

Bezirksregierung Detmold



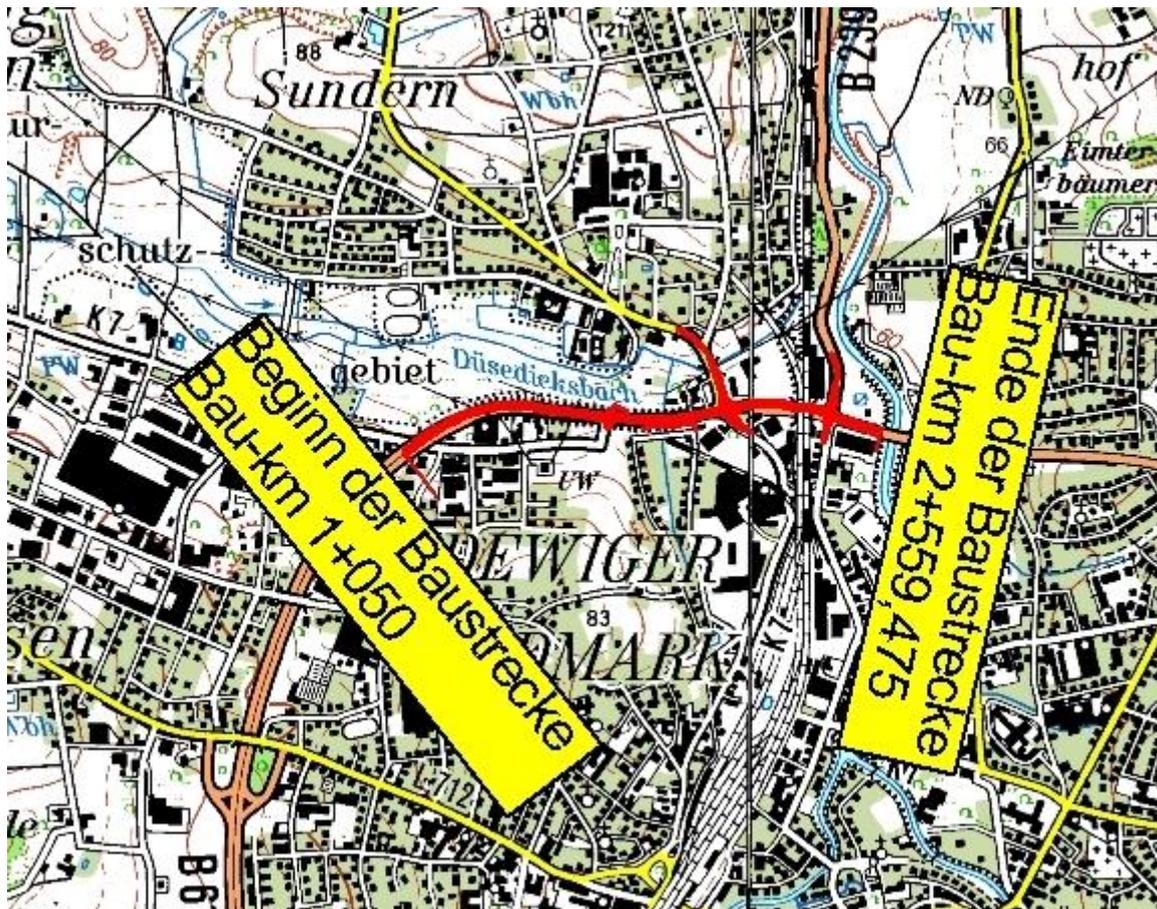
25.4.34-01-1/14

Planfeststellungsbeschluss

für den Ausbau der B 61 Herford

Nordring bis B 239

auf dem Gebiet der Stadt Herford sowie bzgl. der Kompensationsmaßnahmen auch auf dem der Städte Löhne und Vlotho bzw. der Gemeinde Hiddenhausen



Detmold, den 30. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis.....	5
A. Entscheidung	9
1. Feststellung des Plans	9
2. Festgestellte Planunterlagen.....	9
3. Wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG	12
3.1 Tenor der Erlaubnis	12
3.2 Rechtsgrundlagen der Erlaubnis.....	14
3.3 Allgemeine Angaben, Lage und Art der Einleitungen	14
3.4 Zweck der Einleitungen	16
3.5 Umfang der Einleitungen	16
3.6 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis.....	16
3.7 Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis	21
3.8 Entscheidungsgründe	22
4. Ausnahmen und Befreiungen von Verboten des Landschaftsschutzes	28
5. Nebenbestimmungen	29
5.1 Allgemeines.....	29
5.2 Unterrichtungspflichten	30
5.3 Wasserwirtschaft (allgemein / unabhängig vom Wasserrecht gem. Nr. 3).....	30
5.3.1 Allgemeines.....	30
5.3.2 Vorbehalt für die Festsetzung weiterer wasserrechtlicher Auflagen	32
5.3.3 Verwendung von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recyclingbaustoffe) und aus industriellen Prozessen	32
5.3.4 Altlasten, Abfall und Bodenschutz.....	33
5.4 Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz.....	34
5.5 Lärmschutz.....	37
5.5.1 Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen	37
5.5.2 Einschränkung des Baulärms	40
5.6 Landwirtschaft	41
5.7 Forstwirtschaft	42
5.8 Bodendenkmalschutz	42
5.9 Telekommunikationsanlagen und Ver- und Entsorgungsleitungen.....	43
5.10 Arbeitsschutz	45
5.11 Kampfmittelfunde.....	45
5.12 Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen	45
5.13 Militärische Belange.....	45
5.14 Nebenbestimmungen im privaten Interesse	46
5.15 Planänderungen und Aktualisierung der Planunterlagen	47
6. Entscheidungen über Einwendungen.....	48
6.1 Verfahrenseinwendungen	48
6.2 Unzulässige / präkludierte Einwendungen	48
6.3 Berücksichtigte / gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen	50
6.4 Sonstige Einwendungen und Forderungen	50
6.5 Einzeleinwendungen.....	51
7. Zusagen, Zusicherungen des Vorhabenträgers.....	51

B. Begründung.....	52
1. Das Vorhaben.....	52
2. Vorgängige Verfahren.....	53
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	53
3.1 Einleitung des Verfahrens.....	53
3.2 Auslegung der Planunterlagen.....	54
3.3 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange.....	54
3.4 Erörterungstermin.....	55
3.5 Planänderungen (Deckblätter 1, 2, 3 und 4) und ihre Auslegung.....	57
4. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	61
4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung.....	61
4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.....	62
4.3 Anhörungsverfahren.....	62
4.4 Umfang der Planfeststellung.....	64
5. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	66
5.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem UVPG.....	66
5.2 Beschreibung der Umwelt.....	67
5.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	73
5.3.1 Schutzgut Mensch / menschliche Gesundheit.....	74
5.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	76
5.3.3 Schutzgut Boden.....	80
5.3.3 Schutzgut Wasser.....	84
5.3.4 Schutzgut Luft.....	88
5.3.5 Schutzgut Klima.....	90
5.3.6 Schutzgut Landschaft.....	91
5.3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter.....	91
5.3.8 Wechselwirkungen / Zusammenfassung.....	92
5.4 Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG.....	93
6. Materiell-rechtliche Würdigung.....	95
6.1 Planrechtfertigung.....	95
6.1.1 Verkehrliche Bedeutung der B 61, Verkehrsaufkommen und Planungsziele.....	96
6.2 Raumordnung.....	101
6.3 Planungsleitsätze.....	101
6.4 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz.....	102
6.4.1 Artenschutz.....	102
6.4.2 Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz.....	135
6.4.3 Landschaftsschutz- / Naturschutzgebiete.....	135
6.4.4 Eingriffsregelung.....	137
7. Abwägung.....	161
7.1 Planungsvarianten / Trassenwahl.....	162
7.2 Einzelheiten der Baumaßnahme, Ausbaustandard.....	165
7.3 Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft.....	167
7.3.1 Allgemeines.....	167
7.3.2 Flächenverbrauch und Grundstücksbetroffenheiten/-inanspruchnahmen.....	169
7.3.3 Existenzgefährdung.....	170
7.3.4 Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes / Bewirtschaftungerschwernisse.....	171
7.3.5 Wertminderungen und Übernahmeansprüche.....	173
7.3.6 Beeinträchtigung von Drainagen.....	173
7.4 Jagd.....	174
7.5 Immissionsschutz.....	174
7.5.1 Lärmschutzbelange.....	175

7.5.2	Luftschadstoffe	207
7.5.3	Lichtimmissionen	215
7.5.4	Beeinträchtigungen während der Bauphase	216
7.6	Bodenschutz.....	219
7.7	Grundwasser- und Gewässerschutz	220
7.7.1	Straßenentwässerung.....	221
7.7.2	Oberflächengewässer.....	223
7.7.3	Grundwasser	223
7.7.4	Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL).....	225
7.7.5	Zusammenfassung	234
7.8	Sonstige öffentliche Belange	236
7.8.1	Denkmalpflegerische Belange	236
7.8.2	Forstwirtschaft	238
7.8.3	Stellungnahmen der Kommunen und Träger öffentlicher Belange	239
7.9	Private Einwendungen / Anwohner- und Eigentümerbelange	240
7.9.1	Gesundheit	241
7.9.2	Eigentum	241
7.9.3	Wertminderungen	245
7.9.4	Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeansprüche	252
7.9.5	Verkehrliche Belange.....	254
7.9.6	Sonstige private Einwendungen	254
8.	Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten.....	282
9.	Abschließende Bewertung	283
10.	Hinweis auf Entschädigungsverfahren	284
11.	Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses.....	285
12.	Hinweis auf die Auslegung des Planes	285
13.	Rechtsbehelfsbelehrung	286

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

Abs.	Absatz
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
ATV	Abwassertechnische Vereinigung
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
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
BT-Drucksache	Bundestags-Drucksache
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CEF-Maßnahme	Continuous Ecological Functionality-Measures (Vorgezogene Ausgleichsmaßnahme)
DB	Deutsche Bahn
DKZ	Detmold Kennziffer
DIN	Deutsches Institut für Normung
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DSchG NRW	Denkmalschutzgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
ebd.	ebenda
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
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ETRS 89 / UTM	Europäisches Terrestrisches Referenzsystem 1989 in der Universellen Transversalen Mercator-Projektion (amtliches Lagebezugssystem in Nordrhein-Westfalen)
ff.	folgende
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)
FNP	Flächennutzungsplan
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GKZ	Gewässerkennzahl
GMBI.	Gemeinsames Ministerialblatt
GV. NRW	Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes NRW
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
i.V.m.	in Verbindung mit
KVP	Kreisverkehrsplatz
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LG NRW	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsschutzgesetz NRW - gültig bis 15.11.2016)
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (gültig ab 16.11.2016)

LPIG	Landesplanungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LwG	Landwirtschaftsgesetz
LWG	Landeswassergesetz Nordrhein-Westfalen
MBI. NRW	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MLuS 05	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NachbG NRW	Nachbarrechtsgesetz
NJW	Neu Juristische Wochenschrift
NSG	Naturschutzgebiet
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht - Rechtsprechungsreport
OVG	Oberverwaltungsgericht
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
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 2016
RL D	Rote Listen gefährdeter Biotoptypen, Tier- und Pflanzenarten sowie der Pflanzengesellschaften
RL NRW	Rote Liste der gefährdeten Pflanzen, Pilze und Tiere in Nordrhein-Westfalen
RLS 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RÜB	Regenüberlaufbecken (
SMB. NRW	Sammlung aller geltenden Erlasse im Land Nordrhein-Westfalen

StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein- Westfalen
StVO	Straßenverkehrsordnung
SüwVKan	Selbstüberwachungsverordnung Kanal
TKG	Telekommunikationsgesetz
UA	Urteilsabdruck
UVO NRW	NRW Umweltdaten vor Ort
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG NW	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
VG	Verwaltungsgericht
VLärmSchR 97	Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien)
VS-RL	Richtlinie 2009/147/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten - kodifizierte Fassung - (Vogelschutzrichtlinie)
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie)
ZustVU	Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz vom 11.12.2007

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der sich auf das Gebiet der Stadt Herford und bezüglich der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen auch auf das Gebiet der Städte Löhne und Vlotho sowie der Gemeinde Hiddenhausen erstreckende Plan für den Ausbau der B 61 Herford, Nordring bis B 239 von Bau-km 1+050 bis Bau-km 2+559,475 einschließlich der Deckblätter 1, 2, 3, 4 und der Grüneintragungen sowie aller Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter wird nach Maßgabe der in diesem Beschluss enthaltenen Regelungen, Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen - Betriebssitz Gelsenkirchen, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe in Bielefeld – als Vorhabenträger und Träger der Straßenbaulast aufgestellten Planes erfolgt gemäß §§ 17 ff. FStrG in Verbindung mit §§ 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 NRW). Zur wasserrechtlichen Erlaubnis wird auf Abschnitt A. 3. dieses Beschlusses verwiesen.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden Planunterlagen:

2.1 Planunterlagen vom 28.02.2014, die in der Zeit vom 26.05.2014 bis einschließlich 25.06.2014 in den Städten Herford und Vlotho öffentlich ausgelegt haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlage	Unterlagen-Nr.	Einzelunterlage	Datum	Maßstab 1 :
1	Erläuterungsbericht	1		28.02.2014	
2	Übersichtskarte	2	1 + 2	28.02.2014	25.000
3	Übersichtslageplan	3		28.02.2014	5.000
4	Übersichtshöhenplan	4		28.02.2014	5.000/500
5	Lageplan	5	1 – 8	28.02.2014	500
6	Lageplan mit Versorgungsleitungen	5.1	1 – 5Nord	28.02.2014	500

7	Höhenplan	6	1.A015-5.A015 1.A501,1.A515 1.A700	28.02.2014	500/50
8	Regelungsverzeichnis	11		28.02.2014	
9	Grunderwerb	10			
	Grunderwerbsplan	10.1	1 - 8	28.02.2014	500
	Grunderwerbsverzeichnis	10.2		28.02.2014	
10	Ausbauquerschnitt	14	1 + 2	28.02.2014	50
11	Lärmtechnische Unterlagen	17			
	Erläuterungsbericht		17.1	28.02.2014	
	Berechnungen		17.2	28.02.2014	
	Lageplan		17.3	28.02.2014	2.500
12	Luftschadstoffgutachten	17.4		28.02.2014	
13	Wassertechnische Untersuchungen	18			
	Lagepläne		18.3	28.02.2014	1.000
	Ergebnisse		18.4	28.02.2014	
14	Landschaftspflegerischer Begleitplan	9 +19			
	Landschaftspflegerische Maßnahmen	9			
	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen		9.1	15.04.2013	2.000
	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen		9.2, 1 - 8	15.04.2013	500 / 2.000
	Maßnahmenblätter		9.3	28.02.2014	
	Vergleichende Gegenüberstellung		9.4	28.02.2014	
	Umweltfachliche Untersuchungen	19			
	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht		19.1	28.02.2014	
	Übersichtsplan Bestand und Konflikte		19.2.1	28.02.2014	2.000
	Bestands- und Konfliktplan		19.2.2 1 – 5 Nord	28.02.2014	500
	Beitrag zum Artenschutz		19.3	28.02.2014	
15	Umweltverträglichkeitsuntersuchung			April 1998	
16	Verkehrskonzept Nordring – B 61 in Herford			20.07.2011	

2.2 Deckblatt 1, das in der Zeit vom 04.02.2016 bis einschließlich 03.03.2016 in der Stadt Herford öffentlich ausgelegt hat:

Lfd Nr.	Bezeichnung der Planunterlage	Unterlagen-Nr.	Einzelunterlage	Datum	Maßstab 1 :
17	Erläuterungsbericht	1		08.12.2015	
18	Lageplan	5	2, 3, 4	08.12.2015	500
19	Grunderwerb	10			
	Grunderwerbsplan	10.1	2, 3, 4	08.12.2015	500
	Grunderwerbsverzeichnis	10.2		08.12.2015	
20	Regelungsverzeichnis	11		08.12.2015	
21	Ausbauquerschnitt	14	3	08.12.2015	50
22	Lärmtechnische Unterlagen	17			
	Schalltechnische Berechnung		17.2	08.12.2015	
	Lageplan zur schalltechnischen Berechnung		17.3	08.12.2015	2.500

2.3 Deckblatt 2

Lfd Nr.	Bezeichnung der Planunterlage	Unterlagen-Nr.	Einzelunterlage	Datum	Maßstab 1 :
23	Erläuterungsbericht	1		08.12.2015	
24	Übersichtskarte	2	2	08.12.2015	25.000
25	Lageplan	5	2, 3, 4, 9+10	08.12.2015	500 / 2.500
26	Landschaftspflegerischer Begleitplan	9			
	Maßnahmenplan	9.2	2, 3, 4, 4Nord, 9 + 10	08.12.2015	500 / 2.500
	Maßnahmenblätter	9.3			
27	Grunderwerb	10			
	Grunderwerbsplan	10.1	9+10	08.12.2015	500
	Grunderwerbsverzeichnis	10.2		08.12.2015	
28	Regelungsverzeichnis	11		08.12.2015	
29	Landschaftspflegerischer Begleitplan	19			
	Umweltfachliche Untersuchungen	19		08.12.2015	
	Landschaftspflegerischer Begleitplan	19.1		08.12.2015	

2.4 Deckblatt 3

Lfd Nr.	Bezeichnung der Planunterlage	Unterlagen-Nr.	Einzelunterlage	Datum	Maßstab 1 :
30	Erläuterungsbericht	1		30.11.2017	
31	Lageplan	5	9	30.11.2017	2.500
32	Landschaftspflegerischer Begleitplan	9			
	Maßnahmenplan	9.2	9	30.11.2017	2.500
	Maßnahmenblätter	9.3		30.11.2017	
33	Grunderwerb	10			
	Grunderwerbsplan	10.1	9	30.11.2017	2.500
	Grunderwerbsverzeichnis	10.2		30.11.2017	
34	Regelungsverzeichnis	11		30.11.2017	

- 2.5** Deckblatt 4, das in der Zeit vom 23.01.2019 bis einschließlich 22.02.2019 in der Stadt Herford und der Gemeinde Hiddenhausen öffentlich ausgelegen hat:

Lfd Nr.	Bezeichnung der Planunterlage	Unterlagen-Nr.	Einzelunterlage	Datum	Maßstab 1 :
35	Deckblatt 4 zum Erläuterungsbericht	1		03.12.2018	
36	Deckblatt 4 zum wasserrechtlichen Fachbeitrag	20		03.12.2018	

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 28.02.2014 in der Fassung der Planänderungen der Deckblätter 1, 2, 3 und 4 vom 08.12.2015, 30.11.2017 und 03.12.2018 im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Herford die **jederzeit widerrufliche Erlaubnis** erteilt, das auf den Straßenoberflächen des dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegenden Straßenausbauabschnitts der B 61 von Bau-km 1+050,00 bis Bau-km 2+559,475 anfallende Niederschlagswasser unter Beachtung der Vorgaben dieser Erlaubnis über Kanäle und offene Gräben bzw. Mulden mit Leichtflüssigkeitsabscheider (für vorgeschalteten Öl- und Schlammfang) an den unter Ziffern 3.3.1 bis 3.3.6 näher bezeichneten Einleitungsstellen E B61 01 – „B 239 Nord“, E B61 02, E B61 05 und E B61 06 in den Düsedieksbach und E B61 03 und E 016 in den Ramker Bach auf dem Gebiet der Stadt Herford, Kreis Herford, 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 im nachfolgenden aufgeführten Nebenbestimmungen fertigzustellen, in Betrieb zu nehmen und ordnungsgemäß zu betreiben und zu unterhalten.

Das auf der Straße anfallende Niederschlagswasser von Bau-km 1+500 bis Bau-km 1+630 wird breitflächig über die angrenzende Böschung ins Gelände (Schilf) abgeleitet. Das Niederschlagswasser wird über die belebte und hinsichtlich der Filterwirkung ausreichend mächtige Bodenzone ungefasst dem Grundwasser zugeführt. Diese Art der Entwässerung ist gemäß § 44 Abs. 3 S. 2 Nr. 1. LWG i. V. m. Ziffer 4.4. letzter Satz des Erlasses des MUNLV NRW vom 18.05.1998 erlaubnisfrei. Ebenfalls keiner Erlaubnis bedarf es für die Veränderungen, die sich aufgrund des Straßenausbauvorhabens hinsichtlich der Gewässerzuflüsse aus unbefestigten Flächen innerhalb des natürlichen Einzugsgebietes ergeben.

Das Niederschlagswasser ab Bau-km 1+875 (für die südliche Fahrbahn) bzw. Bau-km 2+050 (für die nördliche Fahrbahn) bis Ausbauende wird in den kommunalen Mischwasserkanal der Stadt Herford abgeleitet und fließt direkt der Kläranlage Herford zu.

Hinweis: Benachrichtigung über Eintragung im Wasserbuch

Aufgrund der Informationspflicht bei Erhebung personenbezogener Daten gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) vom 27.04.2016 (ABl. L 119 vom 04.05.2016, S. 1-88 Verordnung (EU) 2016/679) weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die hier erteilte wasserrechtliche Zulassung von der Bezirksregierung Detmold als der zuständigen Behörde in das „Digitale Wasserbuch NRW“ eingetragen wird.

Bei diesem Wasserbuch handelt es sich um ein öffentliches Verzeichnis, in das wasserrechtliche Zulassungen sowie weitere wasserrechtlich relevante Sachverhalte (z.B. Wasserschutzgebiete) einzutragen sind (§ 87 Wasserhaushaltsgesetz, § 91 Landeswassergesetz). Eine Einsichtnahme ist allen auch ohne Nachweis eines berechtigten Interesses gestattet. Dies gilt nicht für solche Urkunden, die Mitteilungen über geheim zu haltende Betriebseinrichtungen oder Betriebsweisen enthalten.

Die Eintragung in das Wasserbuch hat keine rechtsbegründende oder rechtsändernde Wirkung. Allein maßgebend für den Bestand und den Umfang der Benutzung ist dieser wasserrechtliche Bescheid und die ggf. dazu ergangenen Änderungs-, Ergänzungs- und Nachtragsbescheide.

Mit diesem Hinweis entfällt eine gesonderte Benachrichtigung nach Eintragung in das Wasserbuch.

3.2 Rechtsgrundlagen der Erlaubnis

- §§ 1 bis 3, 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10 bis 13, 18 Abs. 1, 23, 27, 46 bis 48 und 54 ff. WHG
- § 19 Abs. 1 und 3 WHG i. V. m. § 117 Abs. 1 LWG und der ZustVU

3.3 Allgemeine Angaben, Lage und Art der Einleitungen

3.3.1 Einleitungsstelle E B61 01 – „B 239 Nord“

Gewässer:	Düsedieksbach (Gewässer II. Ordnung)
Straßenabschnitt:	Straßenoberflächenwasser der B 239 von Bau-km 0+090 bis Bau-km 0+200
Grundstück:	Flurstück 178, Flur 22, Gemarkung Herford
Gebietskennzahl:	465.2
GK-Koordinaten:	R: 34 77362 H: 57 77970

Die Einleitung erfolgt über eine vorhandene Betonrohrleitung DN300.

3.3.2 Einleitungsstelle E B 61 02

Gewässer:	Düsedieksbach (Gewässer II. Ordnung)
Straßenabschnitt:	Straßenoberflächenwasser der B 61 (südl. Fahrbahn) von Bau-km 0+050 bis Bau-km 1+500
Grundstück:	Flurstück 21, Flur 21, Gemarkung Herford
Gebietskennzahl:	465.2
GK-Koordinaten:	R: 34 76700 H: 57 77759

Die Einleitung erfolgt über einen Entwässerungsgraben.

3.3.3 Einleitungsstelle E B 61 03

Gewässer:	Ramker Bach (Gewässer II. Ordnung)
Straßenabschnitt:	Straßenoberflächenwasser der B 61 (nördl. Fahrbahn) von Bau-km 1+875 bis Bau-km 2+050
Grundstück:	Flurstück 175, Flur 21, Gemarkung Herford
Gebietskennzahl:	465.2

GK-Koordinaten: R: 34 76909
H: 57 77657

Die Einleitung erfolgt über einen Graben bzw. eine Rohrleitung DN300.

3.3.4 Einleitungsstelle E 016

Gewässer: Ramker Bach (Gewässer II. Ordnung)

Straßenabschnitt: Straßenoberflächenwasser der B 61 von Bau-km 1+770 bis Bau-km 1+855

Grundstück: Flurstück 174, Flur 21, Gemarkung Herford

Gebietskennzahl: 465.2

GK-Koordinaten: R: 34 76907
H: 57 77657

Die Einleitung erfolgt über den Staukanal in der Zufahrt „Bünder Fußweg“ plus Abschlag aus dem RÜB „Bünder Fußweg“.

3.3.5 Einleitungsstelle E B 61 05

Gewässer: Düsedieksbach (Gewässer II. Ordnung)

Straßenabschnitt: Straßenoberflächenwasser der L 545 von Bau-km 0+240 bis Bau-km 0+325

Grundstück: Flurstück 95, Flur 21, Gemarkung Herford

Gebietskennzahl: 465.2

GK-Koordinaten: R: 34 77058
H: 57 77780

Die Einleitung erfolgt über einen Graben.

3.3.6 Einleitungsstelle E B 61 06

Gewässer: Düsedieksbach (Gewässer II. Ordnung)

Straßenabschnitt: Straßenoberflächenwasser der L 545 (westl. Fahrbahn) von Bau-km 0+140 bis Bau-km 0+240

Grundstück: Flurstück 95, Flur 21, Gemarkung Herford

Gebietskennzahl: 465.2

GK-Koordinaten: R: 34 77058
H: 57 77779

Die Einleitung erfolgt über einen Graben.

3.4 Zweck der Einleitungen

Die Einleitungen dienen der Entsorgung des auf den befestigten Flächen und des im Seitenbereich (Entwässerungsmulden) überschüssigen Niederschlagswassers im Zusammenhang mit der planfestgestellten Ausbaustrecke der B 61 Herford Nordring bis B 239 (vgl. Nr. 13 der im Abschnitt A. 2.1 dieses Beschlusses aufgeführten wassertechnischen Unterlagen).

3.5 Umfang der Einleitungen

Der zulässige und erlaubte Umfang der Einleitungen beträgt

- 38 l/s an der Einleitungsstelle E B61 01 – „B 239 Nord“
- 601 l/s an der Einleitungsstelle E B 61 02
- 8 l/s an der Einleitungsstelle E B 61 03
- 480 l/s an der Einleitungsstelle E 016

Aufteilung: - 5 l/s Abfluss der B 61 (durch Staukanal gedrosselt),
- 475 l/s Abschlag aus dem städtischen RÜB
2.867 l/s Einleitungsmenge für $n=0,5/a$

- 8 l/s an der Einleitungsstelle E B 61 05
- 5 l/s an der Einleitungsstelle E B 61 06.

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

3.6 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis

3.6.1 Die Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung sind entsprechend den planfestgestellten Plänen, Beschreibungen und Berechnungen sowie unter Beachtung der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Zusagen fertig zu stellen, in Betrieb zu nehmen und ordnungsgemäß zu betreiben.

- 3.6.2** Außer dem zugelassenen Abwasser dürfen keine Stoffe eingeleitet werden, die den biologischen, chemischen und physikalischen Zustand des Gewässers nachteilig beeinflussen können. Nicht eingeleitet werden dürfen daher z. B. :
- häusliches Abwasser (auch Putz- und Reinigungsabwässer),
 - Niederschlagswasser von Flächen, auf denen Kfz gewaschen werden,
 - Niederschlagswasser von Flächen, auf denen wassergefährdende Stoffe umgeschlagen, gelagert oder abgefüllt werden,
 - wassergefährdende Stoffe (hierzu zählen u. a. auch Heizöl, Säuren, Laugen und lösemittelhaltige Stoffe), die im zugehörigen Einzugsgebiet infolge Unfalls, Undichtigkeit, Überströmung, Ausspülung oder Entleerung ablaufen; sie sind aufzufangen und schadlos zu beseitigen,- Gärsäfte oder Silagesickersäfte.
- 3.6.3** Der Vorhabenträger ist verpflichtet, Betriebsstörungen oder sonstige Vorkommnisse, die erwarten lassen, dass wassergefährdende Stoffe in das Gewässer oder in das Grundwasser gelangen, unverzüglich - telefonisch, per Telefax oder per E-Mail - nachstehenden Stellen anzuzeigen.

Ansprechpartner:

Kreis Herford

Stefan Oberstuke

Tel.: 05221 / 13 – 2338

Fax: 05221 / 13 – 172340

E-Mail: s.oberstuke@kreis-herford.de

Stadt Herford

Immobilien- und Abwasser-Betrieb

Sparte: Abwasser

Herr Rogge

Tel.: 05221 / 189 - 1430

E-Mail: frank.rogge@herford.de

Kläranlage Herford: 05221 189 144

außerhalb der Dienstzeit zur Alarmierung der Rufbereitschaft der unteren Wasserbehörde:

Feuerwehr-Leitstelle Hiddenhausen: 05223 / 9911 - 0

Dabei sind Art, Umfang und Zeit des Schadensereignisses möglichst genau anzugeben. Wenn die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Flora und Fauna von Gewässern besteht, ist außerdem die untere Fischereibehörde zu informieren.

Darüber hinaus sind die eingeleiteten Maßnahmen mitzuteilen, die getroffen werden, um die Auswirkungen auf das Gewässer/Grundwasser so gering wie möglich zu halten.

3.6.4 Der Vorhabenträger hat für eine einwandfreie Wartung und Unterhaltung aller mit der Benutzung zusammenhängenden Anlagen zu sorgen. Dazu gehören die regelmäßige Kontrolle der Entwässerungseinrichtungen sowie die Wartung der Anlagenteile (Pumpen, Schieber, elektrische Anlage, Regelung) gemäß Herstellerangaben.

Anlagenbestandteile wie Einläufe, Schmutzfänger, Schlammeimer sowie Abscheider und Überläufe sind regelmäßig zu reinigen.

Öle und andere wassergefährdende Stoffe, die infolge Unfall, Undichtigkeit, Überströmung, Ausspülung oder Entleerung ablaufen, sind aufzufangen. Die anfallenden Stoffe sind schadlos zu beseitigen.

Auftretende Missstände im Betrieb der Anlagen sind ohne besondere Aufforderung sofort zu beseitigen, insbesondere solche, die für Mensch oder Umwelt eine Gefahr bedeuten.

3.6.5 Der Vorhabenträger hat der unteren Wasserbehörde des Kreises Herford alle Änderungen rechtlicher und technischer Art des in den Unterlagen dargestellten und beschriebenen Unternehmens, der Anlagen und der Auswirkungen, die mit der Erlaubnis zusammenhängen, unverzüglich mitzuteilen. Das gilt auch für eine Änderung der Menge und der Zusammensetzung des anfallenden Abwassers.

3.6.6 Der wasserrechtliche Erlaubnisbescheid einschließlich der dazugehörigen Unterlagen ist zur Einsicht durch die Beauftragten der Wasserbehörden sorgfältig und jederzeit zugänglich aufzubewahren.

3.6.7 Der unteren Wasserbehörde des Kreises Herford ist vor Aufnahme der Gewässerbenutzung eine für den einwandfreien Betrieb der Abwasseranlagen sowie für die Einhaltung der Nebenbestimmungen dieser Erlaubnis verantwortliche Person zu benennen.

Ein Wechsel dieser Person ist der unteren Wasserbehörde des Kreises Herford unverzüglich anzuzeigen.

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Person nicht identisch sein kann mit dem nach § 64 WHG ggf. zu bestellenden Betriebsbeauftragten für Gewässerschutz.

3.6.8 Besondere Nebenbestimmungen für die Einleitung in ein Gewässer

3.6.8.1 Bei Einleitungen in oberirdische Gewässer ist die Einleitungsstelle in Fließrichtung des Gewässers anzulegen und mit Natursteinen gegen Ausspülungen zu befestigen. Das Einleitungsrohr darf nicht in das Gewässerprofil hineinragen, sondern ist bündig mit der Böschung abzuschließen.

Rohrausmündungen bis DN300 sollten gegen das Eindringen von Kleinlebewesen gesichert werden. Die Einleitungsstelle ist vom Erlaubnisinhaber fachgerecht zu unterhalten.

3.6.8.2 Die Einleitungsmenge in das Gewässer ist durch Drosselvorrichtungen zu begrenzen.

3.6.9 Nebenbestimmungen für den Bau und Betrieb der Abwasseranlage

3.6.9.1 Nach Abschluss der Bauarbeiten und vor Aufnahme der Gewässerbenutzung ist eine Schlussabnahme bei der unteren Wasserbehörde des Kreises Herford zu beantragen.

3.6.9.2. Die Abwasseranlagen, sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Bauwerke, wie Drossel, Schieber oder Einlaufbauwerk sind entsprechend der Verordnung zur Selbstüberwachung von Kanalisationen und Einleitungen von Abwasser aus Kanalisationen im Mischsystem und im Trennsystem (SüwVO Abw) zu überwachen.

3.6.9.3. Beim Bau und Betrieb der Abwasseranlagen sind die Bestimmungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sowie des Verbandes der Elektrotechnik, Elektronik und Informationstechnik (VDE) in der jeweils neuesten Fassung zu beachten.

Im Übrigen sind die Abwasseranlagen so zu erstellen und zu betreiben, dass von ihnen keine Gefährdung für Leib und Leben Dritter ausgehen kann.

3.6.9.4 Es sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um das Abfließen bzw. Austreten von Leicht- und Schwimmstoffen zu verhindern.

3.6.9.5 Im Ablauf der Abwasseranlagen sind Absperrvorrichtungen zu betreiben, die bei einem Schadensfall im Einzugsgebiet der betrieblichen Kanalisation (Unfall mit wassergefährdenden Flüssigkeiten, Brandfall, u.ä.) geschlossen werden können. Die Absperrschieber sind regelmäßig zu warten und auf ihre Funktionsfähigkeit zu überprüfen.

3.6.9.6 Die Abwasseranlagen sind derart zu gestalten, dass eine Kontrolle, Wartung und Schlammabnahme jederzeit möglich ist.

3.6.9.7 Die Abwasseranlagen sind **monatlich** zu kontrollieren bzw. zu warten.

Bei offenen Gräben- und Muldensystemen sind Sichtkontrollen im Rahmen der Streckenwartung ausreichend. Verrohrungen sind entsprechend den Vorgaben der SÜWVKan regelmäßig mit dem Fernauge zu untersuchen.

Dabei sind folgende Punkte zu beachten:

- Die Wasseroberflächen sind auf Leichtflüssigkeiten zu kontrollieren. Die gegebenenfalls zurückgehaltenen Leichtflüssigkeiten sind abzuschöpfen oder zu binden und gemäß den abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen. Ein geeignetes Bindemittel ist vorzuhalten.
- Nach Niederschlägen, die eine betrieblich bedeutsame Beaufschlagung (Schlammablagerung) erwarten lassen, sind die Abwasseranlagen durch Inaugenscheinnahme auf Ablagerungen und Verstopfungen zu kontrollieren.
- Der Schlammfall in den Tiefwasserzonen ist zu messen und gegebenenfalls entsprechend den abfallrechtlichen Bestimmungen durch einen Fachbetrieb zu entsorgen zu lassen.
- Die Abflusssteuerung ist nach Herstellervorgabe zu warten und auf ihre Funktionsfähigkeit zu überprüfen.

Alle Vorkommnisse einschließlich der monatlichen Kontrollen sowie der durchgeführten Reinigungs-, Wartungs- und Kontrollarbeiten im Zusammenhang mit den Einleitungen und den zu den Einleitungen führenden Abwasseranlagen sind

nachvollziehbar zu dokumentieren. Die Dokumentation ist der unteren Wasserbehörde auf Verlangen vorzulegen.

- 3.6.9.8** Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass die Abwassereinleitungen in die Überwachung durch den Gewässerschutzbeauftragten, zu dessen Bestellung der Vorhabenträger gemäß § 64 Abs. 1 WHG verpflichtet ist, einbezogen werden.

Die Bestellung ist der zuständigen Wasserbehörde unter Beifügung des Fachkundenachweises mit dem Formblatt „Angaben zum Gewässerschutzbeauftragten“ schriftlich anzuzeigen. Gleiches gilt für jeden späteren Wechsel in der Person des Gewässerschutzbeauftragten.

- 3.6.9.9** Spätestens bis zur Abnahme der Anlagen sind der zuständigen Wasserbehörde Bestandspläne vorzulegen. Diesen Plänen ist eine Auflistung der aktuellen Einleitungsstellen mit Bezeichnung, Rechts- und Hochwert, Einleitungsmenge sowie der Stationierung der Einleitungsstelle beizufügen.

3.6.10 Besondere Nebenbestimmungen zur Versickerung

- 3.6.10.1** Versickerungsanlagen (Gräben, Mulden) sind unter Beachtung des ATV-Arbeitsblattes Nr. 138 oder vergleichbarer technischer Regeln herzustellen und zu betreiben.

- 3.6.10.2** Die Versickerungsmulden sind in regelmäßigen Abständen auf die Versickerungsleistung zu überprüfen. Bei nachlassender Versickerungsleistung sind die Mulden zu entschlammern.

Die bei der Reinigung der Entwässerungsanlagen anfallenden Schlämme sind gemäß den abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen.

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.

- 3.7.2** Auf die Anzeigepflicht nach § 31 Abs. 3 LWG bei Änderung der Gewässerbenutzungsanlagen wird hingewiesen. Ggf. ist ein entsprechender Änderungsantrag erforderlich.

3.7.3 Nach § 13 Abs. 1 WHG steht eine erteilte wasserrechtliche Erlaubnis unter dem Vorbehalt, dass auch nachträglich Inhalts- und Nebenbestimmungen angeordnet werden können. Dazu gehören insbesondere:

- a) zusätzliche Anforderungen an die Menge und Beschaffenheit des einzuleitenden Abwassers,
- b) Maßnahmen, die der Feststellung der Gewässereigenschaften vor der Benutzung oder der Beobachtung der Gewässerbenutzung und ihrer Auswirkungen dienen,
- c) Maßnahmen, die zum Ausgleich einer auf die Benutzung zurückzuführenden nachteiligen Veränderung der Gewässereigenschaften erforderlich sind.

3.7.4 Den beauftragten Vertretern der Wasserbehörden ist jederzeit Zutritt zu den Anlagen zu gewähren.

3.7.5 Die Verkehrssicherungspflicht ist zu beachten. Ungeachtet der wasserrechtlichen Bestimmungen und der Regelungen dieses Bescheides sind alle Maßnahmen zu treffen, die im Zusammenhang mit der Einleitungsstelle, dem Einleitungsbauwerk, den Sonderbauwerken und der Einleitung 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 auf Grund der örtlichen Gegebenheiten notwendig ist oder werden sollte, ist insbesondere das Einleitungsbauwerk mit einer geeigneten Einstiegsicherung zu versehen.

3.7.6 Der Vorhabenträger haftet für alle evtl. auftretenden Schäden, die nachweislich auf diese Gewässerbenutzungen zurückzuführen sind (§ 89 WHG).

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

3.8 Entscheidungsgründe

Die Niederschlagswassereinleitungen von den dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegenden Straßenabschnitten der B 61 von Bau-km 1+050 bis Bau-km

2+568 einschließlich der nördlichen Bündler Straße (L 545) und der nördlichen Goebenstraße (B 239) in den Düsedieksbach und den Ramker Bach sind Gewässerbenutzungen im Sinne des § 3 Abs. 1 WHG, die nur mit einer Erlaubnis nach § 18 Abs. 1 WHG zulässig sind. Diese Erlaubnis hat der Vorhabenträger mit Datum vom 28.02.2014 bzw. 18.07.2016 beantragt.

Die vorliegende Erlaubnis war antragsgemäß zu erteilen, da der Zulassung der Gewässerbenutzungen keine Gründe des Wohls der Allgemeinheit (§§ 6, 12 WHG) entgegenstehen, die nicht durch Auflagen oder Maßnahmen einer Körperschaft des öffentlichen Rechts verhütet oder ausgeglichen werden können. Insbesondere werden die Vorgaben des § 57 WHG erfüllt. Ferner ist das Vorhaben materiell mit den Anforderungen der §§ 27, 47 WHG vereinbar.

3.8.1 Grundstück auf dem das Abwasser anfällt:

Station	Einleitungsstelle	A _{E,k} (m ²)	A _{E,k,ab} (m ²)
Abschnitt 1 250 bis 1+475 Graben „Nord“ Ableitung in Schilfbeet	E_B61_04	4.975	1.680
Abschnitt 1+050 bis 1+675 Anschluss B 61 „Südwest“ Gewerbefläche Füllenbruch Straßenentwässerung B 61 Summe Graben „Süd“	E_B61_02	74.913 45.739 20.606 141.258	38.530 36.739 11.506 86.775
Abschnitt 1+675 bis 1+875 Staukanal Ramker Bach	E_016	6.026	4.064
Abschnitt 1+875 bis 2+050 nördl. Fahrb. Graben Bündler Fußweg	E_B61_03	2.897	1.832
Abschnitt 1+875 bis 2+568 Straßenflächen am Mischkanal	KA Herford	20.208	14.519
Straßenflächen Goebenstraße „Nord“ Graben Nord	E_B61_01	5.426	2.659
Straßenflächen Bündler Straße „Nord“ Graben Nord	E_B61_05	595	454
Straßenflächen Bündler Straße „Nord“ Graben Süd	E_B61_06	1.388	1.032

3.8.2 Geplante Entwässerungsmaßnahmen:

3.8.2.1 Entwässerung Bau-km 1+050 (Baubeginn) bis 1+675 (Füllenbruchstraße)

Von Bau-km 1+050 bis 1+500 wird die nördliche Fahrbahn über einen Kanal im Mittelstreifen entwässert, dieser Kanal wird dann bei Bau-km 1+500 an den südlichen Graben angeschlossen. Bei Bau-km 1+225 wird ein bestehender Kanal, der nördlich der Trasse verläuft, an die Mittelstreifenentwässerung angeschlossen.

Die Mulde nördlich der Fahrbahn dient zur Entwässerung der anschließenden Geländeböschung. Ab dem Querneigungswechsel bei Bau-km 1+500 bis Bau-km 1+625 wird die nördliche Fahrbahn über die Böschung direkt in das angrenzende Gelände (Schilffeld) im Naturschutzgebiet geleitet. Diese Maßnahme wurde mit den zuständigen Aufsichtsbehörden (u.a. Kreis Herford) abgestimmt.

Die südliche Fahrbahn wird im gesamten Abschnitt von Bau-km 1+050 bis 1+675 über den südlichen Graben entwässert.

Entwässerungstechnisch wird beim Ausbaubeginn (Bau-km 1+050) das Oberflächenwasser des südwestlichen gelegenen Abschnitts der B61 in den südlichen Straßenseitengraben abgeleitet und muss im weiteren Verlauf übernommen werden. Außerdem sind an diesen Graben auch mehrere Gewerbeflächen, die südlich der B61 liegen, angeschlossen. Diese Flächen müssen auch weiterhin das Oberflächenwasser so ableiten können.

Bei Bau-km 1+625 wird der südliche Graben über den Durchlass DN 1000 an einen Nebengraben zum Düsedieksbach nördlich der Trasse angeschlossen.

Im Graben soll durch Querriegel entsprechendes Rückhaltevolumen aktiviert werden, um den Abfluss in den Nebengraben zum Düsedieksbach zurückzuhalten. Dazu sind in Abhängigkeit von der Einschnitttiefe des Grabens fünf Querriegel und ein Leichtflüssigkeitsabscheider vorgesehen. Die Konzeption zur Aktivierung des Rückhaltevolumens im Graben sowie die Anordnung des Leichtflüssigkeitsabscheiders wurden im Vorfeld mit den zuständigen Aufsichtsbehörden sowie den Vertretern der Stadt Herford abgestimmt.

3.8.2.2 Entwässerung Bau-km 1+675 (K7 Füllenbruchstraße) bis 1+875 („Ramker Bach“)

Der Abschnitt zwischen Bau-km 1+675 und 1+875 und die Zufahrt Düsediekerbäumer / Bündler Fußweg wird über Gräben / Mulden und eine Mittelstreifenentwässerung zum Ramker Bach entwässert. Vor der Einleitung wird das Wasser durch einen Staukanal mit Leichtflüssigkeitsabscheider, der in der Zufahrt Düsediekerbäumer liegt, zurückgehalten. Der Drosselabfluss sowie der Beckenüberlauf des Staukanals wird zusammen mit dem Abschlag aus dem kommunalen „RÜB 702 Bündler

Fußweg“ in einen Kanal DN 1200 abgeleitet. Die Details sind der Unterlage 18.2 Blatt 2 (Bauwerkszeichnung Staukanal) zu entnehmen.

