegebene und damit als zumutbar anzusehende Situation jedenfalls nicht verschlechtert wird. Für die Gebäude an der Herforder Str. wird mit den vom Vorhabenträger geplanten Schutzeinrichtungen sogar eine Lärmsanierung bewirkt.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung kann daher für diese vier Gebäude eine Erweiterung der vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutzeinrichtungen nicht in Betracht kommen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzeinrichtungen entlang der Herforder Straße bei der Lösung Vollschutz minus 1,00 m Höhen zwischen 7,00 und 9,50 m annehmen würden (Höhenangaben auf die Kreuzung zulaufend notiert), die städtebaulich zumindest bedenklich wären. Zwar hat das Oberverwaltungsgericht Münster in seinem Urteil vom 11.02.2009, 11 D 45.06. AK mit Blick auf entsprechende Formulierungen des ARS 8/2004 entschieden, dass städtebauliche Gesichtspunkte jedenfalls nicht mehr ohne nähere Begründung gegen 8,00 bis 10,00 m hohe aktive Schutzeinrichtungen angeführt werden könnten. Aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde nötigt dies aber zu einer Entscheidung in jedem Einzelfall unter Berücksichtigung sowohl allgemeiner städtebaulicher Belange als auch der besonderen Betroffenheit der direkten Anlieger im Hinblick auf Verschattung und Einkesselung. Dabei ist es der Planfeststellungsbehörde auch möglich, derartigen Aspekten den Vorzug einzuräumen, selbst wenn die Betroffenen im Gegenteil einem größtmöglichen Lärmschutz das Wort reden (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 43/08, juris Rn. 40).

Im hier vorliegenden Einzelfall sprechen die Individualinteressen der betroffenen Anlieger gegen eine weitere Erhöhung der Lärmschutzanlagen.

Das Gebäude Grafenheider Straße wäre bei der unter Kostengesichtspunkten verhältnismäßigsten Lösung Vollschutz minus 1,00 m an den zwei nach Süden ausgerichteten Gebäudeseiten von 9,50 m hohen Lärmschutzwänden bzw. Wall/Wand-Kombinationen eingefasst. Die Schutzeinrichtungen würden mithin höher als die beiden Geschosse des Gebäudes aufragen. Es ist angesichts dessen und unter Berücksichtigung des geringen Abstands von 10,00 bis 15,00 m evident, dass das Gebäude in beträchtlichem Maße verschattet und im Winter nur noch zur Mittagszeit direktes Sonnenlicht erhalten würde. Ähnliches gilt für die Gebäude an der Herforder Straße, wobei der Abstand des Gebäudes Nr. 577 zur Lärmschutzwand sogar nur 5,00 m beträgt.



Lärmschutzeinrichtungen aus durchsichtigem Material können hier nicht verwendet werden, da die B 61 zwischen zwei Wohngebieten verläuft und insofern Reflexionen – trotz der auf beiden Straßenseiten vorgesehenen Schutzeinrichtungen – vermieden werden müssen. Wände aus durchsichtigem Material können jedoch nicht lärmabsorbierend ausgestattet werden, so dass hier zur Minderung der verschattenden und beengenden Wirkung der Schutzeinrichtungen allein Abstriche an der wirksamen Höhe in Betracht kommen.

Das vom Vorhabenträger entlang der Nordwestseite der B 61 vorgesehene Schutzkonzept wird nach all dem bestätigt.

Entlang der Grafenheider Straße und der Grundstraße verbleiben im nordwestlichen Quadranten bei dem vom Vorhabenträger vorgesehenen Konzept sieben Schutzfälle ungelöst. Für die unter Kostengesichtspunkten im gesamten Quadranten günstigsten Lösung Vollschutz minus 1,00 m müssten entlang der Grafenheider Straße Mehrkosten für aktiven Lärmschutz in einer Größenordnung von rd. 178.000,- € aufgewendet werden. Abzüglich eingesparter Kosten für passiven Lärmschutz ergibt sich netto ein Betrag von 144.340,- €. Gelöst werden könnten für diesen Betrag 5 Schutzfälle (Kosten je Schutzfall mithin 28.868,- €).

Auch hier sind jedoch die Gesichtspunkte der Vorbelastung und der städtebaulichen Unverträglichkeit anzuführen. Zwar ist die Grafenheider Straße weniger stark vorbelastet wie die B 61. Gleichwohl handelt es sich bei der Bebauung am Südrand Brakes nicht um einen unvorbelasteten Bereich. Zudem erreichen die bei dieser Lösung vorzusehenden Bauwerke Höhen von bis zu 10,50 m südlich der Gebäude, die in einem Abstand von etwa 25 m dazu stehen. Diese Aspekte berücksichtigend bestätigt die Planfeststellungsbehörde – auch mit Blick auf den Grundsatz der Gleichbehandlung aller Betroffenen in diesem Quadranten der Kreuzung – das in diesem Abschnitt vorgesehene Lärmschutzkonzept.

Forderungen nach weitergehendem aktivem Lärmschutz werden daher für diesen Quadranten zurückgewiesen.

### Kreuzung südwestlicher Quadrant (Streubebauung westlich der B 61)

In diesem Quadrant befinden sich zwei Einzelgebäude im bauplanungsrechtlichen Außenbereich. An einem dieser Gebäude werden bei freier Schallausbreitung Tag- wie Nachtwerte überschritten, an dem anderen nur der Nachtwert. Insgesamt sind daher in diesem Schutzbereich drei Schutzfälle zu lösen, die Kosten passiven Schallschutzes beliefen sich auf 11.880,- €. Aktive Schutzvorkehrungen sind nach den Planunterlagen des Deckblattes 1 nicht vorgesehen.

Das Verhältnis aus Kosten und Nutzen der einzelnen Varianten stellt sich für diesen Schutzbereich zusammengefasst wie folgt dar:

	Deckblatt	Vollschutz – 2,00 m	Vollschutz – 1,00 m	Vollschutz
Zahl der Schutzfälle	0	1	2	3
Kosten aktiv	0,--	26.993,--	47.813,--	70.223,--
Eingesparte Kosten passiv	0,--	1.980,--	7.920,--	11.880,--
Nettokosten	0,--	25.013,--	39.893,--	58.334,--
Kosten je Schutzfall	0,--	25.013,--	19.947,--	19.447,--

Bei diesen im bauplanungsrechtlichen Außenbereich gelegenen Objekten ist in Erinnerung zu behalten, dass der Außenbereich nach der insoweit maßgeblichen Regelung des § 35 BauGB strukturell nicht dazu dient, Wohnnutzung aufzunehmen. Eine verstärkte Inanspruchnahme des Außenbereichs gehört vielmehr zu den typischen Formen der Zersiedelung der Landschaft, die zu verhindern ein wesentliches Anliegen des Gesetzgebers ist (st. Rspr.: BVerwG, Urteil vom 14.04.2000, 4 C 5/99).

Infolge dieser funktionellen Missbilligung der allgemeinen Wohnnutzung im Außenbereich hat die Rechtsprechung des BVerwG den Belangen des Verkehrslärmschutzes im Außenbereich stets ein geringeres Gewicht zugemessen als in Bezug auf planerisch ausgewiesene oder tatsächlich vorhandene Baugebiete (in diesem Sinne etwa BVerwG, Urteil vom 01.10.1996, 11 A 10/96 und Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42/97). Der Außenbereich ist wesensmäßig dafür vorgesehen, Verkehrswege aufzunehmen. Bei einem im Außenbereich gelegenen Grundstück muss der Eigentümer daher auch damit rechnen, dass außerhalb, aber jedenfalls in der Nähe seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege geplant werden.

Vorliegend wird zudem kein völlig neuer Verkehrsweg geplant, der erstmals eine Immissionsbelastung in den Schutzbereich eintrüge. Die Objekte sind vielmehr durch die bestehende B 61 im gleichen Maße vorbelastet, wie die Bebauung an der Herforder Str. nördlich der Grafenheider Straße, was sich in gleicher Weise schutzmindernd auswirkt.

Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen hält es die Planfeststellungsbehörde für sachgerecht, die Betroffenen in diesem Quadranten – auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung mit ähnlich vorbelasteten Betroffenen – auf passiven Lärmschutz zu verweisen. Das Konzept des Vorhabenträgers wird daher auch an dieser Stelle bestätigt. Forderungen, den aktiven Lärmschutz zu erweitern, werden zurückgewiesen.

#### Kreuzung südöstlicher Quadrant (Mehlstr., Legatenweg, Hönerfeld)

Bei freier Schallausbreitung wären insgesamt neun Gebäude von Grenzwertüberschreitungen betroffen, an fünf davon würden Tag- und Nachtwert überschritten. Insgesamt sind daher in diesem Schutzbereich 14 Schutzfälle einer Lösung zuzuführen, die Kosten passiven Lärmschutzes beliefen sich bei freier Schallausbreitung auf 81.180,- €.

Das Verhältnis aus Kosten und Nutzen der einzelnen Varianten stellt sich für diesen Schutzbereich zusammengefasst wie folgt dar:

	Deckblatt	Vollschutz – 2,00 m	Vollschutz – 1,00 m	Vollschutz
Zahl der Schutzfälle	12	13	13	14
Kosten aktiv	300.255,--	336.480,--	380.985,--	449.985,--
Eingesparte Kosten passiv	73.260,--	79.200,--	79.200,--	81.180,--
Nettokosten	226.995,--	257.280,--	301.785,--	368.805,--
Kosten je Schutzfall	18.916,--	19.791,--	23.214,--	26.343,--

Mit den im Deckblatt I vorgesehenen Schutzmaßnahmen werden bereits 12 Schutzfälle gelöst, sprich Grenzwertüberschreitungen vermieden. Es verbleiben Überschreitungen des Nachtwertes an zwei Gebäuden um jeweils 1 dB(A).

Um auch diese Gebäude vollständig zu schützen, müssten weitere Nettokosten i.H.v. 141.812,- € aufgewendet werden. Während die Kosten pro Schutzfall um 40 % steigen, steigt die Zahl der gelösten Schutzfälle nur um 17 %. Die pro

Schutzfall aufzuwendenden Kosten beliefen sich in absoluten Zahlen auf einen Betrag von 70.906,- €. Für einen weiteren gelösten Schutzfall müssten mindestens 30.285,- € (Vollschutz minus 2,00 m) aufgewendet werden.

Vor dem Hintergrund dieser Zahlen konnte der Vorhabenträger von weitergehenden aktiven Schutzmaßnahmen zu Recht absehen. Die zusätzlich aufzuwendenden Kosten erweisen sich im Verhältnis zu dem zusätzlich zu erreichenden Schutzzweck als unverhältnismäßig. Dies gilt nicht nur für eine Vollschutzlösung, sondern auch für die Variante Vollschutz minus 2,00 m.

Zum einen kann dadurch lediglich eine nächtliche Grenzwertüberschreitung um 1 dB(A) im 1. OG einer Hausseite an einem Gebäude im Mischgebiet beseitigt werden. Diesbezüglich geht die Planfeststellungsbehörde – wie oben bereits ausgeführt – durchaus davon aus, dass es zunächst unerheblich ist, ob an einem Gebäude Tag- und Nachtwerte überschritten werden oder aber „nur“ der nächtliche Grenzwert, gleichwohl aber bei der Ermittlung des noch verhältnismäßigen Kostenaufwands im Einzelfall nicht völlig außer Betracht bleiben kann, welche Pegelminderung mit den Schutzmaßnahmen erzielt werden könnte und ob hiervon die Tag- wie die Nachtwerte betroffen sind. Zum anderen ist ein Betrag von 30.285,- € auch aus Gründen der Gleichbehandlung unverhältnismäßig. Er übersteigt deutlich den pro Schutzfall im Durchschnitt aufzuwendenden Betrag sowohl auf diesen Schutzbereich bezogen, als auch bei der Betrachtung des gesamten Planfeststellungsabschnitts. Für den gesamten Planfeststellungsabschnitt stellt sich folgendes Kosten-Nutzen-Verhältnis:

	Deckblatt	Vollschutz – 2,00 m	Vollschutz – 1,00 m	Vollschutz
Zahl der Schutzfälle	109	114	124	132
Kosten aktiv	2.420.860,--	2.750.511	3.048.999,--	3.392.431,--
Eingesparte Kosten passiv	671.220,--	720.720,--	754.380,--	772.200,--
Nettokosten	1.749.640,--	2.029.791,--	2.294.619,--	2.620.231,--
Kosten je Schutzfall	16.052,--	17.805,--	18.505,--	19.850,--

Auch die Bebauung im Umfeld der Mehlstraße ist schon heute dem Einflussbereich der stark befahrenen B 61 (bundesweite Straßenverkehrszählung 2012: DTV 26.296) ausgesetzt. Zwar werden sich auf diesem Streckenabschnitt nach der letzten Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung vom 15.12.2011 rd. 28.000 bis 29.000 Fahrzeuge pro Tag (Planfall 2025) bewegen. Umgekehrt sind demgegenüber mit der Planung der L 712n erstmals aktive Lärmschutzmaßnahmen

gegenüber dem von der B 61 ausgehenden Lärm vorgesehen, die die aus der Prognose resultierende Mehrbelastung zumindest in Teilen auffangen.

Die Vorbelastung wirkt sich nach all dem auch hier schutzmindernd aus, was das o.g. Ergebnis, auf weiteren aktiven Lärmschutz in diesem Schutzbereich zu verzichten, zusätzlich unterstützt.

Weitergehender aktiver Lärmschutz wird nach all dem für diesen Schutzbereich abgelehnt. Entsprechende Einwendungen werden zurückgewiesen.

Eine Besonderheit stellt in diesem Schutzbereich das Gebäude Herforder Str. 558 dar.

Nach der ursprünglichen Planung blieb dieses Gebäude neben der B 61 stehen, ohne dass aktiver Lärmschutz vorgesehen gewesen wäre. Im Ergebnis wären das Gebäude und seine Bewohner von gravierenden Grenzwertüberschreitungen betroffen gewesen, weshalb sich der Vorhabenträger mit Deckblatt 1 dazu entschlossen hatte, das Gebäude zu überplanen und an dieser Stelle einen Lärmschutzwall zum Schutz der Bebauung am Hönerfeld vorzusehen. Im Deckblattverfahren bestand der Eigentümer darauf, das Gebäude unter allen Umständen zu erhalten und zu behalten. Diesem Wunsch entsprechend hat der Vorhabenträger mit dem Deckblatt 3 anstelle des Walls eine raumsparende Lärmschutzwand ins Verfahren eingebracht. Das Gebäude kann damit erhalten werden, ist aber künftig deutlichen Grenzwertüberschreitungen ausgesetzt. Wegen dieses Sachverhalts, das Gebäude trotz der zu erwartenden Belastungen allein auf Wunsch der Eigentümer zu erhalten, wird das Gebäude bei der vorstehenden Kosten-Nutzen-Analyse nicht berücksichtigt. Es erhält passiven Lärmschutz gem. Nebenbestimmung 5.5.5 des Kapitels A des Beschlusses.

#### Nördlicher Siedlungsrand Milses (Am Flottgraben bis Murrelweg)

In diesem Schutzbereich wären bei freier Schallausbreitung 22 Gebäude von Überschreitungen der IGW tags und nachts betroffen, 24 weitere Gebäude von Überschreitungen des IGW nachts. Daraus ergeben sich nach der oben beschriebenen Definition insgesamt 68 einer Lösung zuzuführende Schutzfälle. Die Kosten passiven Lärmschutzes bei freier Schallausbreitung beliefen sich 350.460,-- €.

Das Verhältnis aus Kosten und Nutzen der einzelnen Varianten stellt sich für diesen Schutzbereich zusammengefasst wie folgt dar:

	Deckblatt	Vollschutz – 2,00 m	Vollschutz – 1,00 m	Vollschutz
Zahl der Schutzfälle	67	Identisch mit Deckblattlö- sung	Identisch mit Deckblattlö- sung	68
Kosten aktiv	680.140,--			700.840,--
Eingesparte Kosten passiv	348.480,--			350.460,--
Nettokosten	331.660,--			350.380,--
Kosten je Schutzfall	4.950,--			5.153,--

Um auch den letzten Schutzfall (Überschreitung des Nachtgrenzwertes um 1 dB(A) an einer Hausseite im 1. OG) abdecken zu können, wäre mithin ein Betrag von 18.720,-- € aufzuwenden.

In diesem Fall geht es lediglich um eine Überschreitung des Nachtwertes um 1 dB(A) im 1. OG der Nordseite eines Hauses, die dafür notwendigen Kosten übersteigen die durchschnittlichen Kosten pro Schutzfall in diesem Schutzbereich deutlich, ohne allerdings diesen Wert über Gebühr anzuheben.

Über den gesamten Planfeststellungsabschnitt betrachtet, hält sich der Betrag von 18.720,-- € durchaus noch im Rahmen der für alle Schutzfälle im Durchschnitt aufzuwendenden Kosten. Ein Durchschnittswert von 5.153,-- € für alle Schutzfälle dieses Schutzbereichs kann darüber hinaus innerhalb des unvorbelasteten Innenbereichs (eine schutzmindernde Vorbelastung ist also nicht erkennbar) eines dicht bebauten, großflächigen Wohngebietes ohne Weiteres als verhältnismäßig bezeichnet werden.

Dem Vorhabenträger wird daher verbindlich aufgegeben, die für den Nordrand der Ortslage Milse konzipierte Vollschutzlösung umzusetzen.

#### Nördlicher Siedlungsrand Milses (Mangrovenweg) und Streubebauung im Umfeld der Milser Straße

Bei den Gebäuden am Mangrovenweg und im Umfeld der Milser Straße können allein durch die Lage der Trasse im Einschnitt die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für den Tag und die Nacht eingehalten werden. Zusätzlicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen bedarf es hierfür nicht, weshalb sich für diesen Schutzbereich eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse erübrigt.

## 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 Wohnertwartungen 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 Tagzeitraums 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 vom Vorhabenträger vorgesehenen und in diesem Kapitel zusätzlich aufgegebenen 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 Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV

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*



hingegenommen 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 Lärmminde-rungsanspruchs ergeben könnten.

Eine atypische Sondersituation, die zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforder-lich 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 festgelegte Berechnungsmethode oder auch wegen des Kompromiss-charakters der Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung – in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst sein könnten. Soweit Immissions-konflikte 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 Ei-gentumseingriffen zu rechnen ist.

#### 7.5.2 **Luftschadstoffe**

Das Vorhaben steht mit den Vorgaben der Verordnung über Luftqualitätsstan-dards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) im Einklang.

Der Vorhabenträger hat die folgenden Luftschadstoffgutachten in das Verfahren eingebracht:

- Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer, Oktober 2007
- Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer, Mai 2010
- Stellungnahme des Ingenieurbüros Lohmeyer zur Veränderung der Im-missionen entlang des geplanten Neubaus der L 712n – 4. Bauabschnitt zwischen der B 61 und der L 778 nördlich von Bielefeld – aufgrund aktua-lisierter Verkehrsdaten, 15.12.2010

Im Verlauf des Planungsprozesses hat der Vorhabenträger damit die Bewertung der Luftschadstoffsituation mithin fortgeschrieben und an geänderte tatsächliche oder rechtliche Verhältnisse angepasst. So geht das zweite Gutachten des Büros Lohmeyer von den Daten des geänderten Handbuches für Emissionsfaktoren (Februar 2010) aus, berücksichtigt die Grenzwerte der die 22. BImSchV erset-

zenden 39. BImSchV und trifft dementsprechend auch Aussagen zur Belastung mit Feinstäuben PM<sub>2,5</sub>. Über die ergänzende Stellungnahme vom Dezember 2010 konnten darüber hinaus die Verkehrsdaten der auf das Jahr 2025 fortgeschriebenen Prognose des Büros IVV von Oktober 2010 berücksichtigt werden. Unberücksichtigt blieb hingegen eine weitere Aktualisierung des Verkehrsgutachtens, in der die Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 eingearbeitet wurden und die vom Gutachter in der Generalerörterung am 26. und 27.01.2012 vorgestellt worden ist. Die überarbeiteten Verkehrszahlen stellen jedoch die Grundaussage des Schadstoffgutachtens von Mai 2010 und der Stellungnahme von Dezember 2010, dass Grenzwerte nicht oder – soweit Überschreitungsmargen zugelassen sind – nur im zulässigen Rahmen überschritten werden, aus den nachfolgenden Erwägungen nicht nachträglich in Frage.

Für die freie Strecke der L 712n (Untersuchungspunkte P 11 – P 15) stellen sich die Verkehrszahlen im Gutachten von Oktober 2010 einerseits und den in der Generalerörterung vorgestellten Berechnungen andererseits wie folgt dar:

Oktober 2010 (Prognose 2025)	Generalerörterung (Prognose 2025)
22.300	21.900

Gegenüber den vom Ingenieurbüro Lohmeyer im Dezember 2012 verwandten Daten wird die Verkehrsbelastung auf der L 712n unter Berücksichtigung der bundesweiten Straßenverkehrszählung um etwa 2 % geringer prognostiziert, so dass die oben genannte Grundaussage des Luftschadstoffgutachtens eher gestützt denn in Frage gestellt wird.

Dasselbe Ergebnis ist für den Kreuzungsbereich zwischen L 712n, B 61 und Grafenheider Straße zu konstatieren (Untersuchungspunkte P 1 – P 10). Es ergeben sich auf den vier Kreuzungsästen im unmittelbaren Kreuzungsbereich und den darauf folgenden zwei Streckenabschnitten folgende Belastungszahlen:

Oktober 2010 (Prognose 2025)	Generalerörterung (Prognose 2025)
86.200	79.500 (- 8 %)
77.600	72.100 (- 7 %)
82.200	76.200 (- 7 %)

Auch hier ist also eine Abnahme der Verkehrsbelastung gegenüber den vom Büro Lohmeyer verwandten Zahlen mit der entsprechenden Folge für die Richtigkeit der Grundaussage des Luftschadstoffgutachtens gegeben.