Die Einleitungsstelle liegt unmittelbar unterhalb des (neuen und alten) Gewässerdurchlasses des Ramker Baches bei der Gewässerstation 0+180.

Die vorhandene Abschlagsleitung des „RÜB 702 Bündler Fußweg“ verläuft in der südlichen Fahrbahn und mündet dort in den vorhandenen Durchlass. Da - aus Unterhaltungsgründen – in der Fahrbahn keine (größeren Schacht-) Bauwerke angeordnet sein sollen, wurde die neue Abschlagsleitung bis auf die nördliche Seite der Trasse geführt und mit der Einleitung aus dem Staukanal zusammengelegt. Eine Einleitung südlich der Trasse ist aufgrund des spitzen Einmündungswinkels ins Gewässer sowie des sehr geringen Platzes und möglicher Kollisionen mit dem neuen Dükerbauwerk nicht möglich.

Etwa 35 m unterhalb des vorhandenen Schachtes 7677 0117 wird der vorhandene Mischwassersammler abgefangen und in einer neuen Trasse außerhalb der Fahrbahn der B 61 im Benter Weg nach Osten geführt. Die nicht mehr erforderlichen Mischwasserkanäle in der Fahrbahn der Bundesstraße werden verdämmt und die Schächte bis auf das Schachunterteil zurückgebaut.

Ebenfalls in diesem Abschnitt liegt bei Bau-km 1+875 der neue Düker zur Querung des Gewässerdurchlasses. Entsprechend dem Bauwerksbestand wurden zwei Leitungen mit einem Profil DN 200 und DN 400 gewählt. Das vorhandene Dükerbauwerk liegt in der südlichen Fahrbahn und wird zurückgebaut. Der neue Düker liegt im Benter Weg.

3.8.2.3 Durchlass „Ramker Bach“ Bau-km 1+875

Der Durchlass Ramker Bach hat im Bestand ein Rahmenprofil 1,3 m x 1,5 m und eine Länge von rd. 30 m. In der Planung ist der Durchlass aufgrund der breiteren Straße sowie der direkt angrenzenden Betriebszufahrt und dem Benter Weg 47 m lang. Das Profil wird auf 3,0 m x 2,0 m vergrößert und eine Schicht von 20 cm an natürlichem Sohlsubstrat eingebracht. Somit ergibt sich eine lichte Höhe von 1,80 m.

Im Einlauf- und Auslaufbereich des Durchlasses wird die Gewässerböschung durch in Beton versetzte Wasserbausteine gesichert.

3.8.2.4 Entwässerung Bau-km 1+875 („Ramker Bach“) bis 2+568 (Ausbauende)

Ab dem Bau-km 1+875 erfolgt die Straßenentwässerung für die nördliche Fahrbahn über die Gräben bzw. Mulden; dieses Wasser wird in den „Ramker Bach“ geleitet. Die südliche Fahrbahn wird direkt in den kommunalen Mischwasserkanal entwässert. Der Mischwasserkanal wird von Bau-km 1+825 bis 2+220 in den Benter Weg bzw. den südlichen Fuß-/Radweg verlegt. In diesem Abschnitt wird der vorhandene Mischwasserkanal verdämmt und die Schächte bis auf das Schachtunterteil zurückgebaut.

Ab Bau-km 2+220 verläuft der Mischwasserkanal bereits außerhalb der Fahrbahn. Nur in der Bahnunterführung und im Kreuzungsbereich der Goebenstraße liegt der Kanal in der Fahrbahn. In diesen Bereichen kann die Lage toleriert werden, da es nur kurze Abschnitte sind, die Schachtdeckel zumeist im Randbereich oder in geplanten Querungshilfen liegen und diese Mischwasserhauptsammler unmittelbar vor der Kläranlage nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu verlegen sind.

Zwischen Bau-km 2+225 und 2+250 liegt der Mischwasserkanal in einem Geländetiefpunkt und ist gemäß dem Generalentwässerungsplan der Stadt Herford bereits im Bestand sehr stark belastet. Durch die leichte Anhebung der Gradienten in diesem Abschnitt wird die Situation etwas entlastet.

Die niedrigen Schachtdeckel in einem ehemaligen Graben südlich der Straße werden durch druckdichte Schachtabdeckungen gesichert. Der Anschlusskanal des Muldeneinlaufs auf der nördlichen Straßenseite wird durch einen Rückstauverschluss gesichert, damit bei Starkregenereignissen kein Mischwasser in die Mulde zurück staut. Die Mulde hat mit einem Volumen von rd. 200 m² ausreichend Stauraum, um bei hohem Wasserstand im Kanal das Oberflächenwasser der Straße kurzzeitig zu speichern.

Der Mischwasserkanal aus dem nördlichen Abschnitt der L 545 (Bünder Straße) wird in die Querungshilfe verlegt, damit die Schachtbauwerke nicht in der Fahrbahn liegen.

Von Bau-km 2+400 bis 2+568 (Ausbauende) wird ein separater Regenwasserkanal verlegt, der an den Mischwasserkanal vor der Kläranlage angeschlossen wird.

3.8.2.5 Entwässerung L 545 (nördliche Bündler Straße)

Die westliche Fahrbahn der Bündler Straße wird wie im Bestand über das Bankett in einen Straßenseitengraben entwässert, der bei Bau-km 0 + 240 in den Düsedieksbach einmündet. Auch weiter südlich von Bau-km 0+240 bis 0+140 wird die westliche Fahrbahn über einen Graben in den Düsedieksbach entwässert.

Die östliche Fahrbahn ist im gesamten Bereich an den kommunalen Mischwassersammler angeschlossen.

3.8.2.6 Entwässerung B 239 (nördliche Goebenstraße)

Im nördlichen Bereich der Goebenstraße erfolgt die Entwässerung über Straßenabläufe in einen Regenwasserkanal. Der Kanal ist an die bestehende Straßenentwässerung angeschlossen, die in den Düsedieksbach einleitet.

3.8.3 Einleitungen in Düsedieksbach und „Ramker Bach“

Die Einleitungen des auszubauenden Streckenabschnitts der B 61 erfolgen in den Düsedieksbach und in den Ramker Bach, der in den unteren Verlauf des Düsedieksbaches mündet.

Im Jahr 2012 wurde der Düsedieksbach unter der Anwendung des vereinfachten Nachweisverfahrens gemäß BWK M3 untersucht. Diese Untersuchung zeigt, dass die hydraulische Belastung infolge der Niederschlagswassereinleitungen erheblich über den der vertretbaren Einleitungsmengen liegt. Auswirkungen aufgrund der hydraulischen Überlastung wurden aber im Zuge einer Gewässerbegehung nur unterhalb des Zulaufes des Ramker Baches festgestellt. Dies hängt mit der großen Wassermenge zusammen, die aus dem Ramker Bach dem Düsedieksbach zufließt und aufgrund seines stark begrädigten Verlaufes schnell abläuft.

Die Einleitungen von der B 61 leiten zwar auch in den Düsedieksbach und den Ramker Bach ein, haben aber wegen der geringen Einleitungsmenge und den getroffenen Rückhaltmaßnahmen, die zuvor abgestimmt wurden, keine große Auswirkung auf die Einleitungssituation. Daher bestehen aus hydraulischer Sicht gegen die Einleitungen keine Bedenken.

Der chemische Zustand des Düsedieksbach ist für den 2. Monitoringzyklus als nicht gut bewertet worden. Betrachtet man die einzelnen Werte die an der Mess-

stelle, die sich kurz vor der Mündung des Düsedieksbaches in die Werre befindet, gemessen wurden, fällt auf, dass sich im 2. Monitoringzyklus die Stoffe Kupfer, Zink und Gesamtposphat-Phosphor in einem mäßigen Zustand befinden. Die übrigen Stoffe werden als sehr gut, gut oder eingehalten eingestuft. Im 3. Monitoringzyklus sind diese drei Parameter dann als sehr gut (Kupfer) oder gut (Zink, Gesamtposphat-Phosphor) bewertet worden. In diesem 3. Zyklus wurde allerdings der gemessene Gehalt an Ammonium-Stickstoff nur als mäßig eingestuft.

Da der Eintrag von Ammonium Stickstoff in ein Gewässer meist über die Landwirtschaft erfolgt und nicht durch das auf den Straßen anfallende Niederschlagswasser, sind für die Einleitungen der B 61 keine weiteren Anforderungen an die Maßnahmen zur Niederschlagswasserbehandlung zu stellen, wenn sie gemäß den Antragsunterlagen erfolgen.

Soweit aufgrund des Verschmutzungspotentials nach dem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW - MUNLV - vom 26.05.2004 (Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren, MBl. NRW S. 592) (Kategorie III, stark belastet) bzw. den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung - RAS-Ew, Ausgabe 2005“ (RAS-Ew) Niederschlagswasserbehandlungen erforderlich sind, so sind diese insoweit vorhanden.

Weitergehende Behandlungen sind nicht erforderlich. Die das Oberflächenwasser der Straße aufnehmenden Gewässer sind in der Lage, die zusätzlichen Einleitungsmengen schadlos abzuführen.

Versagungsgründe standen der Erteilung der Erlaubnis insoweit nicht entgegen.

4. Ausnahmen und Befreiungen von Verboten des Landschaftsschutzes

Von den Festsetzungen des Landschaftsplanes Herford-Hiddenhausen des Kreises Herford vom 21.12.1995 (Datum des Inkrafttretens) in der Fassung des vereinfachten Änderungsverfahrens von Juni 2012 wird für das/die betroffene/en

Naturschutzgebiet

- Füllenbruch (HF-002)

sowie

Landschaftsschutzgebiete

- Ravensberger Hügelland und
- Tal- und Sieksysteme des Ravensberger Hügellandes und des Herforder Berglandes

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 innerhalb des Naturschutzgebietes Füllenbruch liegende und gem. § 42 LNatSchG NRW geschützte

Biotop GB 3817-110

(Röhrichte, Seggen- und binsenreiche Nasswiesen, Sümpfe, Auwälder, stehende Binnengewässer, schutzwürdige und gefährdete Moore, Sümpfe, Riede und Röhrichte auf Primärstandorten, schutzwürdige und gefährdete Auenwälder, schutzwürdiges und gefährdetes Nass- und Feuchtgrünland inkl. Brachen, schutzwürdige und gefährdete Stillgewässer)

eine Ausnahme von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG zugelassen.

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

5. Nebenbestimmungen

5.1 Allgemeines

Alle vom Vorhabenträger im Zuge des Anhörungsverfahrens getätigten und in seinen Stellungnahmen sowie in den Erörterungsprotokollen festgehaltenen Zusagen sind umzusetzen, soweit in diesem Beschluss nichts Anderes geregelt ist. Dies gilt

insbesondere auch dann, wenn der Vorhabenträger die Zusagen vorbehaltlich der Zustimmung der Planfeststellungsbehörde gegeben hat und die Zustimmung in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausdrücklich verweigert wurde.

5.2 Unterrichtungspflichten

5.2.1 Beginn und Ende der Bauarbeiten sind unter Angabe des Aktenzeichens: Infra I 3 – Az.: III – 19 – 14 der Wehrverwaltung, Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Fontaiengraben 200, 53123 Bonn, unter Angabe folgender E-Mail-Adressen anzuzeigen:

„LKdoHEVerkInfra@bundeswehr.org“ und Baiudbwtoeb@bundeswehr.org

5.2.2 Die Bauarbeiten und die landschaftspflegerischen Arbeiten sind der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Herford, der höheren Naturschutzbehörde 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.

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

5.3.1 Allgemeines

5.3.1.1 Beim Bau der Straße ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Der Vorhabenträger hat während der Bauphase durch entsprechende Vorkehrungen dafür zu sorgen, dass keine Gewässerverunreinigungen stattfinden. Grundsätzlich sind alle Handlungen zu unterlassen, die nachteilige Auswirkungen auf die Beschaffenheit der Gewässer besorgen lassen. Das gilt besonders im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. Treibstoffen und Öle). Die Vorschriften 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 Treibstoff – 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.

Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch ungeregelten Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind von dem Vorhabenträger zu beseitigen.

5.3.1.2 Im Zuge der Baumaßnahmen entstehende Schäden im und an den Gewässern sind zu beseitigen bzw. dem Unterhaltspflichtigen oder auch Dritten zu ersetzen.

5.3.1.3 Die Nebenbestimmungen der wasserrechtlichen Erlaubnis - vorstehend Nr. 3.6.1 bis 3.6.10 - gelten auch unabhängig von den wasserrechtlichen Erlaubnistatbeständen sowie für alle nicht zu den unter der vorstehenden Nr. 3.3 aufgeführten Direkteinleitungen gehörenden Entwässerungsanlagen (Kanäle, Mulden, Abscheider etc.) wie z. B. denen, die an die kommunale Kanalisation angeschlossen sind und sofern nicht von Regelungen einer eigenständigen Einleitungserlaubnis des Vorhabenträgers erfasst werden.

Damit ist u. a. bei jeder drohenden Gewässerverunreinigung und unabhängig vom Entsorgungsweg die sog. Sofortmeldung (Nebenbestimmung 3.6.3 der wasserrechtlichen Erlaubnis) abzusetzen.

5.3.1.4 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 des Kreises Herford 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 zuständigen unteren Wasserbehörde des Kreises Herford zu beantragen. Die entsprechende Gewässerbenutzung darf in diesem Fall 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.

5.3.1.5 Alle Maßnahmen in und an Gewässern sind bezüglich ihrer Dimensionierung, Bemessung und Ausführung mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Herford abzustimmen.

Spätestens nach Fertigstellung des Gesamtvorhabens ist eine Abnahme der baulichen Maßnahmen an den Gewässern, der Absetz- und Rückhalteanlagen und den

Einleitungsstellen durchzuführen. An der Abnahme sind der Kreis Herford als untere Wasserbehörde und die Stadt Herford als Unterhaltungspflichtige zu beteiligen. Die Abnahme kann vorher auch in Teilabschnitten erfolgen.

5.3.2 Vorbehalt für die Festsetzung weiterer wasserrechtlicher Auflagen

Die Festsetzung weiterer wasserrechtlicher Nebenbestimmungen, die sich im öffentlichen Interesse, insbesondere aus Gründen des Grundwasserschutzes, als notwendig erweisen, bleibt vorbehalten.

5.3.3 Verwendung von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recyclingbaustoffe) und aus industriellen Prozessen

Sofern mineralische Stoffe aus Bautätigkeiten (Recyclingbaustoffe) oder mineralische Stoffe aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau verwendet werden, sind hinsichtlich der Verwendungsgebiete und der Güteüberwachung 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 Hausmüllverbrennungsraschen 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 -).

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

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

Der Einsatz von Boden und Recyclingmaterialien ist ordnungsgemäß nachzuweisen und zu dokumentieren.

5.3.4 Altlasten, Abfall und Bodenschutz

- 5.3.4.1** Bei Erdarbeiten sind die abfall- und bodenschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Werden bei Bauarbeiten auffällige Verfärbungen des Bodens oder der Abfallstoffe vorgefunden, sind die Bauarbeiten einzustellen und die zuständige untere Bodenschutzbehörde des Kreises Herford umgehend hierüber zu informieren.

Der Vorhabenträger hat den anfallenden Bodenaushub in Abstimmung mit der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Herford unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu behandeln und zu verwerten bzw. zu entsorgen.

- 5.3.4.2** Ergänzend zur Umweltbaubegleitung gemäß Nr. 6.2.1 des landschaftspflegerischen Begleitplans und der Maßnahmenblätter S 3, V 4, V 5 und V 6 ist für die Eingriffe im Bereich der Subrosionssenke Füllenbruch und der Altablagerungen eine bodenkundliche Baubegleitung durch einen Sachverständigen nach § 18 BBodSchG vorzusehen. Dieser hat die Einhaltung der Qualitätsanforderungen bzgl. des ordnungsgemäßen und schadlosen Umgangs mit umzulagerndem Bodenaushub oder Abfall aus Altablagerungs-Anschnitt abzusichern und die Vermeidung von schädlichen Bodenveränderungen z.B. durch Verdichtung oder Vermischung von sauberem und kontaminiertem Bodenmaterial sicherzustellen.

- 5.3.4.3** Eventuell erforderliche Arbeitsschutz- oder Anwohnerschutzvorkehrungen beim Altablagerungs-Anschnitt sind mit dem Sachverständigen abzuklären und einzuhalten.
- 5.3.4.4** Der ordnungsgemäße und schadlose Umgang mit umzulagernden Bodenmassen oder freigelegten Abfällen während der Erdarbeiten ist nachzuweisen. Dazu sind die Umlagerungen des Aushubs entlang der Trasse, die Verbringung auf die Bodenlagerflächen sowie die ggf. zusätzlich notwendige Entsorgung an einen anderen Ort oder auf Deponien hinsichtlich Herkunft und Einbauort zu dokumentieren und in einem Bericht niederzuschreiben. Der Bericht ist der unteren Bodenschutzbehörde beim Kreis Herford nach Beendigung der Erdarbeiten vorzulegen.
- 5.3.4.5** Sofern Erdarbeiten an den Masten der Elektro-Freileitungen erforderlich sind, ist der Boden am Maststandort vor Aushub in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Herford auf Schwermetalle, PAK und PCB zu untersuchen. Bei Belastung ist der Aushub ordnungsgemäß zu entsorgen.

5.4 Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz

- 5.4.1** Der Vorhabenträger hat die Eingriffe in Natur und Landschaft auf den im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) beschriebenen Umfang zu beschränken. Zusätzliche, in den festgestellten Planunterlagen 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.
- 5.4.2** Die im LBP benannten Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen sowie die Gestaltungsmaßnahmen und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vollständig umzusetzen. Zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind in Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen. In gleicher Weise ist bei forstlichen Maßnahmen eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW herbeizuführen, insbesondere zur Baumartenzusammensetzung, zu Pflanzverbänden, Sortimenten und erforderlichen Bodenvorbereitungen. Des Weiteren ist sicherzustellen, dass Pflanzmaterial aus zugelassenen Saatgutbeständen gemäß Forstvermehrungsgutgesetz vom 22.05.2002 (BGBl. S 1658) verwendet wird.

Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Das schließt auch eine sachgerechte Pflege mit ein. Die Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege (RAS, LP 1, 2 und 4) ist zu beachten.

5.4.3 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 hiervon eine Regelung mit einem Dritten über die Ablösung der Unterhaltspflicht getroffen worden ist, so ist hierauf in den zur Abnahme der Maßnahmen 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 Punkt 4 des Einführungserlasses zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) dargestellt sind.

5.4.4 Die Durchführung und Einbindung der festgestellten Kompensationsmaßnahmen zur Eingrünung des Straßenausbauvorhabens in die Landschaft im unmittelbaren Trassenbereich ist innerhalb eines Jahres nach Herstellung der Fahrbahn vorzunehmen. Hierbei ist die jeweilige Vegetationsperiode zu berücksichtigen. 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.

5.4.5 Soweit für den Bauablauf Flächen außerhalb des künftigen Straßenkörpers in Anspruch genommen werden, sind diese nach Abschluss der Maßnahme in ihren vorherigen Zustand zurück zu versetzen. Verdichtungen sind durch Auflockerungen soweit wie möglich zu beseitigen.

5.4.6 Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen hat während der Bauzeit gemäß DIN 18 920 bzw. RAS-PL 4 zu erfolgen.

Im Zuge der Bauausführung unbeabsichtigt entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen oder Gehölzbeständen sind durch fachgerechten Schnitt- und Wundverschluss gemäß den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene Beschädigungen oder Zerstörungen von Pflanzbeständen 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 ausschließlich außerhalb des Zeitraumes vom 1. März bis 30. September vorzunehmen.

- 5.4.7** Mögliche Baustelleneinrichtungsflächen sind so zu positionieren, dass der aktuell verfügbare Freiraum nördlich der B 61 (dem Niederungsbereich des Füllenbruches bzw. des Düsedieksbaches zugehörig) baulich nicht in Anspruch genommen wird.
- 5.4.8** Die genaue Lage der Blänke im Naturschutzgebiet Füllenbruch (Gemarkung Herford, Flur 21, Flurstück 2) und der genaue Ablauf der Baumaßnahme in zeitlicher und sonstiger Hinsicht ist im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde des Kreises Herford und der Biologischen Station Ravensberg festzulegen. Die Blänke ist so anzulegen, dass sie eingesät und regelmäßig zur Verhinderung von erlen- und sonstigem Aufwuchs gemäht werden kann. Das setzt voraus, dass die Blänke in der Regel nicht tiefer als 30 cm angelegt wird. Nur an geeigneten Stellen (niedriger Grundwasserstand) darf die Tiefe maximal 50 cm betragen. Der bei der Anlage der Blänke anfallende Bodenaushub ist aus dem Naturschutzgebiet abzufahren und ordnungsgemäß zu entsorgen. Das anfallende Mahdgut ist unmittelbar (spätestens innerhalb einer Woche) nach dem Mahdtermin abzufahren.
- 5.4.9** Die vorgesehene Ersatzmaßnahme E4.2 im LBP (Schaffung und Entwicklung Ackerbrache/Mäuseacker) ist in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde bei der Bezirksregierung Detmold und der unteren Naturschutzbehörde beim Kreis Herford bezüglich ihrer konkreten Binnenaufteilung zwischen Ackerbrache und verbleibender landwirtschaftlicher Bewirtschaftung umzusetzen. Dabei sind die erforderlichen Rahmenbedingungen für die Flächenpflege und die erforderlichen Bewirtschaftungsvorgaben im Detail einvernehmlich festzulegen. Für den Fall einer Streitigkeit über die konkrete Umsetzung der vorgesehenen Ersatzmaßnahme E4.2 in ihrer Binnenaufteilung behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor.

5.4.10 Die im LBP aufgeführten CEF-Maßnahmen (artenschutzbedingte Maßnahmen für die Rohrweihe) müssen vor Beginn der Straßenausbaumaßnahme fertig gestellt und voll funktionsfähig sein.

5.4.11 Bei den Ersatzmaßnahmen, die eine Entwicklung von Wald als Ziel haben (E2.2), hat vor der Ausschreibung der Arbeiten eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW – Regionalforstamt Ostwestfalen-Lippe – Bleichstraße 8, 32423 Minden, zu erfolgen, insbesondere zur Baumartenzusammensetzung, zu Pflanzverbänden, Sortimenten, und erforderlichen Bodenvorbereitungen.

5.4.12 Unmittelbar nach Durchführung der festgestellten Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen, spätestens jedoch am Ende der Entwicklungspflege, ist vom Vorhabenträger eine Abnahme dieser Maßnahmen unter Beteiligung der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold und der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Herford sowie – bei forstlichen Maßnahmen – des Landesbetriebes Wald und Holz NRW durchzuführen. Hierbei sind von dem Vorhabenträger alle erforderlichen Daten (z. B. geeignete Flurkarten und/oder Inhalte vertraglicher bzw. grundbuchlicher Regelungen) zur Verfügung zu stellen, so dass eine systematische Erfassung und weitere Kontrolle der Maßnahmen durch die untere Naturschutzbehörde ermöglicht wird.

5.4.13 Kompensationsflächenkataster

Nach Abschluss der Maßnahmen ist der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Herford 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 Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen

Vom Vorhabenträger ist für die vorliegende Straßenausbaumaßnahme unter Berücksichtigung der auf der Verkehrsuntersuchung von Juli 2011 beruhenden Verkehrsprognose für das Jahr 2025 bzw. 2030 und der Regelungen der §§ 41 bis 43 BImSchG, der 16. BImSchV, der 24. BImSchV, der RLS-90 sowie der VLärmSchR 97 eine lärmtechnische Untersuchung (Ifd. Nr. 11 der planfestgestellten Unterlagen) durchgeführt worden, die am 08.12.2015 aktualisiert wurde (Ifd. Nr. 22 der

planfestgestellten Unterlagen). Entsprechend den Ergebnissen dieser Untersuchungen und unter Berücksichtigung der Grenzwerte der 16. BImSchV werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (Wall/Wand) sowie des passiven Lärmschutzes an den baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz, z. B. Lärmschutzfenster und/oder Lüftungseinrichtungen) angeordnet.

5.5.1.1 Aktiver Lärmschutz

Der Vorhabenträger hat folgende in den festgestellten Planunterlagen gem. des Abschnittes A, Ziffer 2.1, Unterlagen-Nr. 11, in der Fassung des Deckblattes 1 gem. des Abschnittes A, Ziffer 2.2, Unterlagen-Nr. 22, vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen und dauerhaft zu unterhalten:

- Errichtung einer Lärmschutzwand ab Bau-km 1+735 (K 7 Füllenbruchstraße), bis Bau-km 1+802 auf der südlichen Straßenseite der B 61 mit einer Höhe von 5 m und einer Länge von 106 m sowie
- Errichtung einer Lärmschutzwand ab Bau-km 1+797,1 bis Bau-km 2+001,2 ebenfalls auf der südlichen Straßenseite der B 61 mit einer Höhe von 4 m und einer Länge von 176 m

Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind im Deckblatt 1, gem. des Abschnittes A, Ziffer 2.2, Unterlagen-Nr. 22, dargestellt und insoweit planfestgestellt worden.

5.5.1.2 Passiver Lärmschutz

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

Ansprüche dem Grunde nach haben die Eigentümer der folgenden Grundstücke:

Füllenbruchstraße	50 (nachts) „Burger King“,
Füllenbruchstraße	60 (nachts),
Bünder Fußweg	80 - 82 (nachts nur für 1. und 2. Obergeschoss),
Bünder Fußweg	84 (nachts),
Bünder Fußweg	89 (nachts),
Bünder Fußweg	91 (nachts),
Bünder Fußweg	93 (tags/nachts),
Benter Weg	69 (nachts nur für 2. Obergeschoss),
Benter Weg	71/1 (nachts nur für 1. Obergeschoss),
Bünder Straße	104 (tags/nachts),
Bünder Straße	105/1 (nachts),
Bünder Straße	127/1 (nachts),
Goebenstraße	95 (nachts),
Goebenstraße	106 (nachts),
Fressnapf	nachts.

Der Immissionspunkt 7 wird in den lärmtechnischen Unterlagen fälschlicherweise mit Füllenbachstraße 50 „Burger King“ bezeichnet. Der Straßename lautet jedoch Füllenbruchstraße. Hiermit werden die lärmtechnischen Unterlagen insoweit berichtigt.

Für die oben in der Aufstellung genannten Grundstücke an der Füllenbruchstraße, Goebenstraße, Bünder Straße 104 und 105/1 sowie den „Fressnapf“-Markt gelten die Grenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete, für die Grundstücke am Benter Weg sowie an der Bünder Straße 127 die Grenzwerte für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete und am Bünder Fußweg die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete.

5.5.1.3 Entschädigungsanspruch

Die Eigentümer der im Abschnitt A. Nr. 5.5.1.2 dieses Beschlusses genannten Grundstücke mit einer Tagwertüberschreitung, die mit einem Außenwohnbereich (Terrasse, Balkon, Loggia, Sitzecken etc.) ausgestattet sind, haben gegen den Vorhabenträger Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch den von der hiermit planfestgestellten Straße ausgehenden

Verkehrslärm; dabei ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Der Anspruch wird hiermit dem Grunde nach festgestellt.

Dem Vorhabenträger wird ergänzend dazu aufgegeben, die Eigentümer dieser Grundstücke nochmals gesondert auf die Möglichkeit hinzuweisen, Entschädigungsansprüche geltend zu machen.

Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97. Für den Fall, dass zwischen dem Vorhabenträger und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen erzielt wird, setzt die Bezirksregierung Detmold auf Antrag eines der Beteiligten die Entschädigung fest (§ 19a FStrG in Verbindung mit § 41 EEG NRW).

Die gesamte Außenwohnbereichsentschädigung bleibt für die Eigentümer der im Abschnitt A, Nr. 5.5.1.2 dieses Beschlusses genannten Grundstücke einer jeweiligen konkreten Objektprüfung im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen vorbehalten.

5.5.2 Einschränkung des Baulärms

Während der Bauphase hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass die in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm vom 19. August 1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) festgesetzten Immissionsrichtwerte für die betroffenen Gebiete entsprechend ihrer tatsächlichen Art der baulichen Nutzung eingehalten werden.

Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) 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. Januar 2004 (BGBl. I S. 2) sind einzuhalten.

Wohngebiete sind soweit wie möglich vom Baustellenverkehr freizuhalten. Zur Vermeidung unzumutbaren Baustellenlärm sind die Bauarbeiten grundsätzlich auf den Zeitraum von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr zu begrenzen. Von dieser Einschränkung kann die Bezirksregierung Detmold auf Antrag eine Ausnahme erteilen, wenn die Durchführung der Bauarbeiten im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden

Interesse eines Beteiligten geboten ist. Im Übrigen sind die Bauzeiten für alle Betroffenen so kurz wie möglich zu halten und verträglich zu gestalten. Soweit möglich, sind lärm- und schadstoffarme Maschinen und Verfahren anzuwenden.

5.6 Landwirtschaft

5.6.1 Werden durch die Baumaßnahme Bodenentwässerungsanlagen (Drainagen) angeschnitten oder sonst beeinträchtigt, so ist – soweit technisch möglich – ihre Funktionsfähigkeit während der Baumaßnahme zu erhalten bzw. nach Abschluss der Baumaßnahme wiederherzustellen. Auf jeden Fall ist für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen Sorge zu tragen. Falls notwendig, sind neue Drainagen anzulegen. Bodenmechanische Setzungsvorgänge sind dabei zu berücksichtigen. Soweit erforderlich, sind die Vorflutverhältnisse entsprechend anzupassen. Der Vorhabenträger hat sich zu diesem Zweck um Kenntnis der örtlichen Drainpläne zu bemühen.

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 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke möglichst nicht beeinträchtigt werden. Das gilt auch für die an Ausgleichsflächen angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Grundstücke. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

5.6.3 Bei der Bepflanzung von Straßen- und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des Nachbargesetzes (NachbG NRW, §§ 40 ff) einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

5.6.4 Grundstücke, deren Zufahrten durch den Ausbau der planfestgestellten Strecke der B 61 und die damit zusammenhängenden Baumaßnahmen abgeschnitten werden und die insofern 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.

5.7 Forstwirtschaft

Bei allen forstlichen Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist die jeweilige konkrete Ausführung unter Berücksichtigung der Vorgaben des LBP mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW abzustimmen (s. auch Nebenbestimmung Nr. 5.4.11). Hierzu gehören auch etwa erforderlich werdende Schutzmaßnahmen neu angelegter Kulturen vor Wildschäden.

5.8 Bodendenkmalschutz

5.8.1 Wenn bei Erdarbeiten kultur- und erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (etwa Tonscherben, Metallfunde, Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien u.ä.) entdeckt werden (sog. Zufallsfunde), ist nach §§ 15 und 16 DSchG NRW die Entdeckung unverzüglich der Gemeinde oder der LWL-Archäologie für Westfalen (Landschaftsverband Westfalen Lippe / Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld, Am Stadtholz 24a, 33609 Bielefeld, Tel.: 0521 52002-50; Fax: 0521 52002-39, E-Mail: lwl-archaeologie-bielefeld@lwl.org) anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage nach Zugang der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten.

5.8.2 Dem Landschaftsverband oder seinen Beauftragten ist bei etwaigen Funden das Betreten der betroffenen Grundstücke zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können. Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.

5.8.3 Für den Fall, dass Bodeneingriffe im Bereich des Hofes Düsediekerbäume erfolgen, wird dem Vorhabenträger aufgegeben, eine archäologische Voruntersuchung zu ermöglichen. Der Landschaftsverband Westfalen Lippe – LWL -Archäologie für Westfalen - in Bielefeld ist frühzeitig in die Planungen einzubeziehen und der Zeitpunkt der Arbeiten ist mit ihm abzustimmen.

5.9 Telekommunikationsanlagen und Ver- und Entsorgungsleitungen

5.9.1 Allgemeines

Im Planbereich befinden sich diverse Ver- und Entsorgungsleitungen (Elektrokabel, Ferngasleitung, Telekommunikationsanlagen und -linien, Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen etc.) verschiedener Betreiber, insbesondere der Deutschen Telekom Technik GmbH, der Stadtwerke Herford, der Open Grid Europe GmbH, der GasLINE GmbH & Co. KG sowie der PLEdoc GmbH.

Der Vorhabenträger hat dem jeweiligen Betreiber der Anlagen und Leitungen die jeweiligen Bauarbeiten mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf anzuzeigen und die notwendigen Anpassungsarbeiten, Umbauten, Umlegungen und Sicherungsmaßnahmen rechtzeitig mit ihm abzustimmen. Die nachstehenden Nebenbestimmungen der Nrn. 5.9.2 und 5.9.3 sind zu beachten.

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

5.9.2 Deutsche Telekom

Der Vorhabenträger hat die Deutsche Telekom Technik GmbH über die Bauarbeiten im Planbereich der betroffenen Telekommunikationseinrichtungen (vgl. Bauwerksverzeichnis Versorgungsleitungen) mindestens sechs Monate vor Baubeginn zu unterrichten.

Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen zu aktualisieren und sowohl die Ausführungsplanung als auch die konkrete Umsetzung der Bauarbeiten gem. vorstehender Nebenbestimmung 5.9.1 mit der Deutschen Telekom abzustimmen.

5.9.3 PLEdoc GmbH, Open Grid Europe GmbH und der GasLINE GmbH & Co. KG

- 5.9.3.1** Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen zu aktualisieren.
- 5.9.3.2** Niveauänderungen im Schutzstreifenbereich dürfen nur nach vorheriger Absprache mit den vorgenannten Versorgungsträgern erfolgen.
- 5.9.3.3** Der Unterbau sowie die Oberflächenbefestigung von Überfahrten im Schutzstreifenbereich müssen so beschaffen sein, dass die Bildung von Setzungen und Spurrillen ausgeschlossen ist. Betonierte Flächen sind hier nicht erlaubt.
- 5.9.3.4** Ohne besondere Sicherungsmaßnahmen dürfen unzureichend befestigte bzw. abgeschobene Leitungsbereiche nicht mit Ketten- oder sonstigen Baufahrzeugen befahren werden. Erforderliche Überfahrten sind in Abstimmung mit der Open Grid Europe GmbH festzulegen und durch geeignete Maßnahmen (Auslegen von Baggermatten, Stahlplatten o. ä.) zu sichern.
- 5.9.3.5** Es ist durch entsprechende Einbauten wie z. B. Leitplanken, Zäune o. ä. zu gewährleisten, dass unbefestigte Leitungsbereiche nicht mit Baufahrzeugen befahren werden.
- 5.9.3.6** Kreuzungen der Versorgungsanlagen mit dem Kanal sind unter Einhaltung eines lichten Kreuzungsabstandes von mindestens 0,4 m vorzusehen.
- 5.9.3.7** Im Kreuzungsbereich darf zwischen der Sohle des offenen Grabens und der jeweiligen Versorgungsanlage ein Mindestabstand von 0,8 m nicht unterschritten werden.
- 5.9.3.8** Das Aufstellen von Baustelleneinrichtungen wie z. B. Umkleide- bzw. Aufenthaltsräume, Büro- und Magazincontainer, Sanitäranlagen sowie die vorübergehende Lagerung von Baumaterial, Baumaschinen und Erdaushub sind im Schutzstreifenbereich der Versorgungsanlagen nicht zulässig.
- 5.9.3.9** Der Vorhabenträger hat die ihm von den vorgenannten Versorgungsträgern zur Verfügung gestellte Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen, die auch sinngemäß für die Kabelschutzrohranlage gilt, zu beachten.

5.10 Arbeitsschutz

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

- Der Vorhabenträger hat eine Unterlage zusammenzustellen, die die erforderlichen, bei möglichen späteren Arbeiten an der baulichen Anlage zu berücksichtigenden Angaben zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz enthält.
- Schon in der Planungsphase sind die allgemeinen Arbeitsschutzgrundsätze bei der Einteilung der verschiedenen Arbeitsabschnitte und der zeitlichen Abschätzung zu berücksichtigen.
- Spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle ist der zuständigen Arbeitsschutzbehörde, der Bezirksregierung Detmold, Dezernat 55, Leopoldstraße 13 - 15, 32756 Detmold, das Bauvorhaben anzukündigen.
- Vor Einrichtung der Baustelle ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen, der die erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen enthält.
- Bei Tätigwerden mehrerer Firmen auf der Baustelle ist ein Koordinator zu bestellen, der während der Planungsphase und der Bauphase den Arbeitsschutz organisiert.

5.11 Kampfmittelfunde

Sollten bei Durchführung der Maßnahme Kampfmittel, verdächtige Gegenstände oder außergewöhnliche Bodenverfärbungen vorgefunden werden, ist bei gleichzeitiger Einstellung der Arbeiten unverzüglich die örtliche Ordnungsbehörde zu benachrichtigen.

Die Tiefbauarbeiten sind mit der gebotenen Vorsicht auszuführen.

5.12 Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen

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

5.13 Militärische Belange

Die geplanten Brückenbauwerke über den Ramker Bach und den Düsedieksbach haben die Forderungen einer Militärstraße – MLC 50/50 – 100 gemäß STANAG 2021 zu erfüllen.

5.14 Nebenbestimmungen im privaten Interesse

5.14.1 Der Vorhabenträger hat darauf hinzuwirken, dass während der Bauzeit – bei übermäßiger Staubentwicklung z. B. durch Wässern – Belästigungen durch Staubemissionen und Beeinträchtigungen durch verschleppten Schmutz vermieden werden. Er hat maßnahmenbedingte Schäden am untergeordneten Straßen- und Wegenetz (z.B. infolge der Benutzung durch Baufahrzeuge) nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zu beheben.

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

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

5.14.3 Zur Verhinderung bzw. Minimierung etwaiger Erschütterungsimmissionen sind die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz vom 06.03.2018, in NRW in der Fassung des Einführungserlasses des gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW, des Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie NRW und des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung NRW vom 04.10.2018 (SMBl. NRW 7129) 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.

5.14.4 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke bzw. Grundstückzufahrten wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; ggf. sind vorübergehende provisorische Zufahrten einzurichten.

Der Vorhabenträger hat dieses auch gegenüber den bauausführenden Firmen zu gewährleisten.

Im Rahmen des Baustellenmanagements wird vom Vorhabenträger – insbesondere für die betroffenen Anlieger – die Benennung eines zentralen Ansprechpartners zugesagt.

5.14.5 Inanspruchnahme von Grundstücken

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 wie z. B. entstehende unzumutbare Umwege oder unzumutbare Verschattungen.

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.

5.15 Planänderungen und Aktualisierung der Planunterlagen

Aufgrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens sind von dem Vorhabenträger diverse Planänderungen (Deckblätter 1-4) vorgenommen und in das Verfahren eingebracht worden.

Soweit sich darüber hinaus aufgrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens oder dieses Beschlusses, seiner Nebenbestimmungen sowie der Zusagen des Vorhabenträgers weitere Ergänzungen oder Korrekturen ergeben haben und in diesem Beschluss festgelegt wurden, sind entsprechende Berichtigungen der Planunterlagen von dem Vorhabenträger vorzunehmen und der Planfeststellungsbehörde vor Bekanntgabe des Beschlusses vorzulegen (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. Entscheidungen über Einwendungen

Bei den fast 400 Einwendungen, die 2014 nach der Erstauslegung der Planunterlagen erhoben wurden, handelt es sich bei mehr als der Hälfte (rd. 210) um Sammeleinwendungen (Unterschriftenlisten). Der überwiegende Teil der übrigen Einwendungen ist nicht nur inhaltlich, sondern auch wörtlich jeweils identisch. Insoweit handelt es sich dabei zwar nicht um Sammeleinwendungen, jedoch um vervielfältigte Einwendungsschreiben bzw. –muster, die dann jeweils individuell eingereicht wurden.

6.1 Verfahrenseinwendungen

Einwendungen, in denen die ordnungsgemäße Durchführung des Anhörungsverfahrens bestritten wird, sind von keiner Seite erhoben worden.

6.2 Unzulässige / präkludierte Einwendungen

Von den 2014 nach der Auslegung der Planunterlagen in ihrer ursprünglichen Fassung erhobenen Einwendungen ging eine Einwendung erst am 14.07.2014 und damit nach Ablauf der am 09.07.2014 zu Ende gegangenen Einwendungsfrist ein. Nach der Auslegung des Deckblattes 1 im Frühjahr 2016 wurde ebenfalls eine Einwendung erst außerhalb der Einwendungsfrist – sie lief am 17.03.2016 aus – erhoben und zwar mit E-Mail vom 11.09.2016 an den Vorhabenträger. Die Einwendung ist daher nicht nur verfristet, sondern entspricht auch nicht den Formvorschriften. Es handelte sich um eine einfache E-Mail (d. h. E-Mail ohne Absicherung durch eine elektronische Signatur), die nicht der erforderlichen Schriftform genügt. Ferner wurde sie nicht bei der zuständigen Behörde erhoben.

Die Regelung der §§ 17a FStrG, 73 Abs. 4 VwVfG NRW bestimmt, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Auslegungsgemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben

kann. Dem haben der Einwender aus 2014 und auch der Einwender aus dem Deckblattverfahren von 2016 nicht entsprochen. Sie haben ihre Forderungen und Bedenken erst nach Ablauf der jeweiligen Einwendungsfrist vorgetragen, obgleich in den jeweiligen Bekanntmachungen zur Auslegung auf die jeweilige Auslegungsfrist hingewiesen wurde und in den offen gelegten Plänen die Baumaßnahme so dargestellt war, dass die Einwender schon zu diesem Zeitpunkt und damit rechtzeitig und vor Ablauf der Frist eine möglicherweise aus dem Straßenbau resultierende Beeinträchtigung ihrer Rechte hätten erkennen können.

Die Fristversäumnisse haben zur Folge, dass die Einwendungen für das Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen sind (formelle Präklusion). Insoweit müssen die Einwendungen für das Planfeststellungsverfahren nicht mehr berücksichtigt werden, verleihen den Einwendern mithin innerhalb des Planfeststellungsverfahrens keine Rechtsposition mehr.

Gründe, die nach § 32 Abs. 1 VwVfG NRW eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wegen Versäumnis der Frist ermöglichen würden, sind nicht vorgetragen worden, im Übrigen auch nicht ersichtlich.

Insoweit ausgeschlossen sind des Weiteren auch die Einwendungen bzw. die Teile der Einwendungen, die 2016 im Deckblattverfahren zwar fristgerecht erhoben worden sind, sich jedoch nicht gegen die dem Deckblattverfahren zu Grunde liegenden Planänderungen, sondern gegen die ursprüngliche Planung in der Form richten, die bereits zuvor Verfahrensgegenstand war. Gegen die insoweit unveränderte Planung hätte von daher bereits vor Ablauf der sich an die 2014 erfolgte Auslegung der Ursprungsunterlagen anschließenden Einwendungsfrist und damit bis zum 09.07.2014 erhoben werden müssen. Auf diesen Einwendungsausschluss, der sich aus den Regelungen der §§ 17a FStrG, 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG NRW ergibt, ist bei der ortsüblichen Bekanntmachung zur Auslegung des Deckblatts 1 hingewiesen worden.

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

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

6.3 Berücksichtigte / gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen

Den Einwendungen und Stellungnahmen wird, soweit sie durch

- die Planänderungen der Deckblätter 1, 2, 3 und 4,
- Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren oder
- Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, inhaltlich Rechnung getragen.