Das Untersuchungsgebiet des Luftschadstoffgutachtens deckt dabei den gesamten Trassenverlauf der L 712n ab und darüber hinausgehend auch die Ausbaubereiche der B 61 und der Grafenheider Str. im Kreuzungsbereich mit der L 712n. Flächenhaft wurde ein Untersuchungsraum etwa 500 m beiderseits der Trasse untersucht, darin eingebettet waren 15 Untersuchungspunkte, die die der Trasse bzw. der Kreuzung nächstgelegenen Wohngebäude repräsentieren.

Als Eingangsdaten für die Emissionsberechnung wurden zunächst die Verkehrszahlen aus dem Verkehrsgutachten übernommen (zu dessen Verwendbarkeit vgl. Kapitel B Nr. 6.2.1 dieses Beschlusses).

Auf der Grundlage der Prognosezahlen für das Jahr 2025 wurden die von den Kraftfahrzeugen emittierten Schadstoffmengen und die Immissionen für das Bezugsjahr 2015 als frühestmöglichem Fertigstellungszeitpunkt berechnet. Dies ist insofern eine konservative, „auf der sicheren Seite liegende“ Vorgehensweise, als in den Folgejahren bis 2025 infolge technischen Fortschritts im Fahrzeugbau geringere Emissionen zu erwarten sind.

Für jeden Luftschadstoff sind im Weiteren sog. Emissionsfaktoren in die Emissionsberechnung eingegangen. Die motorbedingten Emissionsfaktoren ergeben sich aus dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA), Version 3.1. Sie berücksichtigen 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) sowie die Längsneigung der Fahrbahn. Die Emissionsfaktoren für die nicht motorbedingten Partikelimmissionen ergeben sich mangels derzeit nicht zufriedenstellender Aussagegüte nicht aus dem HBEFA, wurden aber entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft in die Berechnung eingestellt. Zu den Einzelheiten dazu wird auf Kapitel 5 des Luftschadstoffgutachtens verwiesen.

Neben den Ergebnissen der Emissionsberechnung gingen im Weiteren meteorologische Daten in die Ermittlung der Immissionen im Untersuchungsgebiet ein.

Berücksichtigt wurden die Daten der räumlich nächstgelegenen Station des Deutschen Wetterdienstes in Bad Salzuflen, etwa 8 km nordöstlich des Untersuchungsraumes. Daraus ließen sich die für den Zeitraum 1995 bis 2004 ermittelte Häufigkeitsverteilung der Windrichtung und der Windgeschwindigkeiten abbilden. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Station geeignet, die im Untersuchungsraum anzutreffenden Verhältnisse zutreffend widerzuspiegeln. Sie ist insbesondere besser geeignet als die vom Gutachter ebenfalls erwogene Messstelle in Gütersloh, da sich diese im Gegensatz zum Untersuchungsraum westlich des Teutoburger Waldes befindet; namentlich die Windverhältnisse sind jedoch von der Lage zu diesem Höhenzug abhängig.

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 abseits des klassifizierten Netzes im Untersuchungsgebiet sowie durch Ferntransporte. Die Hintergrundbelastung bildet zusammen mit der straßenbedingten Zusatzbelastung des vorhandenen klassifizierten Netzes und der L 712n (dazu unten) die an den Grenzwerten zu messende Gesamtbelastung.

Die Hintergrundbelastung wurde fehlerfrei ermittelt. Dabei konnten sich die Gutachter allerdings nicht auf konkrete Messdaten aus dem Luftmessnetz des LANUV stützen, das im Untersuchungsraum keine Messstation unterhält. Die nächstgelegene Messstation ist hier die Station Bielefeld-Ost. Sie ist als eine innerstädtische Station zu kennzeichnen, die insbesondere durch Einflüsse der umliegenden Hauptverkehrsstraßen geprägt ist. Die Werte dieser Messstelle können nicht unverändert zur Abbildung der Hintergrundbelastung im Untersuchungsraum angesetzt werden, da zum einen die Emissionen des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen des klassifizierten Netzes im Rahmen der Zusatzbelastung ermittelt werden; zum anderen ist der Untersuchungsraum im Gegensatz zum Innenstadtbereich der Großstadt Bielefeld auch durch große unbebaute Flächen gekennzeichnet, denen keine nennenswerten Emissionen zugeordnet werden können.

Ebenso wenig ist es jedoch möglich, die Daten einer Referenzstation (Eggegebirge) zu übernehmen, die vom LANUV als Waldstation bezeichnet wird und von Emissionsquellen relativ unbeeinflusste Werte liefert. Dies wird angesichts der großen Siedlungsbereiche, der vorhandenen Gewerbebetriebe und des Verkehrs

auf den Straßen des nicht klassifizierten Netzes den örtlichen Gegebenheiten erkennbar ebenfalls nicht gerecht.

Die für den Untersuchungsraum anzusetzenden Werte der Hintergrundbelastung sind daher nachvollziehbar zwischen den Messwerten der innerstädtischen Station einerseits und der Waldstation andererseits anzusetzen. Dabei begegnet es keinen Bedenken, wenn der Gutachter nicht das arithmetische Mittel bildet, sondern die Hintergrundbelastung tendenziell näher zu den Werten der Station Bielefeld-Ost angenommen hat. Es ist evident, dass der Untersuchungsraum, in dem Wohn- und Gewerbeflächen vorhanden sind, in dem auf dem nachgeordneten Straßennetz Verkehr stattfindet und der von Ferntransporten z.B. aus dem Zentrum der Großstadt Bielefeld (liegt in der Hauptwindrichtung) betroffen sein wird, nicht den Gegebenheiten an einem von Emissionen relativ unbeeinflussten Raum angenähert werden kann.

Aufgrund politischer Vorgaben und technischer Verbesserungen wird 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. Die Werte der Hintergrundbelastung können daher als konservativ, „auf der sicheren Seite liegend“, eingeschätzt werden.

Die Immissionen wurden mit dem Berechnungsverfahren PROKAS-V ermittelt, und zwar flächenhaft im gesamten Untersuchungsgebiet für ca. 14.500 Untersuchungspunkte in einem Raster von 15 m x 15 m und punktgenau an ausgewählten Untersuchungsstellen, die besonders sensitive Bereiche in Gestalt trassennaher Wohnbebauung repräsentieren. PROKAS-V – zur Ermittlung der vom klassifizierten Straßennetz ausgehenden Zusatzbelastung eingesetzt – ist in der Lage, alle diese Straßenzüge gleichzeitig für jede Stunde der Woche mit ihrer jeweiligen Emission emittieren zu lassen.

Weitere Einzelheiten zur Berechnungsmethodik können Kapitel 3.2 sowie Anhang A 2 des Schadstoffgutachtens entnommen werden. Es wird darauf verwiesen.

Die Ergebnisdarstellung erfolgte einerseits graphisch, andererseits tabellarisch mit exakt ausgewiesenen Immissionswerten an den schon erwähnten Untersuchungspunkten. In der Summe aus Hintergrundbelastung und straßenbedingter Zusatzbelastung überschreiten die zu erwartenden Immissionen im hier zu betrachtenden Planfall an keinem dieser Berechnungspunkte die für die verkehrsrelevanten Schadstoffe gültigen Grenzwerte bzw. die von der 39. BImSchV zugelassenen Überschreitungsmargen. Diese sind wie folgt festgeschrieben:

Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub>

Jahresmittelwert	40 µg/m <sup>3</sup>
Stundenmittelwert	200 µg/m <sup>3</sup> bei 18 zulässigen Überschreitungen/Jahr

Feinstaub PM<sub>10</sub>

Jahresmittelwert	40 µg/m <sup>3</sup>
Tagesmittelwert	50 µg/m <sup>3</sup> bei 35 zulässigen Überschreitungen/Jahr

Feinstaub PM<sub>2,5</sub>

Jahresmittelwert	25 µg/m <sup>3</sup> .
------------------	------------------------

Die Ergebnisse der Immissionsberechnung für die ausgewählten Untersuchungspunkte können Tabelle 6.1 auf Seite 30 des Schadstoffgutachtens von Mai 2010 entnommen werden. Zur ihrer Bewertung sei nochmals darauf hingewiesen, dass

- durch die Berechnung der Emissionen auf das Bezugsjahr 2015 und
- die Nichtverwendung von Reduktionsfaktoren bei der Hintergrundbelastung tendenziell höhere Werte erzielt wurden, als sie in der Zukunft zu erwarten sind. Damit aber bieten die Ergebnisse auch ausreichend Spielraum nach oben, sollte z.B. die tatsächliche Entwicklung der Verkehrszahlen wider Erwarten die im Verkehrsgutachten prognostizierten Werte übersteigen.

Seitens der Einwender wird das Schadstoffgutachten insbesondere dahingehend kritisiert, für eine verlässliche Belastungsprognose bedürfte es zuvor Messungen an gezielten Punkten zu verschiedenen Zeitpunkten und unter Berücksichtigung unterschiedlicher Witterungslagen. Die zur Beurteilung herangezogenen Messstationen seien zu weit vom Untersuchungsraum entfernt und daher nicht aussagekräftig. Dies gelte sowohl für die Wetterdaten der Station Bad Salzuflen des

Deutschen Wetterdienstes als auch für die Schadstoffdaten der Messstation Bielefeld-Ost des LANUV am Ravensberger Park.

Kritisiert wird des Weiteren die Vorgehensweise des Gutachters, die Emissionsberechnung auf das Bezugsjahr 2015 zu beziehen. In künftigen Jahren sei mit einem weiteren Ansteigen der Emissionen zu rechnen. Im Übrigen berücksichtige das Luftschadstoffgutachten nicht die aktuellen Verkehrszahlen. Langzeitgrenzwerte seien zur Beurteilung der Schadstoffbelastung ungeeignet, weil sie notwendigerweise Mittelwerte seien; durch wechselnde Ausbreitungsverhältnisse und nicht konstante Emissionen könnten demgegenüber kurzzeitige Belastungsspitzen entstehen, die mit den Langzeitwerten nicht abgebildet werden könnten. Auch müsse die Wirkung der Schadstoffe allein und im Zusammenwirken untersucht und in die Beurteilung eingestellt werden. Darüber hinaus seien die Grenzen des Untersuchungsgebietes willkürlich gezogen und sparten sensible Bereiche, wie z.B. einen Kindergarten, aus.

Die entsprechenden Einwendungen werden zurückgewiesen.

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.“

Verwiesen wird auch auf das Urteil des BVerwG vom 12.08.2009, 9 A 64.07, dort Rn. 111. In dem dort entschiedenen Fall hatte das Ingenieurbüro Lohmeyer mangels Daten zur Hintergrundbelastung im Untersuchungsraum in gleicher Weise die Daten von Referenzstationen herangezogen, ihre Übertragbarkeit auf den zu untersuchenden Raum überprüft und in plausibler Weise einen (nicht arithmetischen) Mittelwert gebildet.

Die entsprechende Plausibilität der Mittelwerte für die verschiedenen Luftschadstoffe ist (s. o.) aber auch vorliegend gegeben.



Ebenfalls ist es nicht zu beanstanden, meteorologische Daten insbesondere zur Verteilung von Windrichtung und -stärke der Wetterstation Bad Salzuflen zu verwenden. Die Entfernung der Station vom Untersuchungsraum ist allein 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. Untersuchungsraum wie Wetterstation befinden sich nördlich des für die Windverhältnisse im Raum wichtigen Höhenzuges des Teutoburger Waldes. Zwischen dem Untersuchungsraum und der Station sind keine nennenswerten weiteren Höhenrücken zu finden, der Raum ist überwiegend von freier Feldflur geprägt. Es ist daher nichts dafür ersichtlich, dass sich auf einer Entfernung von 8 km die Verhältnisse derart grundlegend verändert haben sollten, dass die Daten nicht auf den Untersuchungsraum übertragen werden könnten.

Es ist auch nicht zu beanstanden, für die von den Fahrzeugen emittierten Schadstoffmengen das Bezugsjahr 2015 zu wählen. Es handelt sich dabei um Kennwerte dafür, welche Emissionen das einzelne Fahrzeug bzw. der Anteil gleichartiger Fahrzeuge innerhalb der gesamten Fahrzeugflotte in bestimmten Verkehrssituationen ausstößt. Die Ausstoßmenge des einzelnen Fahrzeuges aber wird infolge technischen Fortschrittes in den kommenden Jahren auch über 2015 hinaus abnehmen. Indem der Gutachter also die diesbezüglich hohen Kennwerte des Jahres 2015 mit der Prognoseverkehrsmenge des Jahres 2025 verknüpft hat, ergeben sich im Ergebnis Belastungszahlen, die hinsichtlich des Prognosezeitpunktes 2025 konservativ gerechnet sind. Auch dies hat das BVerwG In einem vergleichbaren Fall wie folgt bestätigt: *„Dieses Vorgehen ist umso weniger zu beanstanden, als mit Rücksicht auf die weitere Modernisierung des Fahrzeugbestandes für die Zeit nach 2013 eher von einem verringerten Schadstoffausstoß der Fahrzeuge auszugehen ist.“* (Urteil vom 18.03.2009, 9 A 41.07, UA Rn. 35).

Soweit die Einwender bemängeln, dass auch das mit Deckblatt I ausgelegte Schadstoffgutachten die Prognoseverkehrsmenge für 2025 nicht berücksichtige, ist diese Kritik durch die ergänzende Stellungnahme des Ingenieurbüros Lohmeyer gegenstandslos geworden. Diese Stellungnahme wurde in Kenntnis der Verkehrsprognose 2025 von Oktober 2010 abgegeben. Die Folgen der weiteren Aktualisierung der Verkehrszahlen zur Generaldebatte sind vorstehend bereits eingehend beschrieben.

Die Grenzen des Untersuchungsgebietes sind nicht willkürlich festgelegt. Wie im Gutachten dargelegt, wurde ein Bereich von jeweils 500 m beiderseits der Trasse untersucht und berechnet. Eine Ausweitung dieses Untersuchungsrahmens wäre nur dann erforderlich gewesen, wenn sich noch in den äußersten Randbereichen Grenzwertüberschreitungen hätten feststellen lassen. Dies ist aber nicht der Fall; sogar im trassennahen Umfeld werden die Grenzwerte eingehalten, erst Recht in den äußersten Randbereichen. Objekte, die sich wie der Kindergarten sogar außerhalb des Untersuchungsrahmens befinden, unterliegen mithin einer nochmals geringeren Immissionsbelastung.

Soweit die Einwender anführen, Langzeitwerte seien zur Beurteilung der Schadstoffbelastung ungeeignet, ist ihnen entgegenzuhalten, dass für  $\text{NO}_2$  und  $\text{PM}_{10}$  ausdrücklich auch Grenzwerte der Kurzzeitbelastung festgelegt und in der Schadstoffuntersuchung berücksichtigt worden sind. Auch diese Grenzwerte bzw. die dafür festgelegten zulässigen Überschreitungsmargen werden indes eingehalten. Soweit der Gesetzgeber für  $\text{PM}_{2,5}$  (noch) keinen Kurzzeitwert festgelegt hat, kann dieser Umstand der Planung nicht entgegengehalten werden. Es ist allein Aufgabe des Gesetzgebers, vor dem Hintergrund des aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes (auch zu den Wirkungen der Schadstoffe) Grenzwerte festzulegen, die – im Falle der Grenzwerte für Luftschadstoffe – bundesweit Anwendung finden und insofern eine bundesweit einheitliche Entscheidungspraxis ermöglichen. Nur an dem, was der Gesetzgeber normativ bestimmt hat, ist aber eine Planung im Anschluss zu messen.

Auch unter Berücksichtigung der Einwendungen wirft das Planvorhaben im Ergebnis keine Probleme für die Luftqualität auf, die mit diesem Planfeststellungsbeschluss vorhabenbezogen bewältigt werden müssten.

Unabhängig davon stellt die Einhaltung der Grenzwerte, wie das BVerwG zur mittlerweile aufgehobenen 22. BImSchV entschieden hat, 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 Luftreinhaltepla-

nung 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 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. Insofern ist nichts dafür ersichtlich, dass mit dem Hinzutreten der L 712n ausgeschlossen wäre, etwaige Probleme der Luftreinhaltung mit den dafür vorgesehenen Mitteln zu bewältigen.

Besondere Umstände, die die Einhaltung von Grenzwerten mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung ausgeschlossen erscheinen lassen könnten, sind auch am Knotenpunkt zwischen der L 712n und der schon heute stark befahrenen B 61 nicht zu erkennen, da das Luftschadstoffgutachten die besonderen Verhältnisse an Knotenpunkten berücksichtigt.

Das schon erwähnte Handbuch für Emissionsfaktoren stellt standardisierte Verkehrssituationen zur Verfügung, die unterschiedlichen tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen. Für den Bereich der Kreuzung zwischen B 61 und L 712n wurden innerörtliche Verkehrssituationen mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h angenommen, die mit stärkerer Annäherung an die Kreuzung schrittweise von einem höheren Maß der Behinderung und damit verbundenen Brems- und Beschleunigungsvorgängen ausgehen (50 km/h → 50 km/h, dichter Verkehr → 50 km/h, gesättigter Verkehr). Dem insoweit erhöhten Schadstoffausstoß gegenüber einer Verkehrssituation des fließenden, unbehinderten Verkehrs wird hierüber Rechnung getragen. Dennoch zeigen die Ergebnisse der Luftschadstoffberechnung, dass auch an den nächstgelegenen Immissionspunkten im Kreuzungsbereich alle Grenzwerte bzw. zulässige Überschreitungsmargen deutlich eingehalten werden können, insofern also trotz des Hinzutretens der L 712n und der damit verbundenen neuen Kreuzung Maßnahmen der Luftreinhaltung noch gar nicht erforderlich werden.

### 7.5.3 **Beeinträchtigungen während der Bauphase**

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.

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 5.12.2 im Kapitel A des Beschlusses in ausreichendem Maße Schutzvorkehrungen getroffen.

Zur Reichweite unabhängig davon bestehender zivilrechtlicher Eigentumschutzansprüche 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 Schutzmaßnahmen (§ 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 ZfR 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 zuzuführen (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 zu vereinbaren.

Im Rahmen des Straßenbaus sind bei ordnungsgemäßigem Baustellenbetrieb und bei Einhaltung der Schutzvorkehrungen Beeinträchtigungen im Hinblick auf etwaige neue Schadstoffbelastungen des Bodens nicht zu erwarten.

Angesichts einschlägiger Untersuchungsergebnisse und Forschungsberichte zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen und auch angesichts der zu erwartenden Verkehrsbelastung der L 712n ist mit Ausnahme der unmittelbaren Fahrbahnnähe betriebsbedingt die Besorgnis vorhabenbedingter schädlicher Bodenveränderungen im Sinne des Bodenschutzrechts nicht begründet.

Dem von § 1 Abs. 1 Satz 2 BBodSchG geforderten sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden wird Rechnung getragen. Insoweit sei darauf verwiesen, dass der Vorhabenträger die Maßnahme in ihrer Dimensionierung – namentlich im Kreuzungsbereich mit der B 61 – an veränderte Verkehrsprognosen angepasst und verkleinert hat. Soweit durch den Straßenbau das Bodengefüge

verändert wird, sind diese Veränderungen weder vermeidbar noch weiter reduzierbar.

## 7.7 Grundwasser- und Gewässerschutz

Mit den vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Gewässer stellt der Vorhabenträger 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 sowie § 2 LWG 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. §§ 99, 113 LWG) erfasst. Planfestgestellt werden deshalb hiermit auch die Gewässerverlegungen von Johannisbach-Umflut und Kerksiekbach sowie die Herichtung neuer Retentionsflächen zum Ausgleich des Eingriffs in das Überschwemmungsgebiet der Johannisbach-Umflut, der mit der Anlage der Straße und der zugehörigen Bauwerke innerhalb des Überschwemmungsgebietes verbunden ist.

Wasserrechtliche Erlaubnisse gem. § 8 Abs. 1 WHG für Abwassereinleitungen fallen zwar materiell nicht unter die Konzentrationswirkung, gem. § 19 Abs. 1 WHG erfolgt jedoch eine Zuständigkeitsverlagerung von der Wasserbehörde zur



Planfeststellungsbehörde, wobei die Planfeststellungsbehörde zur Erteilung der Wasserrechte gem. § 19 Abs. 3 WHG des – hier vorliegenden – Einvernehmens der zuständigen Wasserbehörde bedarf.

Damit sind auch die vorgesehenen Brückenbauwerke bzw. Einbauten von Gewässerdurchlässen 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 mit erteilt werden.

Die vorgesehenen Maßnahmen führen nicht zu Beeinträchtigungen des Wasserabflusses und beinhalten auch keine unnötige Erschwerung der Gewässerunterhaltung (§ 36 WHG). Wasser- und Heilquellenschutzgebiete 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 (ATV-DVWK Arbeitsblätter bzw. RAS-Ew) 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, soweit es nicht ohnehin der Kanalisation der Stadt Bielefeld zugeführt wird, über Straßenabläufe, Mulden, Gräben und Kanäle gefasst, gesammelt und ortsnah durch Einleitungen in die Johannisbach-Umflut (2 Einleitungen) bzw. die Aa (1 Einleitung) entsorgt. Eine qualitative Beeinträchtigung der Gewässer ist dadurch nicht zu erwarten.