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

6.4 Sonstige Einwendungen und Forderungen

Soweit von den Behörden, Stellen und privaten Beteiligten Einwendungen gegen den Plan erhoben und Forderungen gestellt worden sind, insbesondere

- darauf zu verzichten, 2 Linksabbiegespuren in die Bündler Straße – L 545 – zu führen, sondern nur eine,
- die Auflösung des „Nadelöhrs“ an der Bahnbrücke durch Aufweitung der Brücke und vierstreifige Weiterführung der B 61 bis zum Ausbauende,
- die Umweltverträglichkeitsprüfung aus dem Jahr 1998 als zu alt und damit als überholt bemängelt wird,
- die Kompensationsmaßnahmen als nicht ausreichend angesehen werden,
- eine Grundwasserverunreinigung und Verschmutzung vorhandener schutzwürdiger Böden durch das Straßenwasser befürchtet wird,

- die lärmtechnische Untersuchung als unzureichend und fehlerhaft kritisiert wird (u. a., weil eine mögliche Staubbildung vor der Eisenbahnbrücke und die tatsächliche Nutzung der betroffenen Grundstücke nicht berücksichtigt wurde),
- das Lärmschutzkonzept einerseits als nicht ausreichend angesehen, andererseits aber die geplante Lärmschutzwand für nicht erforderlich gehalten wird, weil dadurch der Blick auf gewerblich genutzte Gebäude beeinträchtigt würde und
- infolge Verringerung des Abstandes zur Straße Beeinträchtigungen der Grundstücke durch Erschütterungen, verursacht insbesondere durch LKW-Verkehr, befürchtet werden,

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

Fragen der Entschädigung bleiben dem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hierzu gehören auch Kosten, die im Zusammenhang mit der Verlegung, Anpassung, Sicherung oder Beseitigung von Versorgungsleitungen entstehen.

6.5 Einzeleinwendungen

Diesbezüglich wird ergänzend auf Abschnitt B. Nr. 7.9 dieses Beschlusses und die dortigen Einzelfallentscheidungen verwiesen.

7. Zusagen, Zusicherungen des Vorhabenträgers

Aufgrund von Stellungnahmen und Einwendungen werden die Planunterlagen geändert bzw. werden folgende im Anhörungsverfahren abgegebene Zusagen des Vorhabenträgers wie folgt bestätigt und damit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses:

Der Vorhabenträger sagt zu:

- a) Durchführung von Koordinierungsgesprächen mit allen betroffenen Versorgungsunternehmen rechtzeitig vor Baubeginn zwecks Festlegung, welche Leitungen in welchem Umfang konkret betroffen und daher in welcher Art und Weise umzulegen, anzupassen oder zu sichern sind.
- b) Frühzeitige Information der betroffenen Anlieger, der Gewerbebetriebe und der Industrie- und Handelskammer (IHK) Ostwestfalen zu Bielefeld über den Bauverlauf sowie Gewährleistung möglichst geringer Verkehrsbehinderungen insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit während der Bauzeit.

Der Vorhabenträger hat auch alle sonstigen Zusagen, die im Anhörungsverfahren, dem Erörterungstermin und den Einzelerörterungen schriftlich dokumentiert wurden (z.B. in den Stellungnahmen zu den Einwendungen), einzuhalten, sofern in diesem Planfeststellungsbeschluss 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 hiermit planfestgestellte Vorhaben umfasst den vierstreifigen Ausbau des rd. 2,56 km langen Abschnitts der B 61 am nördlichen Stadtrand der Stadt Herford. In diesem Abschnitt bilden die Bundesstraßen B 61 und B 239 eine Gemeinschaftsstrecke, die unter der Bezeichnung B 61 geführt wird. Der Ausbauabschnitt schließt an das vorhandene vierstreifige Teilstück an und umfasst den Ausbau der Knoten mit der K 7 (Füllenbruchstraße), der L 545 / K 7 (Bünder Straße) sowie der B 239 (Herforder Straße / Goebenstraße), wo der Ausbau endet. Der Ausbau erfolgt im vorhandenen Zuge der Bundesstraße.

Das Vorhaben schließt neben dem Straßenkörper der B 61 selbst mit allen zugehörigen Bauwerken und Anlagen auch alle damit im Zusammenhang stehenden Änderungs- und Folgemaßnahmen am bestehenden Straßen- und Wegenetz, die

Änderungen an Anlagen Dritter, die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sowie die erforderlichen Maßnahmen an den zu querenden Gewässern mit ein. Bestandteil des Vorhabens sind daher u. a.

- alle Durchlässe, Dämme, Böschungen, Gräben, die Bankette sowie die Entwässerungsanlagen,
- die Lärmschutzanlagen,
- die Änderungen an Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen sowie
- die Gestaltungsmaßnahmen und die landschaftspflegerischen Minimierungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die sich teilweise auch auf das Gebiet der Städte Löhne und Vlotho sowie der Gemeinde Hiddenhausen erstrecken.

Im Ausbauabschnitt soll die B 61 als anbaufreie Bundesstraße hergestellt werden. Die Strecke zwischen Ausbaubeginn und der Einmündung der Füllenbruchstraße soll weiterhin – wie auch schon heute – als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden. Sie erhält den Regelquerschnitt RQ 26 (Kronenbreite von 26 m). Wegen der dicht aufeinander folgenden Knotenpunkte werden aber ab etwa Bau-km 1+600 durchgehende Links- und teilweise Rechtsabbiegespuren vorgesehen, so dass sich ab hier ständig wechselnde Querschnitte ergeben. Vor Baustreckenbeginn ist die B 61 bereits vierstreifig mit Mittelstreifen ausgebaut; der Mittelstreifen wird bis zur L 545 (Bünder Straße) fortgeführt. Ab Einmündung Füllenbruchstraße ist auf der Südseite der B 61 ein abgesetzter Geh-/ Radweg geplant. Die der Planung zu Grunde liegende Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

2. Vorgängige Verfahren

Für das Vorhaben war ein Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG nicht erforderlich, da es sich um den Ausbau einer vorhandenen Straße handelt.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung des Verfahrens

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Wildenbruchplatz 1, 45888 Gelsenkirchen, hat den von ihm bzw. der Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe in Bielefeld, aufgestellten Plan mit Schreiben vom 27.03.2014 der Bezirksregierung Detmold

zur Durchführung des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens gem. §§ 17 ff. FStrG i. V. m. Teil V Abschnitt 2 VwVfG NRW zugeleitet.

3.2 Auslegung der Planunterlagen

Die Planunterlagen haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Detmold einen Monat in der Zeit vom 26.05.2014 bis einschließlich 25.06.2014 in den Städten Herford (Technisches Rathaus, Auf der Freiheit 21, 32052 Herford) und Vlotho (Vlothoer Wirtschaftsbetriebe, Sparte Straßen, Weserstraße 9, 32502 Vlotho) und damit in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben einschließlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen voraussichtlich auswirkt, während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt.

Beide Gemeinden haben Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher nach den Regelungen ihrer jeweiligen Hauptsatzung ortsüblich bekannt gemacht und zwar die Stadt Herford im Amtlichen Kreisblatt vom 20.05.2014, in der Neuen Westfälischen am 24.05.2014 sowie im Westfalenblatt vom 26.05.2014 und die Stadt Vlotho im Westfalenblatt vom 20.05.2014. Zudem wies die Stadt Herford in der Zeit vom 20.05. – 25.06.2014 auf ihrer Internetseite auf die Auslegung hin. Darüber hinaus waren die Planunterlagen auf der Homepage der Bezirksregierung Detmold auch im Internet einsehbar. Die gesetzliche Frist, innerhalb der gem. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG NRW Einwendungen gegen den Plan erhoben werden konnten (bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis zum 09.07.2014), sowie die Stellen, bei denen die Einwendungen gegen den Plan innerhalb dieser Frist schriftlich zu erheben oder zur Niederschrift zu geben waren (Städte Herford und Vlotho 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 und Vlotho über die Auslegung informiert worden.

Während der gesetzlichen Frist sind fast 400 Einwendungen eingegangen, darunter 1 Einwendung eines Umweltverbandes, die dem Vorhabenträger mit Schreiben vom 20.08.2014 zur Auswertung und Erarbeitung einer Stellungnahme zugeleitet worden sind.

3.3 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 22.05.2014 hat die Planfeststellungsbehörde den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (Träger öffentlicher Belange) die Planunterlagen zur Stellungnahme bis zum 01.08.2014 zugeleitet. Beteiligt wurden:

- der Kreis Herford,
- die Stadt Herford,
- die Stadtwerke Herford GmbH,
- die Stadt Vlotho,
- die Gemeinde Hiddenhausen,
- die Landwirtschaftskammer NRW, Bezirksstelle für Agrarstruktur, Brakel,
- der Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Ostwestfalen-Lippe, Minden,
- der Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Amt für Denkmalpflege in Westfalen, Münster,
- der Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Archäologie für Westfalen, Bielefeld,
- die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bielefeld,
- die Deutsche Bahn Netz AG, Duisburg,
- das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn,
- die Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld, Bielefeld,
- die Handwerkskammer Ostwestfalen-Lippe zu Bielefeld, Bielefeld,
- die Dezernate 25.1 (Verkehr), 32 (Regionalentwicklung), 33 (ländliche Entwicklung, Bodenordnung), 52 (Abfallwirtschaft), 53 (Immissionsschutz) und 54 (Wasserwirtschaft) der Bezirksregierung Detmold,
- das Dezernat 51 der Bezirksregierung Detmold (höhere Naturschutzbehörde),
- die PLEdoc GmbH, Dokumentationserstellung & Pflege, Essen,
- die E.ON Westfalen-Weser AG, Herford,
- die EWE Netz GmbH, Herford,
- Deutsche Telekom, Technik GmbH, Bielefeld,
- Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG, Zentrale Planung, Kassel.

Die insgesamt 20 abgegebenen Stellungnahmen wurden – zusammen mit den Einwendungen – ebenfalls dem Vorhabenträger zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung übersandt.

3.4 Erörterungstermin

Die Gegenäußerungen zu den Einwendungen – eine solche wurde auch von den Umweltverbänden erhoben – und den Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange hat der Vorhabenträger mit Schreiben vom 27.01.2015 mit der Bitte um Anberaumung des Erörterungstermins vorgelegt. Dieser hat am 08.05.2015 im Kreishaus des Kreises Herford in Herford stattgefunden.

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

Zu diesem Termin wurde angesichts der deutlich mehr als 50 Einwendungen gem. § 73 Abs. 6 VwVfG NRW von den Städten Herford und Vlotho durch ortsübliche Bekanntmachung sowie von der Bezirksregierung Detmold als Planfeststellungsbehörde durch öffentliche Bekanntmachung rechtzeitig eingeladen. Die Bekanntmachungen sind am 18.04.2015 bzw. 20.04.2015 (Bezirksregierung Detmold, Neue Westfälische und Westfalenblatt sowie Amtsblatt für den Regierungsbezirk Detmold), am 22.04.2015, 29.04.2015 bzw. 30.04.2015 (Stadt Herford, Amtliches Kreisblatt, Neue Westfälische und Westfalenblatt sowie Veröffentlichung auf der Internetseite der Stadt Herford ab 23.04.2015) und am 21.04.2015 (Stadt Vlotho, Westfalenblatt) und damit gem. § 73 Abs. 6 S. 2 VwVfG NRW mehr als eine Woche vorher in der Presse erschienen. Zudem haben sowohl die Einwender als auch die Behörden und Träger öffentlicher Belange einschließlich der anerkannten Naturschutzvereinigung vorab unter Hinweis auf diesen Termin die Gegenäußerung des Vorhabenträgers zu ihrer Einwendung oder Stellungnahme erhalten.

Allen grundstücksbetroffenen Einwendern hat die Planfeststellungsbehörde darüber hinaus die Möglichkeit angeboten, ihre Belange in einem Einzelerörterungstermin zu behandeln. Von diesem Angebot haben diverse Eigentümer Gebrauch gemacht, insgesamt sind 5 Einzelerörterungstermine mit Grundstückseigentümern bzw. anderweitig besonders Betroffener durchgeführt worden. Sie haben am 12.08.2015 und 13.08.2015 stattgefunden.

Im Wesentlichen blieben die Einwendungen, soweit nicht im Einzelfall durch die Planänderungen oder im Einzelfall auch durch Zusagen und Zusicherungen des Vorhabenträgers ausgeräumt, bestehen. Für die weiteren Inhalte wird auf die Er-

gebnisprotokolle verwiesen, die zur Generaldebatte sowie zu den jeweiligen Einzelterminen erstellt und – soweit gewünscht – den Einwendern zugeleitet worden sind.

3.5 Planänderungen (Deckblätter 1, 2, 3 und 4) und ihre Auslegung

Aufgrund der durch die Auswertung der Einwendungen, Stellungnahmen und Ergebnisse der Erörterungstermine bis dahin gewonnenen Erkenntnisse hat der Vorhabenträger diverse Planänderungen vorgenommen und mit Schreiben vom 22.12.2015 mit den Deckblättern 1 und 2 in das Verfahren eingebracht. Sie beinhalten im Wesentlichen

- Deckblatt 1
Veränderung der vorgesehenen Lärmschutzwand im Bereich des Grundstücks „Bünder Straße 107“ sowie bautechnische Details, Überarbeitung des Schallgutachtens,
- Deckblatt 2
Änderungen des landschaftspflegerischen Begleitplanes.

Durch die Planänderungen wurden die Aufgabenbereiche von Behörden und Belange Dritter betroffen.

Aufgrund der Art und des Umfangs der Planänderungen des Deckblattes 1 konnte der Personenkreis, dessen Belange durch den geänderten Plan berührt wurden, nicht klar abgegrenzt werden. Deshalb hat der geänderte Plan (Deckblatt 1) auf Veranlassung der Bezirksregierung Detmold einen Monat in der Zeit vom 04.02.2016 bis einschließlich 03.03.2016 in der Stadt Herford (Technisches Rathaus, Auf der Freiheit 21, 32052 Herford) und damit in der Gemeinde, in der sich die Änderung voraussichtlich auswirkt, während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt.

Die Stadt Herford hat Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher nach den Regelungen ihrer Hauptsatzung ortsüblich bekannt gemacht und zwar am 27.01.2016 im Amtlichen Kreisblatt und am 28.01.2016 sowohl in der Neuen Westfälischen als auch im Westfalenblatt. Außerdem wies die Stadt Herford auf ihrer Internetseite auf die Auslegung hin. Darüber hinaus waren die geänderten Planunterlagen des

Deckblattes 1 auf der Homepage der Bezirksregierung Detmold auch im Internet einsehbar. Die zweiwöchige Einwendungsfrist endete am 17.03.2016.

Anders als beim Deckblatt 1 war beim Deckblatt 2 der Kreis der Betroffenen klar abgrenzbar. Deshalb erfolgte eine individuelle Beteiligung im Rahmen eines vereinfachten Anhörungsverfahrens. Die zweiwöchige Einwendungsfrist endete am 29.02.2016.

Ferner sind nach den Regelungen des § 73 Abs. 8 VwVfG NRW im Rahmen des sog. Deckblattverfahrens

- der Kreis Herford,
- die Stadt Herford,
- die Gemeinde Hiddenhausen,
- Stadt Löhne,
- die Landwirtschaftskammer NRW, Bezirksstelle für Agrarstruktur, Brakel,
- die Dezernate 25.1 (Verkehr), 32 (Regionalentwicklung), 33 (ländliche Entwicklung, Bodenordnung), 52 (Abfallwirtschaft), 53 (Immissionsschutz) und 54 (Wasserwirtschaft) der Bezirksregierung Detmold und
- das Dezernat 51 der Bezirksregierung Detmold (höhere Naturschutzbehörde),

mit Schreiben vom 03.02.2016 unter Beifügung der Unterlagen der Deckblätter 1 und 2 über die Planänderungen informiert worden und haben die Gelegenheit erhalten, innerhalb einer 2-Wochen-Frist eine Stellungnahme bzw. Einwendung zu den Planänderungen abzugeben.

Den Naturschutzverbänden wurde ebenfalls mit Schreiben vom 03.02.2016 unter Beifügung der Planunterlagen des Deckblatts 2 die Gelegenheit eingeräumt, eine Stellungnahme abzugeben bzw. Einwendungen zu erheben. Gleichzeitig wurden die Naturschutzverbände über Zeit und Ort der Auslegung des Deckblattes 1 informiert.

Während der gesetzlichen Fristen gingen 7 Einwendungen und 10 Stellungnahmen ein, die mit Schreiben vom 11.04.2016 dem Vorhabenträger zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung übersandt wurden.

Die Gegenäußerungen zu den Einwendungen – sowohl gegen das Deckblatt 1 als auch gegen das Deckblatt 2 wurde jeweils auch eine Einwendung von den Naturschutzverbänden erhoben – und den Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange hat der Vorhabenträger mit Schreiben vom 25.08.2016 vorgelegt.

- Deckblatt 3

Änderungen des landschaftspflegerischen Begleitplanes.

Das Deckblatt 3 wurde mit Schreiben vom 30.11.2017 durch den Vorhabenträger in das Verfahren eingebracht.

Beim Deckblatt 3 war der Kreis der Betroffenen klar abgrenzbar. Deshalb erfolgte eine individuelle Beteiligung im Rahmen eines vereinfachten Anhörungsverfahrens.

Den Naturschutzverbänden wurde ebenfalls mit Schreiben vom 30.01.2018 unter Beifügung der Planunterlagen des Deckblatts 3 die Gelegenheit eingeräumt, eine Stellungnahme abzugeben bzw. Einwendungen zu erheben.

Ferner sind nach den Regelungen des § 73 Abs. 8 VwVfG NRW im Rahmen des sog. Deckblattverfahrens

- der Kreis Herford,
- die Gemeinde Hiddenhausen,
- die Landwirtschaftskammer NRW, Bezirksstelle für Agrarstruktur, Brakel,
- das Dezernat 51 der Bezirksregierung Detmold (höhere Naturschutzbehörde),

mit Schreiben vom 30.01.2018 unter Beifügung der Unterlagen des Deckblatts 3 über die Planänderungen informiert worden und haben die Gelegenheit erhalten, eine Stellungnahme bzw. Einwendung zu den Planänderungen abzugeben.

Während der gesetzlichen Fristen gingen 3 Einwendungen und 3 Stellungnahmen ein, die mit Schreiben vom 03.04.2018 dem Vorhabenträger zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung übersandt wurden.

- Darüber hinaus wurde das Verkehrskonzept (Neuer Prognosehorizont 2030) überarbeitet.

- Deckblatt 4

Der Vorhabenträger hat die Planungsunterlagen hinsichtlich der Straßenentwässerung um einen Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie (im Folgenden: wasserrechtlicher Fachbeitrag) ergänzt und mit Schreiben vom 03.12.2018 in das o. g. Planfeststellungsverfahren eingebracht. Der wasserrechtliche Fachbeitrag beschreibt die von der Straßenentwässerung betroffenen Wasserkörper und bewertet die Auswirkungen des Vorhabens auf deren Qualitätskomponenten. Bei diesem wasserrechtlichen Fachbeitrag handelt es sich um eine neue entscheidungserhebliche Unterlage über die Umweltauswirkungen des Vorhabens, sodass die Öffentlichkeit gemäß § 9 Abs. 1 UVPG hierzu erneut zu beteiligen war.

Aufgrund der Art und des Umfangs der neuen Unterlage des Deckblattes 4 konnte der Personenkreis, dessen Belange berührt wurden, nicht klar abgegrenzt werden. Deshalb hat der wasserrechtliche Fachbeitrag (Deckblatt 4) auf Veranlassung der Bezirksregierung Detmold einen Monat in der Zeit vom 23.01.2019 bis einschließlich 22.02.2019 in der Stadt Herford (Technisches Rathaus, Auf der Freiheit 21, 32052 Herford) und der Gemeinde Hiddenhausen (Rathaus der Gemeinde Hiddenhausen, Rathausstraße 1, 32120 Hiddenhausen) und damit in den Gemeinden, in denen sich das Untersuchungsgebiet für die wasserkörperbezogene Untersuchung befindet, während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Stadt Herford hat Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher nach den Regelungen ihrer Hauptsatzung ortsüblich bekannt gemacht und zwar am 16.01.2019 im Amtlichen Kreisblatt und am 22.01.2019 in der Neuen Westfälischen als auch am 17.01.2019 im Westfalenblatt. Außerdem wies die Stadt Herford auf ihrer Internetseite auf die Auslegung hin.

Die Gemeinde Hiddenhausen hat Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher nach den Regelungen ihrer Hauptsatzung ortsüblich bekannt gemacht und zwar am 19.01.2019 im Aushang an der Bekanntmachungstafel des Rathauses und am 19.01.2019 in der Neuen Westfälischen sowie im Westfalenblatt.

Darüber hinaus waren die neuen Planunterlagen des Deckblattes 4 auf der Homepage der Bezirksregierung Detmold auch im Internet einsehbar. Die zweiwöchige Einwendungsfrist endete am 08.03.2019.

Ferner sind nach den Regelungen des § 73 Abs. 8 VwVfG NRW im Rahmen des Anhörungsverfahrens

- der Kreis Herford,
- die Stadt Herford,
- die Gemeinde Hiddenhausen,
- Stadt Vlotho,
- Stadt Löhne,
- die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben,
- die Landwirtschaftskammer NRW, Bezirksstelle für Agrarstruktur, Brakel,
- die Dezernate 33 (ländliche Entwicklung, Bodenordnung), 54 (Wasserwirtschaft) und das Dezernat 51 der Bezirksregierung Detmold (höhere Naturschutzbehörde),

mit Schreiben vom 11.01.2019 unter Beifügung der Unterlagen des sog. Deckblatts 4 über die ergänzende Unterlage informiert worden und haben die Gelegenheit erhalten bis zum 28.02.2019 eine Stellungnahme bzw. Einwendung zu den Planänderungen abzugeben.

Den Naturschutzverbänden wurde ebenfalls mit Schreiben vom 11.01.2019 unter Beifügung der Unterlagen des sog. Deckblatts 4 die Gelegenheit eingeräumt, eine Stellungnahme abzugeben bzw. Einwendungen zu erheben. Gleichzeitig wurden die Naturschutzverbände über Zeit und Ort der Auslegung informiert.

Während der gesetzlichen Fristen gingen 8 Stellungnahmen – darunter auch eine Stellungnahme der Naturschutzverbände – ein, die mit Schreiben vom 25.03.2019 dem Vorhabenträger zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung übersandt wurden.

4. Verfahrensrechtliche Bewertung

4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

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

Das Vorhaben ist damit zulässiger Gegenstand der straßenrechtlichen Planfeststellung. Dies gilt sowohl für die Verkehrsanlagen selbst, d. h. den Straßenkörper

mit seinem Unterbau und seinen (Straßen-)Decken als auch für die Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen, für Brücken, Dämme, Wälle, Gräben, Böschungen und Durchlässe, für Bepflanzungen sowie für die Entwässerungsanlagen (§ 1 Abs. 4 FStrG), für Schutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW und § 41 BImSchG), für die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (§ 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG NRW) sowie für die zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Es gilt damit auch für alle in Abschnitt B. Ziffer 1 dieses Beschlusses benannten Bauwerke und Anlagen.

4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

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

4.3 Anhörungsverfahren

Die sich im Wesentlichen aus § 17 a FStrG und § 73 VwVfG NRW ergebenden Vorgaben an das Anhörungsverfahren (vgl. Abschnitt B., Ziffern 3.1 bis 3.5 dieses Beschlusses) sind eingehalten worden. Die Planfeststellungsbehörde hat die darin enthaltene Pflicht zur Auslegung des Plans nebst Zeichnungen und Erläuterungen, wassertechnischer Entwurf, lärmtechnischer Unterlagen und Luftschadstoffgutachten, Verkehrsuntersuchung, landschaftspflegerischem Begleitplan und aller sonstigen Unterlagen, die das Vorhaben, seinen Anlass, die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie die möglichen Auswirkungen erkennen lassen, vollständig erfüllt. Sie hat außerdem auch den gem. § 73 Abs. 6 VwVfG NRW vorgesehenen, gem. § 17a Nr. 1 FStrG (vorher: § 17a Nr. 5 FStrG) jedoch nach Ermessen der Anhörungsbehörde auch verzichtbaren Erörterungstermin durchgeführt.

Gem. §§ 17 a FStrG, 73 Abs. 2 VwVfG NRW war der Plan jeweils in den Städten bzw. Gemeinden auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Zum Schutz ihrer individuellen Interessen sollen alle Betroffenen durch die Offenlegung der Planunterlagen über das Vorhaben informiert werden.

Immer und in erster Linie von den Auswirkungen eines Vorhabens berührt sind diejenigen, auf deren Grundstücksflächen das Vorhaben geplant wird. Dementsprechend muss die Auslegung der Planunterlagen in der oder den Gemeinden erfolgen, in deren Gebiet das Vorhaben verwirklicht werden soll. Dies ist hier die Stadt Herford, auf deren Gebiet sich der Ausbau der B 61 flächenmäßig beschränkt. Dort ist dementsprechend auch die Auslegung der Erstfassung der Planunterlagen als auch die Auslegung der Unterlagen des Deckblattes 1 erfolgt. Von den Kompensationsmaßnahmen der Erstfassung der Planunterlagen wurde außerdem noch die Stadt Vlotho betroffen, so dass die Planunterlagen auch hier auslagen. Weitergehende Offenlegungen waren mangels erkennbarer möglicher Auswirkungen auf andere Gemeindegebiete – solche könnten sich ansonsten insbesondere durch Lärm-, Staub- und sonstige Immissionen ergeben – nicht erforderlich. Insoweit ist die rein abstrakte Möglichkeit, dass sich Auswirkungen über die Gemeindegrenze hinweg erstrecken, nicht ausreichend.

Inhaltlich sind nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes 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. Der Entfaltung dieser sog. Anstoßwirkung sind die ausgelegten Unterlagen in vollem Umfang und auch im Hinblick auf die Betroffenheiten durch Immissionen gerecht geworden.

Die Kompensationsflächen in Hiddenhausen und Löhne sind erst über die Deckblätter 1 und 2 Bestandteil der Planung geworden, die ursprünglich in Herford vorgesehene Maßnahmen sind nach den Änderungen der Deckblätter entfallen. Der Eigentümer der Kompensationsfläche in Hiddenhausen wurde individuell im Rahmen eines vereinfachten Anhörungsverfahrens beteiligt; von der Kompensationsfläche in Löhne sind keine Dritten betroffen, weil die Maßnahmen auf Flächen der öffentlichen Hand (Flächen stehen im Eigentum des Bundes) stattfinden. Eine Auslegung war deshalb in diesen Gemeinden nicht erforderlich.

Ebenso verhält es sich beim Deckblatt 3. Hier ist anzumerken, dass die durch das Deckblatt 2 vorgesehene Ausgleichsfläche (E4.2/CEF2) für die vorliegende Planfeststellung nicht weiter berücksichtigt werden konnte, da auf dieser Fläche bereits eine Agrarumweltmaßnahme zum Schutz des Kiebitzes durch den Kreis Herford bewilligt wurde. Nach weiteren Abstimmungen mit den Naturschutzbehörden

wurde die durch das Deckblatt 3 neu eingebrachte Fläche für fachlich geeignet befunden und in das vorliegende Planfeststellungsverfahren aufgenommen.

Beim Deckblatt 4 wurde mit dem wasserrechtlichen Fachbeitrag eine neue entscheidungserhebliche Unterlage in das Verfahren eingebracht. Eine klare Abgrenzung der Betroffenheiten im Untersuchungsgebiet über Auswirkungen der untersuchten wasserrechtlichen Belange konnte nicht vorgenommen werden, sodass eine Auslegung in der Stadt Herford und der Gemeinde Hiddenhausen vorgenommen wurde. Aufgrund von Art und Umfang der Straßenentwässerung und der zu untersuchenden Wasserkörper konnte die Planfeststellungsbehörde die Auslegung auf die Stadt Herford und die Gemeinde Hiddenhausen begrenzen. Sämtliche Einleitungsstellen liegen auf dem Gebiet der Stadt Herford. Die zu untersuchenden Grundwasserkörper und der entsprechende Untersuchungsraum befinden sich schwerpunktmäßig auf dem Gebiet der Stadt Herford und nur zum Teil auf dem Gebiet der Gemeinde Hiddenhausen.

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, Befreiungen, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 Abs. 1 WHG für die Niederschlagswasser-Einleitungen in oberirdische Gewässer bzw. in das Grundwasser, über die gem. § 19 Abs. 1 und 3 WHG hier jedoch mitentschieden werden konnte (siehe Ausführungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis in Kapitel A, Nr. 3).

4.4.2 Der Planfeststellungsbeschluss umfasst dabei auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine "Notwendigkeit" im Sinne der vorgenannten Vorschrift ist 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 insbesondere

- die Brückenbauwerke über Ramker Bach und Düsedieksbach,
- die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der südlichen Straßenseite der B 61,
- die notwendigen Veränderungen an Ver- und Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom, Telekommunikation etc.) und
- die mit dem Straßenbau im Zusammenhang stehenden übrigen Änderungsmaßnahmen am bestehenden Straßen-, Wege- und Gewässernetz

notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und dem Straßenbauvorhaben besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Ausbauvorhaben eingreift, wiederhergestellt werden muss, damit diese weiterhin ihren bisherigen Aufgaben dienen können.

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 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem UVPG

Zweck und Ziel des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG ¹) 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 und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden 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 (vgl. § 1 UVPG). Die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde soll verbessert und das Entscheidungsverfahren transparenter gestaltet werden, um damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen. Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht.

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

Die durchgeführten Untersuchungen genügen auch den Anforderungen, die das UVPG und das UVPG NRW an die Umweltverträglichkeitsprüfung, die gem. § 2

¹ Im Folgenden ist bei Nennung des UVPG – soweit nicht ausdrücklich anders bezeichnet – stets die Fassung in der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S 94) gemeint, welche durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30.11.2016 (BGBl. I S. 2749) geändert worden ist. Nach der Übergangsvorschrift des aktuell rechtsgültigen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in § 74 Abs. 1 UVPG sind die Vorschriften des Teils 2 Abschnitt 1 über die Vorprüfung des Einzelfalls in der bis dahin geltenden Fassung weiter anzuwenden, wenn – wie hier am 27.03.2014 - das Verfahren zur Feststellung der UVP-Pflicht im Einzelfall nach § 3c vor dem 16.05.2017 eingeleitet wurde.

Abs. 1 S. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden konnte, stellen.

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurde nach dem Merkblatt zur Umweltverträglichkeit in der Straßenplanung (MUVS 1990) erarbeitet. Weiterhin wurden die Musterkarten für Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau – Ausgabe 1995 – angewendet. Die Umweltverträglichkeitsstudie wurde 1998 von der Außenstelle Detmold des Westfälischen Amtes für Landes- und Baupflege (heutiges Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe) erstellt.

Den Unterlagen, der landschaftspflegerische Begleitplan mit seinem Fachbeitrag zum Artenschutz eingeschlossen, sowie schalltechnische Berechnung und Luftschadstoffgutachten, liegen die notwendigen Grundlagendaten und Erhebungen in angemessener Aktualität zugrunde. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach den Regelungen des § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch öffentliche Auslegung der UVU zusammen mit den Planunterlagen für den Ausbau der B 61 in den Städten Herford und Vlotho in der Zeit vom 26.05. bis 25.06.2014. Den Anforderungen des § 9 Abs. 1 S. 2 UVPG wurde damit entsprochen.

Weitere Verfahrensschritte sind insoweit nicht erforderlich. Bei dem planfestgestellten Vorhaben handelt es sich um einen Ausbau in vorhandener Trassenführung; eine Linienbestimmung ist daher nicht erforderlich und folglich auch kein Variantenvergleich jenseits der Nullvariante. Mit dem LBP nebst Anlagen hat die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde auch alle sonstigen Unterlagen im Sinne von § 6 UVPG den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zugesandt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

5.2 Beschreibung der Umwelt

Der Ausbauabschnitt der B 61 verläuft am nördlichen Stadtrand von Herford. Er schließt an das vorhandene vierstreifige Teilstück an und endet am Knoten Herforder Straße / Goebenstraße. Der Ausbau erfolgt im vorhandenen Zuge der Bundesstraße.

Der Planungsraum befindet sich am nordwestlichen Rand von Herford. Die Abgrenzung des Planungsraumes beträgt beidseitig der planfestgestellten Trasse

100 m und entspricht damit den Vorgaben für Ausbaumaßnahmen, die eine Ausdehnung von 100 m beidseitig der geplanten Trasse sowie jeweils 100 m über Bauanfang und Bauende hinaus, vorsehen.

Der Planungsraum befindet sich innerhalb der naturräumlichen Obereinheit Weser- und Weser-Leine Bergland (Niedersächsisches Bergland). Das Ausbauvorhaben im Norden Herfords liegt aus naturräumlicher Sicht im Ravensberger Hügelland. Das flachwellige Hügelland wird gegliedert durch die Flussniederung der Werre und durch das weitverzweigte System kastenförmiger Bachtäler der Sieke sowie großräumiger Senken. Das Planungsgebiet ist charakterisiert durch die von Osten nach Westen verlaufende Geländesenke des Füllenbruchs und der Nord-Süd ausgerichteten Talniederung der Werre. Der Rand der Niederung ist geprägt durch großflächige gewerbliche Bebauung. Im Norden schließt der Hiddenhauser Ortsteil Sundern mit Wohnbebauung an den Planungsraum an. Die Geländesenke des Füllenbruchs und die Talniederung der Werre sind von ähnlicher ökologischer Struktur und sind zusammenhängende, weitgehend siedlungsfreie Räume. Diese Bereiche sind wertvolle Freiräume in dem durch intensive bauliche Nutzung geprägten Umfeld. Der Übergang aus dem Füllenbruch in das Werretal ist heute durch den hohen Damm der Eisenbahn-Hauptstrecke Bielefeld-Minden wohl irreversibel verschlossen.

Die Entwicklung der Landschaft ist gekennzeichnet vom zunehmenden Urbanisierungsprozess der letzten 160 Jahre. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts haben sich aus einer zunächst dünn besiedelten Streusiedlung erste geschlossene Siedlungsbereiche und Gewerbebetriebe entwickelt. Der Charakter der offenen Kulturlandschaft ist noch fragmentarisch erhalten. Aus dem ehemaligen ländlich geprägten Raum ist eine Stadtlandschaft entstanden. Das heutige Straßennetz war in weiten Teilen seit 1840 vorhanden. Zehn Jahre später kam die Nord-Süd verlaufende Bahnlinie hinzu und noch später die B 239. Ende der 30er Jahre des vergangenen Jahrhunderts wurde die Ringstraße (B 239 / B 61) um Herford im Rahmen des Autobahnbaus (A 2) errichtet. Teile der Ringstraße wurden Mitte der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts 4-streifig ausgebaut. Aktuell wird die Landschaft im Planungsraum geprägt durch Gewerbe- und Industriegebiete sowie Grünflächen südlich der B 61 / B 239 und Ackerbau als auch Grünland nördlich der Ringstraße.

Die Eisenbahnlinie Bielefeld-Minden kreuzt kurz vor dem Ende die Ausbaustrecke mittels eines Brückenbauwerkes. Auf die Ausbaustrecke münden von Norden die B 239 und die L 545. Außerdem queren die Ferngasleitung Nr. 6 (Hannover-Leitung) und die 110 kV-Leitung von E.ON den Knotenpunkt B 61 / Bündler Straße im nördlichen Bereich.

Das Untersuchungsgebiet wird geprägt vom Flusslauf der Werre sowie dem Bachsystem des Düsedieksbach mit seinen Gräben und dem Ramker Bach. Insbesondere die Werre ist durch ihre naturnahen Kleinstrukturen am Ufer, dem naturnahen Flusslauf und durch die zeitweise überfluteten Auenbereiche von hoher Bedeutung für den Naturhaushalt. Die Werreaue hat eine herausragende Stellung bei den besonderen Freiraumfunktionen. Die Flussaue mit dem Gewässer ist zentraler Bestandteil des regionalen, landesweiten und europäischen Biotopverbundes und hat entscheidende Bedeutung als natürlicher Retentionsraum.

Im Vorhabengebiet für den Ausbau der B 61 liegt das Überschwemmungsgebiet der Werre, wird aber durch das Vorhaben nicht berührt.

Nordwestlich von Herford in der Gemeinde Hiddenhausen befindet sich ein festgesetztes Trinkwasserschutzgebiet der Trinkwasserzone III. Das Trinkwasserschutzgebiet wird durch die Straßenausbaumaßnahme nicht berührt.

Das Planungsgebiet ist gekennzeichnet durch stark wasserundurchlässige Tone mit eiszeitlichen Auflagen aus Geschiebe und Löß wechselnder Mächtigkeit. Die Bodenbildung ist durch die Mächtigkeit der alluvialen (angeschwemmten) Auflage bestimmt. Bei geringer Mächtigkeit entstehen staunässebeeinflusste Pseudogley, bei großer Mächtigkeit (2 m) handelt es sich um hochwertige Parabraunerden. Im Osten des Planungsgebietes verläuft die Werre in einer breiten Talrinne, in der restliche glaziale Sandablagerungen und alluviale Auenbildungen auftreten. Aus den Sandablagerungen der Terrassen bilden sich Braunerden. Die Aue der Werre ist geprägt durch Auengley. Im Zentrum des Planungsgebietes liegt die ausgeprägte Senke des Füllenbruchs, wahrscheinlich eine präglaziale Subrosions-senke, die mit eiszeitlichen Sanden und Kiesen bis 45 m Mächtigkeit gefüllt ist. Auf diesem Material haben sich durch alluviale Ablagerungen Gleyböden und großflächig Niedermoor gebildet. Im Planungsgebiet treten folgende Bodentypen auf: In der Werreaue und im Füllenbruch Auengley, Gley und Niedermoor, auf den glazialen Werreterrassen Braunerde und auf den Löß- und Moränenbereichen Pseudogley-Braunerde.

Die prioritäre Nutzung des Raumes liegt im gewerblich-industriellen Bereich. Stellenweise sind im Umfeld oder in Zuordnung zu den Gewerbegebieten Wohngebäude vorhanden. Ein zusammenhängendes Wohngebiet erstreckt sich zwischen Bündler Fußweg und Benter Weg südlich der B 61. Es handelt sich um ältere Wohnbebauung, überwiegend 1- bis 3- Familienhäuser mit zum Teil sehr großen Gartengrundstücken. Die im Umfeld dieser Wohnbebauung liegenden überwiegend landwirtschaftlich genutzten Freiflächen übernehmen Funktionen des siedlungsnahen Freiraumes.

Im Kreuzungsbereich B 61 mit der L 545 besteht ein landwirtschaftlicher Betrieb. Die Hofstelle mit Wohn- und Wirtschaftsgebäuden sowie zum Teil altem Baumbestand bildet das letzte Relikt der ehemals landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaft. Es handelt sich um den Düsediekerbaum, ein historischer Bäumerhof, der ehemals für den Schutz der Stadt Herford als freie Reichsstadt in Mittelalter und früher Neuzeit eine große Bedeutung besaß. Bei dem Düsediekerbaum liegt außerdem die Besonderheit vor, dass der Hof auch heute noch als landwirtschaftlicher Betrieb genutzt wird. Insoweit stellt der Hof Düsediekerbäumer unter lokalgeschichtlichen Gesichtspunkten einen kulturell wichtigen Bereich dar.

Im Grenzbereich des Untersuchungsraumes befindet sich das Baudenkmal Bündler Straße 82, ein viergeschossiges Verwaltungsgebäude einer ehemaligen Maschinenfabrik. Es wird durch das Vorhaben aber nicht berührt.

Aufgrund der Nutzungsstruktur sowie der Belastungen des Landschaftsbildes spielt die Erholungsnutzung im Plangebiet keine nennenswerte Rolle. Das im Untersuchungsraum bestehende Netz an Radwegen dient in erster Linie als Verbindung zu Schule und Arbeit, weniger als Erholungsnutzung. Hinsichtlich der Freizeitanlagen bestehen zwei Schwerpunkte. Am Ostrand des Untersuchungsgebietes liegen beiderseits der B 61 größere Sportanlagen, die randlich noch den Untersuchungsraum berühren. Ein weiterer ausgeprägter Freizeitschwerpunkt liegt im Bereich Bündler Straße (K 7) – B 61 / B 239 – Bahndamm. Hier hat sich unter Umnutzung vorhandener gewerblicher Bauten oder Neubauten eine Reihe von kommerziellen Freizeiteinrichtungen etabliert.

Im Untersuchungsgebiet tritt folgende potentielle natürliche Vegetation auf: In der Werreaue Bach-Erlen-Eschenwald, im Füllenbruch feuchter Eichen-Hainbuchenwald, stellenweise mit Übergängen zum Erlenbruch, und auf den übrigen Flächen artenarmer Buchenmischwald.

Eine hohe Bedeutung für die Tierwelt hat der Füllenbruch. Er bietet Rückzugs- und Lebensraum für Vogel- und Fledermausarten sowie Heuschrecken. Außerhalb des Füllenbruchs sind Lebensräume für Tiere und Pflanzen auf Grund der intensiven Besiedlung und sonstiger Vorbelastungen nur begrenzt vorhanden.

Im Untersuchungsraum, speziell entlang der B 61 am Füllenbruch, sind Vorkommen von Haarwild und damit verbundene Wildwechsel über die Fahrbahn nicht zu erwarten, weil die Notwendigkeit der Überquerung der Straße aufgrund ungeeigneter Habitats auf der südlichen Seite der B 61, insbesondere für Rotwild und Schwarzwild nicht gegeben ist.

Das Füllenbruch ist im Landschaftsplan Herford-Hiddenhausen als Naturschutzgebiet in einer Größe von 137,5 ha ausgewiesen (Naturschutzgebiet N 3.1.1.2 „Füllenbruch“).

Als wohl größte zusammenhängende Fläche mit hohem Anteil nasser Grünlandbestände im Ravensberger- und Lipper Hügelland ist das Gebiet ein besonders wichtiger Lebensraum für Wiesen- und Wasservögel sowie Rastplatz für Durchzügler. Es hat elementare Bedeutung als Trittsteinbiotop im regionalen Verbund von Feuchtwiesen.

Das Naturschutzgebiet liegt in einer großräumigen Senke des Ravensberger Hügellandes zwischen dem westlichen Stadtrand von Herford und dem Ortsteil Oettinghausen der Gemeinde Hiddenhausen und damit nordöstlich der Ausbaustrecke. Die Geländesenke hat eine Länge von etwa 2,5 km und misst an ihrer breitesten Stelle 600 m. Im Zentrum der Mulde verläuft der weitgehend begradigte Düsedieksbach, ein Seitenbach der Werre.

Das Gebiet hat den Charakter einer offenen Wiesenlandschaft mit wenigen Gehölzstrukturen und Kleingewässern. Die trotz vielfältiger Entwässerungsmaßnahmen in weiten Teilen noch feuchten Grünlandflächen sind überwiegend Mähwiesen. Teilflächen werden auch als Weiden genutzt. In brachliegenden, sehr nassen Bereichen, vor allem im östlichen Gebietsteil, wachsen Schilf- und Rohrglanzgras-Röhrichte. Daneben finden sich Riede verschiedener Seggenarten sowie binsen- und hochstaudenreiche Nassbrachen. Durch Flächenankäufe für Naturschutzzwe-

cke sind in den vergangenen Jahren zahlreiche Ackerflächen im Gebiet in Grünlandflächen umgewandelt worden. Das Gelände ist insbesondere entlang der Wege und Fließgewässer durch Gehölzstreifen, Weiden- und Erlengebüsche und Baumgruppen strukturiert. Im Zentrum des westlichen Gebietsteils befinden sich einige in den 1980er Jahren angelegte Stillgewässer, die heute einen sehr naturnahen Charakter aufweisen und von den Röhrichten und Seggenbeständen der Nassbrachen gesäumt werden. Der Düsedieksbach ist grabenähnlich begradigt und weist wie andere Gräben im Gebiet einen Uferbewuchs aus Röhricht und Hochstauden auf. In den letzten Jahren sind einige gewässerökologische Baumaßnahmen durchgeführt worden, die Fischen, wie der Elritze, bessere Lebensbedingungen bieten.

Durch das Naturschutzgebiet verläuft die Trasse der ehemaligen Kleinbahn von Herford nach Enger, heute ein regional stark genutzter Rad- und Fußwanderweg.

Das Werretal ist Landschaftsschutzgebiet (Landschaftsschutzgebiet L 3.2.1.3.19 „Tal- und Sieksysteme des Ravensberger Hügellandes und des Herforder Berglandes Werreniederung nördlich Herford“). Des Weiteren befindet sich im Untersuchungsraum noch das Landschaftsschutzgebiet L 3.2.11 „Ravensberger Hügelland“.

Innerhalb des Naturschutzgebietes Füllenbruch liegt das nach § 42 LNatSchG NRW geschützte Biotop GB 3817-110.

Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich u.a. folgende Biototypen des gesetzlich geschützten Biotops gemäß Biotopkartierung des LANUV:

- BT-3817-0566-2003 (yEE3) – Brachgefallenes Nass- und Feuchtgrünland
- BT-3817-0567-2003 (yCF2) – Röhrichtbestand hochwüchsiger Arten
- BT-3817-0569-2003 (yAE2) – Weiden-Auwald
- BT-3817-0578-2003 (EA0) – Fettwiese
- BT-3817-0568-2003 (yECO) – Nass- und Feuchtgrünland

Ebenfalls im Naturschutzgebiet Füllenbruch befindet sich das schutzwürdige Biotop ohne gesetzlichen Schutzstatus BK-3817-440 Füllenbruch (Bestandteil des Naturschutzgebietes „Füllenbruch“). Ferner ist im Untersuchungsraum das schutzwürdige Biotop BK-3818-167 Werreniederung (Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes „Ravensberger Hügelland“) zu finden.

Geschützte Landschaftsbestandteile sind nach dem Landschaftsplan Herford-Hildenhausen im Untersuchungsraum nicht festgesetzt.

Ca. 4 km östlich von Herford liegt das FFH-Gebiet DE 3818-302 „Wald nördlich Bad Salzuflen“. Es wird durch das Ausbauvorhaben nicht berührt. Auswirkungen auf das FFH-Gebiet sind nicht zu erwarten.

Der Planungsraum zählt zum maritimen Klimabereich Nordwestdeutschlands. Das vorherrschende Klima ist das atlantische Seeklima. Das Klima wird durch die Lage im ozeanisch-kontinentalen Übergangsbereich Mitteleuropas bestimmt. Die Winter sind mild und die Sommer mäßig-warm. Die Niederschlagsmenge beträgt durchschnittlich 750 – 800 mm/Jahr. Die Winde kommen meist aus West oder Südwest und bringen gleichmäßige Niederschläge, die im Sommer etwas höher ausfallen.

5.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

Die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme lassen sich in drei Bereiche gliedern:

a) Baubedingte Auswirkungen:

Während der Bauphase ist mit Staub-, Lärm- und Abgasimmissionen sowie Erschütterungen durch den Betrieb von Baustellenfahrzeugen und -einrichtungen sowie durch temporäre Grundwasserabsenkungen /-stau zu rechnen. Baustelleneinrichtungsplätze und Arbeitsstreifen sind potenzielle Emissionsorte. Die Einrichtung von Baustellen- und Lagerflächen außerhalb der bisher bestehenden Straße ist aber nicht erforderlich, weil die Durchführung der Baumaßnahmen Vor-Kopf erfolgt.

b) Anlagebedingte Auswirkungen:

Durch den Ausbau B 61 werden zusätzliche Flächen dauerhaft überbaut und versiegelt.

c) Betriebsbedingte Auswirkungen:

Als betriebsbedingte Auswirkungen bei erhöhtem Verkehrsaufkommen sind vor allem Lärm- und Schadstoffemissionen zu sehen. Damit ist nicht nur auf Schadstoffeintrag in die Luft und angrenzende Gewässer abzustellen. Der Schadstoffeintrag durch die Entwässerung der Fahrbahn, auch bei möglichen Unfällen, ist ebenso zu berücksichtigen. Die Fahrzeugbewegungen und Lichtreflexe von der Straße wirken sich auf die freie Landschaft aus. Hinzu kommt eine Verstärkung der Zerschneidungs- und Barrierewirkungen, Kollisionsrisiko, Gelände-/ kleinklimatische Veränderungen und Abnahme der Habitataignung.

Aus den vom Vorhabenträger vorgelegten Gutachten und Entwurfsunterlagen (UVU, LBP, Fachbeitrag zum Artenschutz, Erläuterungsbericht, schalltechnische Berechnung und Luftschadstoffgutachten, wasserrechtlicher Fachbeitrag), den behördlichen Stellungnahmen, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie eigenen Ermittlungen ergeben sich die folgenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens auf die nachfolgend im Einzelnen genannten Schutzgüter.

5.3.1 Schutzgut Mensch / menschliche Gesundheit

Unter den Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch werden die Beeinträchtigungen verstanden, die geeignet sind, die physische oder psychische Gesundheit des Menschen oder sein Wohlbefinden zu mindern. Darunter fallen nicht nur Beeinträchtigungen in seinem unmittelbaren Lebens- und Wohnumfeld, sondern auch Auswirkungen auf die Erholungs- und Freizeitfunktion des betroffenen Raumes und nicht nur Beeinträchtigungen, die die Schwelle einer gesundheitlichen Beeinträchtigung überschreiten, sondern auch bereits solche unterhalb dieser Grenze.

Als baubedingte negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch fallen darunter zunächst Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen durch den Baustellenbetrieb und den Baustellenverkehr, soweit hierdurch Gebiete berührt werden, in denen sich häufig oder über längere Zeit Menschen aufhalten. Vorrangig betroffen ist daher das bebaute Umfeld, in dem anschließend betriebsbedingt auf Dauer mit Immissionen zu rechnen ist. Anlagebedingt geht durch das Vorhaben Freiraum als potenzieller Aufenthalts- und Erholungsraum verloren.

Von den bau- und betriebsbedingten Immissionen betroffene Bebauung befindet sich in unmittelbarer Trassennähe, d. h. im Abstand von etwa 150 m zum künftigen Fahrbahnrand, südlich der B 61 vor allem in Form des Wohngebietes zwischen

Bünder Fußweg und Benter Weg und nördlich der B 61 in Form der Hofstelle Düsiediekerbäume mit Wohngebäuden. Auf den vorgesehenen Zufahrten zum Baustellenbereich an der B 61 nehmen insbesondere der Schwerlastverkehr und damit auch die Lärm- und Schadstoffimmissionen zu. In den Nachtstunden besonders störender Baustellenverkehr wird über die Nebenbestimmung 5.5.2 im Abschnitt A. des Beschlusses vermieden. Während der Bauzeit sind zudem vorübergehende Verkehrsbehinderungen und mögliche Verkehrsgefährdungen im Bereich der B 61 sowie ihrer Zufahrten und der untergeordneten Straßen zu erwarten.

Für die gesamte bestehende Bebauung im Untersuchungsgebiet wurden zwar teils hohe Schadstoffbelastungen berechnet, die aus Gründen des Gesundheitsschutzes eingeführten Grenzwerte werden jedoch eingehalten (vgl. Ausführungen zum Schutzgut Luft im Abschnitt B. Nr. 5.3.4 dieses Beschlusses).

Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) werden in Teilbereichen zu einer Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung führen. Durch die Feststellung des grundsätzlichen Anspruchs auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen (s. Nr. 5.5.1.2 im Abschnitt A. des Beschlusses) wird sichergestellt, dass unzumutbare Lärmbelastungen oder gar Gesundheitsgefährdungen vom Betrieb der B 61 nicht ausgehen (vgl. Ausführungen zu den Lärmimmissionen im Abschnitt B. Nr. 7.5 des Beschlusses) und somit gesunde Wohnverhältnisse gewahrt bleiben.

Durch die Erweiterung der B 61 von zwei auf vier Spuren und den leistungsfähigen Ausbau der Knotenpunkte wird sich der Verkehrsfluss verbessern. Durch die Beseitigung der derzeitigen Stausituation werden die Brems- und Anfahrvorgänge abnehmen. Die damit verbundene Lärm- und Schadstoffbelastung wird sich reduzieren. Eine geringfügige Abnahme der Lärmbelastung wird auch durch die neue, ebenflächige Fahrbahndecke eintreten.

Mit der durch den Ausbau beabsichtigten und zu erwartenden erhöhten Verkehrssicherheit wird sich die Unfall- und Verletzungsgefahr verringern.

Die konkrete Bedeutung der Landschaft als Aufenthalts- und Erholungsfläche ist schließlich abhängig von ihrem ästhetischen Eigenwert und damit vom Landschaftsbild, von der Ausstattung des Raums mit erholungsrelevanter Infrastruktur (Rad- und Wanderwege etc.) sowie von der Erreichbarkeit bzw. Siedlungsnähe des betroffenen Raumes. Aufgrund der gegebenen Nutzungsstruktur sowie den (Vor-)Belastungen des Landschaftsbildes hat der Untersuchungsbereich keine Bedeutung für die Erholungsnutzung; diese erfährt durch den geplanten Ausbau der

B 61 daher keine zusätzlichen Beeinträchtigungen (z. B. Verlärmung, Zugänglichkeit). Für die im Untersuchungsgebiet bestehenden Freizeitanlagen sind durch das Ausbauvorhaben keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

5.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Maßgebendes Ziel für dieses Schutzgut 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.

Baubedingte Auswirkungen sind dabei temporärer Art und entfallen in der Regel nach der Fertigstellung der Maßnahme. Für den Ausbau der B 61 müssen keine Baustellen und Lagerflächen außerhalb der bisher bestehenden Straße in Anspruch genommen werden, weil die Durchführung der Baumaßnahmen Vor-Kopf erfolgt. Somit entstehen während der Dauer der Bauphase keine Vegetationsverluste.

Allerdings können Schadstoffe, die aus den Baumaschinen emittieren, Verunreinigungen des Bodens, des Grundwassers und der Oberflächengewässer hervorrufen sowie zusätzliche Belastungen des Umfelds – dies gilt auch für vom Baustellenverkehr betroffene Bereiche außerhalb der Baufelder – durch Lärm- und Luftschadstoffe sowie Staub - verursachen. Über die Nebenbestimmungen 5.3.1 und 5.3.1.4, 5.3.3, 5.14.1 im Abschnitt A. dieses Beschlusses wird eine weitestgehende Beschränkung dieser Auswirkungen auf ein nicht vermeidbares Mindestmaß erwirkt. Die Lärmemissionen werden durch den Einsatz schadstoff- und lärmarmen Maschinen und Verfahren soweit wie möglich begrenzt (vgl. Nebenbestimmung 5.5.2 im Abschnitt A. des Beschlusses).

Betriebsbedingt können sich Auswirkungen vor allem durch die Beunruhigung des Raumes infolge einer Verlärmung und damit verbundene Störwirkungen für die Fauna sowie durch Schadstoffeinwirkungen auf diese Räume und ihr Lebensraumpotential ergeben. Bezüglich der Schadstoffeinwirkungen können insbesondere Stickstoffdepositionen mit schädlichen Auswirkungen verbunden sein. Möglich sind des Weiteren auch der verkehrsbedingte Unfalltod einzelner Säugetiere, Vögel, Amphibien und Insekten, Verschlechterungen der Populationsbestände oder eine auf Individuenverluste oder Immissionen zurückzuführende Verschiebung des Artenspektrums auf den angrenzenden Flächen.

Durch die vorhandene B 61 ist der Bereich bereits stark vorbelastet. Eine maßgebliche Veränderung der Standortbedingungen wird durch das Ausbauvorhaben

nicht verursacht. Die B 61 stellt im Bereich der Ausbaustrecke seit Langem eine Begrenzung des Lebensraumes der Tierwelt dar. Ein gesteigertes Tötungsrisiko kann durch den Ausbau ausgeschlossen werden. Aufgrund der prognostizierten Verkehrszahlen und der Vorbelastung ist eine betriebsbedingte Schädigung von Tieren und Pflanzen durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen sind die unmittelbar durch das Vorhaben verursachten und dauerhaft das Ökosystem verändernden Wirkungen. Sie entstehen schwerpunktmäßig durch topographische Veränderungen. Für das Vorhaben werden insgesamt – nach Abzug der Kompensationsflächen – ca. 1,12 ha gemäß Grunderwerbsverzeichnis benötigt. Diese Fläche von ca. 1,12 ha wird im Wesentlichen neu versiegelt. Soweit Flächen neu versiegelt werden, vernichtet dies alle Funktionen des gewachsenen Bodens und der auf ihm befindlichen floristischen und faunistischen Ausstattung und schafft für die Tiere und Pflanzen lebensfeindliche Bereiche. Gleichzeitig wird die Grundwasserneubildungsrate durch einen erhöhten Oberflächenabfluss vermindert.

Ähnliches gilt für die nicht versiegelten, jedoch letztlich überbauten Flächen (Böschungen und sonstige gestaltete Randflächen). Hier 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.

Im Anhang I des LBP findet sich eine Zusammenstellung derjenigen Biotoptypen mit Angaben zur ökologischen Wertigkeit, die durch die Erweiterung der Trasse überbaut werden und/oder in der Zone betriebsbedingter Beeinträchtigungen liegen. Dabei ist der hochwertigste Biotoptyp der Röhrichtbestand mit der Wertzahl 8 (sehr hohe Bedeutung) am südlichen Rand des Füllenbruchs zu Beginn der Ausbaustrecke, aber auch eine Baumreihe im Bereich des heutigen „Fressnapf“-Marktes und der Ramker Bach. Bei den beiden letztgenannten Biotoptypen wird der Biotopwert zwar auch mit 8 angegeben, die Bedeutung wird indessen mit „hoch“ eingestuft.

Das Naturschutzgebiet „Füllenbruch“ liegt im Nordwesten der geplanten Ausbaustrecke und grenzt an das vorgesehene Vorhaben an. Es wird durch das Straßenausbauvorhaben von Bau-km 1.525 bis 1.760,50 betroffen. In dem Naturschutzgebiet befindet sich das gesetzlich geschützte Biotop GB 3817-110 und das

schutzwürdige Biotop BK-3817-440. Das Biotop GB 3817-110 wird durch das Straßenausbauvorhaben von Bau-km 1.500 bis 1.650 durch Böschungsprofilierungen, Entwässerungsanlagen und einen Wirtschaftsweg berührt.

Am Ende der vorgesehenen Baumaßnahme erstreckt sich im Nordosten das Landschaftsschutzgebiet „Tal- und Sieksysteme des Ravensberger Hügellandes und des Herforder Berglandes – Werreniederung“ mit dem schutzwürdigen Biotop BK-3818-167. Im Norden des geplanten Kreuzungsausbaus B 61 / B 239 stößt das Landschaftsschutzgebiet an das Straßenausbauvorhaben. Der Bereich nordwestlich der Kreuzung B 61 / L 545 (Düsediekerbäumer) ist ebenfalls als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Zwischen Bau-km 1.750,5 bis 2,050 der vorgesehenen Ausbautrasse finden durch die neue Zufahrt zur B 61 Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet statt. Das Landschaftsschutzgebiet wird auf ca. 100 m Länge geringfügig angeschnitten. Es werden Flächen infolge Versiegelung, Böschungsprofilierungen, Entwässerungsanlagen und die Herstellung von Verkehrsflächen in Anspruch genommen. Das Landschaftsschutzgebiet „Ravensberger Hügelland“ im Westen der Baumaßnahme liegt mehr als 100 m von der vorgesehenen Trasse entfernt; erhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet sind daher nicht zu erwarten.

Wie bereits unter Nr. 5.2 ausgeführt, hat der Füllenbruch eine hohe Bedeutung für die Tierwelt. Außerhalb des Füllenbruchs sind Lebensräume für Tiere und Pflanzen auf Grund der intensiven Besiedlung und sonstiger Vorbelastungen nur begrenzt vorhanden. Der Bereich östlich der Bündler Straße bis zur Werre sowie der gesamte Untersuchungsraum südlich der B 61 / B 239 ist stark urban überprägt. Es dominieren Gewerbe- und Verkehrsflächen sowie Ver- und Entsorgungseinrichtungen. Naturnahe Strukturen fehlen vollständig. Der Anteil an versiegelten Flächen ist sehr hoch. In diesem Bereich konnten nur omnipräsente Gehölbewohner mit geringer Störanfälligkeit, wie z. B. Haussperling und Grünling, nachgewiesen werden. Im ländlich geprägten Übergangsbereich der Hofanlage „Düsediekerbäumer“ wurden 6 gefährdete Vogelarten festgestellt. Die Werre mit ihren Uferbereichen besitzt eine allgemeine Bedeutung für die Avifauna.

Im Zuge der für den LBP durchgeführten Untersuchungen im Wirkraum der geplanten Ausbautrasse konnten 49 Vogelarten nachgewiesen werden, davon 39 Brutvogelarten. Des Weiteren wurden im gesamten Untersuchungsgebiet 3 Fledermausarten festgestellt. Im Füllenbruch wurden insgesamt 11 Heuschreckenarten nachgewiesen. Trotz intensiver Nachsuche konnte weder direkt (Sichtfassung) noch

indirekt (Gelege oder Kot) ein Nachweis von Reptilien im Bereich der Bahnböschung oder in deren näheren Umfeld geführt werden.

Neben dem entsprechenden unmittelbaren Verlust von Lebensräumen durch die Straßenflächen werden auch darüber hinaus Biotopstrukturen beeinträchtigt und zerschnitten. Dies kann sich z. B. darin zeigen, dass sich Tiere aus ihren angestammten Revieren zurückziehen. Durch eine Abtrennung von Teillebensräumen mit der Folge, dass die verbleibenden Teillebensräume für sich nicht den Mindestarealanprüchen verschiedener Tierarten gerecht werden können, kann es zu einer Verringerung der Individuenzahl kommen oder die Population geschädigt und empfindliche und seltene Spezialisten zugunsten unempfindlicher und weit verbreiteter Generalisten verdrängt werden.

Insoweit nochmals gesondert zu betrachten sind Beeinträchtigungen der besonders und streng geschützten Arten. Sie und die zu ihrem Schutz vorgesehenen Maßnahmen hat der Vorhabenträger im LBP beschrieben und in den Maßnahmenkarten dargestellt.

Durch die Pflanzung einer Baumreihe mit Zwischenpflanzungen wird eine Beeinträchtigung des Brutreviers der Rohrweihe verhindert. Durch die Anlage eines Mäuseackers wird zudem der Verlust von Nahrungshabitaten für die Rohrweihe ausgeglichen.

Bei der Beurteilung der Beeinträchtigungen sind die Vorbelastungen durch die bereits bestehende B 61 zu berücksichtigen. Die B 61 ist seit langem vorhanden; der geplante Ausbau wird jedoch zu einer Verbreiterung der Trasse führen. Neue Zerschneidungseffekte werden aber vermieden.

Soweit im Kapitel 5.1.2 des LBP auf die indirekten betriebsbedingten Auswirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe auf die Biotope im Umfeld der Trasse hingewiesen wird, muss ergänzend in den Blick genommen werden, dass über die Entwässerung des versiegelten Straßenraums in die Vorfluter potenziell Schadstoffeinträge in die Oberflächengewässer sowie in das Grundwasser möglich sind. Im wassertechnischen Entwurf werden diesbezüglich Maßnahmen vorgesehen, durch die einerseits die Einleitungsmenge in die Vorfluter auf das Maß eines natürlichen Abflusses gedrosselt wird und andererseits Schadstoffe in der kommunalen Kläranlage bzw. einem Leichtflüssigkeitsabscheider mit vorgeschaltetem Öl- und Schlammfang abgebaut bzw. gedrosselt werden. Auch hier ist zu berücksich-

tigen, dass die B 61 bereits besteht. Es ist jedoch in Betracht zu ziehen, dass infolge des Ausbaus und der damit verbundenen Verbreiterung der Trasse die Menge des auf dem Straßenkörper anfallenden Niederschlagswassers zunehmen und sich infolge der Steigerung der Verkehrszahlen der Schadstoffeintrag erhöhen wird. Winterliche Salzeinträge in Form von Gischtfahnen sind dagegen nicht zu vermeiden.

Trotz aller Maßnahmen verbleibende negative Einwirkungen auf Tiere und Pflanzen sind im LBP bewertet und einer Kompensation zugeführt worden.

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

5.3.3 Schutzgut Boden

Nr. 1.3.1 des Anhangs I zu Nr. 0.6.2.1 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 und
- Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften.

Darüber hinaus hat der Boden Nutzungsfunktionen als

- Rohstofflager- und Lieferstätte,
- Standort für land- und forstwirtschaftliche sowie fischwirtschaftliche Nutzungen,
- 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.

Mit dem Ausbau der B 61 erfolgt zu Lasten der natürlichen Bodenfunktionen eine Ausdehnung sonstiger – hier verkehrlicher – Nutzungsfunktionen. Zum Zwecke der Bewertung des Schutzgutes ist daher zu prüfen, ob als Folge des Vorhabens aufgrund 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.

Durch die Versiegelung und Überbauung geht der Boden von rd. 34.440 m² Grundstücksfläche, davon insgesamt ca. 14.618 m² Neuversiegelung, seinen natürlichen Funktionen verloren und Bodenverdichtungen führen zu einer Veränderung des Bodengefüges, die sich auch auf den Wasserhaushalt und die Standortbedingungen für Kleinstlebewesen auswirken kann. Während der Bauphase sind außerdem Erosionen, ebenfalls mit der Folge veränderter Standortbedingungen, nicht auszuschließen. Bodenbewegungen finden im Rahmen der Anlage von Banketten, Böschungen und Gräben statt.

Als Folge des Straßenverkehrs können sich über die Luft oder über das Wasser Schadstoffeinträge durch die Einlagerung von Luftschadstoffen, Reifen- und Bremsenabrieb, Treib- und Schmiermittel sowie Auftaumittel bzw. Streusalze ergeben, diese sind aber temporär während der Bauphase auch dort möglich, wo durch Baufahrzeuge und Baumaschinen emittierte Schadstoffe durch den Abtrag der Vegetations- und Schutzschicht des Bodens besonders leicht eindringen können.

Gegenüber dem Planungsvorhaben und entsprechenden Beeinträchtigungen besonders empfindlich sind die Böden mit besonderer Funktions- und Leistungsfähigkeit. Besonders schutzwürdige Böden befinden sich im Untersuchungsgebiet in

der Subrosionssenke im Füllenbruch, in dem auch Moorboden vorkommt. Schutzwürdige Böden liegen südlich der B 61 im Bereich der Füllenbruchstraße und östlich der Bahnstrecke. Die Böden im Untersuchungsgebiet sind erheblich vorbelastet durch großflächige Versiegelung (Industrieanlagen mit versiegelten Hof-, Lager- und Parkplätzen), Aufschüttung (Bahndamm und vorhandene B 239 / B 61 / L 545) und Immissionen (landwirtschaftliche Einträge).

Hinsichtlich der im Untersuchungsraum vorhandenen Böden und ihrer Eigenschaften wird auf Abschnitt B. 5.2 verwiesen.

Durch das Vorhaben wird im Bereich des Füllenbruchs eine Fläche von besonders schutzwürdigem Boden (Moorboden) im Umfang von 170 m² versiegelt. Weitere 1.385 m² schutzwürdigen Bodens werden in diesem Bereich durch Böschungen, Gräben und Bankette überprägt.

Im Bereich des Vorhabens steht durch Entsiegelung von bisher versiegelten Flächen der B 61 eine Flächengröße von 5.375 m² zur Verfügung. Durch diese Entsiegelung kann der Eingriff in die besonders schutzwürdigen und schutzwürdigen Böden (1.555 m²) ausgeglichen werden.

Nach bisherigen Kenntnissen über Belastungen des Straßenumfeldes lässt sich dazu grundsätzlich eine Abschätzung dahingehend vornehmen, dass Schwermetallkonzentrationen in Böden (und auch in Schneetauwässern) im Einzelfall in einem Bereich von bis zu 100 m abseits der Trasse deutlich erhöht sein können. In der Regel sind aber eindeutig überhöhte Gehalte an Blei und Cadmium sowohl in Böden als auch im Aufwuchs vorrangig in einem 1 bis 2 m breiten Streifen beidseits der Straße vorzufinden. Außerhalb dieses Streifens nimmt die Kontamination steil ab und ist beim Cadmium schon ab 4 m bis 6 m, beim Blei im Mittel ab 20 m bis 25 m Entfernung in den Boden nicht mehr unmittelbar mit dem Verkehr in Verbindung zu bringen. Im Aufwuchs lässt sich der Bleiausstoß noch bis 50 m, neben anderen Straßen bis etwa 10 m Abstand von der Straße nachweisen. Cadmium liegt schon bei 4 m bis 6 m Entfernung im Normalbereich. Sowohl die Cadmium- als auch die Bleiwerte sinken außerdem erheblich mit zunehmender Bodentiefe. Die Gehalte an polychlorierten Biphenylen in Böden und Pflanzen, ebenso von Thallium und Mineralöl in den Boden, sind am Straßenrand nicht erhöht und liegen im Bereich allgemeiner Werte (vgl. „Schadstoffbelastung in Böden durch Kraftfahrzeugverkehr“, Landwirtschaftliche Untersuchungs- und Forschungsanstalt Augustenberg 1988 und Informationen über Abgase des Kraftfahrzeugverkehrs des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz, 2003).

Deutlich über diesen Bereich hinausgehend wird es zu verkehrsbedingten Stickstoffeinträgen in den Boden kommen. Der Boden selbst wird dadurch keinen erheblichen Veränderungen ausgesetzt, die schädlichen eutrophierenden Wirkungen der Stickstoffdispositionen indes gehen zu Lasten der Flora und damit des Schutzgutes Tiere und Pflanzen.

Auftaumittel, die über Spritzwasser und Entwässerungsanlagen und -gräben in den Boden Eintrag finden und zu Versalzungen führen können, können über physikalische und chemische Veränderungen des Bodens (erhöhte Ionenkonzentrationen und pH-Wert-Veränderungen) neben einer Autobahn auch bis zu 300 m abseits der Trasse massive Schäden verursachen und zu einer Beeinträchtigung der Bodenlebewelt führen. Das überwiegende Schadenspotential konzentriert sich jedoch ansonsten regelmäßig auf wesentlich kleinere Straßenrandstreifen von etwa 15 m. Durch den Straßenverkehr der bereits bestehenden B 61 unterliegen die angrenzenden Böden einer betriebsbedingten Schadstoffbelastung.

Während der Bauphase ist der Boden beispielsweise infolge von Bodenabträgen empfindlicher gegen entsprechende Einträge. Auch unmittelbare Schadstoffeinträge (Öle, Kraftstoffe etc.) über Baufahrzeuge oder -maschinen sind möglich. Durch die Nebenbestimmungen 5.3.1.1 und 5.3.1.4 sowie 5.3.3 (Abschnitt A. dieses Beschlusses) wird eine Beschränkung dieser möglichen Beeinträchtigungen auf ein nicht vermeidbares Mindestmaß bewirkt.

Vorbeugender Schutz gegen Schadstoffeinträge als Folge von Havarien (z. B. bei Unfällen mit Gefahrguttransporten) wird über die Regelungen der Nebenbestimmungen 3.6.4 und 3.6.9.5 zur wasserrechtlichen Erlaubnis im Abschnitt A. dieses Beschlusses getroffen. Im Übrigen obliegt die Gefahrenabwehr bei Unfällen bei den dann zuständigen Behörden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16/16 –, Rn. 41 f.).

Im Untersuchungsraum befinden sich mehrere Altlastenverdachtsflächen (s. S. 41 des LBP). Eine vorsorgliche Schutzauflage enthält diesbezüglich die Auflage 5.3.4 im Abschnitt A. dieses Beschlusses.

5.3.3 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 hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt zu gewährleisten, mögliche Verlagerungen nachteiliger Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes sowie die Erfordernisse des Klimaschutzes sind zu berücksichtigen (§ 6 Abs. 1 WHG). Unter das Schutzgut Wasser fallen dabei sowohl oberirdische Gewässer als auch das Grundwasser, dem wegen seiner weiteren Funktion als Trinkwasserspeicher eine besondere Wertigkeit zukommt.

Oberflächengewässer sind so zu bewirtschaften, dass nachteilige Veränderungen ihres ökologischen und chemischen Zustandes vermieden werden bzw. dass ein guter ökologischer und chemischer Zustand erreicht wird (§ 27 WHG, Art. 4 WRRL), das Grundwasser so, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeit umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (§ 47 Abs. 1 WHG).

Das Straßenbauvorhaben verursacht mit der Versiegelung belebten, infiltrationsfähigen Bodens und der damit zusammenhängenden Verschärfung des Oberflächenabflusses – dies betrifft rd. 1,5 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. Gerade bei verkehrsreichen Straßen wie der B 61 kann es 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 einschließlich des für die Trinkwasserversorgung bedeutsamen Grundwassers kommen. Bei Einleitungen in oberirdische Gewässer kann ein verändertes und verschärftes Abflussgeschehen mit einer Erhöhung der Hochwasserspitzen einhergehen.

Unter Berücksichtigung der zum Schutz der Gewässer vorgesehenen Maßnahmen 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 B 61 anfallenden Niederschlagswassers wird über die Straßenabläufe, Mulden und Kanäle gefasst, gesammelt und in den Düsedieksbach und den Ramker Bach eingeleitet. Das Niederschlagswasser der südlichen Fahrbahn der B 61 von etwa Benter Bach bis Ausbauende, der östlichen Fahrbahn der L 545 und der nördliche Bereich der Gobenstraße wird wie bisher dem vorhandenen kommunalen Mischwasserkanal zugeführt. Ein kleiner Teil des Niederschlagswassers der nördlichen Fahrbahn der B 61 im mittleren Trassenabschnitt (Bau-km 1+500 bis Bau-km 1+625) wird über die Böschung in das angrenzende Gelände (Schilffeld) geleitet.

Das für 2025 bzw. 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen erreicht mit 22.225 bis 30.150 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 bezüglich der Einleitungen in Oberflächengewässer Leichtflüssigkeitsabscheider vor. Das den Oberflächengewässern zufließende Niederschlagswasser erfährt somit vor der Einleitung eine dem Gewässerschutz – nach dem aktuellen Stand der Technik – genügende Regenwasserbehandlung; entsprechende Schadstoffe werden zurückgehalten. Soweit das Niederschlagswasser der Straßenflächen der kommunalen Kanalisation zugeführt wird, wird es vor der Einleitung in Oberflächengewässer in der Kläranlage der Stadt Herford nach den allgemeinen anerkannten Regeln der Technik behandelt. Bei der Versickerung (Einleitung in das Grundwasser) des im mittleren Bereich der B 61 umfassenden Entwässerungsabschnitt erfolgt die Behandlung des Niederschlagswassers den Regeln der Technik entsprechend über die sog. belebte Bodenzone, in der sowohl Leichtflüssigkeiten als auch Schwebstoffe abgebaut bzw. zurückgehalten werden.

Um aber nicht nur qualitative, sondern auch quantitative Beeinträchtigungen der als Vorfluter genutzten Fließgewässer zu vermeiden, sind Rückhaltemaßnahmen geplant; die Gräben werden mit Querriegeln ausgestattet, durch die entsprechendes Rückhaltevolumen aktiviert wird bzw. es wird ein Staukanal mit Drosselabfluss und Überlauf angelegt. Diese Maßnahmen 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.

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

Unmittelbare Eingriffe in die Oberflächengewässer

Die B 61 kreuzt bei Bau-km 1+868 den Ramker Bach und die L 545 im Bereich der Straßenausbaumaßnahme (Bau-km 0+242) den Düsedieksbach. Dadurch werden Querungsbauwerke erforderlich. Diese Eingriffe in die Oberflächengewässer sind zur Realisierung des Ausbaus der B 61 im Bestand in der planfestgestellten Trasse

nicht vermeidbar. Abflusshindernisse ergeben sich gleichwohl nicht. Der Durchlass für den Ramker Bach bzw. das Brückenbauwerk über den Düsedieksbach werden ausreichend dimensioniert, hydraulische Nachweise für die Gewässer sind in den wassertechnischen Unterlagen enthalten.

Keine Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser ergeben sich auch im Hinblick auf den ökologischen Zustand der Fließgewässer. Auf die Wasserqualität bzw. Gewässergüte haben die Eingriffe in die Fließgewässer letztlich keine Auswirkungen und die Struktur der im derzeitigen Zustand nur noch wenig naturnahen Gewässer wird in dem Ausbauabschnitt nicht verschlechtert. Damit wird das ökologische Entwicklungspotential der Gewässer zumindest beibehalten und nicht verschlechtert, im Fall des Ramker Baches sogar verbessert. Die Sohle des Ramker Baches wird naturnah profiliert und leicht angehoben durch die Aufbringung geeigneter natürlicher Bodensubstrate, die Böschungen am Ramker Bach und am unbenannten Graben neben dem Grasweg zum Düsedieksbach werden naturnah profiliert. Das Vorhaben steht damit dem Bewirtschaftungsziel, einen guten ökologischen und chemischen Gewässerzustand zu erhalten bzw. zu erreichen, nicht entgegen.

Grundwasser

Dem Schutz des Grundwassers kommt nicht zuletzt aufgrund seiner Bedeutung als Trinkwasserreservoir grundsätzlich eine hohe Bedeutung zu. Vorhabenbedingte Auswirkungen auf das Grundwasser und die Trinkwassergewinnung sind von daher möglich und vom Grundsatz her nicht auszuschließen. Verunreinigungen durch die Oberflächenentwässerung werden jedoch, wie in diesem Zusammenhang schon vorstehend ausgeführt, vermieden. Trinkwasserschutzgebiete werden durch das Vorhaben ohnehin nicht berührt.

Grundwasseranschnitte ergeben sich mit dem Ausbau der B 61 nicht; die Gradienten verläuft oberhalb der Erdoberfläche. Eine Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate bezogen auf den Großraum ist nicht zu erwarten, da die Neuversiegelung durch die Entsiegelung von bisher versiegelten Flächen der B 61 ausgeglichen wird.

Das Wasser im Untersuchungsgebiet ist Vorbelastungen ausgesetzt. Nach Aussage der unteren Wasserbehörde des Kreises Herford ist der chemische Zustand des Düsedieksbach in einem Untersuchungszyklus als nicht gut bewertet worden.

Dies wird im Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) aufgegriffen und im Hinblick auf vorhabenbedingte Auswirkungen analysiert und bewertet (vgl. Kapitel B, Nr. 7.7).

Baulich und betrieblich bedingte Verschlechterungen der Grundwasserqualität durch Verunreinigungen über Schadstoffeinträge werden durch entsprechende Vorsorge- und Schutzmaßnahmen soweit wie möglich vermieden. Auf das Schutzregime des LBP, die Nebenbestimmungen der wasserrechtlichen Erlaubnis und die der Nr. 5.3.1 im Abschnitt A. des Beschlusses wird dazu Bezug genommen.

Weitere Vorsorge gegen Beeinträchtigungen des Grundwassers während der Bau-phase treffen insoweit die auch dem Schutz des Bodens dienenden Nebenbestimmungen 6.1.4 und 6.1.7 im Abschnitt A. dieses Beschlusses.

Über die Erheblichkeitsschwelle hinausgehende Beeinträchtigungen der Gewässer sind daher vorhabenbezogen nicht zu befürchten.

5.3.4 Schutzgut Luft

Luftverunreinigungen entstehen im Wesentlichen abgasbedingt durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend in gasförmigen, z. T. auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben spezifischen Abgas-Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge, von der Fahrzeugmenge, dem LKW-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten emittierten Substanzen in diesem Zusammenhang sind

- Stickstoffdioxid (NO₂),
- Benzol (C₆H₆), und
- Staubpartikel (PM₁₀ und PM_{2,5}).

Zusätzlich zu diesen "Auspuffimmissionen" werden von einer Straße Partikel emittiert durch Staubaufwirbelung, Straßen- und Reifenabrieb sowie Brems- und Kupplungsbelagabrieb.

Tendenziell haben Untersuchungen ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen. Wie sehr und wie stark sich Emissionen entwickeln und ausbreiten, hängt von zahlreichen Faktoren ab wie z. B. von

- den meteorologischen Bedingungen,
- fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen,
- der Topografie und den Anpflanzungen am Straßenrand,
- der Verkehrsmenge,
- dem Anteil des Schwerlastverkehrs am Verkehrsaufkommen,
- den Fahrgeschwindigkeiten und
- den spezifischen Abgasimmissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge und des Fahrzeugkollektivs.

Nach derzeitigem Kenntnisstand können Stärke und Ausbreitung der Emissionen unter Berücksichtigung dieser Faktoren nur abgeschätzt werden. Der Vorhabenträger hat ein Luftschadstoffgutachten vorgelegt, das die Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Karlsruhe, im April 2013 erstellt hat (s. Nr. 12 der planfestgestellten Unterlagen unter Nr. 2 im Abschnitt A. des Beschlusses). Dieses Gutachten hat die lufthygienischen Auswirkungen der Ausbaumaßnahme im Hinblick auf die 3 vorgenannten Parameter mit Hilfe einer Ausbreitungsrechnung für das Jahr 2025 untersucht und die Ergebnisse unter Berücksichtigung der Grenzwerte der 39. BImSchV, die ohne Veränderung bei den Grenzwerten für die Parameter Stickstoffdioxid, Benzol und Staubpartikel / PM₁₀ im August 2010 die bis dahin gültige 22. BImSchV ersetzt hat, bewertet.

Bei der Ausbreitungsrechnung sind die Immissionsbeiträge durch Quellen außerhalb des Untersuchungsgebietes (sog. Hintergrundbelastung) jeweils berücksichtigt worden.

Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden danach eingehalten. Das Luftschadstoffgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft zu rechnen ist. An der in einem Abstand von ca. 25 m zur B 61 und den Kreuzungsbereichen nächstgelegenen Bebauung wurden NO₂-Immissionen bis 37 µg/m berechnet. Bezüglich des Parameters Stickstoffdioxid (NO₂) wird danach der Jahresmittelwert, dessen Grenzwert 40 µg/m beträgt, nicht erreicht und nicht überschritten. Die berechneten NO₂-Kurzzeitbelastungen (98-Perzentilwerte) führen an der der B 61 nächstgelegenen Bebauung zu Konzentrationen unter 90 µg/m. Aufgrund dieses Ergebnisses kann geschlossen werden, dass auch der Grenzwert von 200 µg/m³ eingehalten wird. An der zur B 61 und den Kreuzungsbereichen nächstgelegenen Bebauung wurden PM₁₀-Immissionen bis 27 µg/m berechnet. Der Grenzwert für PM₁₀-Jahresmittelwerte von 40

$\mu\text{g}/\text{m}$ wird im Planfall sicher eingehalten. Der Schwellenwert von $29 \mu\text{g}/\text{m}$ im Jahresmittel zur Ableitung der PM_{10} -Kurzzeitbelastung wird ebenfalls nicht erreicht und nicht überschritten. Auch die geltenden Grenzwerte für $\text{PM}_{2,5}$ werden eingehalten. Die höchsten $\text{PM}_{2,5}$ -Konzentrationen wurden bis $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berechnet und liegen damit unter dem ab 2015 geltende Immissionsgrenzwert für die $\text{PM}_{2,5}$ -Belastung von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Auch der Richtgrenzwert (Jahresmittelwert) von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der ab dem Jahr 2020 zu berücksichtigen ist, wird zwar in einem Abstand der von ca. 25 zu der B 61 nächstgelegenen Bebauung erreicht, aber nicht überschritten.

Die Schadstoffe Benzol, Blei, Schwefeldioxid SO_2 und Kohlenmonoxid CO sieht das Luftschadstoffgutachten als von untergeordneter Bedeutung an.

Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass im Untersuchungsgebiet zwar teils hohe Schadstoffbelastungen berechnet wurden, der geplante vierspurige Ausbau der B 61 sowie der damit verbundene Ausbau der bestehenden Kreuzungsbereiche zu keinen Konflikten mit den Beurteilungswerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit führt. Nach dem Ausbau der B 61 werden durch den besseren Verkehrsfluss deutliche Entlastungen bei den tatsächlichen Schadstoffkonzentrationen erwartet.

5.3.5 Schutzgut Klima

Auswirkungen auf das Klima können sich ergeben durch Verschlechterungen der Luftqualität durch Schadstoffeinträge in die Luft, durch Veränderungen bezüglich der lokalen Luftbewegungen / der Luftaustauschbahnen, durch die Beseitigung klimarelevanter Vegetation sowie bei örtlich begrenzten Vorhaben wie hier auf das Mikroklima.

Eine Veränderung des Klimas durch den vom Straßenverkehr verursachten Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht bezifferbar. Zwar mag die von dem auf der B 61 rollenden Verkehr emittierte Schadstoffmenge mit zum Treibhauseffekt und damit zur Erwärmung der Atmosphäre und zum Klimawandel beitragen, doch ist dies nicht im Sinne der juristischen Kausalitätslehre genau diesem Straßenabschnitt zuzuordnen. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was ein konkretes Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag, verlassen und der Bereich des vorrechtlichen, jenseits verwaltungsbehördlicher Überprüfbarkeit liegenden politisch-administrativen Gestaltungsspielraums erreicht.

Die Niederung des Füllenbruchs ist als Sammel- und Abflussrinne für Kaltluft von Bedeutung, wird aber vorhabenbedingt nicht beeinträchtigt.

5.3.6 Schutzgut Landschaft

Die Erhaltung des Landschaftsbildes und der Kulturlandschaft ist nach BNatSchG und LNatSchG NRW ausdrückliches Ziel.

Das visuell wahrnehmbare Bild der Landschaft setzt sich aus Elementen zusammen, die neben natürlichen und naturhaften Aspekten auch mehr oder weniger historische, kulturelle und andere Eigenarten des Landschaftsraumes aufweisen. Die sinnliche Wahrnehmung von Natur und Landschaft beschränkt sich nicht allein auf den visuellen Bereich, sondern schließt die auditive (Hören) und die olfaktorische Komponente (Riechen) mit ein.

Grundlage der Erfassung und Bewertung des Landschaftsbildes ist damit die reale Landschaft mit den Faktoren Relief, Vegetation, Wasser, den Nutzungs-, Bau- und Erschließungsstrukturen unter Berücksichtigung der kulturgeschichtlichen Aspekte. Aufgrund seiner geomorphologischen Ausnahmestellung als großräumige Mulde im Ravensberger Hügelland sowie der vielfältigen offenen Biotopstrukturen wird die Bedeutung des Füllenbruchs für das Landschaftsbild als sehr hoch eingestuft. Als Relikt der bäuerlichen Kulturlandschaft mit weitgehend erhaltenen typischen Strukturen (Obstwiese, Altbaumbestand, Fachwerkgebäude) kommt der Hofstelle Düsediekerbäumer ebenfalls eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild zu. Von hoher Bedeutung sind die noch verbliebenen un bebauten Räume zwischen Füllenbruch und Werreniederung sowie der engere Talraum der Werre.

Aufgrund der hohen Vorbelastungen und der weitgehend urbanen Struktur ist der Rest des Untersuchungsgebietes hinsichtlich der Qualität des Landschaftsbildes demgegenüber als nachrangig einzustufen.

5.3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

In der UVS werden die Nutzungen und Funktionen des Untersuchungsraums strukturiert beschrieben.

Die Hofstelle Düsediekerbäumer ist einer der historischen „Bäumerhöfe“, die ehemals die Grenzen der Stadt Herford als freie Reichsstadt an ihren Hauptzufahrten markierten und wohl auch bewachten. Diese Bäumerhöfe sind auch heute noch

z.T. erhalten (Vlothorbäumer, Uflerbäumer, Lockhauserbäumer, Eimterbäumer, Düsediekerbäumer), aber z.T. nicht mehr als landwirtschaftliche Betriebe. Insoweit stellt der heute noch bewirtschaftete Hof Düsediekerbäumer unter lokalgeschichtlichen Gesichtspunkten einen kulturell wichtigen Bereich dar.

5.3.8 Wechselwirkungen / Zusammenfassung

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.

Der Untersuchungsraum ist geprägt durch ein sehr enges Nebeneinander von ökologisch hochwertigen Bereichen und intensiv genutzten Siedlungs- und Verkehrsflächen. Innerhalb der Siedlungsflächen besteht eine starke Differenzierung, kleinräumig gemischt finden sich Wohn-, Gewerbe und Freizeitnutzung sowie ein landwirtschaftlicher Betrieb. Hinzu kommen Verkehrswege mit hoher verkehrlicher Bedeutung und Belastung.

Als Grundlage für die weitere Ausbauplanung werden in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung Bewertungen und Empfehlungen hinsichtlich der im Nahbereich der Straße liegenden Strukturen gegeben.

Mit den dort gemachten Ausführungen werden aus Sicht der Umwelt Vorgaben an den Bauentwurf zum Ausbau der B 61 / B 239 formuliert. Die Beurteilung der Eingriffsintensität und der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan hängt weitgehend davon ab, inwieweit es aus technischen, verkehrlichen, städtebaulichen und privatrechtlichen Erwägungen heraus möglich ist, diese Ziele in dem Bauentwurf umzusetzen.

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) nahezu durchgehend eingehalten. Dort, wo es mangels oder trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen an der Straße noch zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV kommt, d. h. an den betroffenen Gebäuden, 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 seiner Überschreitung der Tagesgrenzwerte beeinträchtigt wird.

Dass unabhängig davon mit dem Ausbau der B 61 die Immissionsbelastung des Raumes gesteigert wird, führt zu keiner anderen Bewertung, zumal der Raum deutliche Vorbelastungen aufweist.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt in seiner Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen sind vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung des BNatSchG und des

LNatSchG NRW zu bewerten. Danach aber werden die vorhandenen Eingriffe einschließlich derer in die abiotischen Landschaftsfaktoren Boden, Wasser sowie Luft/Klima vollständig durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert. Gleiches gilt für 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 Verbotsstatbestände nach sich zieht. Zu den näheren Einzelheiten wird auf Kapitel B Nr. 6.4 verwiesen.

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

Denkmäler oder ähnliche Kulturgüter sind im Bereich der Baumaßnahmen nicht anzutreffen. Soweit sie vorhanden sind (insbesondere der Hof Düsediekerbäumer), befinden sie sich in einem ausreichenden Abstand zur Trasse und werden mithin weder optisch noch hinsichtlich der Immissionsbelastung in ihrem Wert beeinträchtigt. Zufallsfunde etwaiger, heute noch nicht bekannter Bodendenkmäler können bei Beachtung der Nebenbestimmung Kapitel A Nr. 5.8 einer fachgerechten Dokumentation zugeführt werden.

Soweit landwirtschaftlicher Grundbesitz in Anspruch genommen werden muss, überwiegt das öffentliche Interesse, da jede Inanspruchnahme von Grundeigentum, auch soweit es um den Abriss von Gebäuden geht, sachgerecht entschädigt werden kann.

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 Schutzvereinbarungen unvereinbare Beeinträchtigung dar. Hinzu kommt, dass es sich bei dem betroffenen Landschaftsraum

wegen der Vorbelastungen durch die vorhandene B 61 um einen bereits entsprechend stark geprägten Raum handelt.

Einzelheiten sind dem landschaftspflegerischen Begleitplan und der UVS zu entnehmen. Die angewandte Methode ist sachgerecht und entspricht der üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein.

6. Materiell-rechtliche Würdigung

6.1 Planrechtfertigung

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern muss, gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts, erforderlich sein und angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG) den verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Grundeigentums (Art. 14 Abs. 3 GG) genügen. Eine Planung ist in diesem Sinne gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv als erforderlich anzusehen ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073.04; BVerwG, Urteil vom 11.07.2001, 11 C 14.00; BVerwG, Urteil vom 24.11.1989, 4 C 41.88; BVerwG, Urteil vom 06.12.1985, 4 C 59.82; OVG NRW, Urteil vom 20.08.1997, 23 A 275/96).

Die vorliegende Maßnahme ist nicht Bestandteil des Fernstraßenbedarfsplanes. Sie ist aber dringend notwendig, da es sich hier um die Beseitigung mehrerer dicht aufeinander folgender Unfallhäufungsstellen im Bereich lichtsignalisierter Knotenpunkte mit nicht ausreichender Leistungsfähigkeit handelt. Eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit ist ohne bauliche Veränderungen nicht mehr möglich. Außerdem wird neben der erhöhten Verkehrssicherheit (Verkehrsfluss) eine der Verkehrsbelastung angepasste Leistungsfähigkeit erzielt. Ein Verzicht auf das Vorhaben („Null-Variante“) scheidet daher aus.

Es genügt damit den Anforderungen an die Planrechtfertigung und ist damit vernünftigerweise geboten.

6.1.1 Verkehrliche Bedeutung der B 61, Verkehrsaufkommen und Planungsziele

Der Ausbau der B 61 ist auch allein gemessen an den Zielen des FStrG und damit unabhängig von gesetzlichen Feststellungen erforderlich im Sinne der Planrechtfertigung.

Im Gebietsentwicklungsplan (Regionalplan) für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld sind die B 61 und die B 239 als Straße für den großräumigen Verkehr dargestellt. Die vorliegende Planung berücksichtigt unter anderem die folgenden Ziele:

- Beseitigung der o. g. Unfallhäufungspunkte und damit Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs
- Leistungsgerechter Ausbau der Bundesstraße mit Beseitigung der Stausituationen
- sichere Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer.

Der Straßenzug der B 239 bzw. B 61 ist heute zwischen der Anschlussstelle 29 (Herford/Bad Salzuflen) und dem Baubeginn auf einer Länge von ca. 7,6 km vierstreifig mit Mittelstreifen und einer Kronenbreite von 26 m ausgebaut. Der Übergangsbereich vom vierstreifigen auf den zweistreifigen Querschnitt befindet sich in einer Kurve; hier ist heute ein Geschwindigkeitstrichter von 100 km/h auf 90/70/50 km/h vorhanden. Da ursprünglich eine andere, großzügigere Linienführung vorgesehen war, ist der Übergangsbereich von der Vier- auf die Zweistreifigkeit bis heute noch provisorisch mit relativ engen Radien und Leuchtbaken in der Straßenmitte ausgestattet. Gerade in diesem unzulänglich ausgebauten Verengungsbereich kommt es wegen der in dichter Folge vorhandenen, signalisierten Knotenpunkten nahezu täglich zu langen Rückstaus und gefährlichen Verkehrssituationen.

Der daran anschließende zweistreifige Querschnitt besteht aus mehreren aufeinander folgenden, signalisierten Knotenpunkten mit zum Teil sehr kurzen Abbiegespuren. Durch diese ungenügenden Verkehrsverhältnisse kommt es immer wieder zu großen Rückstauereignissen auf der B 61. Resultierend hieraus ist der Verkehrsfluss auf dem Straßenzug B 61 im auszubauenden Bereich gekennzeichnet

durch „Stop and Go“ - Verkehre in den Spitzenzeiten insbesondere im Bereich der Fahrbahnreduzierung von 4 auf 2 Fahrstreifen am Beginn der Baustrecke und zwischen den Einmündungen der K 7 und der B 239. Die permanente Überlastung der Knotenpunkte B 61 / L 545 (Bünder Straße) / K 7 (Bünder Straße) und B 61 / B 239 (Herforder Straße) / Goebenstraße haben in der Vergangenheit zu Unfallhäufungen und Rückstauproblemen – insbesondere im Zuge der B 61/ B 239 - geführt. Im Bereich der auszubauenden Strecke ereigneten sich zwischen 2008 und 2012 insgesamt 200 Unfälle mit einem Toten, elf Schwer- und 40 Leichtverletzten. Derzeit sind die Knotenpunkte B 61/L 545/K 7 und B 61 / B 239 / Goebenstraße als Unfallhäufungspunkt eingestuft.

Die Kreuzungen „B 61 / L 545 / K 7 (Bünder Straße)“ und „B 61 / B 239 (Herforder Straße) / Goebenstraße“ sind als „Unfallhäufungspunkte“ eingestuft. Die Unfallkommission des Kreises Herford hat bereits in einer Sitzung am 30.01.2001 festgestellt, dass zur Beseitigung der Unfallstellen bereits alle verkehrlichen Möglichkeiten ausgeschöpft wurden und somit eine Verbesserung der Situation nur noch durch die Umsetzung der vorliegenden Ausbauplanung zu erreichen ist.

Durch den leistungsfähigen Ausbau der Knotenpunkte wird die Sicherheit und Leichtigkeit der Bundesstraße insbesondere in den Knotenpunkten erhöht. Die Querschnittseinengung mit engen Kurvenradien mitten auf der freien Strecke wird beseitigt. Den Verkehrsteilnehmern wird somit künftig ein ausreichend dimensionierter und sicherer Straßenzug zur Verfügung stehen.

Der hier angeführte Zweck der Planung findet seine Begründung in der derzeitigen Verkehrssituation und der Vorausschau auf künftige Entwicklungen. Insoweit müssen die dieser Prognose zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchungen in methodisch einwandfreier Weise erarbeitet worden sein (BVerwG, Urt. v. 06.12.1985, 4 C 59/82; BVerwG, Urt. v. 28.02.1996, 4 A 27/95).

Eine Verkehrsprognose muss insofern sachgerecht erstellt und inhaltlich vertretbar sein.

In Anwendung der obigen Maßstäbe erweist sich die Verkehrsprognose des Vorhabenträgers als fehlerfrei. Als Rahmen für die Verkehrsprognose geht die Rechtsprechung von einem Zeitraum von bis zu zwanzig Jahren aus (BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, 4 A 10/95; BayVGH, Urt. v. 29.06.2006, 25 N 99.3449; vgl. auch Amtliche Begründung zu § 3 der 16. BImSchV, Drucksache 661/89, Seite 32).

Nach der Straßenverkehrszählung 2010 ist die B 61 / B 239 im auszubauenden Bereich wie folgt belastet:

Abschnitt	Zählstelle	DTV	DTV_{werktags}
B 61 (Baubeginn – L 545 / K 7)	3817 2305	25.872 Kfz/24h	27.014 Kfz/24h
B 61 (L 545 / K 7 – B 239)	3818 2349	20.463 Kfz/24h	20.948 Kfz/24h
B 61 (B 239 – Bauende)	3818 2350	15.830 Kfz/24h	17.130 Kfz/24h
L 545 (B 61 – Milchstr.)	3817 2309	14.770 Kfz/24h	15.672 Kfz/24h

Für den Prognosehorizont 2025 wurde abgeschätzt, wie sich das gegenwärtige Verkehrsgeschehen infolge von Veränderungen der Flächennutzung, der Motorisierung, der Verhaltensmuster der Bevölkerung sowie des Angebotes an Verkehrswegen voraussichtlich verändern wird; dazu ist die Entwicklung von Motorisierung und Fahrleistung, bezogen auf das Prognosejahr, abzuschätzen. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens PTG Umwelt und Verkehr GmbH lag die aktuelle Straßenverkehrszählung 2010 noch nicht vor. Für die Knotenpunkte lagen jedoch für den Nachmittagszeitraum strombezogene Zählergebnisse aus dem Jahre 2007 vor, die dem Gutachten zugrunde gelegt wurden. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Faktoren hat das Ing.-Büro PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover, folgende Prognoseverkehrsmengen werktags ermittelt:

Abschnitt	DTV 2025_{werktags}
B 61 (Baubeginn – K 7 Füllenbruchstr.)	22.225 Kfz/24h
B 61 (K 7 Füllenbruchstr. – L 545/K7)	30.150 Kfz/24h
B 61 (L 545/K7 – B 239)	23.900 Kfz/24h
B 61 (B 239 – Bauende)	20.275 Kfz/24h
K 7 (Füllenbruchstraße)	10.750 Kfz/24h
L 545 (Bünder Straße)	24.000 Kfz/24h
K 7 (Bünder Straße)	13.925 Kfz/24h
Goebenstraße	9.750 Kfz/24h
L 965 (Werrestraße nördl.)	10.275 Kfz/24h
L 965 (Werrestraße südl.)	7.650 Kfz/24h

Hinsichtlich der Methodik und der Datengrundlagen der Verkehrsprognose wird auf die Untersuchung „Verkehrskonzept Nordring – B 61 in Herford“ des Ing.-Büros PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover, verwiesen.

Von der Planfeststellungsbehörde wurde der Vorhabenträgerin eine Aktualisierung des Verkehrskonzepts mit Prognosehorizont für das Jahr 2030 aufgegeben. Auf Basis der Ergebnisse der SVZ 2015 wurden die Analysebelastungen aus dem Jahr 2011 mit den aktuellen Werten vergleichend gegenübergestellt. Darauf aufbauend wurden die Veränderungen der Verkehrsströme bezogen auf die Prognosehorizonte 2025 und 2030 herausgearbeitet und die Prognosewerte 2030 ermittelt. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Analysewerte 2011 ein höheres Niveau hatten als die Verkehrsmengen im Jahr 2015.

Nachträgliche Ermittlungen und dabei eingeholte weitere Gutachten geben Anlass zu einer erneuten Auslegung, wenn die Behörde erkennt oder erkennen muss, dass anderenfalls eine mögliche Betroffenheit nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden kann. Einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung bedarf es nicht, wenn sich die geänderten Unterlagen auf Detailänderungen und eine vertiefte Prüfung von Betroffenheiten beschränkt, ohne das Gesamtkonzept der Planung zu ändern oder zu grundlegend Beurteilungsergebnissen zu gelangen. Diese Voraussetzungen liegen in Bezug auf das aktualisierte Verkehrskonzept mit Prognosehorizont 2030 des Ing.-Büros PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover, vom 11.10.2017 vor. Bzgl. der Analyse und Prognose der Verkehrsmengen verweist die Planfeststellungsbehörde auf das o.a. Gutachten.

Neben der Ermittlung der Prognoseverkehrsmengen wurde auch untersucht, ob die dicht aufeinander folgenden und stark belasteten Knotenpunkte ausreichend leistungsfähig sind. Die Untersuchung bezog sich auf vier Knotenpunkte:

Knoten 1: B 61 / K 7 Füllenbruchstraße

Knoten 2: B 61 / L 545 / K 7 Bündler Straße

Knoten 3: B 61 / B 239 (Herforder Straße) / Goebenstraße

Knoten 4: B 61 / L 965 Werrestraße

Die Verkehrsuntersuchung sollte als wesentlichen Punkt feststellen, inwiefern der Streckenabschnitt zwischen den Knoten 2 und 3 unter der Bahnbrücke mit drei bzw. vier Fahrstreifen auszubauen ist. Unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmenge aus der Verkehrsuntersuchung den Neubau der B 239n zwischen der

B 61 und der Ortsumgehung Kirchlengern wären unter dem vorhandenen Überführungsbauwerk der DB vier Fahr- bzw. Abbiegespuren erforderlich. Dies bedingt eine separate Unterführung für Fußgänger und Radfahrer. Da die Planung für diese Baumaßnahme nach der Priorisierungsliste des VM zurzeit nicht weiterverfolgt werden darf, kann eine Realisierung hierfür nicht terminiert werden. Der vierstreifige Ausbau der B 61 im Zuge des Nordringes Herford hingegen soll kurzfristig erfolgen. Daher wurden die Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Zustand ohne die B 239n durchgeführt; hierfür reicht das vorhandene Bauwerk aus.

Eine Aufweitung der Bahnbrücke ist aus verkehrlichen Gründen nicht erforderlich. Durch einen Ausbau der Knotenpunktsäste Goebenstraße, B 61 (Richtung Herford) und B 239 mit zusätzlichen Abbiegespuren kann unter der Bahnüberführung der heute vorhandene Querschnitt mit einer einstreifigen Führung des Geradeausverkehrs beibehalten werden.

Die vorgetragenen Einwendungen mit Bedenken, dass durch den sich weiter verstärkenden Schwerlastverkehr mit erhöhter Lärmbelastigung, Schäden an den Wohnstraßen und Gebäuden durch Erschütterungen, sowie Wertminderungen zu rechnen ist, teilt die Planfeststellungsbehörde nach der vorliegenden Verkehrsuntersuchung nicht. Durch den beabsichtigten Kreuzungsumbau wird sich die Verkehrssituation insbesondere auf der L 545 nicht wesentlich verändern. Insoweit ist auch nicht von einem sich weiter verstärkenden Schwerlastverkehr auszugehen.

Der Ausbau der B 61/ B 239 – Nordring Herford – erfolgt im vorgesehenen Umfang, weil die Knotenpunkte in den letzten Jahren als Unfallhäufungspunkte ausgewiesen worden sind und erhebliche Leistungsdefizite aufweisen. Der Ausbau des Nordringes Herford erfolgt aus Mitteln des Bauprogramms „Ausbau von Bundesfernstraßen“ und steht nicht im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Oberzielen der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unterliegen Verkehrsprognosen nur einer eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle. Sie sind lediglich daraufhin zu überprüfen, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet worden sind, nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (stRspr, vgl. nur BVerwG, U.v. 9.6.2010 – 9 A 20.08 – NuR 2010, 870 ff. = juris Rn. 73; U.v. 28.11.2013 – 9 B 14.13 – NuR 2014, 361 =

juris Rn. 7, jeweils m.w.N.). Ausgehend von diesem Maßstab ist gegen die der Planfeststellung zugrundeliegende Verkehrsprognose nichts einzuwenden. Diese beruht auf umfangreichen und aktualisierten Grundlagen.

Insgesamt weist die Verkehrsprognose keine methodischen Mängel auf. Sie hat sich aktuell bestätigt und stellt sich somit auch im Lichte der oben diskutierten zusätzlichen Aspekte als eine gesicherte Planungsgrundlage dar. Die ermittelten Verkehrszahlen werden von der Planfeststellungsbehörde als realistisch erachtet. Alle diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

6.2 Raumordnung

Das Straßenbauvorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Im Gebietsentwicklungsplan (Regionalplan) für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld sind die B 61 und die B 239 als Straße für den großräumigen Verkehr dargestellt.

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

6.3 Planungsleitsätze

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

Die Regelungen

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

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

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

6.4 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Zu den von der Maßnahme betroffenen öffentlichen Belangen, die im Rahmen der Abwägung von der Planfeststellungsbehörde gem. § 17 FStrG zu berücksichtigen sind, gehören einschließlich des Artenschutzes auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, die durch europarechtliche Vorgaben (FFH-RL, V-RL), die im § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze sowie die darauf aufbauenden weiteren Regelungen des BNatSchG und des LNatSchG 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 im Ergebnis nicht entgegen. Strikt zu beachtende Verbotstatbestände werden zwar bezüglich betroffener Landschaftsschutzgebiete sowie gesetzlich geschützter Biotop erfüllt, können aber mit Hilfe der Befreiung bzw. einer Ausnahme, deren Voraussetzungen die Planfeststellungsbehörde jeweils bejaht, überwunden werden.

6.4.1 Artenschutz

Das Straßenbauvorhaben widerspricht nicht den Anforderungen des Artenschutzrechtes. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen bzw. mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Auffangen potenzieller Funktionsverluste für alle

nachgewiesenen und potenziell vorkommenden Arten sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Insoweit treten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht ein und können ausgeschlossen werden.

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

Zur Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege hat der Vorhabenträger einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) durch einen Fachgutachter erstellen lassen. Aufgrund der Einwendungen und Stellungnahmen im Anhörungsverfahren und auch unter Berücksichtigung maßgeblicher Vorgaben und Leitsätze der aktuellen höchstrichterlichen und EuGH-Rechtsprechung wurde der LBP mehrfach überarbeitet und ergänzt und seine geänderten und vervollständigten Fassungen als Deckblatt 1 und 2 und im weiteren Verlauf noch einmal als Bestandteil von Deckblatt 3 ins Verfahren eingebracht.

6.4.1.1 Rechtliche Grundlagen des Artenschutzes, Verbotstatbestände

Die Regelungen des speziellen bzw. besonderen Artenschutzes befinden sich zunächst in den Richtlinien der Europäischen Union. Insbesondere sind insoweit die Regelungen der FFH-RL und der VS-RL von Bedeutung. Darin hat die Europäische Union ein abgestuftes Schutzregime für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten vorgegeben. So bestehen zum einen Vorschriften zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten (Art. 3 - Art. 11 FFH-RL, Art. 4 VS-RL) und zum anderen artenschutzrechtliche Verbotregelungen (Art. 12 - Art. 16 FFH-RL, Art. 5 - Art. 9 VS-RL).

Die Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht findet sich in den Regelungen der §§ 31 bis 36 BNatSchG zum Schutz des europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" und insbesondere der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeu-

tung und der europäischen Vogelschutzgebiete. Auch der sogenannte Habitatschutz (siehe dazu auch nachfolgende Nr. 6.4.2) ist damit bundesrechtlich verankert.

Regelungen zum nicht habitatsgebundenen besonderen Artenschutz finden sich schließlich in den §§ 44 (Verbotstatbestände) und 45 (Ausnahmen von den Verbotstatbeständen) BNatSchG.

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

- wildlebenden 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),
- wildlebende 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
- wildlebende 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 gemäß 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 wildlebender 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 VS-RL und
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung (Rechtsverordnung im Sinne von § 54 Abs. 1 BNatSchG) benannt sind.

Streng geschützte Arten sind gemäß 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 gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG bei gemäß § 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- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Bezüglich unvermeidbarer Beeinträchtigungen wildlebender 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, Nr. 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) entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Pflanzen- und Tierarten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus. Das ist aber nicht dahingehend zu verstehen, dass der Vorhabenträger verpflichtet wäre, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Aus fachlicher Sicht kann sich eine bis ins letzte Detail gehende Untersuchung erübrigen. Lassen beispielsweise bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf ihre faunistische und floristische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiteren Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Untersuchungen quasi "ins Blaue hinein" sind nicht veranlasst, das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht (BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, 4 B 177.96; Urteile vom 31.01.2002, 4 A 15.01, 09.07.2008, 9 A 14.07 und 12.08.2009, 9 A 64.07).

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

Erforderlich, aber auch ausreichend ist – auch nach den Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts – eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung. Die dazu notwendige Bestandsaufnahme wird sich regelmäßig aus zwei wesentlichen Quellen speisen, nämlich der Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und einer Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängen. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich die Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen

(BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, Rn. 54 und dortige weitere Rechtsprechungsverweise, sowie Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07).

Hierzu ergänzend ist in der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz, Rd.Erl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz v. 13.04.2010, Az. III 4 - 616.06.01.17, in der Fassung der 1. Änderung vom 15.09.2010) ausgeführt, dass in Bezug auf die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und der Fachliteratur die vom LANUV im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ niedergelegten umfangreichen Informationen zu Lebenszyklus, Populationsbiologie und Lebensraumansprüchen der Arten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW>Artengruppen) sowie aktuelle Raster-Verbreitungsdaten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW>Messtischblätter) zur Verfügung stehen (www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/arten/blatt). Hierauf kann abgestellt werden. Weitergehende Informationen über konkrete Fundorte der Arten in Nordrhein-Westfalen finden sich im Fachinformationssystem „@LINFOS“ (nur für Behörden verfügbar, für Landesbehörden unter: <http://geo6.it.nrw.de/osirisweb/>, für andere Behörden unter: <http://www.gis6.nrw.de/osirisweb/>). Nach der genannten VV-Artenschutz sind geeignet auch ernst zu nehmende Hinweise, die sich aus kommunalen Datenbanken und Katastern sowie aus Abfragen bei den Fachbehörden, den biologischen Stationen, dem ehrenamtlichen Naturschutz oder sonstigen Experten in der betroffenen Region ergeben.

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

Diesen Anforderungen der Rechtsprechung und des LANUV ist der Vorhabenträger gerecht geworden. Sowohl hinsichtlich des methodischen Ansatzes als auch bezüglich der Durchführung lässt die hier vorgenommene Bestandsaufnahme keine Fehler erkennen. Die Biotopausstattung des Raumes und seine Flora und

Fauna wurden hinreichend erfasst und ermittelt. Die Aussagen der UVS, des LBP und seiner Anlagen sowie des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zur floristischen und faunistischen Ausstattung des Raums stellen eine ausreichende Grundlage für die notwendigen artenschutzrechtlichen Prüfungen und Bewertungen dar, die aus vorhandenen Erkenntnissen und Bestandserfassungen erhobenen Daten lassen eine hinreichende Beurteilung der Art und des Umfangs der Betroffenheit der planungsrelevanten, besonders oder streng geschützten Tier- und Pflanzenarten zu. Hierauf kann die Planfeststellungsbehörde ihre artenschutzrechtliche Beurteilung stützen.

Ende der 1990er Jahre wurde mit den ersten Überlegungen für den 4-streifigen Ausbau der B 61 / B 239 begonnen. Zur Abklärung der Umweltbelange ist eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) mit Beteiligungsterminen am 28.01.1998 und am 21.06.2001 durchgeführt worden. Aus der Gesamtbewertung der UVU geht hervor, welche Bestandteile des Untersuchungsraumes der jeweiligen Schutzgüter unbedingt zu erhalten, möglichst zu erhalten und nachrangig sind.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) wurde ein Kompensationskonzept entwickelt, das den Maßgaben des Einführungserlasses zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW (März 2009) sowie den Vorgaben der Planungsleitfäden zur Eingriffsregelung und zum Artenschutz in Nordrhein-Westfalen (Dezember 2011) entspricht.

Die Bestandserfassung und -bewertung (April 1998) aus der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) wurde durch aktuelle Kartierungen einschließlich der Biotopkartierung vor Ort im Juni 2012 ergänzt. Geeignete Planungsdaten wurden aus der UVU übernommen. Die für den Eingriff zu leistende Kompensation wurde gem. ELES einfach, transparent und nachvollziehbar ermittelt. Das Instrument Ökokonto wurde, in Abstimmung mit dem zuständigen Landespfleger des Landesbetriebes Straßenbau NRW nicht angewendet. Für verbleibende Defizite wurde die Zahlung von Ersatzgeld durch die Bezirksregierung (höhere Naturschutzbehörde) im Rahmen des Verfahrens festgelegt.

Die mit den Deckblättern 1, 2 und 3 eingebrachten Flächen sind so groß, dass im überarbeiteten LBP keine Defizite verbleiben. Auf die Zahlung von Ersatzgeld kann verzichtet werden. Einwendungen, die die Kompensationsmaßnahmen als nicht ausreichend bezeichnen werden diesbezüglich zurückgewiesen.

Die Flächenfindung für die Landschaftspflegerischen Maßnahmen (Ersatzmaßnahmen) erfolgte durch den Landesbetrieb Straßenbau in Abstimmung mit dem Planungsbüro LAUKHUF.

Das Planungsbüro LAUKHUF erarbeitete das Maßnahmenkonzept. Der Entwurf des LBP wurde mit allen Beteiligten, darunter auch die untere Naturschutzbehörde (uNB) und die höhere Naturschutzbehörde (hNB), abgestimmt. Die Ergebnisse der Abstimmung fließen in den LBP ein.

Die Musterkarten für Landschaftspflegerische Begleitpläne im Straßenbau, Ausgabe 1998 sind Grundlage der LBP-Pläne.

Nachfolgende Datengrundlagen wurden bei der Erarbeitung des LBP verwendet:

- Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) Landschaftsverband Westfalen-Lippe Westfälisches Amt für Landes- und Baupflege -Außenstelle Detmold- 1998
- Umweltfachdaten Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
- Regionalplan Regierungsbezirk Detmold Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld (2004)
- Faunistische Untersuchungen im Rahmen des geplanten Trassenausbaus der B 239 in Herford (Nordumgehung Herford) - Bestandsdarstellung und Bewertung (Planungsbüro LAUKHUF, 2011)
- Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW (2009) Arbeitshilfen zum „Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW“, August 2010 vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
- Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW, 2008, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV)
- Landschaftsplan Herford-Hiddenhausen (1995)
- Fundortkataster des LANUV Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
- Infosysteme und Datenbanken LANUV
- Naturschutzfachliche Daten / Nutzung @LINFOS
- Faunadaten Biologische Station Stand Februar 2013 (ohne Erfassung von März bis Juni 2013 in Abstimmung mit Landesbetrieb Straßenbau NRW)

- Kataster Flurkarten und Pläne Technische Planung
- Kartendienst Schutzgebiete in Deutschland, Landschaftssteckbriefe Bundesamt für Naturschutz (2011)
- Biotypenliste NRW, LANUV Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz 2009
- Planungsleitfaden Artenschutz, Planungsleitfaden Eingriffsregelung, Dezember 2012, Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
- Leitfaden „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen“ für die Berücksichtigung artenschutzrechtlich erforderlicher Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen Schlussbericht Februar 2013 Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen

Die artenschutzrechtlichen Fachbeiträge, die auch die Ergebnisse dieser Untersuchungen enthalten, hat der Vorhabenträger in den LBP einfließen lassen.

Mit dem LBP und seinen artenschutzrechtlichen Beiträgen liegen dem Planfeststellungsbeschluss somit 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 ist im Ergebnis nicht zu beanstanden.

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 1997 und 1998 im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung gewonnenen Erkenntnisse gelten, so wurden durch aktuelle Kartierungen einschließlich der Biotopkartierung vor Ort im Juni 2012 die Daten ergänzt.

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 und auch nicht vorgetragen. Dies ist aufgrund der Vorbelastungen durch die bereits existente B 61-Trasse auch hinreichend plausibel.

Kritik an der artenschutzrechtlichen Bestandsaufnahme wurde im Übrigen auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht geübt. Dies gilt neben den Naturschutzbehörden insbesondere auch für den BUND Herford als Vertreter der anerkannten Naturschutzverbände des Landes NRW, welcher das Vorhaben äußerst kritisch sieht, da durch die Maßnahme gewünschte Verkehrsverbesserungen nicht zu erwarten wären und demgegenüber erhebliche Beeinträchtigungen von Vorrangbereichen des Naturschutzes mit hoher Bedeutung für den Erhalt der Artenvielfalt stünden.

Mithin geht die Planfeststellungsbehörde im Einklang mit den Verbänden und zuständigen Fachbehörden davon aus, dass das Arteninventar des Untersuchungsraumes auch unter artenschutzrechtlichen Aspekten hinreichend erfasst ist. Belastbare Anhaltspunkte für das Vorkommen weiterer Arten haben sich auch aus den Einwendungen nicht ergeben.

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.

6.4.1.3 Planungsrelevante Arten

Von den in Nordrhein-Westfalen vorkommenden gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten wurden im Planungsgebiet lediglich Arten aus der Gruppe der Säugetiere (Fledermäuse) und Vögel nachgewiesen.

So wurden im Zuge der avifaunistischen Erfassung einschließlich Datenauswertung der Biologischen Station und des Landesbüros der Naturschutzverbände insgesamt 57 Vogelarten kartiert.

Davon sind folgende Vogelarten planungsrelevante Arten:

Bekassine, Braunkehlchen, Eisvogel, Flussuferläufer, Gänsesäger, Graureiher, Kormoran, Kuckuck, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Rauchschnalbe, Rebhuhn, Rohrweihe, Sperber, Teichrohrsänger, Turmfalke, Zwergtaucher.

Bluthänfling, Haussperling, Kuckuck, Mehlschnalbe und Rebhuhn gelten in der zugrundeliegenden Großlandschaft (Weserbergland) als gefährdet (Rote Liste 3). Das Braunkehlchen ist im Weserbergland ausgestorben (Rote Liste 0).

Die Rohrweihe, deren Revier im angrenzenden Röhrichtbestand nachgewiesen wurde, gilt als vom Aussterben bedroht (Rote Liste 1). Die Arten Klappergrasmücke und Zwergtaucher werden als Brutvögel auf der Vorwarnliste geführt. Die Goldammer und der Zwergtaucher befinden sich ebenfalls auf der Vorwarnliste.

Die Rohrweihe wird im Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie geführt; neben dem Mäusebussard, Sperber und Turmfalke gilt die Art als streng geschützt. Die Arten Teichrohrsänger, Waldwasserläufer und Zwergtaucher sind Zugvogelarten gem. Art. 4 (2) der EU-Vogelschutzrichtlinie.

Die vollständige avifaunistische Artenliste ist dem Beitrag zum Artenschutz (Anlage 19.3) zu entnehmen.

Des Weiteren wurden im gesamten Untersuchungsgebiet 3 Fledermausarten festgestellt. Ein Nachweis erfolgte für die Arten Großer Abendsegler und Zwergfledermaus sowie für eine über die Detektorerfassung nicht zweifelsfrei bestimmbare Mausohrfledermausart. Zudem ergaben sich am Brückenbauwerk keine direkten Quartierhinweise, d. h. es wurden keine ein- bzw. ausfliegenden oder schwärmenden Tiere beobachtet. Ein indirekter Nachweis über Fraß-, Kot- oder Urinspuren blieb ebenfalls aus.

6.4.1.4 Prüfung der Verbotstatbestände

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie kommen im Wirkungsbereich des Bauvorhabens nicht vor. Alle diese Pflanzenarten können aus Gründen der Verbreitung und fehlender Standorte im Geltungsbereich sicher ausgeschlossen werden.

Damit bedarf es auch keiner weiteren Überprüfung des ausschließlich bei geschützten Pflanzenarten zum Tragen kommenden Verbotstatbestandes der Nr. 4 des § 44 Abs. 1 BNatSchG.

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 geschützte Art der Rohrweihe, sondern grundsätzlich auch für alle anderen natürlich vorkommenden heimischen Arten und damit unter anderem auch für die übrigen planungsrelevanten Vogelarten gelten. Die Fledermausarten gehören als FFH-Anhang-IV-Arten vollständig zu den streng geschützten und damit ebenfalls zu den 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-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen eine Verwirklichung der drei in Frage kommenden Verbotstatbestände (Nrn. 1, 2 und 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG) auszuschließen ist.

Diese Einschätzung der Planfeststellungsbehörde teilt auch die höhere Naturschutzbehörde, von der der Artenschutzbeitrag und die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Betrachtungen des LBP gleichfalls intensiv überprüft wurden. Auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens und des Erörterungstermins haben sich keinerlei Anhaltspunkte für die Verwirklichung eines Verbotstatbestandes ergeben. Zusätzliche oder umfangreichere Schutzmaßnahmen als die vorgesehenen oder auch weiteren Ausgleichsmaßnahmen zu Gunsten der vorstehend genannten Arten sind daher nicht erforderlich.

Das planfestgestellte Vorhaben verstößt daher nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG. Eine Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen (§ 45 BNatSchG) 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 wildlebender Tiere - hier einzelner Vögel oder Fledermäuse - im Sinne des "Tötungsverbotes" (1. Alternative des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ist mit der Umsetzung des Vorhabens selbst, also dem Ausbau der B 61 sowie der Umsetzung aller zugehörigen Maßnahmen inklusive der Folgemaßnahmen nicht verbunden.

Insoweit wird diesen Tieren weder nachgestellt noch werden sie gefangen, 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 entsprechende Folgen für die jeweilige Art - auch nicht hinsichtlich ihrer Entwicklungsformen - 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 Biotop, mit denen als Folge der Baumaßnahmen auch einzelne Individuen verloren gingen, weisen die Bauflächen einschließlich der sich jeweils beidseits anschließenden Wirkräume nur in sehr begrenztem Umfang bzw. in Form potentieller Fledermausquartiere 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) 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.

Nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wird dieser Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG dadurch jedoch erst dann erfüllt, wenn das Vorhaben dieses Risiko in einer für die betroffene Tierart signifikanten Weise erhöht (std. Rechtsprechung, vgl. BVerwG, Urteile 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 Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans 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.

Im Übrigen ist eine entsprechende Vorbelastung bereits vorhanden, da die auszubauende Straße bereits seit vielen Jahren besteht und eine Verlagerung der jeweiligen Straßenzüge der B 61 in den signifikanten Bereichen mit dem Vorhaben nicht verbunden ist.

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)

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. 1 Nr. 2 BNatSchG kommen grundsätzlich vor.

Sie ergeben sich zum einen temporär im Zuge der Baufeldräumung und des Ausbaus der B 61 und entsprechenden Kreuzungsbereiche bzw. der Umsetzung der Folgemaßnahmen aus den Wirkungen der Bautätigkeiten, der damit verbundenen Anwesenheit des Menschen sowie des Einsatzes von Baugeräten, Baumaschinen und Baufahrzeugen, sind optischer oder akustischer Art oder resultieren aus baubedingten Immissionen wie Lärm- und Staubentwicklungen (vgl. BVerwG, Urteile vom 09.06.2010, 9 A 20/08, und vom 12.08.2009, 9 A 64.07).

Anlage- und betriebsbedingt stellt sich unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bereits vorhandene Ausbausituation eine dauerhafte Störung insbesondere durch die Verbreiterung der neuen Straße ein. Verkehrsimmissionen wie vor allem der Verkehrslärm und Luftschadstoffe sind unabhängig vom Ausbau der B 61 bereits vorhanden und werden lediglich geringfügig verändert.

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 maßgebliche Störung nur dann vor, wenn sich durch sie der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Der Begriff des "Erhaltungszustands einer Art" wird in Artikel 1 Buchstabe i) der FFH-RL definiert. Er wird als günstig betrachtet, wenn

- aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraums, dem sie angehört, bildet und langfristig bilden wird,
- das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
- ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Population dieser Art zu sichern.

Der in dieser Vorschrift verwendete Begriff der Population ist Artikel 2 Buchstabe i) der Verordnung EG Nr. 338/97 des Rates vom 09.12.1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels entnommen und findet sich wortgleich in § 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG wieder.

Er umfasst eine biologisch oder geografisch abgegrenzte Zahl von Individuen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sie derselben Art oder Unterart angehören und innerhalb ihres Verbreitungsgebietes in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen.

Wie aus Art. 1 Buchstabe i) der FFH-RL zu ersehen ist, bestimmt sich die Güte des Erhaltungszustandes insbesondere danach, ob aufgrund der Daten über die Populationsdynamik anzunehmen ist, dass die Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraums, dem sie angehört, bildet und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich auch weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Population der Art zu sichern (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04).

Dies wäre nach den Hinweisen der Bund / Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA), StA "Arten- und Biotopschutz" (Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes), Oktober 2009, dann nicht mehr der Fall, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt und sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population signifikant und nachhaltig verringert.

Dass Siedlungsräume und gegebenenfalls 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- und 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 festgelegt 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. Das Tötungsverbot des § 44 Abs.1 Nr. 1 BNatSchG bleibt insofern unberührt und wird von der Regelung des § 44 Abs. 5 Nr. 3 BNatSchG nicht eingeschränkt. 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 gegebenenfalls 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 nachfolgenden Ausführungen unter Nr. 6.4.1.4.4 verwiesen.

6.4.1.4.4 Prüfung der Verbotstatbestände für die im Planungsgebiet vorkommenden planungsrelevanten Vögel und Fledermäuse

Fledermäuse

Verbot § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG (Tötungen)

Eine durch den gesteigerten Straßenverkehr verursachte erhöhte Tötungsgefahr von jagenden Fledermäusen kann unter Berücksichtigung der straßenverkehrli-

chen Vorbelastung weitestgehend ausgeschlossen werden, da Flugwege (Jagdhabitat) im Bereich der Bestandstrasse nicht nachgewiesen wurden, so dass vermutlich Gewöhnungs- bzw. Vermeidungseffekte bestehen.

Bezüglich des prognostizierten Spitzenverkehrsaufkommens von ca. 30.150 KfZ / 24 h DTVwerktags im Abschnitt K 7 Füllenbruchstraße – L 545 (s. Technische Planung 2011) und dem damit verbundenen morgendlichen und nachmittäglichen Berufsverkehr, welcher außerhalb der Hauptaktivitätszeit von Fledermäusen liegt, kann ein durch das Vorhaben signifikant gesteigertes Kollisionsrisiko jedoch nahezu ausgeschlossen werden.

Soweit Fledermausquartiere 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 Kapitel A Nr. 5.4 ff.) 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.

Verbot § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (erhebliche Störungen)

Erhebliche Störungen während der Bauzeit können verneint werden, da ein nächtlicher Baubetrieb nicht vorgesehen ist und nach gegenwärtigen Erkenntnisstand keine Fledermausquartiere im näheren Umfeld der Baumaßnahmen bestehen. Auch eine Beeinträchtigung durch Markierung von Beutetiergeräuschen kann für zeitweise mit passiver Ortung jagenden Arten aufgrund der fehlenden Jagd- und Flugrouten ausgeschlossen werden.

Aufgrund der genannten Verkehrszahlen bzw. bestehenden Vorbelastung ist eine betriebsbedingte erhebliche Störung durch Lärm- und Lichtimmission gleichfalls nicht gegeben.

Verbot § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG (Schädigung Fortpflanzungs-, Ruhestätten)

Nach derzeitigem Kenntnisstand werden keine Fledermausquartiere erheblich beeinträchtigt, d. h. entnommen oder lärmtechnisch entwertet. Sollte wider Erwarten im Rahmen der Gehölzbegutachtung ein Nachweis von Individuen in einem Baumquartier erfolgen, so ist dies unter qualifizierter Aufsicht nach Ausflug und Sichtkontrolle des Quartiers zu verschließen. Im Falle eines Verlustes nachweislich bewohnten Quartiers werden zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktion in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde geeignete Ausgleichsmaßnahmen getroffen.

Schlussfolgerung für Fledermäuse

Bei keiner Fledermausart, die im Untersuchungsraum auftritt oder potentiell auftreten kann, werden bei Einhaltung der konfliktvermeidenden Maßnahmen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch das Vorhaben erfüllt. Eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 – 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie

Um die Betroffenheit der Vogelarten übersichtlich zu erörtern, werden diese in fünf Gruppen (Gilden) eingeteilt. Die Gruppeneinteilung hat dabei keine Allgemeingültigkeit, sondern bezieht sich allein auf die im Planungsgebiet vorkommenden Lebensräume und Brutstrukturen.

Die Gruppeneinteilung gliedert sich in Gehölzbrüter, Höhlen- / Nischenbrüter, Bodenbrüter, Feuchtbiotopbrüter und Ufervögel. Bzgl. der artenscharfen Gruppeneinteilung verweise wird auf S. 29 ff. der Anlage 19.3 „Beitrag zum Artenschutz“ verwiesen.

Das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 wird aus Gründen der Übersicht und Projektcharakteristik für alle Vogelarten gemeinsam betrachtet.

Verbot § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG (Tötungen)

Eine erhöhte individuelle Tötungsgefahr während der Bauphase besteht für keine der im Untersuchungsraum nachgewiesenen oder potentiell vorkommenden Vogelarten. Durch die Vermeidungsmaßnahme AV1 – Zeitliche Befristung zur Bauausführung wird sichergestellt, dass direkte Beeinträchtigungen von Gelegen oder Bruten während der Baufeldfreimachung (Gehölz- und Röhrichtentnahme) und Bauzeit unterbleiben.

Aufgrund der Bestandstrasse und der damit einhergehenden Vorbelastung ist mit der 4-streifigen Straßeninbetriebnahme ein erheblich gesteigertes individuelles Tötungsrisiko ebenfalls auszuschließen. Es ist davon auszugehen, dass alle Vogelarten, die diesen Raum regelmäßig oder bevorzugt aufsuchen, an die Verhältnisse des Straßenverkehrs gewöhnt und ihre Verhaltensweisen daher angepasst sind.

Hinsichtlich des westlich der L 454 nachgewiesenen Rebhuhns (primärer Bodenvogel) kann ausgeführt werden, dass aufgrund der nördlichen, östlichen und südlichen Biotopausprägungen (u.a. Gewerbegebiet-, Wohnbebauung) und Verkehrsbarrieren (L 545, B 6, Bahntrasse) eine funktionale Beziehung zum näheren Umfeld unwahrscheinlich ist, da die Art als resident (ganzjährig vorkommend) und ausgesprochen standorttreu gilt sowie ein nur geringes, geradlinig bodennahes Flugverhalten aufzeigt. Demnach kann gegenüber dem prognostizierten Verkehrsaufkommen für die L 545 (Bünder Straße) von ca. 24.000 Kfz / 24 h (DTV 2025werktags) ein erheblich gesteigertes Tötungsrisiko für die Art weitestgehend ausgeschlossen werden.

Somit entstehen im Rahmen der Projektrealisierung keine neuen Barriere-, Zerschneidungs- oder Falleneffekte, die für die erfassten Vogelarten eine signifikant erhöhte Tötungsgefahr darstellen könnten.

Das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 wird für die Gilden der Gehölzbrüter und Höhlen- / Nischenbrüter ebenfalls aus Gründen der Übersicht und Projektcharakteristik für alle Vogelarten gemeinsam betrachtet.

Gilde der Gehölzbrüter und Höhlen- / Nischenbrüter

Durch die **Vermeidungsmaßnahme AV1 (Zeitliche Befristung zur Bauausführung)** wird eine erhebliche Störung der im Untersuchungsraum nachgewiesenen Arten unterbunden. Lediglich während der Bauphase können zusätzliche Störwirkungen entstehen, die zeitweilig auch Verlagerungen von Brutplätzen bewirken können, was jedoch zeitlich begrenzt ist und sich ohne einen negativen Einfluss auf die jeweiligen Erhaltungszustände der lokalen Population auswirkt.

Mit Bezug auf den gegenwärtigen Straßenverkehr induzieren die prognostizierten Verkehrszahlen keine erheblichen Störungen während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten. Hinsichtlich der Kraftfahrzeugbewegung und Lärmemission bestehen bei den im Straßenbereich bzw. dessen Umfeld auftretenden Arten Gewöhnungs- oder Meidungseffekte. Demnach ist die dargestellte Zunahme des Verkehrsaufkommens nicht geeignet, um eine massive Aufgabe von Brutplätzen der in den Gilden agglomerierten Arten zu bewirken. D. h. keine der Lokalpopulationen wird in ihren Erhaltungszuständen negativ durch das Vorhaben beeinträchtigt.