Das Verkehrsaufkommen auf der L 712n erreicht mit bis zu rd. 22.000 Kfz/24 h und auf der B 61 sogar bis zu rd. 30.000 Kfz/24 h pro Tag (Verkehrsprognose 2025) 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 vorgesehen worden. Sie werden über zwei Regenklärbecken mit Tauchwand und nachgeschalteten Rückhaltebecken bzw. bei der Einleitung 3 in die Johannesbach-Umflut über einen Leichtflüssigkeitsabscheider mit einem vorgeschalteten 11 m<sup>3</sup> Volumen umfassenden Ölbehälter sowie einem ebenfalls vorgeschalteten 7 m<sup>3</sup> großen Schlammbehälter bewirkt.

Die in der Ausführungsplanung im Detail noch mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abzustimmende Gestaltung der Behandlungsanlagen entspricht dabei den jeweiligen Vorgaben des Trennerlasses bzw. der RAS-Ew 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. Dies gilt angesichts der Größe der vorgesehenen Öl- und Schlammbehälter auch für den Leichtflüssigkeitsabscheider, der der Einleitung 3 vorgeschaltet wird. 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.

Auch für 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 und eine Verschärfung des Abflussgeschehens ist angesichts der vorgesehenen Drosselung der Einleitungsmengen durch die Rückhaltebecken – auch insoweit sind entsprechende Berechnungen durchgeführt worden und liegen entsprechende Nachweise vor – nicht zu erwarten. Rechnerisch werden der Aa mit nicht mehr als 20,5 l/s und der Johannisbach-Umflut mit nicht mehr als 66,1 l/s nur solche Mengen zugeführt, die den Gewässern letztlich als natürlicher Landabfluss ohnehin zufließen würden.

Diese Einschätzungen zur Abwasserbeseitigung teilen auch die am Verfahren beteiligten Wasserbehörden, die insoweit keine Einwände erhoben haben.

Bei etwaigen Schadensfällen wie Unfällen auf der L 712n 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 Feuerwehkräfte sind gem. der Nebenbestimmung 3.6.10 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 geltend gemacht wird, weist die Planfeststellungsbehörde vor diesem Hintergrund zurück.

#### 7.7.2 **Oberflächengewässer und zugehörige Überschwemmungsgebiete**

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. § 99 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 L 712n verläuft zwischen der B 61 und der Aa auf einer Länge von knapp 200 m im Bereich des vorhandenen Gewässerbetts der Johannisbach-Umflut und greift insoweit unmittelbar in ein vorhandenes Oberflächengewässer ein. Gleichzeitig werden die L 712n und die zugehörigen Bauwerke hier innerhalb eines gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes errichtet. Die L 712n bringt daher einen entsprechenden Verlust an Retentionsräumen mit sich, ohne deren Ausgleich sich die Wahrscheinlichkeit und Gefahr von Überschwemmungen im angrenzenden auch Bebauung aufweisenden Raum vergrößern würde.

Auch westlich der B 61 ergibt sich ein unmittelbarer Gewässereingriff. Hier überlagert die Trasse der Grafenheider Straße, die zu ihrem Anschluss an die Kreuzung L 712n/B 61/Grafenheider Straße leicht nach Süden verschwenkt werden muss, das Gewässerbett des in die Johannisbach-Umflut mündenden Kerksiekbaches. Zudem erfordert der verkehrsgerechte Ausbau des von Süden auf das vorgenannte Kreuzungsbauwerk zulaufenden Astes der B 61 eine Erneuerung der dort vorhandenen Querung der Johannisbach-Umflut.

Um Überbauungen der Gewässer zu vermeiden, sieht das Vorhaben als Folgemaßnahme des Straßenbaus in Verbindung mit einer Verschiebung des Querungsbauwerks die Verlegung und Neuprofilierung der Johannisbach-Umflut und des Kerksiekbaches im Rahmen entsprechender Gewässerausbaumaßnahmen vor. Die Mündung des Kerksiekbaches in die Umflut wird damit etwas weiter in Richtung Norden verschoben.

Die Errichtung weiterer Bauwerke in bzw. an den Fließgewässern ist mit dem Bau der Aa-Brücke und der Querung des Milser Bachs verbunden.

Erheblich Beeinträchtigungen der Gewässer sind gleichwohl nicht zu erwarten. Zum einen werden die auf einer Länge von insgesamt rd. 800 m notwendig werdenden Gewässerausbaumaßnahmen zur Anlegung neuer Gewässerläufe 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. Gleiches gilt für die Gestaltung und Bemessung der Brückenbauwerke und Durchlässe, die für ein BHQ-100 nachgewiesen wurden, somit ebenfalls keine Abflusshindernisse entstehen lassen und die hydraulischen Gewässereigenschaften auch im Hochwasserfall nicht beeinträchtigen. Soweit hier ein entsprechendes Retentionsvolumen verloren geht, wird dieser Verlust durch die Herrichtung mindestens gleich großer neuer Retentionsräume kompensiert, die sich auf einen Umfang von insg. 34.656 m<sup>3</sup> belaufen. Sie werden ganz überwiegend auf der Südseite des neuen Gewässerbetts der Johannisbach-Umflut und östlich der B 61 bzw. westlich der B 61 zwischen der ausgebauten Grafenheider Straße und dem neuen Gewässerbett von Kerksiekbach und Johannisbach-Umflut hergerichtet. Von daher ist auch eine auf das Vorhaben zurückzuführende Verschärfung oder Häufung von Hochwasserfällen bzw. Überflutungssituationen nicht zu befürchten. Eine vorhabenbedingte Ausweitung des Überschwemmungsgebietes in bebaute Gebiete hinein oder auch nur über die neuen und dinglich zu sichernden Retentionsflächen hinaus ergibt sich nicht. Treten Hochwasserereignisse auf, gehen sie damit auch nicht zu Lasten Dritter bzw. besteht das entsprechende Risiko auch schon jetzt und ist insoweit nicht dem Vorhaben zuzurechnen. Dies hat im Ergebnis auch die untere Wasserbehörde der Stadt Bielefeld bestätigt, mit der das Konzept zur Herrichtung der neuen Retentionsflächen abgestimmt worden ist.

Zwar steht aufgrund einer im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erfolgten und von der zuständigen Wasserbehörde vorgenommenen Neuberechnung eine Neufestsetzung des Überschwemmungsgebietes an. Die mit der Neuberechnung vorgenommene Überprüfung des Überschwemmungsgebietes hat insoweit für das maßgebliche 100-jährliche Hochwasserereignis (BHQ 100) eine Wasserspiegellage von 75,50 m über NN ergeben. Bisher war lediglich von 75,25 m über NN und damit von einer 0,25 m niedrigen Wasserspiegellage ausgegangen worden. Die mit dem Bau der L 712n einhergehende Retentionsvolumen-Verdrängung ist dementsprechend um rd. 4.700 m<sup>3</sup> größer als zunächst in der wassertechnischen Unterlage berechnet und angenommen worden ist. Auch dies wird jedoch kompensiert. Der Vorhabenträger hat im Oktober 2013 ein Konzept zur Herrichtung weiterer Retentionsvolumina durch Abgrabungen im Umfang von 4.875 m<sup>3</sup> – es handelt sich hierbei um die vorstehend schon benannten Flächen westlich der B 61 und südlich der Grafenheider Straße – vorgelegt, das gem. Nebenbestimmung 5.3.7 des Kapitels A des Beschlusses zum verbindlichen Teil der Planfeststellung geworden ist und mit dem die insoweit erforderlichen 4.700 m<sup>3</sup> noch etwas übertroffen werden (vgl. auch Kapitel B Nr. 5.3.4). In den vorstehend benannten Gesamtvolumina von 34.656 m<sup>3</sup> sind die 4.875 m<sup>3</sup> bereits enthalten. Abflusshindernisse bei abfließendem Hochwasser nach einem Einstau der Retentionsräume sind aufgrund der Topographie, d. h. des Gefälles, das diese Flächen zum Gewässer hin aufweisen, auszuschließen.

Sonstigen Beeinträchtigungen des Überschwemmungsgebietes inklusive solcher während der Bauphase wird mit den Regelungen der Nebenbestimmungen 5.3.8 im Kapitel A des Beschlusses entgegengewirkt.

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. Im vorhandenen Bestand weisen aber, wie im LBP festgestellt wird, der Kerksiekbach nur eine Strukturgüte der Klasse 4 - 5 (bedingt naturfern/deutlich bis merklich beeinträchtigt) und auch die naturnähere Johannisbach-Umflut nur eine Strukturgüte der Klasse 3 (bedingt naturnah/mäßig beeinträchtigt) auf und verfügen damit unter Einbeziehung der Auen nicht über einen naturnahen bzw. den gem. Wasserrahmenrichtlinie anzustrebenden guten ökologischen Zustand. Mit dem Gewässerausbau nach den

Vorgaben der „Blauen Richtlinie“, der auch eine entsprechende Ufergestaltung beinhaltet, wird deshalb die Strukturgüte der Gewässer keinesfalls verschlechtert, sondern unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung ihrer Entwicklungsmöglichkeiten letztlich sogar verbessert. Dies gilt im Ergebnis auch für die biologische Strukturgüte und für den chemischen Zustand, für die/den durch den naturnahen Gewässerausbau als solchen keine negativen Auswirkungen zu befürchten sind. Soweit entsprechende Parameter von der Strukturgüte beeinflusst werden, sind auch diesbezüglich eher positive Wirkungen zu erwarten.

Während des Straßenbaus wird durch entsprechende Schutzmaßnahmen (insbesondere Schutzzäune, vgl. im LBP benannte Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie auch die Nebenbestimmungen der Nrn. 5.3.1 ff im Kapitel A des Beschlusses) Vorsorge vor Beeinträchtigungen bzw. Verunreinigungen der Oberflächengewässer getroffen.

Die Belange der Oberflächengewässer werden damit insgesamt hinreichend gewahrt.

Die Einwendungen, in denen eine erhöhte Hochwassergefahr durch Eingriffe in das Überschwemmungsgebiet, die Entstehung bauwerkstechnischer Abflusshindernisse oder auch Beeinträchtigungen der Gewässergüte oder der Gewässerauen befürchtet werden, weist die Planfeststellungsbehörde daher zurück. Der vom Werre-Wasserverband geforderte Ausgleich des Eingriffs in die Retentionsräume ist sichergestellt.

### 7.7.3 **Grundwasser**

Die wesentlichen Eingriffe in das Grundwasser resultieren aus der Versiegelung und der damit zusammenhängenden Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate sowie aus der sich teilweise ergebenden Einschnittslage der L 712n-Trasse, die im angrenzenden Trassenumfeld über eine Länge von rd.1 km einen Grundwasserabsenkungstrichter zur Folge hat. Wesentliche, dem Vorhaben entgegenstehende Beeinträchtigungen des Grundwassers ergeben sich dadurch jedoch nicht. Auch Verunreinigungen des Grundwassers sind nicht zu erwarten.

Die mit dem Straßenbau verbundenen Versiegelungen sind ohne Gefährdung der Planungsziele nicht vermeid- oder reduzierbar und auch – mangels entsprechender Flächen – nicht an anderer Stelle durch Entsiegelungen ausgleichbar. Bedeu-

tende Gebiete der öffentlichen Trinkwasserversorgung weist der betroffene Raum jedoch ebenso wenig auf wie Wasser- und Heilquellenschutzgebiete, so dass insoweit trotz der Neuversiegelungen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwassers erkennbar sind. Zudem erfolgen Versiegelungen nur im eigentlichen Trassenraum der L 712n und teilweise im Bereich der Grafenheider Straße vollständig neu (rd. 6 ha, die auszubauenden Bereiche der B 61 Teile der Grafenheider Straße sind aufgrund des bereits vorhandenen Versiegelungsgrades kaum betroffen) und ist die Grundwasserneubildungsrate in weiten Teilen des betroffenen Raums aufgrund der teilweise wenig durchlässigen Bodenverhältnisse ohnehin gering.

Die Auswirkungen des Einschnitts sind Gegenstand der 2011 im Auftrag des Vorhabenträgers vom Büro BGU durchgeführten Untersuchungen (BGU-Gutachten 2011). Wie diese zeigen, verläuft die Gradiente der L 712n hier bis zu 4,80 m unter den vorhandenen Grundwasserständen. Die Reichweite des im Grundwasserschatten nördlich der L 712n entstehenden Absenkungstrichters – die Trasse liegt hier innerhalb des nach Norden fließenden Grundwasserstroms, so dass sich entsprechenden Auswirkungen auf den Bereich nördlich der Trasse konzentrieren – ist von den Bodenverhältnissen abhängig und wird sich auf 110 bis 140 m erstrecken, ist damit letztlich nur geringen Umfangs und nimmt seitlich mit der sich reduzierenden Einschnitttiefe der Straße weiter ab. Die Absenkungstiefe reicht bis zum Trassenniveau bzw. unter Berücksichtigung der lokalen Grundwasserneubildung bis zu 1 m darüber und wird die Einschnitttiefe daher nicht übersteigen. Allerdings ist eine Abnahme der Strömungsgeschwindigkeit zu erwarten und wird der den natürlichen Grundwasserstand unterschreitende Geländeeinschnitt in Verbindung mit den Druckpotentialen des Kluftgrundwasserleiters zu einer dauerhaften Drainierung des Grundwassers im nahen Straßenumfeld führen. Das Büro BGU hat diesbezüglich den permanenten Grundwasserzustrom in die seitlichen Drainagen des Einschnitts auf rd. 90.000 m<sup>3</sup>/a berechnet.

Dem Vorhaben entgegenstehende Beeinträchtigungen des Grundwassers ergeben sich daraus nicht, zumal bei fallenden Grundwasserständen im Herbst oder bei einem natürlichen Trockenfallen der oberflächennahen Schichten von einer Verringerung der Absenkungsreichweite bzw. einem Aussetzen der Absenkung auszugehen ist.



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 Regelungen der Nebenbestimmungen 5.3.1 bis 5.3.6, 5.3.8 bis 5.3.10, 5.3.15 und 5.3.16 im Kapitel A des Beschlusses) so entschärft und minimiert, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Dauerhaft könnten sich, da das Niederschlagswasser (ausgenommen das, das in den Böschungsbereichen des Einschnitts anfällt und unbelastet ist) ansonsten den Oberflächengewässern zugeführt wird, nur durch Versickerungen über die Seitengräben Beeinträchtigungen ergeben. Sie wären – zumal das in den Gräben abgeführte Niederschlagswasser noch nicht behandelt ist und daher insbesondere beim „ersten Spülstoß“ hoch belastet sein kann – vor allem dann problematisch, wenn die Gräben im Einschnitt oder auf Grundwasserstandshöhe angelegt werden und das Niederschlagswasser ohne das Durchlaufen einer reinigenden belebten Bodenzone in das Grundwasser gelangen könnte. Auch eine auf diesem Wege entstehende Grundwasserverunreinigung ist jedoch auszuschließen. Ihr wird durch die vorgesehene, vom Büro BGU vorgeschlagene und verbindlich umzusetzende Abdichtung der Gräben (BGU-Gutachten S. 35 und 36 sowie Nebenbestimmung 5.3.6 sowie Zusage g) unter Nr. 7 im Kapitel A des Beschlusses) vorgebeugt.

#### **7.7.4 Auswirkungen auf private Trinkwasserbrunnen und auf Gebäude**

Auswirkungen auf die privaten Trinkwasserbrunnen der Gebäude, die nicht an die öffentliche Trinkwasserversorgung angeschlossen sind (öffentliche Trinkwassergewinnung findet im betroffenen Raum nicht statt) in der Form, dass das Wasserangebot abnimmt und die Brunnen nicht mehr ausreichend leistungsfähig sind, können sich dort einstellen, wo Grundwasserstände vorhabenbedingt abgesenkt werden, vorliegend mithin innerhalb des Absenkungstrichters, den die Einschnittslage verursacht. Qualitativ sind Beeinträchtigungen des der Trinkwasserversorgung dienenden Brunnenwassers durch Schadstoffeinträge denkbar. Dauerhaft sinkende Grundwasserstände könnten ferner beispielsweise durch Setzungen auch Gebäudeschäden herbeiführen.

## Auswirkungen auf Gebäude

Da Gebäudeschäden auch bei sinkenden Grundwasserständen in der Regel nur dann möglich sind, wenn der Boden unterhalb des Gebäudes organische Bestandteile aufweist und solche bei den im Umfeld der L 712n durchgeführten Erkundungsbohrungen nicht vorgefunden wurden, ist das Risiko von Senkungsschäden-/risse grundsätzlich gering. Gleichwohl sind mit entsprechenden Bodenverhältnissen auch entsprechende Gebäudeschäden bei Gebäuden innerhalb des Absenkungstrichters nicht völlig auszuschließen. Betroffen sind insoweit die fünf Grundstücke und Gebäude Elverdisser Straße 142 und 144 sowie Milser Straße 92, 94 und 96. Die im Bereich dieser Grundstücke zu erwartenden Grundwasserabsenkungen hat der Gutachter unter Auswertung der durchgeführten Grundwasserstandsmessungen auf 2 bis 3 m beziffert, was das Risiko insoweit weiter minimiert, als dies auch der natürlichen Grundwasserschwankung entspricht. Sind setzungempfindliche Schichten im Gebäudebereich betroffen und verlaufen Setzungen ungleichmäßig, so dass Gebäudespannungen entstehen, bleiben Schäden gleichwohl grundsätzlich möglich.

Das Gutachterbüro hat außerdem darauf hingewiesen, dass an den westlich der Retentionsfläche „F“ (Ecke Mehlstraße/Legatenweg) gelegenen Gebäuden, die im Falle eines Hochwassers teilweise einen Abstand von nur rd. 10 bis 15 m bis zu den eingestauten Flächen aufweisen, beschädigt werden können, wenn sie über einen Keller verfügen. Hier sind zwar schon heute – die Gebäude liegen in der Talaue des Johannisbachs – geringe Flurabstände und kurzzeitige Reaktionen des Grundwassers auf Pegeländerungen im Bach kennzeichnend. Eine Überflutung des Retentionsraums kann den Grundwasserstrand hier jedoch zusätzlich mit der Folge anheben, dass sich der hydraulische Druck auf die Außenwände eines Kellers erhöht.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Gutachter, für die fünf Gebäude im Umfeld des Absenkungstrichters sowie für die Gebäude mit Keller westlich der Retentionsfläche „F“ eine Beweissicherung durchzuführen. Dazu sollen die fünf Gebäude an der Milser Straße bzw. Elverdisser Straße u. a. mit Nivellementpunkten (Höhenbolzen) versehen und vor der Aufnahme der Bauarbeiten eingemessen, mögliche Bestandsschäden dokumentiert und ggf. vorhandene Risse mit Gipsmarken markiert werden. Im Zweifelsfall soll auch eine Baugrunduntersuchung

vorgenommen werden. Bei den westlich der Retentionsfläche vorhandenen Kellerräumen soll der Schwerpunkt der Begutachtung auf bestehende Abdichtungen der Keller und mögliche Anzeichen von Vernässungen erstrecken.

Diese Beweissicherung, die unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Gutachtens vorzunehmen ist, ist Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Der Vorhabenträger hat die Umsetzung der Empfehlungen des Gutachtens zugesagt (vgl. Kapitel A Nr. 7 des Beschlusses).

Dem Vorhaben entgegenstehende Beeinträchtigungen ergeben sich daher nicht. Für ggf. entstehende und dem Vorhaben zuzurechnende Schäden hat der Vorhabenträger die Kosten zu tragen.

#### Auswirkungen auf private Hausbrunnen

Die fünf Grundstücke und Gebäude Elverdisser Straße 142 und 144 sowie Milser Straße 92, 94 und 96 sind auch die, die im Bereich des Absenkungstrichters über private Hausbrunnen verfügen und nicht an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen sind. Mithin sind nicht nur Gebäudeschäden zumindest denkbar, sondern gleichfalls auch Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Brunnen, deren jeweiliges Wasserdargebot parallel zu sinkenden Grundwasserständen abnehmen kann. Der Vorhabenträger wird entsprechend seiner Zusage auch die fünf Brunnen Elverdisser Straße 142 und 144 und Milser Straße 92, 94 und 96 in ein Beweissicherungsverfahren integrieren, das sich sowohl auf das Wasserdargebot als auch auf die Wasserqualität erstreckt.

Um schnell und fundiert ermitteln zu können, ob das Bauvorhaben qualitative oder auch quantitative Veränderungen für diese Brunnen mit sich bringt, werden zunächst die monatlichen Messintervalle an den eingerichteten Grundwassermessstellen aufrecht erhalten und vor Baubeginn auf einen wöchentlichen Rhythmus verkürzt, der auch während der Bauphase aufrechterhalten wird (auf eine zusätzliche regelmäßige Wasserstandsmessung in den Brunnen muss aus hygienischen Gründen verzichtet werden). In Abhängigkeit von den Messergebnissen werden die Messungen auch für eine Nachlaufzeit von 3 bis 5 Jahren nach Abschluss der Baumaßnahme fortgesetzt, so dass sichergestellt ist, dass unabhängig von der zeitlichen Dauer der Bauphase alle baubedingten Auswir-

kungen und damit auch solche erfasst werden, die sich ggf. erst mit Verzögerung einstellen.

Zum qualitativen Monitoring werden parallel dazu mindestens einmal jährlich hydrochemische Untersuchungen der Brunnen durchgeführt, wobei die ohnehin zu untersuchenden Regelparameter um die Parameter ergänzt werden, die im Hinblick auf den Straßenverkehr und davon ausgehende Belastungen relevant sind (Chlorid, Schwermetalle, PAK, Kohlenwasserstoffe etc.). Mindestens eine Untersuchung muss unmittelbar vor Baubeginn durchgeführt werden und auch die zwischen der L 712n-Trasse und den Brunnen gelegenen Grundwassermessstellen einbeziehen. Auch dieses Monitoring erstreckt sich auf eine Nachlaufzeit nach Abschluss der Baumaßnahme von – in Abhängigkeit der Untersuchungsergebnisse – mindestens 3 bis 5 Jahre.

Dem Vorhaben entgegenstehende Beeinträchtigungen ergeben sich vor dem Hintergrund, dass der Vorhabenträger die Durchführung eines solchen Beweissicherungsverfahrens zugesagt hat, nicht. Sollten bezüglich einer Eigenwasserversorgungsanlage Beeinträchtigungen festgestellt werden, ist der Vorhabenträger zur Ausdehnung des Untersuchungsraums sowie ggf. zur Schadensregulierung (z. B. über die Bereitstellung von Ersatzbrunnen) verpflichtet.

Soweit ansonsten Beeinträchtigungen der privaten Trinkwasserbrunnen möglich sind, sind im Übrigen entsprechende Schutzmaßnahmen vorgesehen. So ist der der Versorgung mehrerer Gebäude dienende Gemeinschaftsbrunnen „Meerwiese“, der durch von oben zulaufendes Niederschlagswasser beeinträchtigt werden könnte, entsprechend zu sichern (vgl. BGU-Gutachten 2011, S. 25, und Zusage des Vorhabenträgers gem. Nr. 7 Buchstabe c) des Kapitels A des Beschlusses).

#### Hinweise zu den Beweissicherungsverfahren und Forderungen zu ihrer Ausweitung

Wegen der weiteren Details zu den möglichen Auswirkungen auf das Grundwasser sowie zu den vorgesehenen Beweissicherungsverfahren wird auf das BGU-Gutachten 2011 Bezug genommen. Eines Antrags der Eigentümer bedarf es zur Durchführung des entsprechenden Beweissicherungsverfahrens – auch nicht für die im Hinblick auf Gebäudeschäden – nicht, der Vorhabenträger muss diesbezüglich von sich aus tätig werden.

Die Forderungen der Einwender, die beiden Beweissicherungsverfahren auf weitere Gebäude oder private Trinkwasserbrunnen oder sogar auf ganz Milse und auch vom Untersuchungsumfang her auszudehnen, weist die Planfeststellungsbehörde mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen und die plausiblen Aussagen im BGU-Gutachten 2011 zurück.

Die Beweissicherungsverfahren dienen 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 typischerweise dem Straßenverkehr zuzuordnen Schadstoffparameter integriert werden, auch bezüglich des Untersuchungsumfangs selbst) erfüllt und später auftretende Entschädigungsansprüche für Beeinträchtigungen, die dann ggf. der L 712n als „Verursacherin“ zuzuordnen sind, bleiben von dieser Beweissicherung unberührt.

Wie schon dargestellt, liegen alle Flächen südlich der L 712n und damit auch der geschlossene Siedlungsbereich Milse vollständig im Grundwasserzustrom. Grundwasserabsenkungen, die Gebäudeschäden verursachen oder die Leistungsfähigkeit privater Trinkwasserbrunnen beeinträchtigen könnten, werden sich dort schon aus diesem Grund nicht bzw. zumindest nicht vorhabenbedingt einstellen. Dies schließt nicht aus, dass sich Grundwasserstände auf natürliche Weise oder aus anderen Gründen verändern. So ist beispielsweise von der Einwenderseite im Erörterungstermin vorgetragen worden, dass die Ergiebigkeit eines in Milse gelegenen Hausbrunnens trotz einer Tiefe von 43 m schon jetzt nachgelassen habe. Dies ist jedoch nicht geeignet, die Notwendigkeit eines Beweissicherungsverfahrens zu begründen oder die gutachtlichen Aussagen des Büros BGU in Zweifel zu ziehen, sondern bestätigt nur, dass sich auch ohne straßenbauliche Maßnahmen Veränderungen ergeben können. Für die Planfeststellung sind insoweit jedoch nur die vorhabenbezogenen Wirkungen relevant. Auch für die Annahme qualitativer Beeinträchtigungen des in den Hausbrunnen geförderten Wassers ergeben sich hier – d. h. südlich der L 712n – im Übrigen schon wegen des Grundwasserzustroms keinerlei Anhaltspunkte.

In den nördlich der L 712n gelegenen Bereichen, in denen die beschriebenen Wirkungen zumindest nicht gänzlich auszuschließen sind, befinden sich entweder keine Gebäude und keine Brunnen oder, soweit sie vorhanden sind, ist ihre Aufnahme in die Beweissicherungsverfahren bereits vorgesehen.

## 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 Urteilsendrucks) 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 bereicherspezifisch 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).

Der Bereich der planfestgestellten Trasse der L 712n führt nach der Stellungnahme des Lt. Landschaftsverbandes Westfalen Lippe, Archäologie für Westfalen, durch ein Gelände, in dem zwar keine archäologischen Fundplätze konkret bekannt, sie jedoch zu erwarten sind. Es wird daher für erforderlich gehalten, dass die LWL-Archäologie rechtzeitig vor Baubeginn über die Aufnahme der Arbeiten informiert und ihr die Möglichkeit einer archäologischen Baubegleitung eingeräumt wird. Im Übrigen ist im Zuge der Erdarbeiten besonders auf kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde wie z. B. Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien oder ähnliche Zufallsfunde zu achten (vgl. jeweils Nebenbestimmung Nr. 5.9 in Kapitel A des Beschlusses). Ferner unterliegt der Vorhabenträger den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 15, 16 und 17 DSchG, die Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflichten vorsehen.

Unter Berücksichtigung dieser Regelungen können Beeinträchtigungen etwaiger Bodendenkmäler 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 und hat keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

Insgesamt sind die denkmalpflegerischen Belange nach Maßgabe des DSchG damit in angemessener Weise berücksichtigt.

### 7.8.2 **Forstwirtschaft**

Forstwirtschaftliche Belange sind nur in geringem Umfang und durch kleinräumige Überplanungen sowie durch indirekte Beeinträchtigung von Waldflächen betroffen, Eingriffe in Gehölze bleiben ansonsten auf Einzelbäume, Gebüsche und Feldgehölze beschränkt. Größere Waldrodungen sind weder erforderlich noch vorgesehen. Von daher sind erhebliche Beeinträchtigungen der Forstwirtschaft nicht ersichtlich.

Der Landesbetrieb Wald und Holz NRW hat keine Bedenken vorgetragen und dem Vorhaben im Ergebnis zugestimmt.

### 7.8.3 **Stellungnahmen der Kommunen und Träger öffentlicher Belange**

#### 7.8.3.1 Kommunen (Städte Bielefeld und Herford)

Eine Beeinträchtigung kommunaler Belange ist nicht erkennbar.

Die Städte bzw. Gemeinden, deren Belange durch das Straßenbauvorhaben berührt werden, hier die Städte Herford und Bielefeld (und bezüglich der Kompensationsmaßnahmen auch der Gemeinde Leopoldshöhe und der Stadt Bad Salzuflen), sind im Planfeststellungsverfahren umfassend beteiligt worden und haben Gelegenheit gehabt, sich zu dem Vorhaben zu äußern. Diese gesetzlich vorgesehene 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 ortsplangerischen Belange zu ermöglichen. Sie dient jedoch nicht der Wahrnehmung sonstiger Belange wie z. B. der von Umweltbelangen, die von anderen Trägern öffentlicher Belange (bei den Umweltbelangen von den Landschaftsbehörden) wahrgenommen werden.

Beeinträchtigungen des Selbstverwaltungsrechts durch erhebliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die von ihr geschaffenen oder geplanten öffentlichen Einrichtungen, die der öffentlichen Daseinsvorsorge dienen, haben die Städte Herford und 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 Städte nicht entnehmen (Ausnahme: Teilkollisionen mit dem Flächennutzungsplan „Milser Mühle“ der Stadt Bielefeld, siehe dazu unten).

Erst recht ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass das Vorhaben die Planungshoheit der beiden Städte nach den im Fachplanungsrecht entwickelten Maßstäben beeinträchtigt. Danach verleiht die Planungshoheit der Gemeinde eine abwägungserhebliche Rechtsposition gegenüber überörtlichen planerischen Vorhabenzulassungen 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 (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 den Städten Bielefeld und Herford im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgetragen worden.

### Stadt Herford

Die Stadt Herford hat gegen die Planung als solche keine Bedenken vorgetragen, jedoch gefordert, die durch die Trasse der L 712n entstehende Unterbrechung des Hauptwanderweges „Stiftsweg“ zu vermeiden und dafür ein entsprechende Kreuzungsbauwerk zu errichten, den „Stiftsweg“ mithin über die L 712n hinweg zu führen.

Diese Forderung, die auch vom Kreis Herford, mehreren anderen Trägern öffentlicher Belange, den Naturschutzverbänden und von vielen Einwendern erhoben worden ist, weist die Planfeststellungsbehörde als nicht umsetzbar zurück.

Der aus Richtung Waldstraße im Norden kommende, über den ca. 300 m westlich des Hofes Niemeyer von Norden nach Süden verlaufende und in der Verlängerung auf die Hebridenstraße zulaufende Wirtschaftsweg – dieser Weg dient unabhängig davon auch als Verbindung vom Ortsteil Milse zum nördlich von Milse und künftig auch nördlich der L 712n gelegenen Naherholungsgebietes –, über den der Wanderweg verläuft, wird derzeit zwar faktisch auch als Wander- und Naherholungsweg genutzt. Bei diesem Weg handelt es sich jedoch nicht um einen öffentlichen Weg, auch nicht um einen öffentlichen Wirtschaftsweg. Vielmehr handelt es sich um einen privat zur Erschließung landwirtschaftlicher Flächen angelegten Weg auf privatem Grund. Die Wegeflächen sind auch nicht als eigenständige Flurstücke ausparzelliert, sondern bilden mit den sie umgebenden landwirtschaftlichen Flächen im Kataster und Grundbuch eine Einheit, sind also rechtlich letztlich Bestandteil der angrenzenden Ackerflächen. Nur als solche, d. h. als private landwirtschaftliche Nutzfläche, können sie hier bewertet werden. Von daher erfolgt durch den Bau der L 712n auch keine als Beeinträchtigung zu wertende Unterbrechung eines Wander- und Naherholungsgebietes. Würde dem

Vorhabenträger hier die Errichtung eines Querungsbauwerks aufgegeben, würde diesem Bauwerk zumindest auf der Nordseite der gesicherte Anschluss an ein Wegenetz fehlen, zumal der Eigentümer bereits angekündigt hat, den Weg nicht mehr zu benötigen und ihn nicht zuletzt auch als Teilausgleich für die ihm vorhabenbedingt entfallenden Flächen wieder in die Ackernutzung integrieren zu wollen. Da keine öffentliche Wegeverbindung erfolgt, könnten dem Eigentümer die Flächen auch nicht im Rahmen der Planfeststellung zur Errichtung eines solchen Weges entzogen werden. Es würde insoweit an dem berechtigten und in Zusammenhang mit dem Vorhaben stehenden öffentlichen Interesse an einem Grundstückszugriff fehlen.

Um gleichwohl eine Wegeverbindung zu gewährleisten, wird zwischen dem vorhandenen Geh-/Radweg an der K 4 (der Milser Straße) und der Hebridenstraße bzw. ihrer Verlängerung ein rd. 400 m langer Wanderweg angelegt, so dass über das Brückenbauwerk, mit dem die K 4 (Milser Straße) über die L 712n geführt wird, und den weiteren Verlauf der Milser Straße nach Norden wieder ein Anschluss an den weiteren Verlauf des Wanderweges hergestellt wird.

#### Stadt Bielefeld

Die Stadt Bielefeld hat zunächst auf Überlagerungen von Festsetzungen ihres Flächennutzungsplans „Milser Mühle“ und des sich in der Aufstellung befindlichen gleichnamigen Bebauungsplans mit im Zuge der L 712n-Planungen vorgesehenen Retentionsflächen hingewiesen. Diese sind hinfällig geworden, nachdem der Vorhabenträger mit den Unterlagen des Deckblatts 1 insoweit in Abstimmung mit der Stadt Bielefeld eine Anpassung seiner Planung vorgenommen und in der Gegenäußerung zu den Einwendungen und Stellungnahmen darüber hinaus auch zugesagt hat, die im Bebauungsplan für das Bauvorhaben „Milser Mühle“ ausgewiesenen Ausgleichsflächen bei der Anlegung der Retentionsräume auszusparen und das dadurch verloren gehende Retentionsvolumen an anderer Stelle zwischen der Trasse der L 712n und der verlegten Johannisbach-Umflut zu realisieren. Auch im Hinblick auf die Anlegung von Kompensationsmaßnahmen ergeben sich daher insoweit keine Planungskollisionen. Der von der Stadt Bielefeld erbetenen Rücksichtnahme auf ihre kommunalen Planungen wurde damit gefolgt.

Beeinträchtigungen kommunaler Belange ergeben sich daher insoweit nicht.

Die von der Stadt Bielefeld geforderte Aufrechterhaltung der Wegeverbindung „Wappen-Wanderweg“ in Verlängerung der Hebridenstraße Richtung Herford entspricht der Forderung der Stadt Herford, ein Querungsbauwerk zur Überführung des „Stiftsweges“ vorzusehen. Diese Forderung wird unter Bezugnahme der vorstehenden Ausführungen zu der der Stadt Herford als nicht umsetzbar zurückgewiesen.

Alle sonstigen Anregungen und Bedenken der Stadt Bielefeld haben sich im Zuge des Verfahrens entweder durch die Deckblattunterlagen – wie z. B. die im Hinblick auf das Verkehrsgutachten und die lärmtechnische Unterlage – oder durch Zusagen des Vorhabenträgers – wie z. B. die, die Umsetzung des Vorhabens im Detail im Hinblick auf Kreuzungen und Überbauungen von Wasserleitungen und Kanälen mit der Stadt abzustimmen – weitgehend erledigt.

Abgelehnt wird die angeregte Errichtung einer von der B 61 in die Braker Straße führenden Linksabbiegespur und die damit verbundene Verlängerung des im mit dem Vorhaben verbundenen Ausbauabschnitts der B 61 nach Norden. Zum einen ist fraglich, ob eine solche Ausbaurweiterung noch als Folgemaßnahme dem Bau der L 712n zugerechnet werden könnte. Insbesondere aber würde eine solche Linksabbiegespur mit der Anbindung der „Meerwiese“ an die B 61 kollidieren; ein Linksabbiegen aus der „Meerwiese“ in die B 61 wäre nicht mehr möglich und die Leistungsfähigkeit des betroffenen Teilstücks der B 61 ist angesichts des dort zu erwartenden Verkehrsaufkommens auch mit dem vorgesehenen Straßenquerschnitt ohne zusätzliche Linksabbiegespur gewährleistet.

Zurückgewiesen wird auch die Forderung, in Sinne einer Verbesserung der Belange des Radverkehrs zwischen Bielefeld und Herford durch eine Verkürzung der Wartezeiten, die an Lichtzeichenanlagen – hier an der Kreuzung L 712n/B 61/Grafenheider Straße – entstehen, eine kreuzungsfreie Radwegeführung in die Planung aufzunehmen, die hier nur durch eine planfreie Unterführung des Radweges umgesetzt werden könnte. Wie der Vorhabenträger in seiner Gegenäußerung plausibel dargelegt hat, wäre der Aufwand für eine solche Unterführung aufgrund des erforderlichen wasserdichten Troges und der Länge der Unterführung, die beidseitige Rampen von knapp 60 m Länge erfordern würde, mit einem überschläglichen Kostenaufwand von 1,2 Millionen Euro unverhältnismäßig hoch. Auch könnte die „Meerwiese“ im Bereich der Kreuzung nicht direkt an die Unterführung angeschlossen werden bzw. es wäre für die neue Anbindung eine separate Lichtzeichenanlage erforderlich. Soweit sich Verlängerungen der Wartezei-

ten einstellen, sind diese daher nicht vermeidbar. Allerdings werden sich diese mit dem angestrebten Verzicht auf den freien Rechtsabbieger von der Grafenheider Straße in die B 61 voraussichtlich noch reduzieren.

Unter Aufnahme der Anregungen zur Verbesserung der Führung der Radverkehrsanlagen hat der Vorhabenträger im Übrigen zugesagt, im Bereich der Überführung des Radweges über die Einmündung der Mehlstraße den Abstand der abgesetzten Radfahrer- und Fußgängerfurt vom Fahrbahnrand der B 61 auf 1,75 m zu verkürzen und den Übergang für den Radverkehr entsprechend dem Bild 75 der RAST 06 anzulegen. Des Weiteren wird die Mittelinsel in der B 61 in Höhe der Einmündung der Mehlstraße von 2 m auf 2,50 m aufgeweitet.

Auch die in den Planunterlagen noch nicht vorgesehene Anlegung der geforderten beiden neuen Bushaltestellen (eine pro Fahrtrichtung) als Ersatz für die, die in Höhe der Einmündung der Mehlstraße entfallen, hat der Vorhabenträger zugesagt. Die entsprechende Umsetzung wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Bielefeld abgestimmt.

Zu den Teilen der Stellungnahme(n), die von der Stadt Bielefeld als untere Landschafts- und untere Wasserbehörde abgegeben worden sind, wird im Übrigen auf die Nebenbestimmungen im Kapitel A des Beschlusses sowie auf die Ausführungen unter den Nr. 6.4 und 7.7 im Kapitel B des Beschlusses verwiesen. Diese fachbehördlichen Stellungnahmen sind ganz überwiegend in der planfestgestellten Planung berücksichtigt worden. Soweit dies nicht der Fall ist – wie z. B. bezüglich der Anregung, den Milser Bach im Nebenschluss um den von ihm bisher durchflossenen Teich herumzuführen und die Forderung, das über die Aa führende Brückenbauwerk zu verlängern bzw. einen Teil der angrenzenden Trasse aufzuständern – werden sie unter Verweis auf die vorgenannten Ausführungen zurückgewiesen. Entsprechende Notwendigkeiten sind weder mit der Eingriffsregelung noch mit dem Artenschutz begründbar.

#### Stadt Bad Salzuflen und Gemeinde Leopoldshöhe

Die Stadt Bad Salzuflen und die Gemeinde Leopoldshöhe, die nur insoweit betroffen sind, als auf ihrem Gebiet Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden sollen (vgl. Deckblatt 5) sind im Verfahren beteiligt worden, haben jedoch keinerlei Einwände erhoben.

### 7.8.3.2 Sonstige Träger öffentlicher Belange

Den Einwendungen, Anregungen und Forderungen der sonstigen beteiligten Träger öffentlicher Belange sowie denen der Naturschutzverbände wurde weitgehend über Zusagen in der Gegenäußerung, über die Planänderungen der Deckblätter oder auch über die Nebenbestimmungen im Kapitel A des Beschlusses Rechnung getragen.

Soweit den Stellungnahmen nicht nachgekommen werden konnte, werden sie hiermit unter Bezugnahme auf die Ausführungen im Kapitel B des Beschlusses 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 würde verletzt, wenn sie durch die Planfeststellung etwa an der Herstellung oder Fortsetzung solcher rechtswidriger Eingriffe mitwirken (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, 11 A 3.98).

#### 7.9.1 **Gesundheit**

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass es aufgrund des Vorhabens weder während der Bauphase noch während des späteren Betriebs der L 712n (und auch nicht durch den Verkehr im Kreuzungsbereich L 712n/B 61/ Grafenheider Straße) 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.

## 7.9.2 **Eigentum**

Für die Errichtung der L 712n muss zwangsläufig privates Eigentum in Anspruch genommen werden.

Vor dem Hintergrund der sich aus § 42 Abs. 1 StrWG NRW 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 das im öffentlichen Interesse liegende Planungsziel, den fehlenden Netzschluss unter weitgehender Entlastung des angrenzenden nachgeordneten Straßennetzes und der dortigen Bebauung (vgl. Kapitel B Nr. 6.1.2 des Beschlusses), als solches zu gefährden. Dies gilt auch für die vorgesehene Dreistreifigkeit der L 712n (Betriebsweise 2 + 1), für deren Einmündung auf die B 61 und auch die gesamte Kreuzung L 712n/B 61/Grafenheider Straße sowie die im Kreuzungsbereich vorgesehenen Fahr- und Abbiegespuren. Sowie hier Reduzierungen möglich waren, sind sie über das Deckblatt 1 in das Verfahren eingebracht worden.

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 5.12.1 – das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95). Dies gilt hier angesichts des Gewichts des öffentlichen Interesses selbst dann, wenn – was vorliegend, vgl. Kapitel B Nr. 7.3.3, ausgeschlossen wird – einem der betroffenen Landwirte eine straßenbaubedingte Existenzgefährdung drohen sollte oder 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 das bisherige Ende des bereits fertig gestellten 3. Neubauab-

schnitts und verkehrsgerechte Anbindung an die B 61, ausreichend Freiflächen / Abstand zur Wohnbebauung, Topographie, landschaftliche Gegebenheiten etc.) 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. § 41, 42 StrWG NRW dem Enteignungsverfahren zu Grunde zu legen 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 verbind-



lich 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 vor allem für den Kreuzungsausbau und die Gewässer-ausbau- und Verlegungsmaßnahmen – 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). 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 7.3.2 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 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 Lärmschutzanlagen auslösen, entstehen würden. Es wird der Sorge Ausdruck verliehen, dass vor diesem Hintergrund der Immobilienwert 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 Markt 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 L 712n hat, 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.

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 Einflussosphäre 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 L 712n an oder zerschnitten werden und 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.

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 Befug-*

*nis 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.

Wertminderungen von auch nur annähernd vergleichbarer Größenordnung sind – einmal abgesehen von der Frage der direkten Übertragbarkeit auf ein Straßenbauprojekt – weder geltend gemacht worden noch sind diese für die Planfeststellungsbehörde sonst ersichtlich.