Gilde der Feuchtbiotop- und Röhrichtbrüter (Rohrweihe, Rohrammer, Teichrohrsänger und Sumpfrohrsänger)

Durch die **Vermeidungsmaßnahme AV1 (Zeitliche Befristung zur Bauausführung)** wird eine erhebliche Störung der im Untersuchungsraum nachgewiesenen Arten unterbunden.

Hierfür ist zu prüfen, inwieweit die mit der Inbetriebnahme korrelierende Steigerung des Verkehrsaufkommens für die Arten eine erhebliche Störwirkung nach sich zieht. Die Definition der lokalen Population wird projektspezifisch eng ausgelegt, wonach alle Individuen der Arten Rohrweihe, Rohrammer, Teichrohrsänger und Sumpfrohrsänger im untersuchten Teilstück des NSG Füllenbruch jeweils eine Lokalpopulation darstellen.

Nach ROTH & ULBRICHT (2006 in TRAUTNER & JOOSS 2008) sind erhebliche Störungen Ereignisse, die, ausgelöst durch natürliche oder anthropogen geführte

Reize, bei einem Individuum messbare Veränderungen auf physiologischer Ebene oder eine sichtbare Verhaltensänderung bewirken, wobei die beeinträchtigende Wirkung auf die physiologische Fitness für das Individuum nicht zu kompensieren ist.

Gemäß GARNIEL & MIERWALD (2010) besteht für die Rohrweihe eine Effektdistanz von 300 m, für Teichrohrsänger und Sumpfrohrsänger 200 m und für die Rohrhammer 100 m. Als Effektdistanz wird dabei „...*die maximale Reichweite des erkennbar negativen Einflusses von Straßen auf die räumliche Verteilung einer Vogelart bezeichnet. Die Effektdistanz ist von der Verkehrsmenge unabhängig.*“ (ebd.). Die Effektdistanz beschreibt somit die kumulativen „Straßenkräfte“ (visuell, akustisch, olfaktorisch), die beeinträchtigend auf eine Art / Individuum einwirken.

Rohrweihe

Im Folgenden wird anhand der Eingriffswirkungen (Kollision, visuelle Störungen, Verkehrszahlen und Lärm) geprüft, ob eine Beeinträchtigung (Störung) der Rohrweihe durch das Vorhaben eintreten wird. Des Weiteren wird untersucht, ob sich der Ausbau der B 61 negativ auf das Brutrevier im Röhricht des NSG Füllenbruch auswirkt und ob es zur Abnahme der Habitat-Eignung kommt.

Kollision

Durch den Verlust der Gehölze am Röhricht, die eine abschirmende Funktion für das Brutrevier darstellen, besteht ein erhöhtes Kollisionsrisiko mit der Straße und den Fahrzeugen.

Das Abstandsverhalten lässt im Allgemeinen keine Abhängigkeit von der Verkehrsmenge erkennen. Eine Zunahme der Verkehrszahlen hätte deshalb keine Auswirkungen auf das Abstandsverhalten der Rohrweihe zur Straße. Die Rohrweihe würde die Straße trotzdem queren. Im Zusammenhang mit einer ungünstigen Anordnung der genutzten Landschaftselemente, wie in diesem Fall durch den Verlust der Gehölze am Brutrevier, können im Einzelfall durchaus hohe Kollisionsverluste entstehen.

Visuelle Störungen

Visuelle Störungen treten durch den Gehölzverlust am Rand des Röhrichtbestandes auf. Störungen des Brutreviers durch den Straßenverkehr und den Baubetrieb sind nicht auszuschließen.

Im Allgemeinen reagieren Rohrweihen auf dauerhaft gleichbleibende, bereits vorhandene Störungen (Freileitungen) unempfindlich aufgrund des Gewöhnungseffektes. Treten plötzliche Veränderungen auf, wie randliche Gehölzverluste am Brutrevier und somit ein Verlust der Abschirmung des Gebietes von der Straße erscheint das Brutrevier nicht mehr geschlossen und optisch verändert. Diese scheinbar geringen randlichen Eingriffe können zu einem Verlust des Brutreviers führen, da sich die Rohrweihe dadurch gestört fühlt. Es besteht die Gefahr des Verlassens des Brutreviers aufgrund der fehlenden Abschirmung und der visuellen Störungen durch den Straßenverkehr.

Vorhabenbedingte Kulissen entstehen durch die Veränderung der Straßenlage von einer ursprünglichen Dammlage zu einer Einschnittslage.

Die Einschnittslage im westlichen Abschnitt der B 61 wirkt sich positiv auf das Brutrevier der Rohrweihe und der übrigen Röhrichtbrüter aus, da die Einschnittsböschungen den Verkehr verdecken und somit die visuelle Störwirkung vermindern. Am Röhrichtbestand ab Bau-km 1500.000 erhöht sich die Straßenlage jedoch zu einer leichten Dammlage.

Verkehrszahlen

Eine Beeinträchtigung der Habitatfunktion des Brutreviers (Röhricht) und des Nahrungsreviers (Acker) ist nicht von vornherein sicher auszuschließen und wird daher aufgrund der prognostizierten Verkehrszahlen näher untersucht.

Nach der Straßenverkehrszählung 2010 ist die B 61 / B 239 im auszubauenden Bereich des Reviers der Rohrweihe B 61 Baubeginn bis L 545 / K 7 mit 27.014 Kfz/24h DTV werktags belastet. Für den Bereich der B 61 ab Baubeginn bis zur K 7 Füllenbruchstraße, der das Brutrevier der Rohrweihe enthält, wurden 22.225 Kfz/24h DTV werktags für das Jahr 2025 prognostiziert. Für den Bereich der B 61

ab K 7 Füllenbruchstraße bis zur L 545/K7, der das Nahrungsrevier der Rohrweihe darstellt, wurden 30.150 Kfz/24h DTV werktags prognostiziert.

Die bestehenden Verkehrszahlen zeigen, dass das Brutrevier und das Nahrungsrevier im Bereich vom Fahrbahnrand bis 100m um 60% belastet sind und somit eine Vorbelastung besteht.

Nach Vergleich der bestehenden und prognostizierten Verkehrszahlen nehmen die Verkehrszahlen im Bereich des Brutrevieres der Rohrweihe ab und im Bereich des Nahrungsreviers zu.

Aufgrund der Abnahme der Verkehrszahlen im Bereich des Brutrevieres kann eine Abnahme der Habitateignung für den Röhrichtbestand im Brutrevier ausgeschlossen werden.

Im Bereich des Nahrungsreviers kann aufgrund der prognostizierten Verkehrszahlen eine Abnahme der Habitateignung für den Acker von 60% auf 80%, demnach eine Abnahme der Habitateignung um weitere 20% im Bereich vom Fahrbahnrand bis 100m aufgrund der prognostizierten höheren Verkehrszahlen in diesem Bereich nicht ausgeschlossen werden.

Lärm

Gemäß Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr zählt die tagaktive Rohrweihe zu den Arten ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen, für die der Verkehrslärm keine Relevanz besitzt (GARNIEL & MIERWALD 2010). Eine Lärmempfindlichkeit am Brutplatz kann daher ausgeschlossen werden, weil sie keine nennenswerte Relevanz besitzt. Eine Beeinträchtigung der Rohrweihe durch die Zunahme des Verkehrslärms kann ausgeschlossen werden.

CEF-Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Um das Eintreten der Verbotstatbestände zu vermeiden, das Kollisionsrisiko zu mindern und den Verlust des Brutrevieres durch visuelle Störungen und der leichten Dammlage am Röhrichtbestand zu vermeiden, werden als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme, die vor Umsetzung der Planung realisiert sein muss, Gehölze am Rand der Straße gepflanzt (CEF1).

Die Baumreihe mit Zwischenpflanzung der CEF1 Maßnahme wird hinter den bestehenden Gehölzen gepflanzt und ist zum Zeitpunkt der Bauausführung soweit entwickelt, dass der anlagenbedingte Gehölzverlust keine Beeinträchtigung der Rohrweihe herbeiführt.

Die Maßnahme CEF1 schützt das Brutrevier der Röhrichtbrüter wirksam vor den Auswirkungen des Straßenverkehrs, dem Baubetrieb und dient der Abschirmung sowie der Wiederherstellung der Geschlossenheit des Brutreviers. Die Gehölzpflanzung vermeidet somit ein Verlassen des Brutreviers durch visuelle Störreize und verringert das Kollisionsrisiko mit den Fahrzeugen.

Für den Verlust von Acker als Nahrungshabitat wird eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF2 Schaffung und Entwicklung Ackerbrache (Mäuseacker)) vorgesehen. Die CEF-Maßnahme CEF2 beinhaltet die Schaffung und Entwicklung einer Ackerbrache (Mäuseacker) zur Förderung der Entwicklung von Mäusen, welche als Nahrungsquelle für die Rohrweihe zur Verfügung stehen soll. Die Ackerbrache soll als Nahrungshabitat genutzt werden, um eine Beeinträchtigung der Rohrweihe zu vermeiden.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Rohrweihe durch den Straßenbetrieb ist aufgrund der geplanten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen und der berechneten und prognostizierten Verkehrszahlen (2025 und 2030) projektbedingt dementsprechend nicht gegeben.

Teichrohrsänger, Sumpfrohrsänger und Rohrammer

Die Arten Teichrohrsänger, Sumpfrohrsänger und Rohrammer sind nicht planungsrelevante Arten gemäß Messtischblatt 3818 Herford. Gemäß Ampelbewertung Planungsrelevante Arten NRW (13.01.2012) ist der Teichrohrsänger planungsrelevant in NRW. Die Rohrammer und der Sumpfrohrsänger sind nicht planungsrelevant, werden aber trotzdem geprüft.

Teichrohrsänger, Sumpfrohrsänger und Rohrammer gehören zu den Brutvögeln mit untergeordneter Lärmempfindlichkeit. Eine Beeinträchtigung durch Lärm kann somit ausgeschlossen werden. Teichrohrsänger und Sumpfrohrsänger sind in der Roten Liste Deutschland und NRW als ungefährdet eingestuft. Die Rohrammer ist in der Roten Liste NRW auf der Vorwarnliste. Aufgrund des Gefährdungsstatus der

Rohammer wird diese im Artenschutzbericht betrachtet, auch wenn sie nicht planungsrelevant ist.

Durch die Eingriffsminimierung im Rahmen der technischen Planung wird anlagebedingt nicht in den Röhrichtbestand eingegriffen. Eine direkte Beeinträchtigung von Revieren der Teichrohrsänger, Sumpfrohrsänger und Rohrammern kann ausgeschlossen werden.

Zu prüfen bleibt eine direkte Projektwirkung durch die Abnahme der Habitateignung für den Teichrohrsänger, Sumpfrohrsänger und die Rohammer, was im Folgenden anhand der Verkehrszahlen und der Effektdistanzen untersucht wird.

Für den Teichrohrsänger erweist sich der kritische Schallpegel als ungeeignetes Beurteilungsinstrument (GARNIEL & MIERWALD 2010). Jedoch können unter Bezugnahme der obigen Effektdistanzen und der zur Rohrweihe geleisteten Ausführungen beeinträchtigende Störwirkungen für die Arten nicht generell ausgeschlossen werden.

Anhand der übertragbaren, zur Rohrweihe getroffenen Feststellungen wird deutlich, dass für den Bereich der B 61 bis K 7 Füllenbruchstraße für die Brutreviere der Teichrohrsänger, Sumpfrohrsänger und Rohrammern aufgrund der prognostizierten Abnahme der Verkehrszahlen keine Abnahme der Habitateignung zu erwarten ist.

Im anschließenden Bereich ab K 7 Füllenbruchstraße bis zur L 454/K7 ist eine Abnahme der Habitateignung nicht auszuschließen, betrifft aber die Teichrohrsänger, Sumpfrohrsänger und Rohrammern nicht, da die bevorzugten Lebensräume im Röhricht und die Brutreviere von der Habitateignung nicht betroffen sind. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Teichrohrsänger, Sumpfrohrsänger und Rohrammern kann ausgeschlossen werden.

Die zusätzlichen dauerhaft wirkenden Beeinträchtigungen durch nicht-stoffliche Einwirkungen wie Lärm, Licht, Gerüche und Erschütterungen sowie optische Signale führen aufgrund der Vorbelastung zu keiner Verschlechterung der Erhaltungszustände der lokalen Populationen aller nachgewiesenen Vogelarten.

Gilde der Bodenbrüter (Rebhuhn)

Im Bereich des Vorhabens wurde das Rebhuhn innerhalb der Belastungszone, westlich der Bündler Straße, auf der extensiv genutzten Grünlandfläche, nördlich des Düsedieksbaches, nachgewiesen. Das extensiv genutzte Grünland ist durch Gebüsche und Strauchgruppen von der Straße abgeschirmt, so dass ausreichend Deckungsmöglichkeiten vorhanden sind.

Das Rebhuhn reagiert gegenüber optischen Störungen oder Einschränkungen des Blickfeldes relativ unempfindlich (GARNIEL & MIERWALD 2010), sofern ausreichende Deckungsmöglichkeiten (v.a. Wald-, Feld- und Grabenränder, Hecken, Feldgehölze) im Habitat vorhanden sind. Gegenüber Lärm zeigt sich das Rebhuhn ebenfalls relativ störungstolerant, so dass strukturell geeignete Habitate, wie im vorliegenden Fall, trotz Verlärmung besiedelt werden.

Nach Auswertung der Lärmisophonen 55 dB(A) Analyse Tag und Nacht, sowie 55 dB(A) Prognose Tag und Nacht, gemessen 1m Höhe über den Boden, konnte festgestellt werden, dass das Rebhuhn bereits innerhalb der bestehenden 55 dB(A) Zone Analyse Tag Lebensräume im extensiven Grünland nutzt. Es ist somit anzunehmen, dass weiterhin Lebensräume und Fortpflanzungsstätten im verlärmten Bereich besiedelt werden.

Für das Rebhuhn entsteht bei Verkehrsmengen über 20.000 Kfz / 24h und einer kontinuierlichen Schallkulisse von 55 dB(A)_{tags} (=Zone Analyse Tag) ein erhöhtes Prädationsrisiko durch die Maskierung der Warnrufe (ebd.). Eine lärmtechnische Vorbelastung besteht dabei im Bereich des Artnachweises in einer Größenordnung von L_{den} (gemittelter Tag-Abend-Nacht-Lärmindex:0 – 24h) > 55...>=60 dB(A) (vgl. UVO NRW 2012).

Verluste durch Fressfeinde (Prädation) sind ein natürliches Phänomen, das bei den meisten Vogelarten durch die Reproduktion kompensiert wird. Eine lärmbedingte Verschärfung der Prädationsgefahr ist daher nur für einige Arten von Relevanz, bei denen Verluste durch Fressfeinde populationsgefährdend sein können. Dieses ist meistens mit einem ungünstigen Erhaltungszustand gekoppelt / (Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr). Eine lärmbedingte erhöhte Prädationsgefahr ist für das Rebhuhn (Effektdistanz 300 m) anzunehmen.

Da im Bereich der Bündler Straße L 545 (B61 – Milchstraße) 2010 eine bestehende Verkehrsbelastung von bis zu 15.672 Kfz/24h DTV_{werktags} ermittelt wurde und für 2015 24.000 Kfz/24h DTV_{werktags} prognostiziert wurde, erscheint eine betriebsbedingte Verschärfung des Prädationsrisikos als wahrscheinlich (vgl. Beitrag zum Artenschutz, LAUKHUF).

Eine lärmbedingte Verschärfung des Prädationsrisikos wird erreicht, wenn die 55 dB(A)_{tags}-Isophone in größerer Entfernung von der Straße verläuft, als die artspezifische Effektdistanz (Rebhuhn 300 m). Dabei wird für die Flächen, die zwischen der artspezifischen Effektdistanz und der 55 dB(A)_{tags}-Isophone liegen, eine zusätzliche 25-prozentige Abnahme der Habitategnung berücksichtigt (Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr).

Da die Effektdistanz über die Isophonenlinien 55 dB(A)_{tags} hinausragt, hat sich eine Abnahme der Habitategnung über die Effektdistanz hinaus für das Rebhuhn nicht bestätigt.

Aufgrund der Vorbelastung der L 545 sind die Habitate vom Fahrbahnrand bis 100 m um 50% vorbelastet. Es ist eine zusätzliche Neubelastung um 25% durch die neuen Verkehrszahlen zu erwarten. Ein Teil davon ist Bestandteil der Belastungszone und als Eingriff im LBP mit ermittelt.

Im Bereich von 100 m bis 300 m wäre ein Verlust der Habitategnung von 5 % zu verzeichnen. Da dort nur Intensivgrünland betroffen ist, welches nicht als nachgewiesener Lebensraum für das Rebhuhn genutzt wird, ist die Abnahme der Habitategnung dort nicht relevant für das Rebhuhn.

Relevant ist die Abnahme der Habitategnung auf dem extensiv genutzten Grünland, nördlich des Düsedieksbaches. Hier ist eine Fläche von 2.250 m² betroffen, die schon 50 % vorbelastet ist, aber noch um weitere 25 % neubelastet wird. Insgesamt ist diese Fläche dann um 75 % belastet. Inwieweit diese Belastung Auswirkungen auf die lokale Population hat, kann nicht näher ermittelt werden. Eine Beeinträchtigung der Lebensräume wird unterstellt.

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind folglich die Entwicklung von Feuchtwiesen (Extensivgrünland) und die Anlage von Gewässerrand-

streifen geplant. Die Fläche des Extensivgrünlandes auf dem Flurstück 167 umfasst anrechenbare aufgewertete Flächen von 4.600 m², so dass unterstellte Habitatverluste und damit angenommene Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der lokalen Population nicht eintreffen. In Anbetracht der sich nicht verändernden Habitatstrukturen (keine Entnahme von Deckungsmöglichkeiten und Lebensräume) und der Aufwertung angrenzender Habitats erscheint eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population durch betriebsbedingte Verschärfung des Prädationsrisikos als unwahrscheinlich.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen werden mit der Vermeidungsmaßnahme AV1 (Zeitliche Befristung zur Bauausführung) unterbunden.

Verbot § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG (Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten)

Gilde der Gehölzbrüter und Höhlen- / Nischenbrüter

Die im Vorhabenbereich vorkommenden allgemein häufigen und weit verbreiteten Vogelarten sind unter diesem Gesichtspunkt nicht betroffen, da die Zahl der möglichen Brutplätze in keinem signifikanten Maß beeinflusst wird. Dies gründet auf die Revierbildung bzw. der geringen Dichte und der damit verbundenen Betroffenheit von Einzelindividuen. Hinsichtlich der trassennahen Lage der Gehölze und der unmittelbar einwirkenden Straßenverkehrsbelastung kann diesen ohnehin nur eine stark eingeschränkte Funktionalität als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte übertragen werden (vgl. Effektdistanzen, GARNIEL & MIERWALD 2010).

Da die meisten Vogelarten jährlich ihr Nest neu anlegen, erlischt der Schutz der Fortpflanzungs- und Ruhestätten mit deren Aufgabe bzw. Funktionslosigkeit. Ausgenommen hiervon sind Horststandorte und Baumhöhlen (z.B. Brut- / Schlafhöhlen von Spechten), die zwar meist nicht durchgängig im Jahr besiedelt werden, die aber dennoch alljährlich zu Reproduktions- und / oder Ruhezwecken aufgesucht werden. Horste und / oder Baumhöhlen werden vom Vorhaben jedoch nicht beeinträchtigt.

Darüber hinaus erfolgt mit der Baufeldräumung und dem Baubeginn außerhalb der Brutzeit (Vermeidungsmaßnahme AV1 – Zeitliche Befristung zur Bauausführung) ein Vergrämungseffekt durch Attraktivitätsverlust für die im Frühjahr eintreffende

gehölzbrütende Avifauna. Aufgrund der hohen Mobilität der behandelten Artengruppe können neue potentielle Fortpflanzungsstätten, d.h. unbesetzte Reviere, jedoch relativ schnell erreicht und zum Brutgeschäft oder Nahrungserwerb genutzt werden.

Die Nahrungsgäste und sonstigen Gäste sind gleichfalls nicht von einer Schädigung ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten betroffen, zumal sie nicht auf das Trassenareal zur Brutfürsorge oder Nahrungsversorgung angewiesen sind, d.h. eine vorhabenbedingte temporäre oder dauerhafte Beeinträchtigung eines essentiellen Nahrungshabitates einer Art findet nicht statt.

Die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten bleibt somit für alle in den beiden Gilden zusammengefassten Arten im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Gilde der Feuchtbiotop- und Röhrichtbrüter (Rohrweihe, Rohrammer, Teichrohrsänger und Sumpfrohrsänger)

Infolge der Eingriffsminimierung im Rahmen der technischen Planung durch die geänderte Straßenentwässerung direkt in das Füllenbruch nördlich der B 61 bei Bau-km 1500.000 bis km 1635.000 wird in den Röhrichtbestand, der ein wertvolles und einzigartiges Brutrevier der Rohrweihe darstellt, anlagebedingt nicht eingegriffen. Eine Schädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Gilde der Feuchtbiotop- und Röhrichtbrüter, insbesondere Rohrweihe, Rohrammer, Teichrohrsänger und Sumpfrohrsänger kann ausgeschlossen werden, weil kein Verlust von Röhricht vorliegt.

Eine nachhaltige Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann gegenüber der Arten Rohrweihe, Rohrammer, Teichrohrsänger und Sumpfrohrsänger aufgrund der Eingriffsminimierung im Rahmen der technischen Planung vermieden werden. Hinsichtlich der Wirkfaktoren und den im Störungstatbestand erörterten Verhaltensweisen der betroffenen Vogelarten kann auch ein nur baubedingt wirkender Habitatentzug ausgeschlossen werden, so dass die kontinuierliche ökologische Funktionalität des als Fortpflanzungs- und Ruhestätte fungierenden Röhrichtbestandes in allen Projektphasen gewahrt bleibt.

Gilde der Bodenbrüter (Rebhuhn)

Anlagebedingte Eingriffe in Rebhuhnhabitats finden nicht statt. Die Qualität und Quantität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt somit erhalten.

Angaben zur etwaigen Abnahme der Habitateignung durch Verkehrslärm sind den Ausführungen zum Störungsverbot zu entnehmen.

Schlussfolgerung für die lokale Avifauna

Bei keiner europäischen Vogelart gemäß Art. 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie, die im Gebiet auftritt oder potentiell auftreten kann, werden bei Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen (artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen) artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch das Vorhaben erfüllt. Eine Beantragung zur Ausnahme von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 – 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Zusammenfassung / Ergebnis

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich nach eigener Prüfung dem gutachterlichen Fazit des Planungsbüros LAUKHUF, Hannover (Anlage 19.3 „Beitrag zum Artenschutz“), an.

Von den in Nordrhein-Westfalen vorkommenden gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten wurden im Planungsgebiet lediglich Arten aus der Gruppe der Säugetiere (Fledermäuse) und Vögel nachgewiesen.

Für die Arten, die im Planungsgebiet oder potentiell vorkommen können, sind die projektbedingten Wirkfaktoren und Wirkprozesse unter Berücksichtigung der dargestellten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und der CEF-Maßnahmen so gering, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird und Verschlechterungen der Erhaltungszustände der lokalen Populationen nicht eintreten.

Die artenschutzrechtliche Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass bei keiner Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und bei keiner europäischen Vogelart gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie Tatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1-3 i.V.m. Abs.5 BNatSchG erfüllt werden.

Eine vorhabenbedingte Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinne des § 19 BNatSchG ist somit auszuschließen. Die Planfeststellungsbehörde kommt zum Ergebnis, dass das nationale und europäische Artenschutzrecht gewahrt wird. Dieses Ergebnis wird von der höheren Naturschutzbehörde vollinhaltlich geteilt.

Etwaig vorgetragene Einwendungen werden unter Berücksichtigung der o.a. Prüfung zurückgewiesen.

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 wildlebende Pflanzen ohne vernünftigen Grund von ihrem Standort entnommen oder ihre Bestände niedergeschlagen bzw. Lebensstätten wildlebender Tiere und Pflanzen ohne vernünftigen Grund beeinträchtigt oder zerstört (§ 39 Abs. 1 BNatSchG).

Soweit andere als nicht besonders oder streng geschützte Arten der Flora und Fauna im Einwirkungsbereich der B 61 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-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen jedoch auch insoweit wie möglich minimiert.

Solche 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 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

Bestimmungen des europarechtlichen Gebietsschutzes stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen. Das Straßenbauvorhaben steht auch mit den Vorschriften im Einklang, die dem Schutz von FFH-Gebieten oder Vogelschutzgebieten dienen.

Gebiete und Lebensräume, die im Rahmen des europäischen Netzes "Natura 2000" gemäß § 32 BNatSchG und §§ 51, 52 LNatSchG NRW in Verbindung mit der FFH-RL und der VRL besonders geschützt sind, sind im Planungsraum nicht vorhanden und daher auch nicht unmittelbar betroffen.

Natura 2000 FFH-Vorschlagsgebiet "Wald nördlich Bad Salzuflen" gem. § 32 BNatSchG

Ca. 4 km östlich von Herford liegt der als FFH-Gebiet vorgeschlagene „Wald nördlich Bad Salzuflen" mit der Gebietsnummer 3818-302. Es wird durch das Ausbauvorhaben nicht berührt. Auswirkungen auf das mögliche FFH-Gebiet sind nicht zu erwarten.

6.4.3 Landschaftsschutz- / Naturschutzgebiete

Das Planungsgebiet befindet sich vollständig im Geltungsbereich des Landschaftsplans Herford-Hiddenhausen des Kreises Herford.

Durch das Vorhaben werden folgende Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung (WuFbesB) berührt:

- Nach § 42 LNatSchG NRW gesetzlich geschütztes Biotop GB 3817-110,
- NSG „Füllenbruch",
- LSG „Ravensberger Hügelland",
- Biotope und Lebensräume auf Sonderstandorten: Röhricht und

- die Flussaue der Werre mit dem Düsedieksbach ist zentraler Bestandteil des regionalen, landesweiten und europäischen Biotopverbundes und hat entscheidende Bedeutung als natürlicher Retentionsraum.

Für das Plangebiet sind folgende besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft im Landschaftsplan Herford-Hiddenhausen festgesetzt:

- Naturschutzgebiet Füllenbruch,
- Landschaftsschutzgebiet Ravensberger Hügelland und
- Landschaftsschutzgebiet Tal- und Sieksysteme des Ravensberger Hügellandes und des Herforder Berglandes

In Landschaftsschutzgebieten sind gemäß § 26 Abs. 2 BNatSchG unter besonderer Beachtung des § 5 Abs. 1 BNatSchG und nach Maßgabe näherer Bestimmungen alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Nähere Bestimmungen mit Konkretisierungen dieser Verbote sind dem vorstehend genannten Landschaftsplan "Herford-Hiddenhausen" des Kreises Herford zu entnehmen.

Das planfestgestellte Straßenbauvorhaben zählt wegen der mit ihm verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft jedoch zu den grundsätzlich unzulässigen Handlungen im Sinne der vorstehenden Regelungen des BNatSchG und des Landschaftsplans.

Die entsprechenden Regelungen schließen das Vorhaben konkret jedoch nicht aus und die Befreiungsvoraussetzungen des § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind erfüllt.

Das Vorhaben ist aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls bzw. des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich (vgl. Ausführungen zur Planrechtfertigung im Kapitel B, Nr. 6.1) und die Beeinträchtigungen der Landschaftsschutzgebiete bzw. der Landschaftsschutzgebiete mit besonderen Festsetzungen werden im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen.

Die entsprechende Befreiung konnte daher erteilt werden (vgl. Kapitel A, Nr. 4 dieses Beschlusses). Den für den Ausbau der B 61 sprechenden öffentlichen Belangen wird insoweit ein höheres Gewicht beigemessen als den entgegenstehenden Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes.

Die Befreiungsmöglichkeit wird auch deswegen bejaht, weil das Straßenbauvorhaben zwar die vorstehend genannten Landschaftsschutzgebiete bzw. Landschaftsschutzgebiete mit besonderen Festsetzungen, nicht aber die jeweiligen Gebietscharaktere beeinträchtigt und die gesetzlichen bzw. verordnungsrechtlichen Schutzfunktionen als solche durch die Erteilung der Befreiung nicht in ihrer Substanz in Frage gestellt werden.

Weitere Schutzgebietsausweisungen (z.B. Naturschutzgebiete) bzw. geschützte Landschaftsbestandteile (z.B. Naturdenkmäler), die entsprechende Verbotstatbestände zur Folge haben könnten, sind nicht betroffen bzw. liegen außerhalb der Reichweiten der Wirkpfade des Vorhabens.

6.4.4 Eingriffsregelung

Den Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird Genüge getan. Die Straßenbaumaßnahme mit dem der Planung zu Grunde liegenden LBP entspricht den einschlägigen Regelungen der §§ 13 ff. BNatSchG und §§ 30 ff. LNatSchG NRW.

6.4.4.1 Rechtsgrundlagen

Eingriffe in Natur und Landschaft sind gemäß § 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 gemäß § 30 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG NRW die Merkmale eines solchen, die Natur und Landschaft in erheblicher Weise beeinträchtigenden Eingriffs.

Die entsprechenden Beeinträchtigungen bestehen unter anderem aus Bodenversiegelungen, dem Verlust von Lebensraum- bzw. 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 Satz 1 und Abs. 2 Satz 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 neugestaltet 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 neugestaltet 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 gemäß § 15 Abs. 6 Satz 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 Satz 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 strikte Vermeidungsgebot, das nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen ist und nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern eine Vermeidbarkeit an Ort und Stelle verlangt, zu beachten.

Dies ergibt sich nicht nur aus der Regelung des § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG selbst, sondern auch bei einer entsprechenden rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts; der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs knüpft an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben an und erfasst somit nicht den Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Trasse bzw. eines anderen Standortes oder die Aufgabe des Vorhabens (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96, zu § 19 BNatSchG a. F.).

Das Vermeidungsgebot verlangt deshalb nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidbarkeit zu erwartender Beeinträchtigungen unter gleichzeitiger Beachtung eines Minimierungsgebotes. Beeinträchtigungen, die nicht zu vermeiden sind, sind unter Beachtung der Zumutbarkeitsschwelle des § 15 Abs. 1 Satz 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 Satz 1 BNatSchG a. F. und auch des § 4a Abs. 2 Satz 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 geräumigeren 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. 6.4.4.6), 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, sofern diese naturschutzfachlich geeignet sind.

(vgl. zum Ganzen: BVerwG, Urt. v. 24.03.2011 – 7 A 3.10 –, juris Rn. 48 ff. m.w.N.)

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 sogenannte 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, quantifiziert und bewertet worden.

Der den Planunterlagen zugrundeliegende 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.

Zusammengefasst werden im LBP die folgenden eingriffsbedingten, d. h. mit dem Ausbau und Betrieb der B 61 sowie der Umsetzung der sonstigen mit dem Vorhaben verbundenen Maßnahmen inklusive der damit jeweils zusammenhängenden Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erläutert und beschrieben:

Eingriffsschwerpunkte

Der Ausbau der B 61 / B 239 Herford - Nordring beinhaltet folgende Eingriffsschwerpunkte:

- Fahrbahnverbreiterung und Trassenverschiebung, Linienführung
- Böschungsgestaltung (Straßenbegleitgrün)
- Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten
- Lärmschutzanlagen
- Neubau Brückenbauwerk über den Düsedieksbach
- Neues Bauwerk über den Ramker Bach (Durchlass)
- Verlegungen von Ver- und Entsorgungsleitungen
- Mischwasserkanal der Stadt Herford (DN 700 bzw. DN 900)
- Versetzung Regenüberlaufbauwerk (mit Überlauf in den Ramker Bach)
- Baugrund / Erdarbeiten

- Entwässerung und
- Straßenausstattung

Direkte Projektwirkung

Direkte Projektwirkungen sind anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahmen (direkter Flächenverlust).

Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Gemäß ELES Kap. 3.2.3.1 stellt jede anlagebedingte Flächeninanspruchnahme grundsätzlich eine erhebliche Beeinträchtigung dar, die im **Regelfall** zu betrachten ist. Direkte Flächenverluste werden in der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung als direkte Projektwirkung bilanziert, getrennt nachfolgenden Kategorien ermittelt:

- versiegelt,
- unversiegelt Bankett,
- Böschungen und Gräben,
- Baufeld > 30 Jahre (Wiederherstellbarkeit dauert länger als 30 Jahre)

Baubedingte Flächeninanspruchnahmen

Baubedingte Flächeninanspruchnahmen stellen Flächen dar, die während der Bauzeit – also temporär – in Anspruch genommen werden, z. B. Baustelleneinrichtungsflächen und Lagerflächen.

Laut mündlicher Nachfrage (Telefonat des Planungsbüros LAUKHUF vom 16.07.2012 mit Straßen NRW) sind keine Baustelleneinrichtungsflächen und Lagerflächen außerhalb der bisher bestehenden Straße erforderlich, weil die Durchführung der Baumaßnahmen Vor-Kopf erfolgt. Dieses wurde nochmals vom Vorhabenträger bestätigt.

Indirekte Projektwirkung

Indirekte Projektwirkungen sind baubedingte vorübergehende Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes während der Bauphase sowie dauerhafte Beeinträchtigungen durch den Betrieb der Verkehrsanlage.

Indirekte baubedingte Beeinträchtigungen

Indirekte baubedingte Beeinträchtigungen sind Schadstoffeinträge durch Baufahrzeuge, Lärmimmissionen, Erschütterungen durch Bau- und Transportfahrzeuge und temporäre Grundwasserabsenkungen /-stau. Diese Beeinträchtigungen treten allein während der Bauzeit auf und sind, unter Einhaltung der Vermeidungsmaßnahmen im LBP, als unerheblich zu bewerten.

Indirekte betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen gehen von erhöhtem Verkehrsaufkommen und damit verbundenem Schadstoffeintrag in die Luft und angrenzende Gewässer aus. Hinzu kommen akustische und visuelle Störungen, Zerschneidungs- und Barrierewirkungen, Kollisionsrisiko, Gelände-/ kleinklimatische Veränderungen und Abnahme der Habitataignung.

Belastungszone

Aufgrund des hier geplanten Ausbauvorhabens von einer bestehenden einbahnigen (zweistreifigen) Bundesstraße zu einer zweibahnigen (vierstreifigen) Bundesstraße wird für die Eingriffsermittlung gemäß ELES eine Belastungszone beidseitig von 50 m, gemessen vom Fahrbahnrand der geplanten Straße, berücksichtigt, ausgenommen die Seite auf der die Lärmschutzwände vorgesehen sind und wo Gewerbe- und Industrieflächen überwiegen. Dort wird eine Belastungszone vom Fahrbahnrand von 25 m angesetzt. Zum einen weil die Lärmschutzwand eine abschirmende Wirkung hat und zum anderen, weil die Gewerbe- und Industrieflächen zu den geringwertigen Biotoptypen zählen.

Bei Ausbauvorhaben, bei denen ein Ausbau von ein- auf zweibahnig erfolgt, sind die Beeinträchtigungen innerhalb der Belastungszone zu bilanzieren. In der vergleichenden Gegenüberstellung Naturhaushalt ist der Bereich innerhalb der Belastungszone, der neubelastet wird, als indirekt betroffen Fläche (indirekte Projektwirkung) erfasst und wird mit bilanziert. Die Bereiche innerhalb der Belastungszone, die im vorbelasteten Bereich liegen, wurden ggf. durch die Abwertung der Biotoptypen berücksichtigt.

Die direkten und indirekten Beeinträchtigungen (Projektwirkungen) des Naturhaushaltes werden für den **Regelfall** mit Hilfe des Biotopwertverfahrens ermittelt, s. vergleichende Gegenüberstellung Naturhaushalt im LBP Anhang II.

Im Rahmen der **Einzelfallbetrachtung** erfolgt die Ableitung von erheblichen Beeinträchtigungen von Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung des Naturhaushaltes, der Abiotik sowie von funktionalen geeigneten Kompensationsmaßnahmen verbal-argumentativ.

Die Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft und deren Kompensation erfolgt verbalargumentativ und wird durch formalisierte Rechenansätze transparent, nachvollziehbar und vergleichbar gemäß ELES (Stand März 2009), ELES-Arbeitshilfen (Stand Oktober 2012) und Planungsleitfaden Eingriffsregelung NRW (Stand Dezember 2011) dargestellt. Die Anhänge I bis III und die Arbeitshilfen 1 und 2 im Anhang IV der neuen RLBP sind nicht anzuwenden (gemäß E-Mail vom 23. Februar 2012 von Landesbetrieb Straßenbau NRW an Planungsbüro LAU-KHUF).

Gemäß ELES-Arbeitshilfe (Seite 67) sind bei Ausbautvorhaben, bei denen ein Ausbau von ein- auf zweibahnig erfolgt, die Beeinträchtigungen generell innerhalb der 50 m Belastungszone zu bilanzieren, eine Verschneidung mit der Vorbelastungszone der bestehenden Straße ist nicht vorzunehmen. Die Vorbelastung wird ggf. durch Abwertung der Biotopwerte berücksichtigt. In den LBP-Bestands- und Konfliktplänen sind die Belastungszone und die indirekte Projektwirkung grafisch dargestellt.

Die Kartierung der Biotoptypen erfolgt auf Grundlage der Bestandserhebung vor Ort im Frühjahr 2012 und der Auswertung vorliegender Daten des LANUV und der UVU.

Die Bezeichnung der Biotope erfolgt anhand der vom LANUV veröffentlichten Biotoptypenliste NRW 2009 und den Angaben aus den ELES-Arbeitshilfen. Die Biotoptypencodes beinhalten den 1. Codeteil ohne Index gemäß ELES Arbeitshilfen (AH 1.1). Einige Biotoptypen enthalten den 3. Codeteil oder einen Zusatzcode, um den Biotoptyp genauer zu beurteilen und hinsichtlich der Wertigkeit einstufen zu können.

Das Biotopwertverfahren des LANUV wird bei der Eingriffsermittlung angewendet.

Es werden direkte und indirekte Projektwirkungen für den Regelfall und, wenn notwendig, für den Einzelfall ermittelt.

Auf die Beschreibung der Eingriffsschwerpunkte erfolgen zunächst die Darstellung des Bestandes (Lebensraumfunktion, Abiotik, Landschaftsbild / Landschaftsgebundene Erholung), einschließlich der Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung und anschließend die Bewertung. Daraufhin werden die Auswirkungen (Konflikte) ermittelt und Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen dargestellt. Der verbleibende Eingriff wird bewertet (direkte und indirekte Projektwirkung unter Berücksichtigung der Belastungszonen). Im Anschluss daran erfolgt die Kurzdarstellung der Maßnahmen zur Kompensation (Nach Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgebiete).

Die derart als Basis für die Erfassung und Bewertung der möglichen Beeinträchtigungen aufgenommenen Flächen umfassen somit nicht nur den unmittelbaren Baubereich, sondern auch mögliche Wirkzonen des Vorhabens.

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 nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde 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 Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold geteilt.

Hinsichtlich des angewandten Einführungserlasses "ELES" ist anzumerken, dass dieser auf der am 05.07.2007 in Kraft getretenen Fassung des LG NRW, welche unter anderem zum Schutz der Landwirtschaft eine Begrenzung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorsah, basiert.

In dem damaligen Absatz 3 des § 4a LG NRW (Satz 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 zugrundeliegende Eingriffsregelung in der Fassung des § 4a LG NRW von 2007 ist jedoch - nachdem die bis dahin gültige Rahmengesetzgebungskompetenz des Bundes 2006 mit der Föderalismusreform in die konkurrierende Gesetzgebung überführt worden war, zunächst mit dem insoweit weitestgehend inhaltsgleichen § 15 der am 01.03.2010 in Kraft getretenen Neufassung des BNatSchG und anschließend mit § 31 des am 25.11.2016 in Kraft getretenen LNatSchG NRW abgelöst worden.

Während das vorgenannte und derzeit geltende LNatSchG NRW auf detaillierte Vorgaben hinsichtlich der Einbeziehung landwirtschaftlich bzw. forstwirtschaftlich genutzter Flächen verzichtet hat, findet sich im § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG die

Regelung, dass bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist und insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind.

Somit findet sich der ursprünglich im LG NW verankerte Gedanke einer möglichst großen Schonung gerade land- oder forstwirtschaftlicher Nutzflächen nunmehr als ausdrückliches Rücksichtnahmegebot formuliert auch in dem als Bundesrecht unmittelbar anzuwendenden BNatSchG wieder.

Dadurch, dass ELES seinen Bezugspunkt ursprünglich in der Fassung des § 4a LG NRW aus dem Jahr 2007 gehabt hat und der Kern der Eingriffsregelung nunmehr Bestandteil des unmittelbar geltenden BNatSchG ist, ist ELES auch nicht ohne rechtliche Grundlage.

Schließlich ist nicht ersichtlich, warum eine in NRW per Erlass eingeführte Methodik zur Erreichung unter anderem dieses auch bundesgesetzgeberischen Ziels durch Flächeneinsparungen mittels Qualitätssteigerung nicht anwendbar sein sollte.

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.

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 Stra-

ßenbauvorhaben - 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 dienen andererseits dazu, landwirtschaftliche Flächen zu schonen. Das Prinzip der Multifunktionalität von Kompensationsmaßnahmen im Regelfall wurde eingeführt nach dem Grundsatz "Qualität vor Quantität", der Umfang der Wirkzonen außerhalb des Straßenkörpers reduziert sowie die Zeitfaktoren bei der Kompensationsberechnung gestrichen. Dem steht auch nicht entgegen, dass insbesondere von Naturschutzverbänden abweichende Bewertungen, die zu einem höheren Kompensationsumfang führen, bevorzugt werden.

Die Vertreter des LANUV haben in der mündlichen Verhandlung überzeugend dargelegt, dass die Kompensationsberechnung einer grundsätzlichen Revision unterzogen worden ist und unter Heranziehung verschiedenster Erfahrungswerte auch aus anderen Bundesländern nunmehr ein anderes Berechnungsverfahren vorgenommen wird. Insbesondere der Einwirkungsbereich beidseits der Trasse wurde aufgrund der Erfahrungswerte reduziert. In die Bewertung geht die unterschiedliche Qualität des jeweiligen Biototyps mit Besonderheiten ein. Für den Biototyp Wald etwa werden unterschiedliche Biotopwerte ausgewiesen, deren Höhe sich nach der Art und der Qualität der zu beurteilenden Waldflächen richtet. Gerade bei Waldbeständen legt die Bewertung zugrunde, dass Wälder ab einem geringen Baumholz (Stammumfang = 14 cm) generell nicht ausgleichbar sind. Das Alter des Waldes geht in die Berechnung über den Stammumfang ein; die entsprechende Rüge des Klägers, dass das Alter des Waldes bei Errechnung des Kompensationsbedarfs unberücksichtigt oder zu gering gewichtet worden sei, geht insoweit ins Leere.

Auch die Rüge des Klägers, dass die Neuanpflanzung von Wäldern den Eingriff in einen gereiften und qualitativ höher- oder hochwertigen Gehölzbestand nicht auf Anhub durch einen jungen Besatz kompensieren kann, bleibt ohne Erfolg. Ausgleich und Ersatz sind nicht mit einer Naturalrestitution im naturwissenschaftlichen Sinn gleichzusetzen (Urteil vom 27. Oktober 2000 -BVerwG 4 A 18.99 - BVerwGE 112, 140 <163>). Es ist offensichtlich, dass der Gesetzgeber im Rahmen der Kompensation eine vorübergehende Verschlechterung des ökologischen Zustandes hinnimmt, weil auf der Hand liegt, dass ein ausgewachsener Baum durch einen an seine Stelle tretenden Setzling erst Jahre später gleichwertig substituiert werden kann (Urteil vom 15. Januar 2004 a.a.O. Rn. 51).

Der Kläger kann auch nicht damit gehört werden, dass Ausgleich und Ersatz im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Ackerflächen unzureichend seien, weil der Acker mit seinen Lebensraumfunktionen verloren gehe. Dass Ausgleich und Ersatz zu einer Flächeninanspruchnahme an anderer als der Eingriffsstelle führt, ist zwangsläufig. Die Inanspruchnahme einer solchen Fläche ist nur zulässig, wenn sich mit ihr eine ökologische Aufwertung verbindet zulasten einer ökologisch minderwertigeren Fläche. Deren Verlust löst keine weitere Ausgleichspflicht aus, sondern wird vom Gesetzgeber in Kauf genommen (Urteil vom 15. Januar 2004 a.a.O. Rn. 53).