Für die Bebauung im Kreuzungsbereich mit der B 61 gilt insofern, dass diese durch die vorhandene B 61 und angrenzende gewerbliche Betriebe sowie die städtische Kläranlage ohnehin schon deutlich vorbelastet und in ihrem Verkehrswert negativ beeinflusst ist und insoweit kaum, jedenfalls nicht in der vorgenannten Größenordnung Wertminderungen durch den Straßenbau zu erwarten sind. Demgegenüber befinden sich zwar die Gebäude am Rand des geschlossenen Wohngebietes des Stadtteils Milse und die, die wie die im Umfeld der K 4 im Außenbereich betroffen sind, in einem von solcherlei Einflüssen unvorbelasteten Raum; die L 712n kommt dort als einziger wesentlicher Emittent neu hinzu. Allerdings 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 aus dem Umstand, dass durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen die Immissionsgrenzwerte überwiegend nicht nur eingehalten, sondern vielmehr – teils deutlich – unterschritten werden können. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde von Ihrer Befugnis Gebrauch gemacht, auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse dem Vorhabenträger über die von ihm vorgesehenen Einrichtungen hinaus Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes aufzugeben. Dies entspricht unter dem Blickwinkel einer etwaigen Wertminderung der oben angeführten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, das den Vorrang von Schutzvorkehrungen gegenüber dem finanziellen Ausgleich einer Wertminderung betont hat.

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 Wohnumfelds 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 Eigentumsbegriffs 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 (Nutzungsbeeinträchtigungen durch Geräusch- und Feinstaubimmissionen, Erschütterungen), auch in der Summierung dieser Gesichtspunkte, zu befinden (a. a. O. S. 1360).

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 und auch nicht für die Bebauung im Bereich der Meerwiese. Auch hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen, insbesondere die unter den Nrn. 7.5 und 7.9.1 im Kapitel B dieses Beschlusses verwiesen.

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 Vor-

habenträgers trägt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber auch dem Interesse dieser Eigentümer angemessene 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 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. Übernahmeansprüche nicht unmittelbar betroffener Grundstückseigentümer, über die von der Planfeststellungsbehörde bereits im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden wäre, 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 mittelba-

re Beeinträchtigung grundsätzlich ausgleichspflichtig ist, ist deshalb unzutreffend und auch durch Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG so nicht geboten (vgl. Ausführungen zur Wertminderung).

Soweit in diesem Zusammenhang von den Anwohnern der Meerwiese eine Umsiedelung oder sonst von Einwendern eine Übernahme gefordert worden ist, werden diese Forderungen deshalb hiermit als unbegründet zurückgewiesen.

Unter weitergehender Konkretisierung der Ausführung unter Ziffer 7.5.2 im Kapitel B des Beschlusses wird zur Situation an der Meerwiese ergänzt, dass auch der dortige Wohnbereich in das Luftschadstoffgutachten einbezogen worden ist. Die jeweils zu erwartenden Belastungen bzw. ihre Reichweite sind zum einen graphisch mit Hilfe entsprechender Einfärbungen auf Lageplänen dargestellt und zum anderen für die beiden im insoweit höchstbelasteten Bereich am auch unter dem Einfluss der Kreuzung L 712n/B 61/Grafenheider Straße stehenden Südrand der Meerwiese liegende Immissionspunkte P 9 und P 10 auch ganz konkret ermittelt worden. Jeweils bezogen auf den sog. Jahresmittelwert ergeben sich folgende Belastungen:

Parameter	Grenzwert	Belastung an P 9	Belastung an P 10
NO <sub>2</sub>	40 mg/m <sup>3</sup>	28 mg/m <sup>3</sup>	27 mg/m <sup>3</sup>
PM <sub>10</sub>	40 mg/m <sup>3</sup>	24 mg/m <sup>3</sup>	23 mg/m <sup>3</sup>
PM <sub>2,5</sub>	25 mg/m <sup>3</sup>	14 mg/m <sup>3</sup>	14 mg/m <sup>3</sup>

Wie die Übersicht zeigt, werden alle Grenzwerte nicht nur eingehalten, sondern in erheblichem Maße (bezüglich der hier genannten Jahresmittelwerte um mindestens 30 %) unterschritten. Auch die an dieser Stelle nicht explizit wiedergegebenen sonstigen Vorgaben zu den genannten Parametern (Tagesmittelwerte, Höchstzahl jährlicher Überschreitungen etc.) werden nicht nur eingehalten, sondern deutlich unterschritten. Im Hinblick auf die jeweiligen Grenzwerte besteht daher ein erheblicher Sicherheitsspielraum, zumal die gutachtlichen Prognosen auf konservativen Ansätzen beruhen und auch die Wirkung der Lärmschutzwände – auch im Hinblick auf den Luftaustausch – in die gutachtlichen Prognosen eingeflossen ist. Von daher ist auch die Sorge unbegründet, durch eine von den sowohl an der L 712n als auch an der B 61 vorgesehenen und 4,5 m bzw. 4 m hohen Lärmschutzwände ausgehende Behinderung des Luftaustausches könne eine kesselartige Lage entstehen, in der sich Luftschadstoffe in verdichteter Form ansammeln und so zu einer unzumutbaren und gesundheitsschädlichen Situation

im Wohnumfeld der Meerwiese führen. Insoweit reicht die Höhe der Lärmschutzwände für eine entsprechende Behinderung des Luftaustausches nicht aus, zumal hier mit rd. 20 m vergleichsweise große Abstände zwischen den Wohngebäuden vorhanden sind. Da die Errichtung der Lärmschutzwände andererseits dazu führen wird, dass sich hier trotz des Straßenaus- und Neubaus und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens künftig geringere Lärmbelastungen ergeben werden, als dies derzeit der Fall ist, werden sich immissionsseitig in der Summe eher positive Wirkungen für das Wohnumfeld ergeben.

Dass sich angesichts dieser Differenzen zwischen den prognostizierten Belastungen und den Grenzwerten im Bereich der Meerwiese Belastungen einstellen könnten, die als gesundheitsschädlich einzustufen wären und der Wohnnutzung entgegenstünden, schließt die Planfeststellungsbehörde daher aus. Sie hat vor diesem Hintergrund auch die zunächst angedachte Installation eines sog. Passivsammlers durch das LANUV (vgl. Niederschrift zum Erörterungstermin, TOP 8, S. 19) zur konkreteren Ermittlung der Vorbelastungen nicht für erforderlich gehalten und nicht weiter verfolgt.

Zu der von der Eigentümerin beantragten Gesamtübernahme des Grundstücks Herforder Straße 552 wird ergänzend darauf hingewiesen, dass das Gebäude ausweislich der planfestgestellten Unterlagen überplant wurde und abgerissen werden soll. Dementsprechend war eine konkrete Lärmberechnung für dieses Grundstück entbehrlich; es ist ohnehin eine Gesamtübernahme vorgesehen. Einer separaten Entscheidung zur Gesamtübernahme bedarf es daher weder im Rahmen der Planfeststellung noch im Rahmen eines späteren Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens.

#### **7.9.5 Hausbrunnen und Gebäudeschäden**

In diversen Einwendungen wird das Vorhaben abgelehnt, weil als Folge vorhabenbedingter Grundwasserabsenkungen Beeinträchtigungen von der Trinkwasserversorgung dienenden Hausbrunnen sowie 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 die Hausbrunnen und Gebäude im Einwirkungsbereich des auf die Einschnittslage zurückzuführenden Grundwasser-Absenkungstrichters sowie für die Gebäude mit Keller westlich der

Retentionsfläche „F“ (Ecke Mehlstraße/Legatenweg), für die sich Schäden durch veränderte Grundwasserstände ergeben könnten, in entsprechendes Beweissicherungsverfahren vorgesehen ist.

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. 7.7.4 im Kapitel B des Beschlusses Bezug genommen.

#### 7.9.6 **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) Die Lärmimmissionen, die sich dadurch ergeben, dass die zur Verkehrsregelung an der Kreuzung L 712n/B 61/Grafenheider Straße vorgesehene Lichtzeichenanlage regelmäßig immissionserhöhende Brems- und Beschleunigungsvorgänge auslöst, sind über einen in der RLS 90 vorgesehenen Korrekturfaktor gem. Tabelle D der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV berücksichtigt worden und in die lärmtechnischen Berechnungen eingeflossen. Entgegen diverser Einwendungen sind diesbezügliche Lärmwirkungen daher nicht unberücksichtigt geblieben.
- b) Die mehrfach geforderte Lichtzeichenanlage im Bereich der Einmündung der Meerwiese auf die B 61 ist nicht erforderlich. Mit der Gestaltung der Einmündung mit einer Einfädelspur für Linksabbieger Richtung Innenstadt Bielefeld und der Lage der Einmündung kurz hinter der L 712n und der dortigen Lichtsignalanlage, die für regelmäßige Lücken im Verkehr zu Gunsten der Linksabbieger sorgt, ist, zumal nur eine Fahrspur gequert werden muss, auch dort ein ausreichender Verkehrsfluss gewährleistet. Auch Anhaltspunkte für besondere Unfallgefahren werden vor diesem Hintergrund nicht gesehen. Sollten sie sich ergeben, wäre ggf. eine Nachrüstung, die für diesen Fall auch in Aussicht gestellt wurde, möglich. Der Vorhabenträger wird vorsorglich be-

reits entsprechende Vorkehrungen treffen (vgl. Protokoll zum Erörterungstermin und Gegenäußerung des Vorhabenträgers).

- c) In vielen Einwendungen wird kritisiert, dass der Neubau der L 712n und ihre gegenüber der Grafenheider Straße erfolgende Einmündung auf die B 61 einen weiteren Ausbau der Grafenheider Straße bis zur Engerschen Straße erfordere und dieser nicht Gegenstand der L 712n-Planung sei, so dass die Grafenheider Straße vor allem im Bereich der Bahnunterquerung überlastet werde.

Soweit hier ein weiterer Ausbau der Grafenheider Straße erforderlich ist, steht dies der Planfeststellung des Ausbaus der L 712n jedoch nicht entgegen. Zum einen ist die Grafenheider Straße eine nicht in die Straßenbaulast des Vorhabenträgers fallende Gemeindestraße, so dass der weitere Ausbau dieser Straße nicht dem Bund und auch nicht dem Land, sondern der Stadt Bielefeld obliegt. Von daher wäre weder eine Planung dieses Ausbaus durch den Vorhabenträger des L 712n-Neubaus noch eine Planfeststellung des weiteren Ausbaus der Grafenheider Straße in diesem Verfahren möglich. Soweit das planfestgestellte Vorhaben die Grafenheider Straße mit einbezieht, ist dies allein dadurch möglich, dass er eine zwingende Folgemaßnahme des L 712n-Baus beinhaltet und der Straßenbau in der planfestgestellten Form ansonsten nicht möglich wäre. Der weitere Ausbau der Grafenheider Straße, der ein separates Verfahren (Planfeststellung oder Bebauungsplan) erfordert, muss deshalb durch die Stadt Bielefeld erfolgen. Von dort wird er auch geplant. Wie die Stadt Bielefeld im Erörterungstermin vorgetragen hat, soll er in mehreren Bauabschnitten im Wege der Bauleitplanung umgesetzt werden, wobei Teile des Ausbaus westlich der Bahnquerung bereits fertiggestellt worden seien. Der den Ausbau des die Bahnquerung beinhaltenden und an den Kreuzungsbereich L 712n/B 61/Grafenheider Straße anschließenden Abschnitt stelle den diesbezüglich letzten Ausbauabschnitt dar.

Unabhängig davon weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass der weitere Ausbau der Grafenheider Straße in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt worden ist, die erwartete Verkehrsbelastung von – östlich der Bahnquerung – im DTV 10.500 Kfz (Verkehrsuntersuchung Stand 2011) in vollem Umfang auch nur unter dieser Voraussetzung zu erwarten ist.

- d) Eine gesonderte Berücksichtigung der nördlich der L 712n liegenden Kläranlage der Stadt Bielefeld als Immissionsemitter ist nicht erforderlich. Für besondere Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, die insoweit zu berücksichtigen wären, ergeben sich keine Anhaltspunkte. Sie gehen in der Regel von

einer Kläranlage auch nicht aus. Von daher verbleiben etwaige Geruchsmissionen, die im Zusammenhang mit der Beurteilung der Auswirkungen eines Straßenneubaus jedoch nicht relevant sind.

- e) Mehrfach ist die Beachtung des „Verkehrslärmschutzpaketes II“ in den Einwendungen eingefordert worden. Gemeint ist damit offensichtlich das Nationale „Verkehrslärmschutzpaket II - Lärm vermeiden - vor Lärm schützen“ des Bundesverkehrsministeriums vom 27.08.2009. Dieses Verkehrslärmschutzpaket hat jedoch keinerlei rechtlichen Charakter und aus ihm würden sich auch keine im Straßenneubau bzw. in diesem Verfahren zu beachtenden Anforderungen ergeben. Dies gilt auch für die angekündigte Überarbeitung des Lärmberechnungsverfahrens, der RLS-90. Soweit insoweit Änderungen erfolgen, resultieren die Anforderungen aus der 16. BImSchV i.V.m. der RLS-90 (die in ihrer aktuellen Fassung berücksichtigt wurde), nicht aber aus dem Verkehrslärmschutzpaket, das sich auch ansonsten darauf beschränkt, Ziele und beabsichtigte Maßnahmen des Gesetzgebers wie z. B. die Senkung der Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge zu beschreiben. Dies gilt auch im Hinblick auf die sog. „Lärmsanierung“, die letztlich im Rahmen zur Verfügung stehender Haushaltsmittel nur freiwillige Leistungen zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen umfasst, nicht jedoch auf den Lärmschutz im Bereich von Straßenneubaumaßnahmen abzielt, bei denen er unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben ohnehin verpflichtend und vorliegend auch Gegenstand der Planung ist.
- f) Das geforderte LKW-Durchfahrtsverbot für die Milser Straße wäre, sollte es möglich sein, nur im Wege einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung, nicht jedoch im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens umsetzbar. Gleiches gilt für ähnliche Forderungen wie u. a. die, in der Mehlstraße eine Tempo 30-Zone auszuweisen.
- g) Der häufig vorgebrachte Einwand, die Trasse der L 712n führe zum Verlust einer bedeutsamen Frisch- und Kaltluftschneise, ist unbegründet. Wie im Rahmen der für die UVP und für den LBP durchgeführten Untersuchungen festgestellt wurde, sind Frisch- und Kaltluftschneisen nur entlang der Aue der Aa vorhanden, werden dort aber nicht blockiert und bleiben angesichts der Überbrückung der Aue und der Größe der Brücke erhalten (vgl. Kapitel B, Nrn. 5.3.5 und 6.4.4 des Beschlusses).
- h) Einige Einwender möchten eine Hinterhofbebauung auf ihrem Grundstück ermöglicht bekommen. Die Frage, ob und wo eine Bebauung zulässig ist, ist

jedoch ausschließlich eine Frage des Baurechts und muss außerhalb dieses Verfahrens mit der zuständigen Baugenehmigungsbehörde geklärt werden.

- i) Soweit von den Lärmschutzwänden und -wällen an der B 61 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 Anhörungsverfahrens 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 Städte Bielefeld und Herford, in denen der Planfeststellungsbeschluss öffentlich ausgelegt wird, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt, die im Rahmen der Einsichtnahme eine genaue Zuordnung ermöglicht.



Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p><b>Einwendung Nr. 32/191</b></p> <p>Die Einwenderin ist Eigentümerin mehrerer landwirtschaftlich genutzter Grundstücke, die sie jedoch nicht selbst bewirtschaftet, sondern verpachtet hat (die vertragliche Kündigungsfrist betrage 1 Jahr). Aus ihrem rd. 6,1 ha großen Flurstück 684 der Flur 5 der Gemarkung Altenhagen werden rd. 1 ha für die L 712n-Trasse und aus ihrem rd. 6,8 ha großen Flurstück 1016 der Flur 5 der Gemarkung Altenhagen 0,68 ha ebenfalls für die Straßentrasse benötigt. Daneben sollen aus beiden Flurstücken zusammen insg. 0,86 ha bauzeitlich in Anspruch genommen werden (sie werden rekultiviert und stehen der Einwenderin nach Abschluss der Baumaßnahme wieder zur Verfügung).</p> <p>Ergänzender Hinweis: Nicht weiter besprochen wurde die ebenfalls vorgesehene Nutzungsbeschränkung für 210 m<sup>2</sup> aus dem 6 ha großen Flurstück 223 der Flur 4 der Gemarkung Elverdissen im Zusammenhang mit einer der Entwässerung des südlich der L 712n gelegenen Geländes dienenden Rohrleitung DN 800.</p> <p>Der Vorhabensträger weist zunächst darauf hin, dass die erforderlichen Grunderwerbsverhandlungen anders als bei anderen Vorhaben erst geführt werden können, wenn die Finanzierung des Vorhabens gesichert ist. Das Vorhaben sei in der vom Land für Straßenbauvorhaben erstellten Priorisierungsliste grau hinterlegt worden, was bedeute, dass erst nach Abschluss des zu Ende zu führenden Planfeststellungsverfahrens über die Priorität des Vorhabens und damit dessen Umsetzung entschieden werden solle. Zur Absicherung der Finanzierung des Vorhabens sei darüber hinaus dann noch dessen Aufnahme in den Landesstraßenausbauplan notwendig, wozu es eines Landtagsbeschlusses</p>	

<p>bedürfe.</p> <p>Die Einwenderin ist mit der Grundstücksinanspruchnahme nicht einverstanden. Sie möchte die abzugebenden Flächen nach Möglichkeit zumindest durch Ersatzland ausgeglichen bekommen oder wenigstens auf ein absolutes Minimum begrenzt haben. Konkret vorgeschlagen wird dazu von ihr der Verzicht auf den Grasweg, der südlich der L 712n zwischen der Milser Straße und dem Bauende an der Altenhagener Straße vorgesehen ist und der einer ihr nicht nachvollziehbaren Forderung der Flurbereinigungsbehörde in die Planung aufgenommen worden sei. Für sie sei dieser Weg jedenfalls nicht erforderlich. Sollte keine Ersatzlandgestellung möglich sein, sollte außerdem geprüft werden, ob nicht zumindest Grundstücksarrondierungen in Frage kämen. So entstehe für sie nördlich der L 712n eine nicht mehr wirtschaftlich nutzbare Restfläche in Form eines Dreiecks, die mit dem Eigentum des Grundstücksnachbarn arrondiert werden könne, während für den gleichen Grundstücksnachbar südlich der L 712n eine nicht mehr nutzbare Restfläche entstehe, die wiederum mit ihrem Eigentum arrondiert werden könnte.</p> <p>Der Vorhabensträger führt aus, Ersatzland könne er nicht zur Verfügung stellen. Über einen entsprechenden Flächenpool verfüge er nicht und auf dem freien Markt seien, wie er gerade auch bei einem anderen Vorhaben im Nachbarraum Bielefeld-Bröninghausen habe feststellen müssen, landwirtschaftliche Flächen für entsprechende Zwecke kaum zu bekommen. Er sagt jedoch entsprechende Überprüfungen bzw. Unterstützung bei der Suche und Vermittlung zu, wobei er ggf. auch die Stadt Bielefeld um Hilfestellung bitten werde. Auch die vorgeschlagenen Grundstückstausche und -arrondierungen würden geprüft. Hier seien jedoch die zu gegebener Zeit zu führenden Grunderwerbsverhandlungen abzuwarten. Erst In diesen bzw. im etwaigen Entschädi-</p>	<p>Die Grundstücksinanspruchnahme ist nicht verzichtbar. Dies gilt auch für den südlich der L 712n vorgesehenen und im Bauwerksverzeichnis unter der lfd. Nr. 119 verzeichneten Wirtschaftsweg zwischen der K 4 und der L 778. Über diesen Weg erfolgt die gesamt Erschließung der dort südlich der L 712n gelegenen landwirtschaftlichen Nutzflächen. Die Herstellung des Weges ist von der Teilnehmergeinschaft des Flurbereinigungsverfahrens „Vinnen II“ gefordert worden und in diesem Verfahren bereits verbindlich geregelt worden.</p> <p>Ersatzland steht nicht zur Verfügung. Die gewünschten Grundstücksarrondierungen können nicht im Rahmen der Planfeststellung geregelt werden. Diesbezüglich bleiben die Ergebnisse der Grunderwerbsverhandlungen abzuwarten.</p>
---	---

<p>gungs- und Enteignungsverfahren und nicht im Enteignungsverfahren würde auch geprüft, ob unabhängig davon ggf. ein Anspruch auf die Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen wie möglicherweise dieses „Grundstücksdreieckes“ bestehe.</p> <p>Den Wunsch der Einwenderin, den nördlich ihres Flurstücks 684 verlaufenden „herrenlosen“ und unbefestigten Weg mit ihrem Eigentum zu arrondieren, lehnt der Vorhabensträger ab. Dies sei im Planfeststellungsverfahren nicht regelbar, zumal der Weg von dem geplanten Straßenbau nicht berührt werde. Der Verhandlungsleiter sagt jedoch zu, die Stadt Bielefeld über den Wunsch zu informieren und um Prüfung zu bitten.</p> <p>Zum von der Einwenderin angesprochenen Hausbrunnen für das ihr gehörende Wohngebäude mit der Hausnummer 92 sagt der Vorhabensträger ein Beweissicherungsverfahren im Rahmen eines Monitorings zu, das mit der Baumaßnahme aufgenommen werde und auch nach Beendigung der Bauphase noch 3 - 5 Jahr weitergeführt werde (Hinweis: die im Termin benannte Zeitspanne von lediglich 1 Jahr nach Beendigung der Bauphase wird hiermit auf die korrigiert, die auch in den entsprechenden Gutachten vorgesehen ist).</p>	<p>Eine Eigentumsverlagerung ist auch diesbezüglich im Planfeststellungsverfahren nicht regelbar. Die Ergebnisse der entsprechenden Überprüfung bleiben abzuwarten.</p> <p>Die Forderung nach einer Beweissicherung für den Hausbrunnen hat sich nach der Zusage des Vorhabenträgers erledigt.</p> <p>Soweit den unter den Nrn. 32 (unter dieser Schlüsselnummer ist die Einwendung des Voreigentümers verzeichnet) und 191 geführten Einwendungen damit nicht abgeholfen werden konnte, werden sie zurückgewiesen.</p>
---	---

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p><b>Einwendung Nr. 40</b></p> <p>Die Einwenderin erscheint in Begleitung zweier ihrer Töchter.</p> <p>Verhandlungsleiter und Vorhabenträger stellen dar, nach der ursprünglichen Planung sei eine direkte Inanspruchnahme des Grundstücks nicht vorgesehen gewesen, mit Blick auf die massive Betroffenheit durch Immissionen habe der Vorhabenträger dennoch die Gesamtübernahme des Anwesens zugesagt. Dabei spielte auch eine Rolle, dass in südlicher Richtung der vierspurige Ausbau der B 61 geplant sei, im Zuge dessen die Übernahme des Grundstücks ohnehin vollzogen werden müsste. Mit Deckblatt I sei daher die Gesamtübernahme Bestandteil der Planung geworden und das Grundstück dafür vorgesehen, für das angrenzende Wohngebiet aktive Lärmschutzmaßnahmen zu errichten.</p> <p>Die Einwenderin macht deutlich, nach wie vor auch die Gesamtübernahme des Anwesens zu beantragen. Sie bedauert allerdings, dass ihr noch kein konkretes Erwerbsangebot unterbreitet werden konnte. Sie könne aus Altersgründen Grundstück und Gebäude nicht mehr allein unterhalten – weder körperlich noch finanziell. Innerfamiliäre Planungen hätten z.B. zu der Überlegung geführt, dass Gebäude zu erweitern und den Einzug einer ihrer Töchter mit Familie zu ermöglichen. Dies aber sei bei einem wahrscheinlich erfolgenden Abriss des Gebäudes unsinnig und zudem – dies bestätigt der Vorhabenträger – wegen der bestehenden Veränderungssperre nicht zulässig. Umgekehrt sei das Gebäude in seinem derzeitigen Zustand und ebenfalls vor dem Hintergrund einer ungewissen Zukunft weder zu veräußern noch zu vermieten.</p>	<p>Die Forderung nach der Gesamtübernahme des Grundstücks hat sich erledigt. Der Vorhabenträger hat die Übernahme zugesagt und das Grundstück im Rahmen des Deckblatts 1 überplant. Unabhängig von der entsprechenden Zusage ist die Gesamtübernahme damit auch unmittelbar Gegenstand der planfestgestellten Unterlagen geworden.</p>

Sie benötige daher dringend Planungssicherheit.

Der Vorhabenträger äußert zwar Verständnis für diesen Wunsch, sieht sich aber derzeit außerstande, ein konkretes Entschädigungsangebot zu unterbreiten. Das Land habe eine sogenannte Priorisierungsliste aller Straßenbauvorhaben aufgestellt. Die L 712 sei dabei auf der 2. Stufe bei den Vorhaben einsortiert, für die der aktuelle Verfahrensschritt – hier das Planfeststellungsverfahren – abgeschlossen werden könne. Danach aber habe sich die Landesregierung vorbehalten, über den weiteren Fortgang der Vorhabensrealisierung neu zu entscheiden. Erst wenn diese Entscheidung positiv verlaufe, könne er in Grunderwerbsverhandlungen eintreten.

Der Verhandlungsleiter ergänzt, realistisch sei angesichts dessen, dass mit Klagen gegen einen Planfeststellungsbeschluss zu rechnen sei, im Jahr 2014 bestandskräftiges Baurecht zu erreichen. Frühestens dann treffe die Landesregierung die vorstehend genannte Entscheidung.

In der folgenden Diskussion wird als weitere Möglichkeit aufgezeigt, dass nach § 40 Abs. 2 StrWG NRW Grundstückseigentümer nach Ablauf von vier Jahren seit Eintritt der Veränderungssperre unter bestimmten Voraussetzungen eine Entschädigung für entstandene Vermögensnachteile, ggf. die Übernahme der betroffenen Flächen und – sollte über die Übernahme keine Einigung erzielt werden – die Entziehung des Eigentums (Enteignung) verlangen können. Der Vorhabenträger hätte dann zu prüfen, ob die Voraussetzungen einer Entschädigung oder Übernahme gegeben sind.

Erstmals unmittelbar sei die Einwenderin vom Deckblatt I im Jahr 2011 betroffen worden, weshalb – nach erster Einschätzung – im Jahr 2015

Die Höhe der Entschädigung ist in den Grunderwerbsverhandlungen bzw. im separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren festzusetzen und nicht Gegenstand der Planfeststellung. Dies gilt auch für die Entschädigung etwaiger Vermögensnachteile, die sich ggf. aus der Veränderungssperre und daraus resultierenden wirtschaftlichen Nachteilen ergeben haben oder noch ergeben sollten.

Die Entscheidung zu der Frage, ob und in welchem Umfang sich aus der Veränderungssperre heraus ein Anspruch auf eine Entschädigung für entstandene Vermögensnachteile ergibt, bleibt ebenfalls im separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde stellt in diesem Zusammenhang jedoch fest, dass bereits die 2008 ausgelegten Unterlagen der Ursprungsplanung, die für das betroffene Wohngrundstück mit mehr als 65 dB(A) in der Nacht und mit 75 dB(A) am Tage Lärmimmissionen jenseits der Enteignungsschwelle ausgewiesen haben (vgl. Kapitel B Nr. 7.5.1 des Beschlusses), eine Gesamtübernahme des Grundstücks begründet haben. Bei unveränderter Planung, die keine unmittelbare Grundstücksinanspruchnahme vorsah, wäre der Anspruch auf die Gesamtübernahme des Grundstücks

<p>ein solcher Antrag von der Einwenderin gestellt werden könne. Vorhabenträger und Verhandlungsleiter sichern jedoch zu, zu prüfen, ob nicht die mit der Auslegung im Jahr 2008 eingetretene Veränderungssperre auch für die Grundstücke gilt, die zu dem Zeitpunkt lediglich mittelbar z.B. durch Immissionen betroffen waren. Dann nämlich wäre ein Antrag der Einwenderin nach § 40 Abs. 2 StrWG NRW noch im Verlauf des Jahres 2012 möglich.</p> <p>Auf Nachfrage erläutert der Vorhabenträger, einen Zuschuss für den Einbau neuer Fenster werde er angesichts des geplanten Abrisses nicht gewähren. Dennoch sei eine solche Maßnahme – wie auch alle übrigen notwendigen Werterhaltungsmaßnahmen – nicht vollkommen wertlos, sondern gingen im Falle eines Verkaufs in die Ermittlung des Verkehrswertes ein. Ein voller Gegenwert wäre dabei aber – das räumt der Vorhabenträger ein – wohl nicht zu erzielen.</p> <p>Die Einwendungen werden aufrechterhalten. Der Vorhabenträger bittet, die Einwendungen im Planfeststellungsbeschluss zurückzuweisen.</p>	<p>daher im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben worden.</p> <p>Soweit den unter der Nr. 40 geführten Einwendungen damit nicht abgeholfen werden konnte, werden sie zurückgewiesen.</p>
--	---

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p><b>Einwendung Nr. 41</b></p> <p>Der von seinem Rechtsbeistand vertretene Einwender ist in erheblichem Umfang grundstücksbetroffen. Zwischen der Aa und der Milser Straße (K 4) verläuft die Trasse überwiegend auf seinen landwirtschaftlich genutzten und selbst bewirtschafteten Grundstücken und der Großteil der Kompensationsmaßnahmen soll auf seinen Grundstücken umgesetzt werden. Aus den 5 betroffenen und insgesamt 133,7 ha großen Grundstücken (Flurstücke 88, 89, 98, 96 und 2207 der Flure 2 bzw. 7 der Gemarkungen Milse und Elverdissen) werden insgesamt rd. 4,9 ha für die Trasse der L 712n benötigt und rd. 14,7 ha sollen für Kompensationszwecke dauerhaft in ihrer Nutzung beschränkt werden.</p> <p>Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass die in ihrer Nutzung zu beschränkenden Flächen auf Wunsch auch vom Vorhabenträger zu erwerben sind. Im Wesentlichen seien die beabsichtigten Inanspruchnahmen mit dem Einwender im Vorfeld besprochen und abgestimmt worden. Allerdings benötige er noch eine weitere bisher nicht eingeplante Teilfläche. Die auf dem Flurstück 89 nördlich der Trasse und in enger Anlehnung an die Trassenführung vorgesehenen Ersatzlaichgewässer für Amphibien seien, wie sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens herausgestellt habe, artenschutzrechtlich zu klein und schmal und daher unzureichend. Anders als die Gewässer südlich der Trasse müssten sie im Rahmen eines Deckblattverfahrens angepasst, d. h. so vergrößert werden, dass neben einer ausreichenden Wasseroberfläche auch eine ständige Wasserführung sowie eine hinlängliche Wassertiefe gewährleistet werden könne.</p>	<p>Die Grundstücksinanspruchnahmen sind nicht verzichtbar. Ausgenommen ist insoweit nur die gem. den Deckblättern 1 bzw. 2 für die Anlage von Ersatzlaichgewässern vorgesehene Grundstücksfläche nördlich der L 712n. Die dort zunächst vorgesehenen Ersatzlaichgewässer sind in Abstimmung und im Einvernehmen mit dem Einwender auf eine andere Grundstücksteilfläche verlegt worden (vgl. Deckblatt 4). Zumindest insoweit hat sich die Einwendung erledigt.</p>

Der Einwender hat gerade auf der Nordseite der L 712n Vorbehalte gegen die dazu entsprechende Flächenausweitung. Er kann unabhängig davon nicht nachvollziehen, dass Ersatzlaichgewässer auf trockenem Boden außerhalb der normalen Lebensräume der Amphibien angelegt werden sollen. Der Vorhabenträger begründet dies mit Häufigkeit, in der hier über die geplante Trasse der L 712n hinwegführende Amphibienwanderungen festgestellt worden seien. Dieser häufig genutzte Amphibienwanderweg würde durch die Trasse unterbrochen, so dass die damit einhergehenden Beeinträchtigungen ausgeglichen werden müssten. Die Speisung der Gewässer, würde durch Regenwasser gewährleistet, dessen Versickerung durch Abdichtungen vermieden würde. Die Maßnahme entspreche einer Forderung der höheren Landschaftsbehörde und sei insoweit mit ihr abgestimmt worden.

Der Vorhabenträger stellt eine erste Planskizze vor und sagt zu, die genaue Gestaltung und Lage der Gewässer mit dem Einwender abzustimmen. Im Rahmen des Deckblattverfahrens werde er dann auch noch formal beteiligt.

Der Einwender möchte im Übrigen das Eigentum an den Flächen gerne behalten, nicht jedoch die Unterhaltungspflege übernehmen. Zudem ist er an der Bereitstellung von Ersatzland interessiert. Der Vorhabenträger sieht dazu keine Möglichkeit. Über einen entsprechenden Flächenpool verfüge er nicht und auf dem freien Markt seien, wie er gerade auch bei einem anderen Vorhaben im Nachbarraum Bielefeld-Brönninghausen habe feststellen müssen, landwirtschaftliche Flächen für entsprechende Zwecke kaum zu bekommen. Er sagt jedoch entsprechende Überprüfungen bzw. Unterstützung bei der Suche und Vermittlung zu, wobei er ggf. auch die Stadt Bielefeld um Hilfestellung bitten werde. Letztlich seien diesbezüglich die zu gegebener Zeit zu führenden Grunderwerbsverhandlungen abzuwarten. Zur Entschädigung weist der Vorhabenträger

Diese Abstimmung ist erfolgt (s.o.), die Ersatzlaichgewässer wurden einvernehmlich dem Vorschlag des Einwenders entsprechende verlegt. Die in diesem Zusammenhang (Deckblattverfahren 4) vom Einwender geforderte geradlinigere Gestaltung des Ackerrandes entlang der vorgesehenen Amphibiendurchlässe hat der Vorhabenträger zugesagt (vgl. Kapitel A Nr. 7 des Beschlusses).

Der Verbleib des Eigentums an den Kompensationsflächen bei dem Einwender ist grundsätzlich möglich. Insoweit gelten die Aussagen unter Nr. 7.3.2 im Kapitel B des Beschlusses. Im Detail bleibt das Ergebnis der Grunderwerbsverhandlungen bzw. des separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens abzuwarten.

Ersatzland steht grundsätzlich nicht zur Verfügung. Es besteht auch kein Anspruch auf eine Ersatzlandgestellung, zumal eine etwaige Existenzgefährdung nicht ersichtlich ist und auch nicht vorgetragen wurde. Von daher bleiben die Ergebnisse der zu zugesagten Bemühungen des Vorhabenträgers und ggf. auch insoweit die Grunder-



<p>auf Nachfrage darauf hin, dass sie sich in der Regel an der im Grundbuch eingetragenen Nutzungsart richte, für dort als Acker bezeichnete Flächen demnach auch der Wert für Ackerflächen angesetzt werde.</p> <p>Zur Frage nach Wirtschaftswegen führt der Vorhabenträger aus, sie würden nur insoweit neu geordnet oder angelegt, als dies zur Grundstückerschließung notwendig sei; es müsse für jedes Einzelgrundstück die Erreichbarkeit über entsprechende Wegeverbindungen sichergestellt werden.</p> <p>Zur Frage nach der Gültigkeitsdauer eines Planfeststellungsbeschlusses führt der Verhandlungsleiter abschließend aus, sie betrage 5 Jahre, wobei es eine einmalige Verlängerungsmöglichkeit um weitere 5 Jahre gebe.</p>	<p>werbsverhandlungen bzw. das separate Enteignungs- und Entschädigungsverfahren abzuwarten.</p> <p>Soweit den unter der Nr. 41 geführten Einwendungen im Rahmen dieses Beschlusses nicht abgeholfen werden konnte, werden sie zurückgewiesen.</p>
--	--

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p><b>Einwendung Nr. 52</b></p> <p>Der Einwender soll eine Teilfläche von 140 m<sup>2</sup> aus der südlichen Ecke seines gewerblich genutzten und 1,15 ha großen Grundstücks (Flurstück 434 der Flur 8 der Gemarkung Brake) für die Trasse der B 61 zur Verfügung stellen, deren Fahrbahn etwa von hier an in Richtung zur südwestlich davon gelegenen Kreuzung L 712n/B 61/Grafenheider Straße aufgeweitet werden soll. Der Einwender und sein Rechtsbeistand wenden sich nicht gegen den Flächenverlust als solchen, sondern gegen die damit verbundene Einschränkung für die gewerbliche Nutzung des Geländes, auf dem mehrere Einzelbetriebe (Geschäftslokale, Lagerflächen etc.) untergebracht seien. Das Obergeschoss der langgestreckten Gebäude könne nur über ihre Südostseite mit Lieferverkehr, der auch mit Lastzügen bzw. LKW mit Hängern erfolge, angedient werden, und zwar über den schmalen Streifen zwischen den Gebäuden und der B 61. Dieser werde in dem Bereich verschmälert, der notwendig sei, damit LKW dort wenden könnten; eine Umfahrung der Gebäude sei nicht möglich. Diese Wendemöglichkeit entfalle durch den Flächenverlust und rückwärts könnten LKW-Züge das zur Grundstücksausfahrt hin ansteigende Gelände (zu überwindender Höhenunterschied: rd. 2 m) nicht verlassen. Von daher sei auch eine Verlagerung des Wendeplatzes weiter nach Norden nicht möglich, der aber Platzgründe und die Entwässerung der dortigen Flächen entgegenstünden. Auf dem Grundstückstreifen zwischen den befestigten befahrbaren Flächen und der Grundstücksgrenze bzw. des Geh- und Radweges entlang der B 61 seien Versickerungsgräben angelegt worden, die nicht überbaut werden könnten, ohne die dortige Niederschlagsentwässerung zu beeinträchtigen. Die Gräben hätten zwar einen Notüberlauf, der durch die Gebäude</p>	

hindurch Richtung Westen führe. Dieser habe auch nur den Durchmesser DN 100 und habe nicht die Leitungsfähigkeit, das gesamte westlich der Gebäude anfallende Niederschlagswasser abzuführen, so dass die Entwässerung nur mit der Versickerung funktioniere.

Lt. Einwender könnten diese Beeinträchtigungen vermieden werden, indem die Trasse der B 61 leicht nach Osten verschoben wird. Dort würden keine Anlieger negativ beeinträchtigt, bei den dann betroffenen Flächen handle es sich um die hinteren Gartenbereiche der Anlieger der Meerwiese und aus diesen müssten auch nur sehr geringe Flächen in Anspruch genommen werden.

Der Vorhabenträger lehnt eine Verschiebung der Trasse wegen der Vielzahl der davon betroffenen Grundstückseigentümer ab. Nach einer entsprechenden Diskussion sieht er die einzige Lösungsmöglichkeit darin, auf den als Fahrbahnteiler vorgesehenen Grünstreifen zu verschmälern, um die Richtung Innenstadt Bielefeld verlaufenden Fahrstreifen weiter vom Einwendergrundstück abzurücken. Er sagt eine entsprechende Prüfung und ggf. die Einbringung einer Planänderung mittels Deckblatt zu. Er sagt außerdem zu, die Grundstücksentwässerung dahingehend zu überprüfen, ob und ggf. welche vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Entwässerung zu erwarten sind ob er ggf. in einer Leistungsverpflichtung ist. Keine Leistungsverpflichtung sieht er für den Fall, dass aufgrund einer Umplanung keine Flächeninanspruchnahme mehr erforderlich sein sollte. Dies gelte auch für den Fall, dass die Versickerungsfähigkeit der die Versickerungsgräben umgebenden Flächen allein wegen des Straßen- und Wegeunterbaus nicht mehr ausreichen sollte.

Zur abschließenden Lösung der Problematik soll, wenn das Ergebnis der Umplanungsprüfung vorliegt und es noch erforderlich ist, ein gemeinsamer Ortstermin stattfinden.

Die sich auf Beeinträchtigungen der Andienung und der Verkehrsabläufe auf dem Betriebsgelände beziehenden Einwendungen konnten ausgeräumt werden. Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 17.07.2012 Folgendes mitgeteilt:

*„In der Einzelerörterung am 19.04.2012 wurde mit dem Anlieger und dessen Rechtsbeistand die Erschließungs- und Entwässerungssituation auf dem Flurstück 434, Flur 8 der Gemarkung Brake diskutiert. Dabei hatte er zugesagt, die Grundstücksentwässerung dahingehend zu überprüfen, ob und ggf. welche vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Entwässerung zu erwarten sind.*

*Zwischenzeitlich ist für den zur Debatte stehenden Bereich zwischen dem Fabrikgebäude und der B 61 ein Feldvergleich durchgeführt und das Ergebnis in die Planunterlagen eingetragen worden. Danach wird sowohl der asphaltierte Bereich als auch der umgebende Schotterstreifen von der Baumaßnahme nicht betroffen. Auf dem anliegenden Planausschnitt ist der erforderliche Grundstückseingriff dargestellt.*

*Damit auf dem Grundstück des Anliegers möglichst keine höhenmäßige Angleichung erforderlich wird, sollen im Bankett des Geh-/Radweges ggf. Winkelsteine angeordnet werden, so dass die befestigte Fläche einschließlich des im Plan dargestellten Schotterstreifens nicht beeinträchtigt wird. Ferner wird der Vorhabenträger unterhalb des Geh- und Radweges eine Drainageleitung verlegen, die das im Grenzbereich anfallende Sickerwasser aufnehmen kann.“*

Die damit verbundenen Zusagen des Vorhabenträgers werden hiermit verbindlich.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p><b>Einwendung Nr. 60</b></p> <p>Auf dem Wohngrundstück des Einwenders ist die Errichtung eines Lärmschutzwalls vorgesehen, der einen Gebäudeabriss erfordert. Die Überplanung ist im Rahmen des Deckblatts 1 u. a. zum Schutz der südwestlich des Grundstücks von der Stadt Bielefeld vorgesehenen Wohnbebauung erfolgt. Sie sieht wegen der Überplanung eine Gesamtübernahme des Grundstücks durch den Vorhabenträger vor.</p> <p>Der Einwender hat schon in der Generaldebatte um Prüfung gebeten, ob der Lärmschutzwall nicht durch eine Lärmschutzwand ersetzt werden könne, um den Erhalt des Wohnhauses zu ermöglichen. Der Vorhabenträger hat eine entsprechende Überprüfung vorgenommen und bejaht diese Möglichkeit. Er stellt dem Einwender anhand einer Planskizze eine entsprechende Alternativplanung vor. Die wie auch der Wall 4,50 m hohe Lärmschutzwand verlaufe entlang der Grundstücksgrenze und hätte einen Abstand von ca. 3 m zur Außenwand des Wohngebäudes. Wegen des Platzbedarfs für den Radweg entlang der B 61 sei ein größerer Abstand nicht realisierbar. Auch verbleibe ein geringer Flächenbedarf in Form eines Grundstückstreifens entlang der Herforder Straße zur Umsetzung einer solchen Wand, die vom Vorhabenträger z. B. für Unterhaltungsarbeiten auch von hinten zugänglich sein müsse, wofür ein 1 m breiter Streifen hinter der Wand vorzusehen sei. Eine vollständige Freihaltung des Grundstücks von Lärm und Luftschadstoffen könnten jedoch nicht sichergestellt werden. Eine durchsichtige Gestaltung der Wand für eine bessere Lichtdurchflutung (Plexiglas) sei möglich, falls dies gewünscht werde, schirme dann aber auch</p>	

den Verkehr und Lichtimmissionen optisch nicht ab.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass die erforderlichen Grunderwerbsverhandlungen anders als bei anderen Vorhaben erst geführt werden können, wenn die Finanzierung des Vorhabens gesichert ist. Das Vorhaben sei in der vom Land für Straßenbauvorhaben erstellten Priorisierungsliste grau hinterlegt worden, was bedeute, dass erst nach Abschluss des zu Ende zu führenden Planfeststellungsverfahrens über die Priorität des Vorhabens und damit dessen Umsetzung und Finanzierung entschieden werden solle. Dazu bedürfe es auch einer Aufnahme des Projektes in den Landesstraßenausbauplan per Landtagsbeschluss. Von daher müsse der Einwender sich vorläufig noch nicht für oder gegen eine Umplanung zugunsten der Lärmschutzwand entscheiden. Konkret könne er diese Entscheidung selbst dann noch treffen und damit den Erhalt seines Wohnhauses sichern, wenn bereits ein Planfeststellungsbeschluss vorliege und zur Umsetzung des Vorhabens die Grunderwerbsverhandlungen geführt würden.