Auch mit seiner Kritik an der Einstufung der verschiedenen Waldtypen, insbesondere, dass Kiefernforsten deutlich niedriger bewertet werden als heimische Laubwälder und ein unangemessen hohes Gewicht auf den Anteil der standortheimischen Baum- und Straucharten gelegt werde, kann der Kläger nicht durchdringen. Die numerische Bewertung wurde vom fachlich zuständigen Landesamt erstellt, das damit den ihm zustehenden naturschutzfachlichen Beurteilungsspielraum ausfüllt. Es räumt lebensraumtypischen Wäldern naturschutzfachlich einen höheren Wert ein als nicht lebensraumtypischen Wäldern wie Fichten- und Roteichenwäldern. Darüber hinaus sieht es gemäß der "Qualität vor Quantität"-Regel zur Schonung landwirtschaftlicher Flächen den funktionsbezogenen Ausgleich vor allem in einer ökologischen Aufwertung des bereits vorhandenen Waldes (LANUV-Modell S. 5). Gegen diesen Ansatz lässt sich rechtlich nichts erinnern, weil er bestrebt ist, die widerstreitenden Interessen bei der Bewertung von Eingriff und Kompensation sachgerecht gegeneinander abzuwägen. Dem Erhalt landwirtschaftlicher Nutzflächen kommt nämlich ebenso wie dem Schutz von Natur und Landschaft eine hohe Bedeutung zu, wie § 15 Abs. 3 BNatSchG zeigt. Im Übrigen ist es eine Frage der naturschutzfachlichen Beurteilung, wann ein Eingriff ausgeglichen ist. Das erfasst

auch die Bonusregelung, die besondere Vor- oder Nachteile, die sich bei Eingriffen und der vorgesehenen Kompensation ergeben, bewertet.

Von einem beliebigen, willkürlichen oder unsachlichen und damit unververtretbaren 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 ELES-Regelungen waren 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 gesetzlichen Erfordernis unverzichtbaren Bewertung unterschiedlich ausfallen kann, je nachdem, welches Verfahren angewendet wird.

Der Planfeststellungsbehörde dürfte – so hat es das Bundesverfassungsgericht angedeutet, wenn auch nicht entschieden – bei der Bewertung der Signifikanzschwelle im Rahmen des artenschutzrechtlichen Tötungsverbots, bei der Bewertung der Eingriffswirkung eines Vorhabens sowie bei der Bewertung der Kompensationswirkungen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen keine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zustehen (vgl. zur Signifikanzschwelle beim artenschutzrechtlichen Tötungsverbot: BVerfG, Beschluss vom 23.10.2018 – 1 BvR 2523/13, 1 BvR 595/14 -, NVwZ 2019, 52 ff.).

Gleichwohl bleibt es auch nach diesen möglichen neuen Vorgaben nach den dort ebenfalls getroffenen Feststellungen des Bundesverfassungsgerichts im Ergebnis dabei, dass sich die Planfeststellungsbehörde zur Beantwortung einer sich nach außerrechtlichen naturschutzfachlichen Kriterien richtenden Rechtsfrage anhand des aktuellen Erkenntnisstandes eine abschließende Überzeugung zu bilden hat.

Die Planfeststellungsbehörde bejaht – in Übereinstimmung mit den Naturschutzbehörden – dies für die hier angewandte fachliche Bewertungsmethodik, einschließlich ihrer Grundannahmen und Schlussfolgerungen.

Da die Methodik der ELES-Regelungen in der Rechtsprechung anerkannt ist, ergeben sich rechtlich relevante Fehler bezüglich der unter Berücksichtigung dieser Erlassregelungen im LBP vorgenommenen Eingriffsbewertung sowie der entwickelten Kompensationsmaßnahmen nicht.

Vor diesem Hintergrund steht es (zumal es, wie bereits ausgeführt, keine verbindlichen gesetzlichen Bewertungsvorgaben gibt) der Anwendung von ELES auch nicht entgegen, dass dieser Erlass aufgrund seiner Befristung auf fünf Jahre (vgl. Nr. 5 Satz 2) formal im April 2014 außer Kraft getreten ist.

Die vorgenommenen Quantifizierungen bei Eingriffswirkungen und Kompensationsmaßnahmen sind naturschutzrechtlich vertretbar und das Bewertungsverfahren entspricht den gesetzlichen Anforderungen.

Im Ergebnis sind alle relevanten Beeinträchtigungen wie der Flächenverbrauch, Eingriffe in die Biotoptypen und -strukturen, Eingriffe in das Landschaftsbild, Eingriffe in Gehölzbestände, Stör- und sonstige Auswirkungen auf die Fauna sowie die sonstigen Eingriffe in die Schutzgüter (Boden, Wasser, Klima, Luft, etc.) ermittelt worden.

Sie sind in methodisch nicht zu beanstandender Art und Weise in die Bewertung der Einwirkungsintensitäten eingeflossen und wurden einschließlich der Entwicklung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausreichend berücksichtigt.

Auch diese Einschätzung der Planfeststellungsbehörde wird von der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold geteilt.

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 unter anderem folgende Maßnahmen gemäß LBP vorgesehen bzw. bei der Vorhabenplanung berücksichtigt worden:

Schutzmaßnahmen

- Gehölz- und Biotopschutz

Im Nahbereich der Ausbaumaßnahmen werden vorhandene Bäume gegen Beschädigungen der Rinde an Stamm und Wurzelhals durch Stammschutz (z.B. Brettverschalung) gemäß DIN 18920 / RAS-LP 4 (S1) geschützt.

Flächenhaft geschützte und schutzwürdige Biotopflächen werden gemäß DIN 18920 / RAS-LP 4 durch mobile Schutzzäune geschützt (S2).

- Umweltbaubegleitung

Während der Bauzeit wird insbesondere zur Begrenzung der Auswirkungen auf die umliegenden Flächen (Naturschutzgebiet, geschützte Biotopflächen) eine Umweltbaubegleitung durch entsprechend ausgebildetes Fachpersonal durchgeführt. Diese kann unmittelbar vor Ort dafür sorgen, dass die vor Baubeginn abgestimmten Schutzmaßnahmen eingehalten werden und dass baubegleitend weitere Minderungsmaßnahmen ergriffen werden können.

Die Umweltbaubegleitung ist zwingend zur Bauanlaufbesprechung und zu weiteren Baubesprechungen einzuladen (S3).

Vermeidungsmaßnahmen

Minimierungsmaßnahmen im Rahmen der technischen Planung (Planungsphase)

Zur Eingriffsminimierung wird auf die Ausrundung in Teilbereichen der Strecke verzichtet. Die Regelneigung der Böschungen beträgt $n = 1:1,5$.

Da die Geschwindigkeit auf 50 km/h beschränkt ist, ist eine Reduzierung von Lärm und Schadstoffeintrag gegeben.

Zur Minimierung von Eingriffen in angrenzende Biotopflächen, sind Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) für das Vorhaben nicht vorgesehen. Es wird die Vorkopfbauweise angewendet.

Zur Minimierung der Eingriffe in den Röhrichtbestand im Füllenbruch, erfolgt die Straßenentwässerung als direkte Flächenentwässerung in das Gelände ohne Entwässerungsgraben.

Vermeidungsmaßnahmen im Rahmen des LBP

- V1 Vermeidung von Zerstörungen von Lebensräumen,
- V2 Vermeidung Beschädigung Wurzelbereich,
- V3 Vermeidung von Lärm- und Schadstoffbelastungen,
- V4 Überbauung Altablagerung (Altlastenfläche),
- V5 Schonender Umgang mit Boden,
- V6 Vermeidung von Schäden durch Altlasten und
- V7 Vermeidung von Beeinträchtigungen in Bezug auf Klima, Luft und Lärm

Mit diesem Konzept von Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen, welches im Rahmen der Nebenbestimmungen unter Ziffer 5.4 im Kapitel A dieses Beschlusses noch ergänzt bzw. modifiziert wurde (Details des Gesamtkonzepts vgl. LBP, Kapitel 6), ist schlüssig und widerspruchsfrei aufgezeigt, dass die Eingriffsfolgen ausreichend entschärft werden. Sie werden so weit eingeschränkt, dass keine vermeidbaren Beeinträchtigungen im Sinne des § 15 Abs. 1 BNatSchG verbleiben.

Soweit eine Anpassung, Ergänzung oder Konkretisierung möglich und erforderlich war, sind entsprechende Regelungen über die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses in das Maßnahmenkonzept integriert worden (vgl. insbesondere Nebenbestimmungen 5.4 ff. im Kapitel A dieses 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.

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

6.4.4.4 Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)

Auch das vorgesehene Kompensationskonzept ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die Vorgaben der §§ 15 Abs. 3 BNatSchG, 31 LNatSchG 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 neugestaltet 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 ein gegebenenfalls erforderlicher 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 dieses Ziel, Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können, insbesondere die Überführung von Flächen in einen - bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen - höherwertigeren Zustand, von dem die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernommen werden. Es ist nicht erforderlich und auch kaum möglich, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Bodenentsiegelungen, z.B. funktionsloser Straßenabschnitte, Wege oder Gebäudeflächen an anderer Stelle im Planungsraum, vorzunehmen.

Die im Planungsraum vorgesehenen und im LBP bezüglich ihrer Details, ihrer landschaftsbezogenen funktionalen Zusammenhänge, ihrer zum Teil 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:

- Anlage einer Blänke, Entwicklung von Hochstaudenfluren und Grünland,
- Aufforstung / Sukzession, Entwicklung von Wald mit einheimischen Baumarten,
- Pflanzung Baumreihe mit Zwischenpflanzung - Entwicklung zur geschlossenen Hecke,
- Pflanzung und Entwicklung von Feldgehölz auf Acker
- Schaffung und Entwicklung Ackerbrache (Mäuseacker) und
- Entsiegelung

Insgesamt ergibt sich ein örtlich-funktionales Beziehungs- und Vernetzungskonzept zwischen den von der Baumaßnahme ausgelösten Konflikten bzw. Beeinträchtigungen und den zu ihrer Kompensation vorgesehenen Maßnahmen.

Die Kompensationsmaßnahmen sind geeignet und sowohl aus quantitativer als auch qualitativer Sicht ausreichend, die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes wiederherzustellen bzw. eine vollständige Kompensation der durch die Baumaßnahme - unter Erhaltung der ökologischen Wertigkeit des Landschaftsraumes für die vorhandene Fauna und Flora - verursachten Beeinträchtigungen herbeizuführen.

In der Gesamtbilanz bleibt keine dem Vorhaben entgegenstehende und nicht ausreichend kompensierte Beeinträchtigung von Natur und Landschaft zurück, die gemäß § 15 Abs. 2 und 5 BNatSchG der Zulassung des Vorhabens entgegenstehen könnte.

Gleichzeitig ist der Umfang der Kompensationsmaßnahmen bezüglich der Flächeninanspruchnahme auch auf das notwendige Maß gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG beschränkt und insoweit erforderlich.

Kompensationsmaßnahmen, welche 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.

Bereits durchgeführte Maßnahmen im Rahmen eines Ökokontos, auf die zwecks Anrechnung auf den Kompensationsumfang zurückgegriffen werden könnte, stehen ebenfalls nicht zur Verfügung.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten zu den Kompensationsmaßnahmen wird auf den LBP verwiesen. Die erforderliche Unterscheidung und Trennung zwischen den verschiedenen Maßnahmenarten ist - soweit möglich bzw. soweit sich diese nicht überschneiden - dort ebenso vorgenommen worden.

Insbesondere ist das vorgesehene Maßnahmenkonzept auch aus der Sicht der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold (Dezernat 51) geeignet, die mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe sowohl funktional als auch qualitativ zu kompensieren.

6.4.4.5 Gestaltungsmaßnahmen

Neben den Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen sieht der LBP zusätzlich u.a. folgende Gestaltungsmaßnahmen vor:

Gestaltungsmaßnahmen

- Anlage von Straßenbegleitgrün, Bankette und Mittelstreifen,

- Anlage und Wiederherstellung von Straßenbegleitgrün auf den Böschungen ohne Gehölzbestand,
- Anlage von Straßenbegleitgrün an Lärmschutzwand und
- Anlage von Straßenbegleitgrün auf den Böschungen mit Gehölzbestand - Baum- und Straucharten

Diese Maßnahmen tragen unter anderem auch 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 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 (Entziehung oder Beschränkung von Grundeigentum) oder Zwangsbelastung. Gemäß § 19 FStrG ist die Enteignung im Rahmen des festgestellten Plans zulässig.

Die betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführt. Der Vorhabenträger erhält hierfür 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, wenn diese naturschutzfachlich geeignet sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 24.03.2011 - 7 A 3.10 -, juris Rn. 48 m.w.N.).

Dieser Grundsatz kann jedoch nur dann praktische Relevanz entfalten, wenn entsprechende naturschutzfachlich geeignete Flächen auch tatsächlich zur Verfügung stehen. (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3.10, und Urteil des OVG Lüneburg vom 22.02.2012, 7 KS 71/10). Dies ist vorliegend jedoch nicht der Fall.

Ein Verstoß gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip hinsichtlich der Anwendung der Eingriffsregelung und der mit ihr verbundenen Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ergibt sich im Ergebnis nicht, zumal keine Existenzgefährdungen zu erwarten sind, die auf eine dieser landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen zurückzuführen wäre.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unter Kapitel B, Nr. 6.4, steht auch die Ablehnung des Vorhabens durch den BUND Herford als Vertreter der anerkannten Naturschutzverbände des Landes NRW dem Ausbau der B 61 nicht entgegen. Insbesondere werden die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt und die mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig kompensiert (vgl. Kapitel B, Nr. 6.4.4 - Eingriffsregelung -).

Ein Verlust von Ackerboden ist aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung des Plangebietes unvermeidbar. Auch dieser Umstand wird in ausreichendem Maße kompensiert und führt selbst unter Berücksichtigung der für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch zu nehmenden landwirtschaftlichen Flächen nicht zu einer Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes. Eine solche wurde im Übrigen auch nicht vorgetragen.

Es ist zum anderen auch nicht ersichtlich, dass zur Realisierung des Gesamtvorhabens einschließlich der Kompensationsmaßnahmen neben den bereits eingeplanten Flächen weitere des Bundes oder sonst der öffentlichen Hand 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. Dies hat der Vorhabenträger geprüft und die Planfeststellungsbehörde hat keine abweichenden Erkenntnisse.

Hinsichtlich Einwendungen, die sich gegen die Maßnahme E4.2/CEF2 (Schaffung und Entwicklung einer Ackerbrache „Mäuseacker“) richten, weist die Planfeststellungsbehörde die grundsätzlichen Bedenken zurück. Der Einwendung wird allerdings insoweit Rechnung getragen, dass die konkrete Umsetzung der Maßnahme (vgl. Nebenbestimmung Kapitel A 5.4.9) nochmals mit den entsprechenden Fachbehörden abgestimmt werden soll.

Die Auswahl der Fläche ist in enger Abstimmung mit den Naturschutzbehörden (Kreis Herford und Bezirksregierung Detmold, Dezernat 51) erfolgt und es kann nicht auf sie verzichtet werden.

7. Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 17 S. 2 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dieses Abwägungsgebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis und verlangt, dass ein bewertender Ausgleich der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Interessen untereinander und gegeneinander vorgenommen wird, der die Prüfung einschließt, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt.

Das Abwägungsgebot wird dabei nicht schon dadurch verletzt, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Abwägung der verschiedenen Belange dem einen den Vorzug eingeräumt und sich damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die Planfeststellungsbehörde hat dabei aber die Grenzen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit zu beachten und dass 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). Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Vorhabenträger vorgeschlagene und beantragte Variante nicht lediglich darauf zu prüfen, ob sich eine andere Planungsvariante als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt. Sie hat vielmehr, wenn Alternativlösungen ei-

ner Trassenführung ernsthaft in Betracht kommen diese als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen (BVerwG, Urt. v. 9.6.2004, 9 A 11.03, juris, Rdnr. 75 und BVerwG, Urt. v. 29.06.2017, 3 A 1.16, juris Rdnr. 131 sowie BVerwG, Urteil vom 21. Januar 2016 - 4 A 5.14 - BVerwGE 154, 73 Rdnr. 168 f.).

Die Auswahl unter verschiedenen in Betracht kommenden Trassenvarianten ist, ungeachtet dabei zu beachtender zwingender rechtlicher Vorgaben, eine fachplanerische Abwägungsentscheidung (§ 17 S. 2 FStrG). Dies erfordert im Abwägungsvorgang, dass der Sachverhalt hinsichtlich der Planungsvarianten so weit aufgeklärt wird, wie dies für eine sachgerechte Trassenwahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Dabei müssen allerdings nicht alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend untersucht und die Variantenprüfung muss nicht bis zuletzt offengehalten 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 in einer gerichtlichen Überprüfung 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); auch jüngst wieder aufgegriffen in BayVGH, Beschluss vom 16.10.2017 – 8 ZB 16.407 –, juris Rn. 33 f.).

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 Trassen-

varianten 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 kommenden 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.

Bei dem planfestgestellten Vorhaben, bei dem es sich um den Ausbau einer bestehenden Straße innerhalb des vorhandenen Streckenzuges handelt, ist die Prüfung von Alternativvarianten grundsätzlich aufgrund der bestehenden Straßensituation entsprechend eingeschränkt. Denkbare Alternativen, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht zu ziehen und in die Abwägung einzustellen wären, sind nicht ersichtlich.

Weder ein Neubau / eine Neutrassierung außerhalb des Ortsteiles Herford noch eine Nullvariante (Verzicht auf den Ausbau) kommen insoweit in Betracht. Es handelt sich um einen bestandsorientierten Ausbau, bei dem die Lage und Höhe durch die vorhandene Trasse vorgegeben ist.

Der Neubauvariante stehen nicht nur naturschutzrechtliche Belange entgegen, sie wäre auch nicht geeignet, die Baumängel zu beseitigen und die innerörtliche Verkehrsproblematik zu lösen. Bei der Null-Variante verbliebe der Zustand so, wie er sich ohne den Neubau darstellt. Mit dem Verbleiben dieses Zustands können die planerischen Ziele ebenfalls nicht erreicht werden. Die Null-Variante kann den Erfordernissen, die sich aus der Bedeutung und Funktion der Straße sowie aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen ergeben, nicht genügen.

Verschiebungen der Trasse sind aufgrund der vorhandenen Bebauung nicht möglich, so dass sich lediglich in Details Optimierungsmöglichkeiten ergeben. Solche sind über die vorgenommenen Planänderungen mit dem Ziel, den Flächenbedarf für das Vorhaben klein zu halten, aufgrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und des Erörterungstermins in die Planung eingeflossen.

Die gewählte Linienführung stellt den geringsten Eingriff in das Naturschutzgebiet „Füllenbruch“ und in die vorhandene Katasterstruktur dar.

Die vorhandene Bahnunterführung kann in ihrer jetzigen Form bestehen bleiben. Die Planung für den Ausbau der B 61 berücksichtigt eine richtlinienkonforme Ausgestaltung sowohl der freien Strecke als auch der einzelnen Knotenpunkte. Die vorliegende, ausgearbeitete Linie erfüllt somit die Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit und Durchsetzbarkeit.

In Anwendung dieser Kriterien ist der planfestgestellten Variante der Vorrang einzuräumen. Sie erweist sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als vorzugswürdige Trassierung bzw. Alternative. Ernsthaft in Betracht kommende Alternativen sind im Übrigen auch im Anhörungsverfahren nicht vorgebracht worden.

Einwendungen bzgl. einer Einbeziehung der Bahnunterführung werden zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des Verkehrsgutachtens durch das Büro PGT, Hannover an. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass eine Aufweitung der Bahnbrücke aus verkehrlichen Gründen nicht erforderlich ist.

7.2 Einzelheiten der Baumaßnahme, Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem in 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 Interesse entsprechen. Die Überprüfung hat ergeben, dass die festgestellte Planung einer sachgerechten Abwägung auch in dieser Hinsicht genügt.

Bei der Entwicklung des Knotenpunktconceptes B 61 / L 545 wurde anhand der Prognosezahlen untersucht, wie der starke Übereckverkehr von der B 61 (aus Richtung Bad Salzuflen) in die L 545 (ca. 30 %) geführt werden kann, ohne die Leistungsfähigkeit der Kreuzung wesentlich zu beeinträchtigen. Dabei wurden sowohl eine einstreifige als auch die nunmehr vorgesehene zweistreifige Führung des Linksabbiegeverkehrs untersucht.

Bei einer zweistreifigen Führung entsteht innerhalb einer Umlaufphase (120 Sekunden) ein Rückstau von 60 m auf beiden Spuren. Dafür reicht eine Grünzeit von 21 Sekunden aus, um diesen Verkehr staufrei abzuführen, so dass für den Hauptstrom auf der B 61 noch ausreichende Grünzeiten verbleiben. Nach der verkehrstechnischen Bemessung der Knotenpunkte (Verfahren nach Brilon/Wu) ergeben sich hierbei sowohl für die verkehrstärksten (Geradeaus-)Ströme der B 61 und der Bündler Straße als auch für den starken Übereckverkehr von der B 61 in die L 545 eine Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) in der Kategorie C (mittlere Wartezeiten < 50 Sekunden).

Bei einer geforderten einspurigen Führung des Linksabbiegeverkehrs in die Bündler Straße hingegen ergäbe sich eine Rückstaulänge auf der B 61 von 144 m innerhalb einer Umlaufphase. Zur verkehrsgerechten Ableitung wäre somit eine erheblich längere Grünphase erforderlich, die dann den anderen Verkehrsströmen fehlen würde. Hinzu kommt, dass im Falle einer einstreifigen Führung auch die Geradeausfahrer der Bündler Straße aus Herford in Richtung Sundern nur eine Spur zur Verfügung hätten, da es keine Einfädelung im nördlichen Ast gäbe. Daher wäre im Fall der einspurigen Führung der Linksabbieger auch nach einem Ausbau mit deutlich schlechterer Verkehrsqualität zu rechnen und Rückstaus in den Spitzenstunden nicht auszuschließen.

Die B 61 / B 239 wird mit einem erheblichen finanziellen Aufwand ausgebaut, um die heute bestehenden Verkehrsdefizite zu beseitigen. Ein Verzicht auf eine zweite Linksabbiegespur und der damit verbundenen nur eingeschränkten Verbesserung steht den Planungszielen, insbesondere der Beseitigung der Unfallhäufungspunkte, der Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und Verbesserung des Verkehrsflusses entgegen.

Da neben einer zweiten Linksabbiegespur auch eine zweite Geradeausspur hergestellt wird, ist keine veränderte Verkehrsverteilung zu erwarten.

Eine Verbreiterung der Bahnbrücke ist aus verkehrlichen Gründen nicht erforderlich. Durch einen Ausbau der Knotenpunktäste Goebenstraße, B 61 (Richtung Herford) und B 239 mit zusätzlichen Abbiegespuren kann unter der Bahnüberführung der heute vorhandene Querschnitt mit einer einstreifigen Führung des Geradeausverkehrs beibehalten werden.

Eine Perspektive für einen vierstreifigen Ausbau der B 61 östlich des Knotenpunktes B 61/ B 239/ Goebenstraße ist nicht gegeben, da eine entsprechende Ausbaumaßnahme weder im derzeitigen noch im künftigen Bundesverkehrswegeplan enthalten ist bzw. erwartet werden kann.

Diesbezüglich vorgetragene Einwendungen weist die Planfeststellungsbehörde hiermit zurück.

Auch insoweit ist die Ausgestaltung der B 61 angesichts des zu erwartenden Verkehrsgeschehens erforderlich und angemessen, die Vorgaben der technischen Regelwerke wie die aus der RAL werden beachtet. Weder ist, wie schon ausgeführt, eine Veränderung der Fahrstreifenkonfiguration möglich noch kann die Breite und sonstige Ausgestaltung der Fahrbahn eingriffsmindernd reduziert werden, ohne die Leistungsfähigkeit der Straße zu überfordern oder, und auch diesem Belang ist ein besonderes Gewicht beizumessen, die Verkehrssicherheit zu gefährden. Eine ausgewogene, d. h. eine die Anforderungen des Verkehrsgeschehens berücksichtigende, Überdimensionierungen vermeidende und die Verkehrssicherheit gewährleistende Ausgestaltung eines entsprechenden Straßenbauvorhabens zu erhalten, ist im Übrigen Sinn und Zweck des auch in NRW verbindlich eingeführten technischen Regelwerkes der RAL. Mit der vorliegenden Querschnittswahl ist somit auch insgesamt sichergestellt, dass der planungsbedingte Eingriff auf das absolut notwendige und unverzichtbare Minimum beschränkt bleibt.

Soweit in den verkehrsbehördlichen Stellungnahmen (Verkehrsdezernat 25 der Bezirksregierung Detmold) Bedenken gegen die Ausgestaltung der B 61 vorgetragen worden sind, wurden diese über die Deckblätter 1 und 2 berücksichtigt bzw. haben sich durch Zusagen des Vorhabenträgers erledigt.

7.3 Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft

7.3.1 Allgemeines

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.

Nach der Rechtsprechung kann ferner eine Beeinträchtigung der Agrarstruktur dann gegeben sein, wenn in einem bestimmten Gebiet eine größere Anzahl landwirtschaftlicher Betriebe in ihrer Existenz gefährdet oder vernichtet wird, so dass von der Möglichkeit einer Gefährdung der Landwirtschaft insgesamt in diesem Gebiet ausgegangen werden kann (in diesem Sinne: BVerwG, Beschl. Vom 31.10.1990, 4 C 25.90).

Die Landwirtschaftskammer NRW (LWK) hat in ihrer Stellungnahme die Realisierung des Ausbaus der B 61 / B 239 im vorhandenen Zug, statt einer Neutrassierung vor dem Hintergrund der Flächenschonung ausdrücklich seitens der Landwirtschaft begrüßt. Zusätzlich hat sie Hinweise für Umsetzungsstandorte von Ausgleichsmaßnahmen (hier insbesondere E.1.1, E.2 und E.3) gegeben. Im Zuge der im Verfahren eingebrachten Planänderungen hat die LWK erklärt, dass sie die eingebrachten Änderungen begrüßt bzw. ihnen folgt.

Aus Sicht der vom Dezernat 33 der Bezirksregierung Detmold (Ländliche Entwicklung; Bodenordnung) zu vertretenden Belange der Agrarstruktur und der allgemeinen Landeskultur wurden ebenfalls keine Bedenken geltend gemacht.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt daher, dass das Vorhaben mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist.

Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheiten einzelner Betriebe. Eine Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit, des bestandsorientierten Ausbaus und bei sachgerechter Bewertung anderer zu berücksichtigender Belange nicht möglich.

Die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme wird zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde trotz der vorliegenden Beeinträchtigung einzelner Ackerflächen 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.

Der Vorhabenträger hat die von der LWK vorgetragenen Belange sowie die Bedenken der Einwender jedoch soweit wie möglich und damit hinreichend berücksichtigt und in seine Planung – hier insbesondere auch bei der Planung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – einbezogen. Die Planfeststellungsbehörde weist die entsprechenden Bedenken und Einwendungen, soweit sie sich nicht ohnehin z.B. durch Zusagen des Vorhabenträgers oder aufgrund des Stands der Grunderwerbsverhandlungen erledigt haben, entsprechend zurück.

7.3.2 Flächenverbrauch und Grundstücksbetroffenheiten/-inanspruchnahmen

Das Vorhaben im Umfeld der Städte Bad Salzuflen, Bielefeld und Herford unterliegt im Hinblick der Landwirtschaft starker Flächenkonkurrenz durch Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen aber auch durch Infrastrukturmaßnahmen. Den vorhandenen landwirtschaftlich genutzten Flächen kommt daher im Planungsgebiet eine hohe Bedeutung für die Landwirtschaft zu. Von daher ist der unumgänglichen Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen eine ebenso unumgängliche bedeutsame Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Belange verbunden; eine Umgehung landwirtschaftlicher Belange ist, wie regelmäßig bei vergleichbaren Infrastrukturvorhaben, nicht möglich.

Eine deutliche Entlastung der landwirtschaftlichen Belange konnte aber insoweit erreicht werden, als der überwiegende Teil der Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen auf Flächen der öffentlichen Hand umgesetzt wird. Weitere Flächen aus öffentlichem Grund stehen aber nicht zur Verfügung.

Nach Abwägung aller betroffenen Interessen sind die verbliebenden Beeinträchtigungen aber mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar. Das Vorhaben beeinträchtigt sowohl die Interessen der betroffenen Landwirte als auch das öffentliche Interesse einer leistungsfähigen Landwirtschaft nicht in einer Weise, die einer Zulassung des Vorhabens entgegensteht. Insgesamt wird die Landwirtschaft des betreffenden Raums durch den Flächenverlust nicht gefährdet und auch die Existenzen einzelner landwirtschaftlicher Betriebe nicht in Frage gestellt. Insoweit

überwiegt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens die privaten Interessen der betroffenen Landwirte.

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 sowie zuletzt auch noch BayVGH, Beschluss vom 16.10.2017 - 8 ZB16.407 und OVG NRW, Beschluss vom 22.11.2017 - 11 A 1308/15 - beide in juris).

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 LWK hat auf die allgemeinen Betroffenheiten der Landwirtschaft aufmerksam gemacht, jedoch ebenfalls keine Existenzgefährdungen vorgetragen und der Planfeststellungsbehörde haben sich im 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.

Es wird in keine Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes erheblich eingegriffen; Existenzgefährdungen liegen nicht vor und wurden von landwirtschaftlicher Seite auch nicht geltend gemacht.

Darüber hinaus sind der Planfeststellungsbehörde auch keine Anhaltspunkte für mögliche Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe ersichtlich.

7.3.4 Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes / Bewirtschaftungerschwernisse

Mit der Straßenbaumaßnahme gehen unstrittig auch Veränderungen des Wegenetzes einher.

Von der LWK wurden in diesem Zusammenhang jedoch keine Einwendungen erhoben. Lediglich ein Einwender hat die Gewährleistung der Qualität der vorhandenen Zufahrtsmöglichkeiten eingefordert, damit zwei nebeneinanderliegende Betriebe weiterhin synergetisch zu betreiben sind.

Durch die Schließung der beiden Zufahrten an der B 61 werden die innerbetrieblichen Verbindungen nicht unterbrochen, da weiterhin von Nord-Osten und Süd-Westen eine Verbindung an die interne Wegeverbindung besteht. Auch bleibt das nördlich angrenzende Flurstück - wie bereits heute - über die Zufahrt RV 60 und dem vorhandenen Wirtschaftsweg mit Brücke über den Düsedieksbach erschlossen.

Die Hofstelle ist somit weiterhin ausreichend an das öffentliche Wegenetz angeschlossen.

Alle landwirtschaftlich genutzten Flächen im Bereich des Straßenausbauvorhabens bleiben an das Straßen- und Wegenetz angeschlossen und ausreichend erschlossen. Es bleiben daher keine nicht erschlossenen Grundstücke und keine erheblichen Beeinträchtigungen zurück.

Einwendungen dergestalt, dass hierdurch unzumutbare Umwege mit entsprechendem Zeitverlust und Mehrkosten geltend gemacht worden wären, sind nicht erhoben worden. Auch sind der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte ersichtlich, dass derartige unzumutbare Umwege im Rahmen der landwirtschaftlichen Betätigung entstehen werden.

Bei der Durchführung der Baumaßnahme wird sich eine Beeinträchtigung des Verkehrs auf dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz nicht vermeiden lassen.

Sollten durch das planfestgestellte Straßenvorhaben trotz des vom Vorhabenträger entwickelten Durchführungskonzeptes im Einzelfall und zum Zeitpunkt der Erteilung dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht ersichtliche und nicht zumutbare Umwege verursacht werden, kann unter bestimmten Voraussetzungen eine Umwegeentschädigung geltend gemacht werden.

Hierbei handelt es sich jedoch um entschädigungsrechtliche Fragen, die nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden sind, sondern einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben (s. BVerwG, Urteil vom 1.12.2005, 9 A 12.05).

Ein gesetzlicher Anspruch auf Beibehaltung der bisherigen Wegeverbindung besteht im Übrigen jedoch nicht und kann auch aus keiner gesetzlichen Vorschrift hergeleitet werden.

Weitere bzw. zusätzliche Wirtschaftswege zur Sicherstellung einer ausreichenden landwirtschaftlichen Erschließung sind weder von der LWK noch vom Dezernat 33 der Bezirksregierung Detmold (Ländliche Entwicklung; Bodenordnung) gefordert worden.

7.3.5 Wertminderungen und Übernahmeansprüche

Mehrfach 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 bzw. wegen eines veränderten Grundstückszuschnitts befürchten.

Unabhängig von der Frage der sonstigen Abwägungsrelevanz etwaiger Wertminderungen und davon, inwieweit etwaige Beeinträchtigungen den landwirtschaftlichen Belangen zuzurechnen sind (die Möglichkeit der Bewirtschaftung der Grundstücke wird insoweit durch ihre Lage nicht eingeschränkt), wird sowohl hierzu als bezüglich etwaiger Übernahmeansprüche – sowohl etwaiger Gesamtübernahmen als auch solcher im Hinblick auf ggf. nicht mehr wirtschaftlich nutzbarer Restflächen – auf die Ausführungen unter den Nrn. 7.9.3 und 7.9.4 im Kapitel B des Beschlusses verwiesen, die unabhängig davon gelten, ob es sich um landwirtschaftliche Nutzflächen oder z. B. Wohngrundstücke handelt.

7.3.6 Beeinträchtigung von Drainagen

Sofern vorhandene Drainagen durch die Baumaßnahme bzw. die landschaftspflegerischen Maßnahmen in ihrer Funktion beeinträchtigt werden, kann sich dies negativ auf die Ertragsfähigkeit der betroffenen Flächen auswirken.

Durch die Aufnahme der Nebenbestimmung 5.6.1 im Kapitel A dieses Planfeststellungsbeschlusses wird der Vorhabenträger verpflichtet, vorhandene funktionstüchtige Drainagen bei der Ausführung der Planung zu berücksichtigen und Lösungen zu finden, die den jeweiligen draintechnischen Verhältnissen vor Ort gerecht werden. Die Nebenbestimmung berücksichtigt dabei insbesondere auch etwaige Beeinträchtigungen der Drainagen durch landschaftspflegerische Maßnahmen (z.B. Verstopfungen durch das Wurzelwerk der Pflanzen etc.).

Den Belangen der Landwirtschaft hinsichtlich der möglichen Beeinträchtigung von Drainagen wird insofern Genüge getan.

7.4 Jagd

Eine Beeinträchtigung jagdrechtlicher Belange ist innerhalb des eng von Bebauung umgebenen Raums nicht erkennbar und Einwendungen einer Jagdgenossenschaft liegen nicht vor. Sollte dennoch z. B. infolge einer Durchschneidung eines Jagdbezirks ein Jagdausübungsrecht beeinträchtigt werden, steht der Jagdgenossenschaft dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch zu, der jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln bzw. geltend zu machen wäre (vgl. BGH, Urteil vom 15.02.1996, III ZR 143/94).

Es haben sich daher für die Planfeststellungsbehörde keine Erkenntnisse ergeben, die dem Vorhaben unter diesem Aspekt entgegenstehen könnten.

7.5 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob beim vorgesehenen Ausbau der B 61 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 wie Luftschadstoffe, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle - wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) normativ geregelt sind - liegen.

Zu prüfen war daher, ob und gegebenenfalls in welcher Weise bei der vorgesehenen Baumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann.

Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind vom planfestgestellten Vorhaben jedoch keine schädlichen Umweltauswirkungen und damit auch keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzwürdige Belange zu erwarten.

7.5.1 Lärmschutzbelange

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Die Straßenbaumaßnahme verstößt nicht gegen die Vorgaben des Immissionschutzrechts. Es ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsrgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Damit bei der Straßenbaumaßnahme die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können, sind in den planfestgestellten Unterlagen eine Lärmschutzwand und passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen sind insgesamt fehlerfrei festgestellt worden. Die diesen Lärmschutzmaßnahmen zugrundeliegende Prognose der von der Straßenbaumaßnahme herrührenden Verkehrsbelastung genügt den sich aus § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit 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 den geplanten Ausbau der B 61 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 Abwägung verschiedener Planungsalternativen zu konkretisieren, er verlangt aber keine uneingeschränkte Durchsetzung. Die Vorschrift gebietet vielmehr die abwägende Prüfung, ob durch die konzeptionelle Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens schädliche Umwelteinwirkungen, hier durch Straßenverkehrslärm, vermieden werden können. Dabei gehört zur konzeptionellen Ausgestaltung der Planung insbesondere die räumliche Lage der Trasse und zwar sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung. Das Grundkonzept der Planung erhält damit nicht nur durch den Trassenverlauf im Oberflächenbereich, sondern auch durch Gradientenabsenkungen, Tief- oder Troglagen seine Prägung (OVG Münster, Urteil vom 05.10.2000, 7a D 56/97.NE).

Das Optimierungs- / Trennungsgebot stellt dadurch einen Belang innerhalb einer Vielzahl von Belangen dar, die bei der Variantenabwägung einander gegenüber

zu stellen sind. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zur Variantenwahl unter Kapitel B, Nr. 7.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Gemäß § 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 weiteren Entscheidungen 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 handele 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 großes öffentliches Interesse besteht und für die zum anderen auch keine ernsthafte 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 den in Kapitel B, Nr. 6.1.1 dargestellten Planungszielen. Die Variantenwahl wurde überprüft (vgl. Kapitel B, Nr. 7.1) Sie genügt auch dem Optimierungsgebot in § 50 S. 1 BImSchG.

Eine Alternative, die den Belangen des § 50 BImSchG in stärkerem Maße Rechnung trägt und auch mit den gesetzlichen Vorgaben des Natur- und Artenschutzes sowie dem Gebot einer sparsamen öffentlichen Haushaltsführung vereinbar ist, ist nicht ersichtlich. Die gewählte bestandsorientierte Trasse bzw. deren Ausbau ist vorzugswürdig.

b) § 41 BImSchG / 16. BImSchV - Verkehrslärmvorsorge

Sind somit die von den geplanten Verkehrswegen des auszubauenden Straßenvorhabens 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.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder bei der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese bauliche Maßnahme keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Bei dem Ausbau der B 61 handelt es sich um eine solche wesentliche Änderung i.S.v. § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV, da jeweils ein weiterer Fahrstreifen baulich hinzugefügt wird (vgl. hierzu allgemein BVerwG, Urteil vom 10.04.2019 – 9 A 24.18 –, juris Rn. 22 f.).

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) geregelt.

Der Begriff der "schädlichen Umweltauswirkungen" des § 41 Abs. 1 BImSchG wird in § 3 Abs. 1 BImSchG definiert als Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Allerdings lösen nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagengebot (Schutzaufgaben 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 bestimmten Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89, BVerwGE, 332 [361]).

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 Überschreiten 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 des § 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, um nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und unvermeidbare Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16/16 –, juris, Rdnr. 81). Sie ist gemäß §§ 41 - 43 BImSchG die gesetzliche Beurteilungsvorschrift für gewidmete öffentliche Straßen.

Andere Regelwerke, die - wie z. B. die DIN 18005, die TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung - günstigere Grenz- oder Orientierungswerte vorsehen, finden daher 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 öffentlichen Straßen 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 Altenheimen	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 vorbezeichneten 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 für Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach den Nrn. 1 bis 4, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Nrn. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den insoweit maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung.

Zur Gewährung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber nach besonders schutzwürdigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsarten.

Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärmbelastungen auszugehen. Das einem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums innerhalb der jeweiligen Gebietsart ist.

Damit korrespondiert auch die höchstrichterliche Rechtsprechung, wonach Betroffenen im Außenbereich dem Gebietscharakter entsprechend ein höheres Maß an Verkehrsimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet (BGH,

Urteil vom 25.03.1993, III ZR 60/91), die Eigentümer von Wohngebäuden im Außenbereich vielmehr stets damit rechnen müssen, dass außerhalb ihres Grundstückes 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 lärm-betroffenen 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.

Dies gilt z.B. für Gebiete, die bisher lediglich im Rahmen eines Flächennutzungsplanes ganz oder teilweise für Wohnzwecke freigehalten worden sind. Vorsorgliche Lärmschutzmaßnahmen für zukünftig im Geltungsbereich eines Flächennutzungsplanes gegebenenfalls entstehende Wohngebäude sind im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses mangels Vorliegen einer hinreichend konkreten bzw. verfestigten Planung im Sinne der einschlägigen höchstrichterlichen Rechtsprechung insofern nicht festzusetzen.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind im Allgemeinen jedoch nicht unumstritten und werden immer wieder als zu hoch kritisiert. Gleichwohl entsprechen sie doch der geltenden Rechtslage und sind somit verbindlich von der Planfeststellungsbehörde (Art. 20 Abs. 3 GG) 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 Lärmbegutachtungen 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 genommene 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 dem 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.).“

Im Ergebnis ist die Anwendung des Berechnungsverfahrens der Verkehrslärmschutzverordnung in Verbindung mit der RLS-90 daher nicht zu beanstanden. Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, liegen nicht vor.

Auch die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (BVerwG a.a.O. und Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 A 10.95).

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens sind somit die oben genannten Vorschriften für die Anlage und Dimensionierung von Lärmschutz(maßnahmen) anzuwenden. Die Methodik zur Berechnung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen ist durch die Anlage 1 zur 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS-90 vorgegeben.

Die Anspruchsvoraussetzungen im Einzelnen werden in Nr. 10 ff. der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997, eingeführt mit ARS 26/1997 des Bundesministers für Verkehr, geregelt.

Liegen die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz vor, so ist der sich aus der Systematik des Gesetzes ergebende Zweck des § 41 Abs. 2 BImSchG, den Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor den in § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG geregelten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sicherzustellen, zu beachten (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42.97).

Aktiver Lärmschutz ist insoweit nur dann verzichtbar, wenn Aufwand und Kosten zu seiner Umsetzung außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen oder die Maßnahmen mit dem Vorhaben unvereinbar sind.

Die Unverhältnismäßigkeit tritt jedoch nicht bereits dann ein, wenn aktive Maßnahmen kostenaufwendiger als passive sind. Nur soweit zwischen den Kosten für aktive bzw. passive 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.

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist nach § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach Absatz 2 dieser Bestimmung gilt dies nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV konkretisiert. Diese betragen - soweit hier von Interesse - für reine und allgemeine Wohngebiete: 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts und für Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

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 Geräuschemissionen voraus, dass die ihr zugrundeliegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht erstellt worden ist. Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet ist (...).“ UA Rn. 96 m.w.N.

Die hier in das Verfahren eingebrachte Verkehrsuntersuchung genügt diesen Anforderungen (vgl. Kapitel B, Nr. 6.1.1 dieses Beschlusses). Dies bestätigt auch eine von der Planfeststellungsbehörde rein vorsorglich vorgenommene plausibilisierende Betrachtung mit Planungshorizont 2030 anhand eines Verkehrsgutachtens für die B 61 im hier gegenständlichen Planungsraum Herford, welches diese Straßenbaumaßnahme einschließlich möglicher Verkehrsverlagerungen berücksichtigt. Hieraus ergeben sich im Prognosejahr 2030 keine Veränderungen für die mit diesem Planfeststellungsbeschluss angeordneten Lärmschutzmaßnahmen.

Soweit im Rahmen des Anhörungsverfahrens die verfahrensgegenständliche Verkehrsuntersuchung insbesondere auch dahingehend kritisiert wurde, ihr lägen überhöhte bzw. unrealistische 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.

Einwendungen gegen die Verkehrsprognose werden daher zurückgewiesen.

7.5.1.3 Lärmuntersuchung / Lärmberechnung

Die Lärmuntersuchungen erfassen alle in Betracht kommenden Bereiche und dort eine ausreichende Zahl von Immissionspunkten. Die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm lassen sich anhand der Unterlagen vollständig beurteilen.

Einzige Ausnahme hiervon ist die Entscheidung darüber, welchen Anliegern der B 61 / B 239 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 des Vorhabens geltend gemacht wurde, 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 in Frage gestellt würde. Denn das Ergebnis der für einen späteren Zeitpunkt vorbehaltenen Entscheidung können nicht Änderungen der Planung sein, sondern allein die Zuerkennung einer Entschädigung dem Grunde nach.