Der Vorhabenträger bestätigt diese Möglichkeit, die im Übrigen wegen der dann entfallenden Grundstücksübernahme die Kosten minimiere. Der Verhandlungsleiter sagt zu, dies in einem etwaigen Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich nochmals klarzustellen.

Die vom Einwender geforderte Vorabzusage zur Übernahme etwaiger in einem Streitfall entstehender Rechtsanwaltskosten durch die Planfeststellungsbehörde (ein schriftlicher Antrag wird hierzu zu den Unterlagen gegeben) lehnt der Verhandlungsleiter ab. Ein solcher Anspruch bestehe im laufenden Planfeststellungsverfahren nicht und auch danach (d. h. im Klageverfahren, in den Grunderwerbsverhandlungen oder im Enteignungs-/Entschädigungsverfahren) nur unter bestimmten Rahmenbedingungen.

Der Einwender hat sich nach dem Einzelerörterungstermin für eine entsprechende Umplanung entschieden und sie am 04.09.2012 schriftlich eingefordert. Sie ist mit dem Deckblatt 3 umgesetzt worden. Die letztlich auf den Erhalt seines Wohngebäudes gerichtete Forderung des Einwenders hat sich damit erledigt.

Die beantragte Kostenübernahme wird abgelehnt.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p><b>Einwendung Nr. 63</b></p> <p>Aus dem Eigentum des Einwenders sind zwei Flurstücke aus der Flur 2 der Gemarkung Milse betroffen. Aus dem knapp 500 m<sup>2</sup> großen Flurstück 1462 sollen 412 m<sup>2</sup> für die Trasse der L 712n und aus dem rd. 2,8 ha großen Flurstück 2.185 (ehem. Flurstück 1463) insg. 2930 für die Trasse der L 712n und für die zu verlegende Johannisbach-Umflut in Anspruch genommen werden. Aus dem Flurstück 2185 ist darüber hinaus gem. Grunderwerbsverzeichnis eine dauerhafte Nutzungsbeschränkung weiterer 6.910 m<sup>2</sup> vorgesehen, auf denen Retentionsflächen geschaffen werden sollen. Dazu ist nach Abtrag des Oberbodens, der anschließend auf die vertieften Flächen wieder aufgebracht wird, eine 60 cm starke Abgrabung geplant. Die ebenfalls geplanten bauzeitlichen Inanspruchnahmen sind temporärer Art, die Flächen werden nach Abschluss der 2 bis 3 jährigen Bauphase rekultiviert und stehen dem Einwender mit den Einschränkungen, die sich aus ihrer Nutzung als Retentionsraum und der damit einhergehenden Nutzungsbeschränkung ergeben, wieder zur Verfügung.</p> <p>Der Vorhabenträger stellt zu den geplanten Inanspruchnahmen zunächst klar, dass sich die zu beschränkenden Retentionsflächen um 1.650 m<sup>2</sup>, die bereits 2003 im Rahmen einer BlmSchG-Genehmigung für den Mühlenbetrieb als nach Bestandskraft einer parallel erforderlichen Bebauungsplanänderung zu realisierende Ausgleichsmaßnahmen (Aufforstungen) festgesetzt worden seien, reduzieren. Der dort zunächst vorgesehene Retentionsraum könne anderweitig realisiert werden. Auf die verbleibende Fläche von 5.260 m<sup>2</sup> könne jedoch nicht verzichtet werden. Anders als bei anderen Vorhaben könnten die erforder-</p>	

lichen Grunderwerbsverhandlungen allerdings erst geführt werden, wenn die Finanzierung des Vorhabens gesichert sei. Das Vorhaben sei über die Stufe 1 des Landesstraßenbedarfsplans zwar die höchste Dringlichkeitsstufe zugewiesen worden, das Land NRW habe es in der sog. Priorisierungsliste für die Straßenbauvorhaben in NRW jedoch grau hinterlegt, was bedeute, dass erst nach Abschluss des zu Ende zu führenden Planfeststellungsverfahrens über die Priorität des Vorhabens und damit dessen Umsetzung entschieden werden solle. Zur Absicherung der Finanzierung des Vorhabens sei darüber hinaus dann noch dessen Aufnahme in den Landesstraßenausbauplan notwendig, wozu ein Landtagsbeschluss notwendig sei.

Der Einwender ist insbesondere mit der Anlegung der Retentionsräume auf seinem Grundstück nicht einverstanden. Sie beanspruche potentielle Erweiterungsflächen und blockiere damit künftige Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten des Mühlenbetriebes. So sei auch über Ausgleichsflächen für ein aktuelles Bauvorhaben, für das gerade die Genehmigung beantragt worden sei, noch nicht abschließend entschieden worden. Bereits insoweit könnten sich ggf. Probleme ergeben. Er möchte diesbezüglich ehemalige Unland-Flächen als Ausgleichsflächen bewertet haben, auf denen sich durch den Bewirtschaftungs- und Nutzungsverzicht des Betriebes auf natürliche Weise Gehölzbestände entwickelt hätten. Die untere Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld wolle diese Flächen jedoch nicht als Kompensationsflächen anerkennen.

Der Vorhabenträger bittet, die Einwendungen im Planfeststellungsbeschluss zurückzuweisen.

Die Grundstücksinanspruchnahmen sind nicht verzichtbar. Dies gilt auch für die Flächen, die zur Anlegung der Retentionsräume vorgesehen sind.

Beeinträchtigungen für das Bauvorhaben des Einwenders, das diesbezüglich nicht beeinträchtigt wird, ergeben sich auch hinsichtlich der im Rahmen dieses Bauvorhabens erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen nicht. Wie der Vorhabenträger bereits in seiner schriftlichen Gegenäußerung zu der im Deckblattverfahren 1 erhobenen Einwendung vom 10.04.2011 zugesagt hat, wird die Abgrabung für den Retentionsraum so angelegt, dass die im Bebauungsplan III/M 3 der Stadt Bielefeld vorgesehenen Ausgleichsflächen ausgespart und nicht in Anspruch genommen werden. Von daher kann dieses Bauvorhaben inklusive Ausgleichsmaßnahmen wie geplant und im Hinblick auf den Bau der L 712n ohne Einschränkungen realisiert werden.

Im Übrigen enthält der Bebauungsplan für die auf den Grundstücken des Einwenders vorgesehenen Flächen die Festsetzung „private Grünflächen“. Diese Flächen sind somit nicht bebaubar und stellen insoweit auch keine potentiellen Erweiterungsflächen dar, so dass ihrer Inanspruchnahme für die Retentionsräume von daher nichts entgegensteht.

Im Übrigen obliegt es nicht der straßenbaurechtlichen Planfeststellung, Maßnahmen zur Kompensation eines privaten Bauvorhabens anzuerkennen. Deren Festsetzung/Anerkennung ist vielmehr ausschließlich Aufgabe der Baugenehmigungsbehörde.

Die unter der Nr. 63 geführten Einwendungen werden, soweit ihnen im Rahmen dieses Beschlusses nicht abgeholfen werden konnte, zurückgewiesen.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p><b>Einwendungen Nrn. 101 und 102</b></p> <p>Das Flurstück 1744 der Einwender in der Flur 2 der Gemarkung Milse wird für die Trasse der L 712 und die Verlegung des Milser Baches teilweise in Anspruch genommen. Der Vorhabenträger macht deutlich, dass er die Restfläche auf Antrag der Einwender übernehmen werde. Eine Möglichkeit, auf die Inanspruchnahme zu verzichten, sieht der Vorhabenträger angesichts der Lage im Verlauf der Trasse nicht.</p> <p>Die Einwender machen geltend, das Grundstück sei mit Bäumen bestanden, die auch der Eigenverwertung dienen. Der Vorhabenträger erwidert hierzu, das Entschädigungsangebot werde auch eine Entschädigung für den Bewuchs enthalten.</p> <p>Der Verhandlungsleiter erläutert zum rechtlichen Rahmen, ein Planfeststellungsbeschluss führe noch nicht automatisch zum Verlust des Eigentums, er entfalte aber enteignungsrechtliche Vorwirkung. Der Vorhabenträger werde dann zunächst in Grunderwerbsverhandlungen mit den Einwendern eintreten und nur im Falle, dass keine Einigung zustande kommt, schließe sich ein Enteignungs- und Entschädigungsverfahren an. Für dieses stehe die Zulässigkeit der Enteignung aus dem Planfeststellungsbeschluss heraus fest, es gehe um die Entschädigungshöhe.</p> <p>Die Einwender entgegnen, derzeit sähen sie keine Notwendigkeit, in Grunderwerbsverhandlungen einzutreten. Der Verhandlungsleiter bestätigt, hier bestehe auch kein Handlungsdruck; derzeit könne das Grundstück in der bisherigen Weise genutzt werden, lediglich wertsteigernde Maßnahmen seien wegen der geltenden Veränderungssperre nicht zu-</p>	<p>Die Grundstücksinanspruchnahme ist nicht verzichtbar, gegen sie gerichtete Einwendungen werden unter Bezugnahme auf die Ausführungen im Kapitel B des Beschlusses zurückgewiesen.</p> <p>Die Festsetzung der Entschädigung, auch einer solchen für den Aufwuchs, erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der zu führenden Grunderwerbsverhandlungen bzw., sofern in diesen keine Einigung zustande kommt, im Rahmen des separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens, auf das dazu verwiesen wird.</p>



<p>lässig.</p> <p>Im Weiteren werden die folgenden Detailfragen erörtert:</p> <p><u>Lärmschutz</u></p> <p>Die Wohngebäude der Einwender liegen in einer Entfernung von ca. 180 m zur Trasse der L 712. Sie verweisen darauf, alle Schlafräume lägen im Obergeschoss. Abhängig von der Windrichtung seien schon heute die Bahnlinie oder der Verkehr auf der A 2 zu hören.</p> <p>Der Vorhabenträger führt aus, er müsse hier die gesetzlichen Grenzwerte von 59/49 dB(A) tags/nachts für Wohngebiete einhalten. Dies gelinge ohne aktive Schutzmaßnahmen nicht, weshalb ein 4,50 m hoher Lärmschutzwall – bzw. auf der Brücke über den Milser Bach eine ebenso hohe Wand – vorgesehen sei. Im Obergeschoss der zur Straße gewandten Seite würden im Ergebnis maximale Beurteilungspegel von 51/45 dB(A) tags/nachts erreicht.</p> <p>Zwar sei damit die Straße noch immer wahrnehmbar, die Grenzwerte würden jedoch deutlich unterschritten. Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen bestehe nicht.</p> <p><u>Naherholungsweg</u></p> <p>Der Vorhabenträger bestätigt auf Nachfrage, der am Gebäude der Einwender vorbei nach Norden führende Weg werde vor der L 712 abgebunden. Auf der Nordseite der Trasse schlossen sich ausschließlich Privatwege an, deren Eigentümer beabsichtige, die Wege aufzulösen und in landwirtschaftliche Nutzfläche umzuwandeln. Daher mache ein Brückenbauwerk an dieser Stelle keinen Sinn mehr.</p>	<p>Die Grenzwerte der 16- BImSchV werden deutlich unterschritten. Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, die über das planfestgestellte Maß hinausgehen, bestehen nicht. Entsprechende Forderungen werden unter Bezugnahme auf die Ausführungen im Kapitel B Nr. 7.5.1 des Beschlusses zurückgewiesen.</p> <p>Zu diesem Punkt wird auf die Ausführungen im Kapitel B Nr. 7.8.3.1 des Beschlusses und die zurückgewiesene Forderung der Stadt Herford verwiesen.</p>
--	--

Als Ersatz werde an der Südseite der Trasse ein Weg bis zur Milser Straße angelegt. Von dort müsse auf der Nordseite ein weiterer Weg angelegt werden, um die in der Aue des Milser Baches vorgesehenen Ersatzlaichgewässer zu erreichen. Die Gestaltung dieser Gewässer werde gegenüber der Deckblattplanung voraussichtlich noch verändert, so dass dieser Weg – solange die Privatwege nicht entfernt sind – weiterhin eine Verbindung in den Naherholungsraum nördlich von Milse ermögliche. Im Übrigen zeigt sich der Vorhabenträger überzeugt, dass sich entlang der Ackergrenzen Trampelpfade bilden werden, wie sie – was die Einwender bestätigen – zum Teil jetzt schon in der Örtlichkeit vorhanden sind. Die Brücke über den Milser Bach werde eine lichte Höhe von 1,75 m erhalten.

#### Müllablagerung

Die Einwender beklagen, zwischen der Siedlung und der geplanten Trasse werde auch heute schon widerrechtlich Müll entsorgt.

Der Vorhabenträger führt hierzu aus, dies sei einer der Gründe gewesen, weshalb sich der Eigentümer der nördlich gelegenen Flächen gegen eine Überführung ausgesprochen habe. Im Übrigen habe er – der Vorhabenträger – keine Möglichkeit, illegale Müllentsorgung auf Flächen abseits der Trasse zu verhindern.

#### Gewerbeansiedlung

Die Einwender äußern die Befürchtung, zwischen der Wohnsiedlung und der Trasse der L 712 könne sich ein Gewerbegebiet ansiedeln. Der Vorhabenträger entgegnet, aus seiner Sicht sei dies schwerlich vor-

Die befürchteten Verunreinigungen/Müllablagerungen sind kein Umstand, dem im Rahmen der Abwägung Bedeutung zukommt. Denn derartige Belastungen können dem Straßenbauvorhaben nicht typischerweise als Folgewirkung zugerechnet werden. Es würde sich vielmehr um ein verbotenes Fehlverhalten handeln, das durch den Planfeststellungsbeschluss nicht erlaubt, wird ihm schon deshalb nicht entgegengehalten werden kann. Derartiges Fehlverhalten wäre ggf. mit den dafür vorgesehenen ordnungsrechtlichen Mitteln zu bekämpfen (vgl. dazu Urteil des niedersächsischen OVG vom 19.11.1992, 7 L 3817/91).

Die Frage, ob, wo und in welchem Umfang Bau- oder Gewerbegebiete angesiedelt werden, ist eine des in die Planungshoheit der Gemeinde fallende des Baurechts und kann nur dort entschieden werden. Für die

<p>stellbar. Letztlich aber liege dies in der Entscheidung der Stadt Bielefeld.</p>	<p>Abwägung im Planfeststellungsverfahren ist sie insoweit nicht relevant. Sollte die Stadt Bielefeld daher entsprechende Möglichkeiten schaffen und im betroffenen Raum tatsächlich ein Gewerbegebiet entstehen, stünde dies der Planfeststellung der L 712n nicht entgegen. Im Zusammenhang mit einem etwaigen solchen Gebiet stehende Belange wie beispielsweise auch Fragen der Immissionsbelastung umliegender Wohngebiete wären im Bebauungsplan bzw. im Rahmen der für den einzelnen Betrieb notwendigen bau- und/oder immissionsschutzrechtlichen Genehmigung zu klären.</p>
<p>Die Einwendungen werden aufrechterhalten. Der Vorhabenträger bittet, die Einwendungen im Planfeststellungsbeschluss zurückzuweisen.</p>	<p>Die unter den Nrn. 101 und 102 geführten Einwendungen werden, soweit ihnen im Rahmen dieses Beschlusses nicht abgeholfen werden konnte, zurückgewiesen.</p>

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p><b>Einwendung Nr. 145</b></p> <p>Die Einwenderin wird von ihrem Sohn vertreten. Eine entsprechende Vollmacht wird zu den Unterlagen gegeben.</p> <p>Die Einwenderin ist Eigentümerin des Flurstücks 2108 der Flur 2 der Gemarkung Milse. Aus diesem knapp 2 ha großen Flurstück sollen rd. 0,66 ha für die Trasse der L 712n in Anspruch genommen werden. Weitere 0,14 ha, die als Restfläche ohnehin nicht mehr wirtschaftlich nutzbar wären, sollen für Kompensationsmaßnahmen mit einer dauerhaften Nutzungsbeschränkung belegt und rd. 0,27 ha bauzeitlich in Anspruch genommen werden.</p> <p>Zur Kompensationsfläche weist der Vorhabenträger darauf hin, dass sie wahlweise im bisherigen Eigentum verbleiben kann oder auf Verlangen auch vom Vorhabenträger erworben wird. Die Einwenderin will die Flächen veräußern.</p> <p>Zum Einwand, die Trasse der L 712n durchschneide die Richtung Norden entwässernde Grundstücksdrainage und beeinträchtige damit ggf. auch die Entwässerung der ihr südlich der Trasse verbleibenden Flächen, entgegnet der Vorhabenträger, er werde beschädigte Drainagen wiederherstellen bzw. wieder anschließen. Dazu sei er verpflichtet. Auch die Entwässerung der verbleibenden Flächen werde er über entsprechende Gräben gewährleisten, der Straßendamm dürfe und werde insoweit kein Hindernis darstellen.</p>	<p>Die Grundstücksinanspruchnahmen sind nicht verzichtbar, gegen sie gerichtete Einwendungen werden unter Bezugnahme auf die Ausführungen im Kapitel B des Beschlusses zurückgewiesen. Der Anspruch auf Übernahme der Kompensationsflächen, der vom Vorhabenträger unabhängig davon auch zugesagt worden ist, wird bestätigt. Er kann in den Grunderwerbsverhandlungen bzw. im separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren geltend gemacht werden.</p> <p>Im Zuge der Baumaßnahme entstehende Schäden an den Drainagen hat der Vorhabenträger zu beseitigen, die Funktion der Drainagen aufrecht zu erhalten. Auf die Nebenbestimmung 5.6.1 im Kapitel A des Beschlusses wird dazu Bezug genommen.</p>

<p>Für die von der Einwenderin angesprochene große Pappel sowie eine zweireihige Obstbaumreihe, die sich auf den abzugebenden Flächen befinden, wird lt. Vorhabenträger eine Aufwuchschädigung gewährt. Eine Aussage zur Entschädigung bzw. zu Grundstückspreisen lehnt der Vorhabenträger ab. Dies müsse den separat zu führenden Grunderwerbsverhandlungen bzw. dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben. Verhandlungen könnten allerdings erst aufgenommen werden, wenn die Finanzierung des Vorhabens gesichert sei. Das Vorhaben sei in der vom Land für Straßenbauvorhaben erstellten Priorisierungsliste grau hinterlegt worden, was bedeute, dass erst nach Abschluss des zu Ende zu führenden Planfeststellungsverfahrens über die Priorität des Vorhabens, dessen Umsetzung und damit auch dessen Finanzierung entschieden werden solle. Derzeit stünden daher noch keine Mittel für Grundstücksankäufe zur Verfügung.</p> <p>Bezüglich der 4,50 m hohen Lärmschutzwand nördlich des Einwandergrundstücks sagt der Vorhabenträger auf Wunsch der Einwenderin zu, kein Plexiglas zu verwenden. Die Materialfrage sei zwar eigentlich nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Plexiglas werde aber ohnehin nur in Sonderfällen verwendet, z. B. um einen gewünschten und notwendigen Lichteinfall zu ermöglichen. Ein solcher läge hier aber nicht vor. Da Plexiglas außerdem deutlich teurer sei als andere Materialien, könne dessen Verwendung hier sicher ausgeschlossen werden.</p> <p>Die Frage, ob das Gebäude der Einwenderin mit der Hausnummer 28 trotz des aktiven Lärmschutzes das einzige in der Generaldebatte benannte Gebäude in Milse ohne lärmtechnischen Vollschutz sei, bejahte der Vorhabenträger. Allerdings gebe es nur im Obergeschoss, dort nur auf der Nordseite und nur bezüglich des Nachtwertes eine Grenzwertüberschreitung, die auch nur 1 dB(A) betrage.</p>	<p>Der Anspruch auf eine Aufwuchschädigung wird bestätigt. Ihre Festsetzung bleibt den zu erforderlichen Grunderwerbsverhandlungen bzw. dem separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.</p> <p>Die entsprechende Zusage des Vorhabenträgers, hier kein Plexiglas zu verwenden, wird hiermit verbindlich.</p> <p>Zum Lärmschutz wird auf die Ausführungen unter Nr. 7.5.1 im Kapitel B des Beschlusses (hier: nördlicher Siedlungsrand Milse / Am Flottgraben bis Murrelweg) verwiesen. Der Einwanderung wird damit insoweit stattgegeben, als dem Vorhabenträger im Rahmen der dort durchgeführten Kosten-Nutzen-Analyse die Vollschutzlösung aufgegeben worden ist. Eine Überschreitung des Grenzwertes wird damit im Rahmen des aktiven Lärmschutzes vermieden; passiver Lärmschutz wird damit entbeh-</p>
--	--

<p>Die Forderung, den zum Wohngebäude mit der Hausnummer 26 gehörenden Hausbrunnen ein Monitoring im Rahmen eines Beweissicherungsverfahrens einzubeziehen, lehnt der Vorhabenträger ab. Haus und Brunnen lägen im Bereich des Grundwasserzustroms. Zudem verlief die Trasse der L 712n hier nicht in einem Einschnitt, sondern im Gegenteil in einer Dammlage, so dass es insoweit keine Grundwasseranschnitte gebe. Von daher seien sowohl quantitative als auch qualitative Beeinträchtigungen des Hausbrunnens auszuschließen.</p> <p>Der Vorhabenträger bittet, die Einwendungen im Planfeststellungsbeschluss zurückzuweisen.</p>	<p>lich.</p> <p>Die geforderte Beweissicherung unter Verweis auf die Ausführungen unter Nr. 7.7.4 im Kapitel B des Beschlusses abgelehnt, die entsprechende Einwendung zurückgewiesen.</p> <p>Die unter der Nr. 145 geführte Einwendung wird, soweit ihr im Rahmen dieses Beschlusses nicht abgeholfen werden konnte, zurückgewiesen.</p>
---	---

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p><b>Einwendung Nrn. 175, 176 u. 177</b></p> <p>Die Einwender erscheinen ohne ihren Verfahrensbevollmächtigten zum Termin.</p> <p>Der Verhandlungsleiter führt zur Betroffenheit der Einwender aus, insgesamt fünf Flurstücke in der Flur 2 der Gemarkung Milse seien von der Straßenbaumaßnahme betroffen. Erworben werden sollen insgesamt 13.313 m<sup>2</sup>, weitere 15.135 m<sup>2</sup> sollen dauerhaft in ihrer Nutzung beschränkt werden. Lediglich eine geringe Fläche von 969 m<sup>2</sup> im Randbereich des Flurstücks 1461 werde nicht überplant. Ein auf dem Flurstück 1461 stehendes Wohngebäude müsse mit allen Nebengebäuden abgerissen werden.</p> <p>Der Vorhabenträger bestätigt auf Nachfrage der Einwender, dies sei nach wie vor Stand der Planungen.</p> <p>Eine dauerhafte Beschränkung einiger Flächen lehnen die Einwender ab. Sie hätten für diese Flächen keine Verwendung mehr und fordern den Erwerb. Der Vorhabenträger fordert die Einwender auf, einen entsprechenden Antrag zu stellen, über den er dann zu entscheiden habe.</p> <p>Die Einwender machen im Weiteren deutlich, ihr großes Problem sei die mangelnde Planungssicherheit. Werde ein Planfeststellungsbeschluss erlassen, könne er beklagt werden und selbst ein bestandskräftiges Baurecht führe nicht automatisch zum Bau der Straße; vielmehr habe der Vorhabenträger – was dieser bestätigt – bis zu zehn Jahre Zeit, mit dem Bau zu beginnen. Am Wohngebäude ergebe sich jedoch erheblicher Renovierungs- und Instandhaltungsbedarf in einem Kostenvolumen zwischen 20.000,-- und 25.000,-- €. Die Mieter selbst befänden sich in einem unsicheren Zustand, ggf. neue Mieter zu finden oder</p>	

<p>das Gebäude zu veräußern, sei unter den gegebenen Umständen unmöglich.</p> <p>Der Vorhabenträger führt zunächst aus, werterhaltende Maßnahmen seien auch während der Veränderungssperre derzeit möglich. Sie seien auch nicht ganz verloren; sie gingen beim Verkauf des Gebäudes in die Wertermittlung mit ein, wenn auch sicherlich nicht der volle Gegenwert erzielt werden könne.</p> <p>Der Vorhabenträger äußert im Übrigen zwar Verständnis für den Wunsch nach Planungssicherheit, sieht sich aber derzeit außerstande, in konkrete Grunderwerbsverhandlungen einzutreten. Das Land habe eine sogenannte Priorisierungsliste aller Straßenbauvorhaben aufgestellt. Die L 712 sei dabei auf der 2. Stufe bei den Vorhaben einsortiert, für die der aktuelle Verfahrensschritt – hier das Planfeststellungsverfahren – abgeschlossen werden könne. Danach aber habe sich die Landesregierung vorbehalten, über den weiteren Fortgang der Vorhabensrealisierung neu zu entscheiden. Erst wenn diese Entscheidung positiv verlaufe, könnten Grunderwerbsverhandlungen geführt werden.</p> <p>Der Verhandlungsleiter ergänzt, realistischerweise sei mit Klagen gegen einen Planfeststellungsbeschluss zu rechnen, so dass voraussichtlich erst im Jahr 2014 bestandskräftiges Baurecht zu erreichen sei. Frühestens dann treffe die Landesregierung die vorstehend genannte Entscheidung.</p> <p>Der Verhandlungsleiter weist aber darauf hin, für die Einwender bestehe noch im Verlauf dieses Jahres die Möglichkeit, unter bestimmten Voraussetzungen nach § 40 Abs. 2 StrWG NRW eine Entschädigung für entstandene Vermögensnachteile, ggf. die Übernahme der betroffenen Flächen oder – sollte eine Einigung über die Übernahme nicht zustande kommen – die Entziehung (Enteignung) der betroffenen Flächen zu verlangen. Der Vorhabenträger sei dann gehalten, eine Entscheidung dahingehend zu treffen, ob die Voraussetzungen einer Entschädigung oder Übernahme gegeben sind.</p>	<p>Ein entsprechender Antrag ist gestellt worden. Die Ergebnisse der entsprechenden Grunderwerbsverhandlungen bzw. des Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens, auf die hierzu verwiesen wird, bleiben abzuwarten. Im Rahmen der Planfeststellung kann insoweit keine Entscheidung getroffen werden. Dies gilt auch im Hinblick auf die Gewährung einer Entschädigung für Vermögensnachteile, die sich ggf. aus der Veränderungssperre und daraus resultierenden wirtschaftlichen Nachteilen ergeben haben. Im Rahmen der Planfeststellung kann insoweit keine Entscheidung getroffen werden.</p>
---	---



Der Verhandlungsleiter sagt zu, den Einwendern mit der Übersendung des Protokolls auch das Procedere eines Antragsverfahrens nach § 40 Abs. 2 StrWG NRW darzustellen.

Die Einwendungen werden aufrechterhalten. Der Vorhabenträger bittet, die Einwendungen im Planfeststellungsbeschluss zurückzuweisen.

Die gegen die Planfeststellung erhobenen Einwendungen werden im Übrigen unter Bezugnahme auf die Ausführungen im Kapitel B des Beschlusses zurückgewiesen.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p><b>Einwendung Nr. 180</b></p> <p>Das Flurstück 65 in der Flur 7 der Gemarkung Elverdissen wird nebst aufstehendem Wohnhaus von der Trasse teilweise überplant. Das benachbarte Flurstück 80 wird für die Trasse der L 712 sowie einen Erschließungsweg in Teilen überplant.</p> <p>Einwender und Vorhabenträger bestätigen, über die Inanspruchnahme des Flurstücks 65 sei bereits Einvernehmen erzielt worden; der Vorhabenträger habe das Flurstück in Gänze einschließlich des Wohngebäudes erworben. Der Vorhabenträger ergänzt, das Wohngebäude werde in der nächsten Zeit abgerissen.</p> <p>Die Einwender führen aus, sie hätten bereits auf dem Flurstück 81 in der Flur 7 der Gemarkung Milse ein neues Wohngebäude errichtet, weshalb sie von der Inanspruchnahme des Flurstücks 80 durch den Erschließungsweg auch insoweit betroffen seien, als dieser Weg dicht am Wohnbereich des neuen Gebäudes entlang verlaufe. Sie hätten der Generalerörterung den vielfachen Wunsch aus der Nachbarschaft entnommen, den Naherholungsraum nördlich der Trasse weiterhin zu erschließen und befürchten für den Weg eine rege Frequentierung.</p> <p>Zudem sei die Führung des Weges über das Flurstück 80 beim Pächter der Fläche auf Kritik gestoßen; die verbleibende Fläche sei von der Größe und vom Zuschnitt her kaum noch sinnvoll zu bewirtschaften. Um einerseits das Wohngebäude gegenüber dem Weg abzuschirmen und</p>	<p>Gegen die Inanspruchnahme des Flurstücks 65 gerichtete Einwendungen haben sich mit dem bereits erfolgten Verkauf erledigt.</p> <p>Die Anlegung des über das Flurstück 80 führenden Weges ist hinfällig geworden. Der Weg, der in erster Linie als Zuwegung zu den ursprünglich am Nordrand der L 712n vorgesehenen Ersatzlaichgewässern für Amphibien gedacht war, ist mit der örtlichen Verlagerung dieser Ersatzlaichgewässer entbehrlich und aus der Planung herausgenommen worden (vgl. Deckblatt 4). Er wird auch zur Anbindung des in Verlängerung der Hebridenstraße bzw. des Mangrovenweges nach Norden führenden Weg nicht benötigt, bei dem es sich um einen privaten Wirtschaftsweg, nicht jedoch um einen öffentlichen Weg handelt. Entsprechende Einwendungen haben sich damit erledigt.</p>

andererseits eine ungewollte Nutzung des Restflurstücks 80 zu vermeiden, wollen sie dieses Flurstück weiterhin im Eigentum behalten und fordern die Anlage einer Sichtschutzpflanzung.

Der Vorhabenträger sichert im Termin zu, die Führung des Erschließungsweges insoweit zu ändern, als die Einmündung in unmittelbarer Nähe zum Widerlager der Brücke der Milser Straße über die L 712 angelegt wird. Dann halte der Weg einen Abstand von ca. 40 m zum Wohnbereich des Gebäudes. Eine Verpflichtung, eine Schutzpflanzung vorzunehmen, sieht der Vorhabenträger nicht.

In der weiteren Diskussion wurde Einigkeit dahingehend erzielt, dass im Wege der Grunderwerbsverhandlungen eine zufriedenstellende Lösung erreicht werden könne. Gesichtspunkte, die Gegenstand einer Verhandlungslösung sein können, sind die vom Vorhabenträger zugesagte Verlegung des Weges, eine Rückübertragung der erworbenen, vom Vorhabenträger aber nicht benötigten Restfläche des Flurstücks 65 (um zusammen mit Flurstück 80 eine sinnvoll zu bewirtschaftende Fläche im Eigentum der Einwender zu bilden) und im Gegenzug die Pflanzung einer Hecke, wofür ein 5,00 m breiter Streifen von den Einwendern abgegeben werden müsste.

Beide Seiten zeigten sich zuversichtlich, hier zu einer einvernehmlichen Lösung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu kommen.

Zu weiteren Gesichtspunkten der Einwendung bekräftigt der Vorhabenträger zunächst seine Zusage, sowohl für den Brunnen am neuen Gebäude der Einwender als auch für den Brunnen des Nachbarhauses (Eltern/Schwiegereltern der Einwender) ein Monitoring durchzuführen und zwar bis zu einem Zeitpunkt von 3 bis 5 Jahren nach Fertigstellung der L 712. Bekräftigt wird im Weiteren die Zusage, die Kosten für den

Auch diese Zusage ist mit der Herausnahme des Weges aus der Planung entbehrlich geworden.

Die Frage, ob eine Rückübertragung der Restflächen des Flurstücks 65 erfolgt, ist angesichts der erfolgten Veräußerung nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und kann den weiteren Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten bleiben.

Die gewünschte Beweissicherung im Hinblick auf den Hausbrunnen des Grundstücks Milser Straße 94 ist Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Die Beweissicherung ist im BGU-Gutachten empfohlen und vom Vorhabenträger zugesagt worden (vgl. auch Kapitel A, Nr. 7 des Beschlusses).

Die Zusage des Vorhabenträgers, die Kosten für den notwendigen Um-

<p>notwendigen Umbau der Abwasserentsorgungsleitung zu übernehmen.</p> <p>Zur Frage eines LKW-Fahrverbots auf der Milser Straße sieht sich der Vorhabenträger jedoch als nicht zuständig. Hier seien der Straßenbaulastträger der Milser Straße und die Straßenverkehrsbehörde gefragt.</p> <p>Die Einwendungen werden aufrechterhalten. Der Vorhabenträger bittet, die Einwendungen – soweit ihnen nicht abgeholfen werden kann – im Planfeststellungsbeschluss zurückzuweisen.</p>	<p>bau der Abwasserentsorgungsleitung zu übernehmen, wird hiermit verbindlich.</p> <p>Eine etwaiges LKW-Fahrverbot auf der Milser Straße wäre, sollte es möglich sein, nur im Wege einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung, nicht jedoch im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens umsetzbar. Die Ausweisung eines solchen Fahrverbotes innerhalb des Planfeststellungsverfahrens wird daher abgelehnt.</p> <p>Sonstige Einwendungen gegen den Bau der L 712n werden unter Bezugnahme auf die Ausführungen im Kapitel B des Beschlusses zurückgewiesen.</p>
--	--

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p><b>Einwendungen Nrn. 188 und 189</b></p> <p>Beide Einwender sind gemeinsam zum Termin erschienen.</p> <p>Aus dem rd. 2.500 m<sup>2</sup> großen Flurstück 658 der Flur 5 der Gemarkung Altenhagen der Einwender 188 wird ein 142 m<sup>2</sup> großer Grundstücksstreifen entlang der südlichen Flurstücksgrenze für den Trassenraum benötigt. Eine daran anschließende Fläche von 545 m<sup>2</sup> soll lediglich bauzeitlich in Anspruch genommen werden.</p> <p>Aus dem 1,75 ha großen Nachbarflurstück Flurstück 1042 der Einwender 189 werden rd. 0,95 ha für die Trasse beansprucht. Bauzeitlich sollen 0,17 ha in Anspruch genommen werden. Das Flurstück wird durch die Trasse zerschnitten, der größere Teil der verbleibenden 0,8 ha liegt nördlich, ein schmaler Grundstücksstreifen südlich der L 712n.</p> <p>Beide Einwender haben nördlich der L 712n ein Wohnhaus auf den betroffenen Grundstücken. Sie sind mit der Grundstücksinanspruchnahme grundsätzlich einverstanden. Der Einwender 189 fordert jedoch die Übernahme auch der Restfläche südlich der L 712n. Der kleine und schlauchartige Streifen sei nicht mehr wirtschaftlich nutzbar.</p> <p>Der Vorhabenträger verweist zur etwaigen Übernahme der Restfläche des Einwenders 189 südlich der L 712n auf die zu gegebener Zeit separat zu führenden Grunderwerbsverhandlungen. Innerhalb dieser müsse die Wirtschaftlichkeit dieser Fläche gutachtlich geprüft werden. Falls sie sich bestätige, werde auch eine Übernahme dieser Fläche</p>	<p>Die Frage der Übernahme der Restfläche ist, soweit in den Grunderwerbsverhandlungen keine Einigung erzielbar sein sollte, im anschließenden separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu klären, auf das insoweit verwiesen wird.</p>

<p>erfolgen.</p> <p>Unabhängig von der flächenbezogenen Betroffenheit haben beide Einwender Bedenken im Hinblick auf ihre mittels Hausbrunnen erfolgende Trinkwasserversorgung sowie ihre Abwasserentsorgung, die über eine privat errichtete Zuleitung zur öffentlichen Kanalisation erfolge. Obwohl die Hausbrunnen 40 m (Einwender 189) bzw. ca. 35 m (Einwender 188) tief seien, reiche das Brunnenwasser zwar mengenmäßig aus, dies in Trockenzeiten jedoch insbesondere beim Brunnen des Einwenders 188 jedoch nur knapp.</p> <p>Der Vorhabenträger bejaht wegen des dortigen Geländeanschnitts für die Trasse der L 712n einen Eingriff in die über die Trasse hinweg Richtung Norden zu den Brunnen hin verlaufende Grundwasserströmung, so dass Beeinträchtigungen zumindest nicht ausgeschlossen werden könnten. Er sagt daher – wie auch im entsprechenden Gutachten vorgesehen – für beide Brunnen ein Beweissicherungsverfahren im Rahmen eines Monitorings zu, das mit der Baumaßnahme aufgenommen werde und auch nach Beendigung der Bauphase noch 3 bis 5 Jahre weitergeführt werde (Hinweis: die im Termin benannte Zeitspanne von lediglich 1 Jahr nach Beendigung der Bauphase wird hiermit auf die korrigiert, die auch in den entsprechenden Gutachten vorgesehen ist).</p> <p>Für den Fall, dass sich quantitative oder qualitative Beeinträchtigungen einstellen sollten, müsse und werde er die Wasserversorgung auf seine Kosten in geeigneter Weise (d. h. z. B. durch eine weitere Vertiefung der Brunnen oder durch die Herstellung eines Anschlusses an die öffentliche Wasserversorgung) sichern.</p> <p>Auch eine Sicherung der Abwasserentsorgung sagt der Vorhabenträger zu. Sie erfolgt, wie die Einwender darlegen, derzeit über einen nicht nur für sie, sondern für 4 weitere und damit insgesamt 6 Anlieger errichte-</p>	<p>Bezüglich der beiden Hausbrunnen der Grundstücke Elverdisser Straße 142 und 144 ist im BGU-Gutachten eine Beweissicherung empfohlen und vom Vorhabenträger zugesagt worden (vgl. auch Kapitel A, Nr. 7 des Beschlusses). Die Beweissicherung muss mindestens dem empfohlenen Umfang entsprechen.</p> <p>Sollten die dazu vorgesehenen Untersuchungen, die sich sowohl auf das Wasserdargebot als auch auf die qualitative Zusammensetzung des Grundwassers erstrecken, Beeinträchtigungen der Brunnen ergeben, ist der Vorhabenträger zur Abhilfe verpflichtet (vgl. Nebenbestimmung 5.12.3 im Kapitel A des Beschlusses).</p> <p>Auch die Sicherung der Abwasserleitung sowie ihre ggf. erforderliche Verlegung oder ihre Ersetzung durch eine Druckrohrleitung hat der Vorhabenträger zugesagt. Insoweit hat sich diese Einwendung erledigt.</p>
---	---

<p>ten Kanal. Zwar müsse das Abwasser zunächst auf Kanalhöhe gepumpt werden, der Kanal (bzw. die Zuleitung zum öffentlichen Kanal) verlaufe dann jedoch im Freigefälle über die künftige rd. 6 m tief im Einschnitt verlaufende Trasse der L 712n hinweg. Die Trasse schneide diese Leitung an und kopple die Gebäude damit von ihrer Entsorgung ab.</p> <p>Der Vorhabenträger wird die Leitung verlegen oder dükern, sofern zur Aufrechterhaltung des Entsorgungsweges eine Druckrohrleitung erforderlich ist, wird auch diese inklusive zugehöriger Technik (Pumpen/Kompressoren) auf Kosten des Vorhabenträgers installiert.</p> <p>Schäden bezüglich der Grundstückszuwegungen schließt der Vorhabenträger aus. Sollten sie entstehen, würden sie auf seine Kosten beseitigt und die Zuwegung(en) ordnungsgemäß wiederhergestellt.</p> <p>Zur Frage, wann mit einem etwaigen Baubeginn zur rechnen sei, weist der Vorhabenträger auf die noch nicht gesicherte Finanzierung des Vorhabens hin. Sollte das Planfeststellungsverfahren im Laufe des Jahres 2012 abgeschlossen werden können, die Finanzierung gesichert sein und es keine Klagen gegen den Beschluss geben, könnte frühestens im Laufe des Jahres 2013 mit dem Bau begonnen werden.</p>	<p>Gleiches gilt für die Grundstückszuwegungen.</p> <p>Sonstige Einwendungen gegen den Bau der L 712n werden unter Bezugnahme auf die Ausführungen im Kapitel B des Beschlusses zurückgewiesen.</p>
---	---

## 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 5.10.8) 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 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 festgestellten Plan beabsichtigte Vorhaben, der Neubau der L 712n zwischen der B 61 und ihrem bisherigen Ausbauende in Höhe der L 778 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 Herstellung des fehlenden Netzschlusses und die Entlastung der sich entlang der Straßen erstreckenden Wohngebiete, die bisher den Verkehrs zwischen der B 61 und der L 778 aufnehmen müssen, 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.

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 L 712n 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.

## 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  
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 § 75 Abs. 4 VwVfG NRW tritt der Plan außer Kraft, wenn mit der Durchführung nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird. Nach § 39 Abs. 7 Satz 1 StrWG NRW kann die Planfeststellungsbehörde vor Ablauf dieser Frist den Plan 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 (sowohl im Bezirksamt Heepen als auch im Amt für Verkehr) sowie in der Stadt Herford 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**

Gegen die vorstehende Entscheidung kann nur innerhalb eines Monats nach deren Zustellung Klage beim

Verwaltungsgericht Minden  
Königswall 8, 32423 Minden  
(Postanschrift: Postfach 3240, 32389 Minden)

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 Verwaltungsgericht schriftlich oder zur Niederschrift des/der Urkundsbeamten/in zu erheben. Sie kann auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen – ERVVO VG/FG – vom 07.11.2012 (GV.NRW 2012 S. 548) eingereicht werden. In diesem Fall muss das elektronische Dokument mit einer qualifizierten Signatur nach § 2 Nummer 3 des Signaturgesetzes vom 16.05.2001 (BGBl. I S. 876) in der jeweils gültigen Fassung versehen sein und an die elektronische Poststelle des Gerichts übermittelt werden.

Die Klage muss die Klägerin/den Kläger, den Beklagten (Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung Detmold) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden.

Falls die Frist durch das Verschulden einer bevollmächtigten Person versäumt werden sollte, würde deren Verschulden Ihnen zugerechnet werden.

Hinweis:

Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten, die unter [www.egvp.de](http://www.egvp.de) benannt sind.

Bezirksregierung Detmold

Im Auftrag

Ausgefertigt

gez. Auf dem Hövel

Böhmer