Die Verkehrslärmberechnung im Übrigen genügt jedoch in vollem Umfang den rechtlichen Vorgaben. Alle dafür erforderlichen Daten wurden sorgfältig erhoben und entsprechend der allgemein anerkannten Methoden aufbereitet. Der gewählte Untersuchungsraum bildet die Bebauung im Umfeld des Vorhabens ausreichend und vollständig ab und die schalltechnische Berechnung selbst ist nach Überprüfung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei und sachlich richtig.

Auch die für die Bestimmung des korrekten Lärmschutzanspruchs zu treffende Erfassung des jeweiligen Gebietscharakters, in dem sich die Schutzobjekte befinden, ist korrekt erfolgt.

Südlich der B 61 / B 239 befindet sich ein Wohngebiet am Bündler Fußweg, für das gem. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte für allgemeine bzw. reine Wohngebiete von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht angesetzt wurden. Östlich dieses Wohngebietes befindet sich ein nach FNP ausgewiesenes Mischgebiet am Benter Weg. Hier wurden die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht berücksichtigt. Die lärmtechnische Untersuchung ergab, dass insgesamt 25 Gebäude mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorhanden sind, von denen 8 in ausgewiesenen Gewerbegebieten oder als Gewerbegebiet gleichzusetzenden Flächen liegen und die übrigen 17 dem Wohngebiet am Bündler Fußweg bzw. dem Mischgebiet am Benter Weg zuzuordnen sind.

Ein Großteil der Ausbaustrecke wird von Gewerbegebieten begleitet, für die die Immissionswerte von 69 dB(A) am Tage und 59 dB(A) in der Nacht anzusetzen sind. Hier ist ein aktiver straßenseitiger Lärmschutz nicht vorzusehen, da die vorhandenen Gewerbebetriebe hohen Eigenlärm hervorrufen.

Die schalltechnische Untersuchung wurde mit prognostizierten Verkehrsbelastungswerten für das Prognosejahr 2025 auf Basis der Verkehrsuntersuchung des Büro PGT Umwelt und Verkehr (Stand Juli 2011) durchgeführt (siehe Unterlage 17 – Lärmtechnische Untersuchung).

Unter Berücksichtigung der einzelnen Faktoren sind die verkehrlichen Kennwerte für den Prognosehorizont 2030 in ähnlicher Größenordnung wie die Werte für den Prognosehorizont 2025. Im Detail sind die Werte sogar etwas geringer, so dass keine Nachberechnung der Lärmimmissionen erfolgen musste.

Soweit Korrekturwerte, z.B. für die Verwendung bestimmter Straßenoberflächen oder für Steigungsstrecken, zu berücksichtigen waren, sind neben dem maßgeblichen durchschnittlichen Verkehrsaufkommen und seinem LKW-Anteil (Schwerlastverkehr über 2,8 t) auch diese in die Berechnung eingeflossen.

Bei den durchgeführten schalltechnischen Berechnungen für die B 61 / B 239 wurde die Geschwindigkeit mit $v = 50 \text{ km/h}$ in Ansatz gebracht. 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 der Straßenverläufe und der diese jeweils umgebende Landschaft, Abstände zwischen Emissions- und Immissionsorten, etc.) greift das Berechnungsprogramm dabei auf ein digitales Geländemodell zurück, dass dazu vorab vom Vorhabenträger erstellt wurde.

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 Lärmmessungen vor Ort abhängig von der Witterungslage, den konkreten Verkehrsströmen und anderen Einflussfaktoren zu unterschiedlichen und nicht repräsentativen Ergebnissen führen. Nur die Anwendung eines einheitlichen Berechnungsverfahrens führt insofern 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 stellen zudem eine Rechenkonvention mit zahlreichen Vereinfachungen dar, die sich zumeist zum Vorteil der betroffenen Straßenanlieger auswirken.

Nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. den RLS-90 werden neben der Berechnung des Mittelungspegels für besondere, auch durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht. Die vorgesehene energetische Mittelung des Schalldruckpegels führt zu einer stärkeren Berücksichtigung der Spitzenpegel, als dies bei einer arithmetischen Mittelung der Fall wäre. Die Summe aus Mittelungspegel und Zuschlägen ergibt den Beurteilungspegel, der mit den 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.

Zur Beurteilung der Lärmschutzmaßnahmen wird 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 oben genannten Faktoren auftreten können.

Die tatsächliche Lärmbelastung kann daher abhängig von diesen Faktoren ebenso unter wie auch über dem errechneten Mittelungspegel liegen.

Dies ist jedoch im Lichte der 16. BImSchV normimmanent und gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mittelungspegels, ohne dass sich hieraus ein Verstoß gegen höherrangiges Recht ableiten ließe. Messungen sind insoweit vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den späteren Ausbau- bzw. Betriebszustand vorgesehen.

Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet nach den obigen Erwägungen wirklichkeitsnahe und dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel.

Auch die verschiedentlich an der Richtigkeit der Berechnungen geäußerten Zweifel dahingehend, die im Bereich der B 61 / B 239 zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sie von den Verkehrsteilnehmern faktisch ohnehin 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 und maßgeblichen 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; BVerwG, Beschluss vom 06.03.2013 – 4 BN 39.12 – juris Rn. 6 m.w.N.).

Die Beurteilungspegel sind für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen (vgl. jüngst BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 - 3 A 1/16 -, juris Rn. 85 m.w.N.).

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 Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels könnte geboten sein, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, (...) die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslöst. Dies ergebe sich aus den in Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. Die §§ 41 Abs. 1 und 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ermächtigen den Ordnungsgeber - was selbstverständlich ist - nicht, durch seine Berechnungsverfahren grundrechtswidrige Eingriffe zuzulassen."

(zuletzt auch BVerwG, Beschluss vom 24. November 2010 – 4 BN 28/10 –, juris Rdnr. 3 m. w. N.)

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) tagsüber 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 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).“

Diese Grundsätze wurden seitdem in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung bestätigt [70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts für Wohngebiete in: BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 – 7 A 28/12 –, juris Rn. 53 und Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 26. April 2018 – 7 B 1459/17.NE –, juris Rn. 25 sowie 72 dB(A) tags / 62 dB(A) nachts für Kern-, Dorf- und Mischgebiete in: BVerwG, Urteil vom 08. September 2016 – 3 A 5/15 –, juris Rn. 36 f.).

Nach der lärmtechnischen Berechnung werden Werte von mehr als 70 dB(A) tagsüber jedoch an keinem der untersuchten Objekte erreicht.

Lediglich an der Nordwestfassade eines Schnellrestaurants an der B 61 wird mit einem Tagesbeurteilungspegel von 70 dB(A) ein Beurteilungspegel erreicht, der der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle zur Gefährdung der menschlichen Gesundheit bzw. zum enteignenden Eingriff nahekommt, diese Schwelle jedoch noch nicht überschreitet. Die nächtlichen Beurteilungspegel [jeweils < 65 dB(A)] sowie die Tagesbeurteilungspegel an den übrigen Fassaden [jeweils < 70 dB(A)] dieses Gebäudes liegen allesamt und teilweise sogar recht deutlich unterhalb den von der höchstrichterlichen Rechtsprechung als verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle entwickelten bzw. zugrunde gelegten Richtwerten. Zudem handelt es sich hier um die vorhandenen Gewerbebetriebe (Systemgastronomie, Autohändler mit Werkstätten, Wertstoffhandel etc.), die hohen Eigenlärm hervorrufen. In solchen Fällen ist im Rahmen der 16. BImSchV die Schutzbedürftigkeit ohnehin zu verneinen, da hier die Art der gewerblichen Nutzung durch den Verkehrslärm – z.B. im Gegensatz zur schutzbedürftigen Wohnnutzung – nicht beeinträchtigt werden kann (vgl. schon BVerwG, Beschluss vom 17.03.1992 – 4 B 230/91 – juris Rn. 5).

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist der Vorhabenträger somit den besonderen Gegebenheiten eines Straßenausbauvorhabens durch summativ

Betrachtung der einzelnen Emissionsquellen gerecht geworden. Auch bei summarischer Betrachtung werden Beurteilungspegel jenseits der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle nicht erreicht.

7.5.1.6 Lärmschutzkonzept / Kosten-Nutzen-Analyse

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 die vom Vorhabenträger vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen den konkreten örtlichen Verhältnissen angemessen Rechnung tragen.

Im Vordergrund der hier vorzunehmenden Planung des Vorhabenträgers stand die sachgerechte Abwägung der Belange des Immissionsschutzes.

Die diesbezüglichen planbedingten Folgen hat der Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde rechtsfehlerfrei ermittelt.

Dabei standen vorrangig die durch den Ausbau der B 61 sowie des prognostizierten Verkehrsaufkommens veränderten Lärmimmissionen am ausgebauten Straßenverlauf und den dazugehörigen Kreuzungen im Fokus.

Wie schon dargelegt, ist die Planfeststellungsbehörde zu der Auffassung gelangt, dass die Verkehrsuntersuchung insoweit von plausiblen Grundannahmen ausgeht und daraus nachvollziehbare Schlussfolgerungen zieht (vgl. vorstehend Kapitel B, Nr. 7.5.1.2). Die darauf aufbauende schalltechnische Untersuchung des Vorhabenträgers entspricht den einschlägigen Regelwerken und der Vorhabenträger hat auch das geänderte Verkehrsgeschehen im Bereich des Straßenausbauvorhabens sachgerecht bewertet und berücksichtigt.

Südlich der B 61/ B 239 befindet sich ein Wohngebiet am Bündler Fußweg, für das gem. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte für allgemeine bzw. reine Wohngebiete von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht angesetzt wurden. Östlich dieses Wohngebietes befindet sich ein nach FNP ausgewiesenes Mischgebiet am Benter Weg. Hier wurden die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht berücksichtigt. Die lärmtechnische Untersu-

chung ergab, dass insgesamt 25 Gebäude mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorhanden sind, von denen 8 in ausgewiesenen Gewerbegebieten oder als Gewerbegebiet gleichzusetzenden Flächen liegen und die übrigen 17 dem Wohngebiet am Bündler Fußweg bzw. dem Mischgebiet am Benter Weg zu zuordnen sind. Deswegen wurde eine Lärmschutzwand (s. Planunterlage 17.3) mit einer Höhe von bis zu 5,0 m zum Schutz der Wohnbebauung am Bündler Fußweg bis zum Benter Weg vorgesehen (s. auch Unterlage 1 Pkt. 4.8 und 6.1).

Durch die teilweise 3-geschoßigen Gebäude verbleiben auch bei einer Erhöhung der Wand um 2,0 m, also auf insgesamt bis zu $h = 7,0$ m, an 5 Gebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in der Nacht. Eine weitere Erhöhung steht in keinem Verhältnis mehr zum Schutzzweck. Schon die Erhöhung um 2,0 m verursacht Mehrkosten von ca. 328.970,- €. Diese Erhöhung stellt keine wirtschaftlich sinnvolle Lösung dar, da ohnehin eine relativ kleine Anzahl von anspruchsberechtigten Gebäuden vorhanden ist. Siehe hierzu auch die Kosten-Nutzen-Analyse auf den Folgeseiten.

Es können 9 Gebäude vollständig geschützt werden. Bei 8 Gebäuden bleiben Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte bestehen. Trotzdem führt die vorgesehene Lärmschutzmaßnahme zu deutlichen Verbesserungen der Lärmsituation, da Pegelminderungen bis zu 9 dB(A) erreicht werden, was fast eine Halbierung der Lautstärke bedeutet. Für die verbleibenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen werden zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorgesehen.

Das Lärmschutzkonzept des Vorhabenträgers wird daher insgesamt für sachgerecht erachtet und von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet. Dies gilt insbesondere auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch den bereits seit vielen Jahren bestehenden Verkehr auf der bereits bestehenden Trasse der B 61.

Kosten-Nutzen-Analyse (§ 41 Abs. 2 BImSchG)

Um sicherzustellen, dass das Lärmschutzkonzept der Straßenplanung auch in jeder Hinsicht den Anforderungen der Rechtsprechung an eine ausgewogene Lärmschutzplanung, die insbesondere eine plausible Kosten-Nutzen-Analyse beinhaltet, genügt, hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger gebeten, dazu

weitere Ermittlungen anzustellen. Er hat daraufhin mit Schreiben vom 25.09.2018 Unterlagen vorgelegt, anhand derer eine Kosten-Nutzen-Analyse im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG vollzogen werden konnte.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Prüfung die Kosten für verbleibende passive Schutzmaßnahmen jedenfalls insofern außer Betracht gelassen, als ein wie immer geartetes Aufwandfaktorverhältnis zwischen aktiven und passiven Schutzmaßnahmen nach der Rechtsprechung des BVerwG für sich allein betrachtet über eine allenfalls indizielle Wirkung nicht hinauskommt (in diesem Sinne: BVerwG, Beschluss vom 10.10.1995, 11 B 100.95, NVwZ-RR 1997, 336 <337>; BVerwG, Beschluss vom 03.04.2007, 9 PKH 2.06 (9 A 21.06/9 VR 10.06)). Bei der für die Anwendbarkeit des § 41 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Frage, ob die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, *„kann die Unverhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes nicht allein daraus hergeleitet werden, dass die nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz – wie regelmäßig – erheblich billiger wären.“* (BVerwG, Urteil vom 18.07.2013, 7 A 9.12, UA Rn. 24).

Das BVerwG hat es jedoch in der vorstehend zitierten Entscheidung für rechtmäßig erklärt, auf der Kostenseite im Wege einer saldierenden Betrachtungsweise solche Aufwendungen einzustellen und in Abzug zu bringen, die bei Verzicht auf aktiven Schallschutz insbesondere für den dann zu leistenden passiven Schallschutz entstünden. *„Die so ermittelten „Nettokosten“ spiegeln den finanziellen Aufwand wider, der der Gewährung aktiven Schallschutzes über die ansonsten ohnehin anfallenden Kosten hinaus zuzurechnen ist. Wenn § 41 Abs. 2 BImSchG den prinzipiellen Vorrang des aktiven Schallschutzes nach Maßgabe des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit realisieren soll, spricht vieles dafür, nur diese überschießenden Kosten dem spezifischen Nutzen des aktiven Schallschutzes gegenüberzustellen.“* (BVerwG, a.a.O., UA Rn. 34).

In diesem Sinne hat die Planfeststellungsbehörde bei der Kostenermittlung für die verschiedenen nachfolgend erläuterten Schutzkonzeptionen die eingesparten Kosten passiven Lärmschutzes von den Kosten des aktiven Schutzes abgezogen und den sich ergebende Nettobetrag den Schutzfällen zur Ermittlung der spezifischen Kosten je Schutzfall gegenübergestellt. Der Vorhabenträger ist bei der Ermittlung der Kosten für passiven Lärmschutz von folgenden Annahmen ausgegangen:

- Pro Gebäude max. 2 Fenster bei Tag und / oder Nachtwertüberschreitung oder mehrere Geschosse oder mehrere Seiten
- Durchschnittsgröße aller Fenster 1,95 m²
- Kosten pro Quadratmeter Fenster 646, -- €.

Die tatsächlich aufzuwendenden Kosten können je nach Beschaffenheit des betroffenen Gebäudes von dem so ermittelten Durchschnittsbetrag abweichen, jedoch sowohl nach unten wie auch nach oben. Insofern erachtet die Planfeststellungsbehörde die Annahmen auf dieser Stufe der Planung im Sinne einer Durchschnittsbetrachtung für sachgerecht, um die Kosten-Nutzen-Analyse mit hinreichender Verlässlichkeit durchführen zu können.

Auch bei der Ermittlung der Zahl der Schutzfälle ist die Planfeststellungsbehörde von der vorstehend zitierten Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.07.2013 ausgegangen, wonach bei jeder Wohneinheit die in § 2 der 16. BImSchV angelegte differenzierende Betrachtung von Tag- und Nachtwerten aufgegriffen und insoweit jeweils zwei Schutzfälle eingestellt werden können. *„Diese Handhabung entspricht der in § 41 Abs. 2 BImSchG getroffenen Regelung; denn mit der Formulierung, dass die in Absatz 1 normierte Pflicht zum aktiven Lärmschutz nur entfällt, „soweit“ die Kosten unverhältnismäßig sind, bringt das Gesetz zum Ausdruck, dass auch ein „Teilschutz“ das Ergebnis der Verhältnismäßigkeitsprüfung sein kann. Das gilt nicht nur bezogen auf Teilmengen der betroffenen Wohneinheiten, sondern auch bezogen auf einen „suboptimalen Schutz“ nur für die Tagwerte mit der Folge einer Kombination von aktiven und passiven Schutzvorkehrungen, womit gerade auch die Außenwohnbereiche den für sie rechtlich beachtlichen Lärmschutz erhalten (vgl. Beschluss vom 22.12.2004 – BVerwG 4 B 75.04 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 42 S. 129 = juris Rn. 10).“* (BVerwG, a.a.O., UA Rn. 30).

In diesem Sinne hat die Planfeststellungsbehörde für jedes betrachtete Gebäude die Überschreitung des Tagwertes und die Überschreitung des Nachtwertes jeweils separat als eigenständigen Schutzfall betrachtet und insofern ggf. für ein Gebäude zwei Schutzfälle gebildet. Zwar ist es für sich genommen zunächst unerheblich, ob „nur“ der Grenzwert für die Nacht oder auch derjenige für den Tag

überschritten wird. Denn es ist nicht zweifelhaft, dass § 41 Abs. 1 BImSchG generell fordert, auch den Grenzwert für die Nacht einzuhalten. Gleichwohl kann bei der Ermittlung des noch verhältnismäßigen Kostenaufwands im Einzelfall nicht völlig außer Betracht bleiben, welche Pegelminderung mit den Schutzmaßnahmen erzielt werden könnte und ob hiervon die Tag- wie auch die Nachtwerte profitieren. Dem trägt es Rechnung, in der Überschreitung des Tag- bzw. des Nachtwertes eigenständige Schutzfälle zu erkennen.

Insofern ist das Lärmschutzkonzept des Vorhabenträgers, welches aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen genannten Gebäuden vorsieht, mit den Regelungen des § 41 BImSchG vereinbar und auch unter Kostengesichtspunkten im Rahmen einer überschlägigen Kosten-Nutzen-Analyse von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

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 Lärmschutz (§ 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 zur Herstellung aktiven Lärmschutzes nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Die den Vorrang des aktiven Lärmschutzes normierende Vorschrift des § 41 Abs. 1 BImSchG hat für die Fachplanung Schrankenfunktion, d. h. sie zeigt für den Bereich des Verkehrslärmschutzes eine äußerste Grenze auf, die nicht im Wege der fachplanerischen Abwägung überwindbar ist. Die Ergebnisoffenheit, die für die

fachplanerische Abwägung an sich kennzeichnend ist, gilt für die Verhältnismäßigkeitsprüfung des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht.

Die Planfeststellungsbehörde darf und muss damit sämtliche öffentlichen und privaten Belange, die Einfluss auf das Maß des aktiven Lärmschutzes haben, bei ihrer Verhältnismäßigkeitsprüfung berücksichtigen. Der Vorhabenträger ist also gehalten, mit planerischen Mitteln eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt.

Diese Lärmschutzplanung erschöpft sich dabei aber nicht in einer schlichten Machbarkeitsstudie, mit der lediglich festgestellt wird, was der Stand der Lärmtechnik ohne Verstoß gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften hergibt.

Aufgrund des § 41 Abs. 2 BImSchG ist immer zugleich auch 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, etc.) planerisch angemessen Rechnung getragen werden. Selbst bei einer noch so differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse kann keine bestimmte Relation vorgegeben werden, ab der unverhältnismäßige Kosten in verhältnismäßige umschlagen. Aus-

schlaggebend ist vielmehr, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt.

Maßgebend bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind in erster Linie die Kosten im Verhältnis zur Verringerung der Lärmbelastung. Dabei kann und muss die Zahl der Lärmbetroffenen sowie besonders störanfälliger Objekte eine Rolle spielen. Daneben können andere Gesichtspunkte miteinbezogen werden, z. B. allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden mit der Höhe) oder auch städtebauliche Gesichtspunkte (vgl. schon OVG Münster, Urteil vom 14.08.2008, 7 D 68/07.NE; BayVGH, Urteil vom 12.04.2002, 20 A 01.416/-17/-18, DVBl. 2002 S. 1140 ff.; BVerwG, Urteil vom 24.09.2003, 9 A 69.02, NVwZ 2004, S. 340).

Neben den öffentlichen Belangen des Landschaftsschutzes und der Stadtbildpflege können des Weiteren im Einzelfall auch schutzwürdige private Belange negativ Betroffener den Ausschlag geben, an sich mögliche technische Varianten des aktiven Lärmschutzes nicht vollständig auszuschöpfen. Hierzu zählt beispielsweise das Interesse, eine dichte Grenzbebauung, veränderte Licht- und Belüftungsverhältnisse, Lärmverlagerungen sowie den Verlust von Sichtbeziehungen zu vermeiden.

Insbesondere zum regelmäßig im Vordergrund stehenden Kostengesichtspunkt hat das 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 Verhältnismäßigkeitschwelle 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.

In seinem Urteil vom 13.05.2009 (BVerwG, 9 A 72.07), auf das spätere Entscheidungen Bezug nehmend (siehe BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07;

BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22/08), hat das BVerwG 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 Abschlüsse 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).“

(Hierbei handelt es sich um die ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Oktober 2012 – 9 A 20/11 –, juris, Rdnr. 33 m.w.N.).

Die Planfeststellungsbehörde muss dabei nicht alle denkbaren Maßnahmenkombinationen in gleicher Tiefe untersuchen. Eine genaue Kosten-Nutzen-Analyse für den Vollschutz kann entbehrlich sein, soweit die Unverhältnismäßigkeit auch ohne eine solche genauere Prüfung erkennbar ist. Eine Grobprüfung ist ausreichend, soweit sich bereits auf deren Grundlage die Vorzugswürdigkeit eines bestimmten Konzepts abzeichnet (Urteile vom 3. März 2004 - 9 A 15.03 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 40 S. 110 und vom 18. Juli 2013 - 7 A 9.12 - juris Rn. 31).

Einen Vollschutz erreicht auch man auch bei einer deutlichen Erhöhung der Lärmschutzwand nicht. Es verbleiben auch bei einer Erhöhung der Wand um 4,0 m, also auf insgesamt bis zu $h = 9,0$ m, an 2 Gebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in der Nacht. Die Erhöhung um 4,0 m verursacht Gesamtkosten in Höhe von ca. 1.204.620,- € für den aktiven Lärmschutz und steht offensichtlich in einem unverhältnismäßigen Verhältnis zu einer reinen Lösung mit passiven Lärmschutz, die mit ca. 42.840,- € kalkuliert wurde. Diese dem Vollschutz am nächsten stehende Variante stellt offensichtlich eine unverhältnismäßige Lösung dar, da mit 17 Gebäuden ohnehin eine relativ kleine Anzahl von anspruchsberechtigten Gebäuden vorhanden ist.

Ausgehend hiervon wurden schrittweise Abschlüsse vorgenommen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Es wurden im Rahmen dieser stufenweisen Schutzfallprüfung insgesamt fünf Varianten mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen mit Lärmschutzwandhöhen von 5,0 m bis zu 9,0 m (Länge der Lärmschutzwand hier 106 m) bzw. von 4,0 m bis 8,0 m (Länge der Lärmschutzwand hier 176 m) untersucht. Dort hat sich die planfestgestellte Variante mit 5,0 m und 4,0 m als eindeutig vor-

zugswürdige Variante herausgestellt. Insbesondere bei der Betrachtung der Kosten je Gebäude setzt sie sich deutlich mit 64.494,- € gegenüber den anderen Varianten ab. Außerdem können mit dieser Variante 9 Gebäude vollständig geschützt werden. Die anderen 8 Gebäude können mit passiven Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden.

Denn die Variante, mit welcher 3 zusätzliche Gebäude aktiv geschützt werden könnten, ist mit Kosten je Gebäude von 76.415,- € zu veranschlagen. Ferner beträgt die Differenz dieser Variante zur planfestgestellten Variante hinsichtlich der Gesamtkosten für den aktiven Lärmschutz 336.530,- € (916.980 € zu 580.450 €).

Mit den im Tenor verbindlich vorgeschriebenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass künftig keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Über dieses Lärmschutzkonzept hinausgehende Forderungen sind unbegründet und werden daher zurückgewiesen. Insbesondere auf weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aus § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV vorliegend keine Ansprüche.

Einwendungen mit dem Ziel des Verzichts auf aktiven Lärmschutz im Bereich der Bündler Str. 107 haben sich durch Planänderungen seitens des Vorhabenträgers erledigt.

Außenwohnbereiche

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 Wohnervartungen 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 vorgesehenen aktiven Lärmschutzeinrichtungen hat der Vorhabenträger nunmehr alle von Lärmimmissionen des Straßenbauvorhabens betroffenen Objekte dahingehend zu untersuchen, ob bei konkret ermittelten Außenwohnbereichsflächen nach den Berechnungsmethoden der VLärmSchR 97 Überschreitungen des jeweils gültigen Grenzwertes für den Tag festzustellen sind.

7.5.1.7 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 hingenommen werden müssen. Bei der Abwägung sind vielmehr alle vom Vorhaben berührten öffentlichen sowie privaten Belange zu berücksichtigen und - sofern zwischen ihnen Konflikte auftreten - einer umfassenden planerischen Problembewältigung zuzuführen. Dabei sind abwägungserheblich alle im jeweiligen Einzelfall von der Planung betroffenen Belange mit Ausnahme derjenigen, die geringwertig oder nicht schutzwürdig sind (vgl. Urteil vom 28. März 2007, BVerwG 9 A 17.06 - Buchholz 442.09 § 18 AEG N - 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. Plan-betroffene 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 Anhörungsverfahren aufgezeigt noch sind sie für die Planfeststellungsbehörde anderweitig 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 Lärminderungsanspruches ergeben könnten.

Eine atypische Sondersituation, die zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würde, ist nicht gegeben.

Es kann auch ausgeschlossen werden, dass die Verkehrslärmbelastigungen - etwa wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder aufgrund der in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethode oder auch wegen des Kompromisscharakters der Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung - in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst sein könnten. Soweit Immissionskonflikte in Bereichen entstehen, für die die 16. BImSchV nicht anwendbar ist, können diese wegen der überwiegenden öffentlichen Belange zugunsten des Ausbaus (u.a. Verkehrssicherheit / Leistungsfähigkeit) hingenommen werden. Insbesondere erreichen diese aber nicht eine solche Intensität, dass mit einer Gesundheitsgefährdung oder auch mit Eigentumseingriffen zu rechnen ist.

7.5.2 Luftschadstoffe

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab der Regelungen des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW als auch unter Beachtung des Optimierungsgebotes des § 50 BImSchG.

Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende

Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umweltauswirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG). Im Bereich des Straßenausbauverfahrens sind jedoch keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen in diesem Sinne zu erwarten.

7.5.2.1 Rechtsgrundlagen und Methodik

Normierte Werte, die bei der Planfeststellung von Straßen zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG jedoch eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Umgestaltung eines öffentlichen Verkehrsweges keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft aber mittelbar auch auf den Bau von Straßen anzuwenden.

Daher werden zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen die Grenzwerte der im August 2010 in Kraft getretenen 39. BImSchV, welche hinsichtlich der Grenzwerte für die Parameter Stickstoffdioxid, Benzol und Staubpartikel / PM₁₀ die 22. BImSchV ohne Veränderungen ersetzt hat, herangezogen.

7.5.2.2 Überprüfung der Schadstoffsituation

Im Umfeld der B 61 / B 239 sind keine schädlichen Umweltauswirkungen im Sinne von § 3 BImSchG zu erwarten.

Die 39. BImSchV enthält Grenzwerte für folgende Parameter:

- Kohlenmonoxid (CO),
- Blei (Pb),
- Schwefeldioxid (SO₂),
- Stickstoffdioxid (NO₂),
- Benzol (C₆H₆),
- Staubpartikel (PM₁₀) und
- Staubpartikel (PM_{2,5}).

Im Hinblick darauf, dass den Schadstoffen CO, SO₂ und Pb sowie letztlich auch C₆H₆ im Zusammenhang mit Beiträgen durch den Kraftfahrzeugverkehr nur eine untergeordnete Rolle zukommt und aufgrund von Erfahrungswerten Überschreitungen ausgeschlossen werden können, haben die Gutachter entsprechend der 39. BImSchV mit ihrer Abschätzung insbesondere die Parameter Stickstoffdioxid (NO₂) und Staubpartikel (PM₁₀ sowie als Teilfraktion davon PM_{2,5}) betrachtet.

Die für diese Schadstoffarten ermittelten Ergebnisse sind einerseits graphisch, andererseits für die fünf speziell betrachteten Untersuchungspunkte tabellarisch mit exakt ausgewiesenen Immissionswerten dargestellt und parallel dazu verbal erläutert worden.

In der Summe aus Hintergrundbelastung und straßenbedingter Zusatzbelastung überschreiten die zu erwartenden Immissionen im hier zu betrachtenden Planfall die verkehrsrelevanten Grenzwerte bzw. die von der 39. BImSchV zugelassenen Überschreitungsmargen größtenteils nicht, die wie folgt festgeschrieben sind:

Stickstoffdioxid (NO₂):

Jahresmittelwert 40 µg/m³

Stundenmittelwert 200 µg/m³ bei 18 zulässigen Überschreitungen/Jahr

Feinstaub (PM₁₀):

Jahresmittelwert 40 µg/m³

Tagesmittelwert 50 µg/m³ bei 35 zulässigen Überschreitungen/Jahr

Feinstaub (PM_{2,5}):

Jahresmittelwert 25 µg/m³.

Die Immissionssituation im Untersuchungsgebiet wird geprägt durch die Beiträge der B 61 und der angrenzenden Straßen. Dabei werden die höchsten Schadstoffbelastungen im Planfall an der B 61 sowie der Bündler Straße, in den Kreuzungsbereichen und in den Bereichen mit nahe zu einer Straße gelegener Randbebauung berechnet. Mit zunehmendem Abstand zu den Straßen und Kreuzungsbereichen sind geringere Schadstoffbelastungen verbunden.

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit ist entscheidend, ob die ermittelten Immissionen zu Überschreitungen der Grenzwerte an für die Beurteilung relevanter Bebauung, z.B. Wohnbebauung, führen.

Im Planfall 2017 mit ausgebauter B 61 sind an der in einem Abstand von ca. 25 m zur B 61 nächstgelegenen Bebauung im Streckenabschnitt zwischen der Einmündung der Füllenbruchstraße und der Kreuzung mit der Bündler Straße NO₂-Gesamtbelastungen bis 34 µg/m im Jahresmittel prognostiziert. An der zur Bündler Straße nächstgelegenen Bebauung sind NO₂-Immissionen bis 37 µg/m³ berechnet. An der übrigen zu einer Straße nächstgelegenen Bebauung im Untersuchungsgebiet sind im Planfall 2017 NO₂-Immissionen unter 34 µg/m³ prognostiziert.

Der geltende Grenzwert der 39. BImSchV für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ wird im Planfall 2017 an der im Untersuchungsgebiet bestehenden Bebauung nicht erreicht und nicht überschritten, so auch an der zur B 61 nächstgelegenen, beurteilungsrelevanten Bebauung. Die NO₂-Konzentrationen (Jahresmittelwerte) sind in Bezug auf den Grenzwert an der zur B 61 nächstgelegenen Bebauung nach Tab. 3.2 des Luftschadstoffgutachtens als erhöhte Konzentrationen einzustufen.

Die berechneten PM₁₀-Immissionen führen im Planfall 2017 an der zur B 61 nächstgelegenen beurteilungsrelevanten Bebauung zu Jahresmittelwerten bis 26 µg/m³ und an der Bebauung der Bündler Straße bis 27 µg/m³. Im übrigen Untersuchungsgebiet sind im Planfall 2017 an der zu Hauptverkehrsstraßen nächstgelegenen Bebauung PM₁₀-Gesamtbelastungen unter 26 µg/m³ prognostiziert.

Der seit dem Jahr 2005 geltende Grenzwert für PM₁₀-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ wird im Planfall 2017 an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten, so auch an der zur B 61 nächstgelegenen Bebauung. In Bezug auf den Grenzwert sind die PM₁₀-Jahresmittelwerte nach Tab. 3.2 des Luftschadstoffgutachtens als leicht erhöhte Konzentration einzustufen. Der Schwellenwert von 29 µg/m³ im Jahresmittel zur Ableitung der PM₁₀-Kurzzeitbelastung wird entsprechend den Berechnungsergebnissen an der bestehenden Randbebauung im Untersuchungsgebiet ebenfalls nicht erreicht und nicht überschritten.

Die berechneten PM_{2,5}-Immissionen führen im Planfall 2017 an der zur B 61 nächstgelegenen Bebauung zu PM_{2,5}-Jahresmittelwerten bis 20 µg/m³. An der Bündler Straße sind in den Bereichen mit nahe zur Straße gelegener Randbebauung PM_{2,5}-Immissionen bis 23 µg/m³ ermittelt. An der Randbebauung im übrigen Untersuchungsgebiet sind PM_{2,5}-Jahresmittelwerte bis 21 µg/m³ berechnet.

Der ab dem Jahr 2015 geltende Grenzwert für PM_{2,5}-Jahresmittelwerte von 25 µg/m³ wird entsprechend den Immissionsberechnungen an der bestehenden Bebauung im Untersuchungsgebiet im Planfall 2017 nicht erreicht und nicht überschritten, so auch an der zur B 61 nächstgelegenen Randbebauung. In Bezug auf den Grenzwert von 25 µg/m³ sind die PM_{2,5}-Immissionen (Jahresmittelwerte) als erhöhte bis hohe Konzentrationen einzustufen. Der ab dem Jahr 2020 einzuhaltende Richtgrenzwert (Jahresmittelwert) von 20 µg/m³ wird im Planfall 2017 an der unmittelbar zu einer Hauptverkehrsstraße nächstgelegenen Bebauung im Untersuchungsgebiet erreicht und vereinzelt überschritten. An der zur B 61 in einem Abstand von ca. 25 m zur Straße nächstgelegenen Bebauung wird der Richtgrenzwert erreicht, aber nicht überschritten.

Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass mit dem geplanten vierspurigen Ausbau der B 61 sowie dem damit verbundenen Ausbau der bestehenden Kreuzungsbereiche an den Hauptverkehrsstraßen und Kreuzungsbereichen im Untersuchungsgebiet teils hohe Schadstoffbelastungen berechnet sind, die entsprechend den Immissionsberechnungen im Planfall 2017 an der beurteilungsrelevanten bestehenden Bebauung im Untersuchungsgebiet jedoch zu keinen Konflikten mit den Beurteilungswerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit führen.

Insgesamt bleibt festzustellen, dass sich die gutachterliche Abschätzung nachvollziehbar eines Berechnungsverfahrens bedient hat, von dem nach bisher vorliegenden Erfahrungen eine realistische Abbildung der zukünftigen Schadstoffsituation erwartet werden kann und das aufzeigt, dass schädliche Umweltauswirkungen im Sinne von § 3 BImSchG aufgrund des Vorhabens nicht zu erwarten sind.

Die in das Verfahren eingebrachte Luftschadstoffuntersuchung des Ingenieurbüros Lohmeyer hat sich umfassend als fachlich-methodisch korrekt erwiesen und konnte daher auch uneingeschränkt der Abwägungsprüfung zu Grunde gelegt werden.

Am Rande, aber nicht unerwähnt bleiben soll auch die Feststellung des OVG Münster in seinem Urteil vom 11.02.2009 (11 D 45/06.AK, u. a. Rn. 119), dass es sich bei dem beauftragten Büro *„um ein anerkanntes Gutachterbüro handelt, das bereits in einer Vielzahl von Planfeststellungsverfahren Immissionsprognosen erstellt hat. Zweifel an der Sachkunde und Unparteilichkeit der Gutachter hat der Senat nicht.“*

Die Planfeststellungsbehörde hat ihrerseits keine Anhaltspunkte, die dazu berechtigen könnten, diese Aussage im vorliegenden Fall in Zweifel zu ziehen.

Die 39. BImSchV stellt im Übrigen bezüglich ihrer Grenzwerte nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen ab (BVerwG, Urteile vom 16.03.2006, 4 A 1075.04, 26.05.2004, 9 A 6.03 und 23.02.2005, 4 A 5.04). Nach der Rechtsprechung des BVerwG zur Thematik der Luftschadstoffe müssen die Grenzwerte der 22. bzw. heute der 39. BImSchV daher zumindest dann nicht vorhabenbezogen sichergestellt werden, wenn – wie auch hier möglich, aber derzeit nicht erforderlich – dem Grundsatz der Problembewältigung durch den Regelungsmechanismus der Luftreinhalteplanung hinreichend Rechnung getragen werden kann.

Soweit im Verfahren diesbezüglich Einwendungen erhoben worden sind, können sie nicht durchgreifen und werden zurückgewiesen.

Unabhängig davon stellt die Einhaltung der Grenzwerte, wie das BVerwG mehrfach zur mittlerweile aufgehobenen 22. BImSchV entschieden hat (zuletzt noch Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20/08, u. a. Rn. 118), ohnehin keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung des Vorhabens dar. Dies gilt in gleicher Weise für die heute anzuwendende 39. BImSchV.

Grund dafür ist, dass die Grenzwerte, die diese Verordnung für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel, Blei, Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft festlegt, in engem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung stehen. Mit diesem System hat der deutsche Gesetz- und Ordnungsgeber in Umsetzung der Vorgaben gemeinschaftsrechtlicher Luftqualitätsrichtlinien einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Die durch das Gemeinschaftsrecht gewährte Freiheit, zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln zu wählen, wird dadurch jedoch nicht beschränkt. Sie schließt grundsätzlich

eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde aus, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen zu garantieren (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, juris Rn. 106 mit Verweis auf BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, 9 A 6.03; BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04).

Das BVerwG führt ferner aus:

„Die genannten Grenzwerte erlangen allerdings im Rahmen des planungsrechtlichen Abwägungsgebots insoweit Bedeutung, als danach die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität in der Planfeststellung zu berücksichtigen sind. Der Vorhabenträger ist grundsätzlich gehalten, die durch die Planungsentscheidung geschaffenen Konflikte zu bewältigen. Die Konfliktbewältigung kann auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung einem spezialisierten und verbindlichen, auf gesetzlichen Regelungen beruhenden Verfahren überlässt. Das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebots ist erst verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Das ist insbesondere der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Von diesem Fall abgesehen geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen, wie sie zum Beispiel an zentralen Verkehrsknotenpunkten gegeben sein können.“ (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, juris Rn. 107)

Es ist also mit dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot grds. vereinbar, *„die Bewältigung der Luftschadstoffproblematik dem normativ hierfür vorgesehenen Verfahren der Luftreinhalteplanung zu überlassen. Wenn dies für den Fall von Grenzwertüberschreitungen zutrifft, so muss die Planfeststellungsbehörde erst recht befugt sein, (Gesamt-)Belastungen unterhalb der Grenzwerte ohne nähere Prüfung in ihrer Planungsentscheidung hinzunehmen.“ (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 41.07, UA Rn. 36).*

So aber verhält es sich hier. Nach den oben dargestellten Ergebnissen des Luftschadstoffgutachtens bewegen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität vollständig im Rahmen der Grenzwerte der 39. BImSchV bzw. der dort normierten zulässigen Überschreitungsmargen. Insbesondere ist der von der Rechtsprechung entwickelte Sonderfall, dass schon die von der planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten, hier nicht gegeben. Es wäre daher nicht ausgeschlossen, etwaige Probleme der Luftreinhaltung mit den dafür vorgesehenen Mitteln zu bewältigen.

7.5.2.3 Aktualisierung zu Luftschadstoffen

Für die Planungen des Ausbaus der B 61 in Herford wurde u.a. das „Luftschadstoffgutachten für den Ausbau der B 61 in Herford, Nordring“ (Lohmeyer, 2013) vorgelegt (Nr. 12 der planfestgestellten Unterlagen unter Nr. 2 im Abschnitt A. des Beschlusses). Die Schadstoffprognose bezog sich auf das Bezugsjahr 2017 als Zeitraum der möglichen Inbetriebnahme wesentlicher Teile der Planung.

Aus lufthygienisch-fachlicher Sicht haben sich im Zuge der Planung Änderungen ergeben. Für diese Änderungen sind Abschätzungen der Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastungen aufzuzeigen.

Seit der Gutachtenerstellung wurde die vom Umweltbundesamt (UBA) herausgegebene Emissionsdatenbank für den Kfz-Verkehr fortgeschrieben, das heißt die damals aktuelle Version HBEFA3.1 (UBA, 2010) liegt zum Zeitpunkt dieses Planfeststellungsbeschlusses mit der Version HBEFA4.1 (UBA, 2019) vor:

Der neuen Emissionsdatenbank lassen sich für das Jahr 2024 mit den angesetzten Verkehrsbelegungen im Mittel geringere Emissionsfaktoren für NO_x entnehmen (Pkw: ca. - 5% / Schwerverkehr: - 40%). Gleiches gilt für die motorbedingten Partikelfreisetzung (Pkw: ca. - 20% / Schwerverkehr: ca. - 30%).

Mit Schreiben vom 26.03.2020 hat der Vorhabenträger daher einen ergänzenden Bericht zum Schadstoffgutachten des Gutachterbüros Lohmeyer GmbH & Co. KG vorgelegt.

Dieses kommt zu dem Gesamtergebnis, dass für das Bezugsjahr 2024 als frühestmöglichem Inbetriebnahmezeitpunkt wesentlicher Teile der Planung weiterhin keine Konflikte mit den Grenzwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit zu

erwarten seien, weil schon auf Basis der aktualisierten Emissionsdatenbank insgesamt verringerte Emissionen berechnet werden. Da in der Flottenzusammensetzung auch darüber hinaus mit stetig zunehmenden Anteilen an Kfz mit schadstoffarmen Motorkonzepten ausgegangen werden könne, gelte dies auch über das Bezugsjahr 2024 hinaus.

Unter Ansatz dieser geringeren verkehrsbedingten Freisetzung für NO_x und motorbedingte Partikelfreisetzung wurden die unter Punkt 7.5.2.2 dargelegten Messdaten fortgeführt. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass sich an den gleichbleibend herangezogenen Luftmessstandorten im Zeitraum 2012-2019 zwar kein eindeutiger Trend ableiten lässt, ab dem Jahr 2017 aber eine leicht fallende Tendenz aufgezeichnet wurde, was die Annahme einer vergleichbaren bis etwas reduzierten Hintergrundbelastung zu tragen vermag.

Die Planfeststellungsbehörde hält nach Prüfung und Bewertung des eingereichten ergänzenden Berichts zum Schadstoffgutachten dessen Feststellungen für schlüssig; dies insbesondere deshalb, weil sich schon aus der sich aus der aktualisierten Emissionsdatenbank für das neue Bezugsjahr 2024 und darüber hinaus deutlich reduzierte Emissionsfaktoren zwingend ableiten lassen. Es ist ferner allgemein bekannt, dass die verpflichtenden Softwareupdates bei Dieselfahrzeugen bereits umgesetzt werden und fortlaufend ältere durch emissionsärmere Fahrzeugmodelle – wie z.B. mit der Abgasnorm Euro 6-Temp – mit der üblichen Bestandserneuerung ausgetauscht werden.

7.5.3 Lichtimmissionen

Schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, die gemäß § 50 BImSchG bei raumbedeutsamen Planungen möglichst zu vermeiden sind, stellen unter anderem auch Lichtimmissionen dar. Sie sind je nach Art, Ausmaß oder Dauer grundsätzlich geeignet, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

Durch den Ausbau der B 61 kommt es in diesem Bereich zwangsläufig auch zu einer betriebsbedingten Verlagerung von Lichtimmissionen durch Beleuchtungs-

anlagen von Kraftfahrzeugen. Das Vorhaben ist aber auch unter diesem Gesichtspunkt mit den Regelungen des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW sowie des § 50 BImSchG vereinbar.

Schädliche Umwelteinwirkungen durch Lichtimmissionen sind nicht zu erwarten. Konkrete normierte Werte für Lichtimmissionen, die bei der Planfeststellung von Straßen und Verkehrsanlagen zwingend zu beachten sind, gibt es indes nicht.

Soweit die von den Beleuchtungsanlagen der Kraftfahrzeuge ausgehenden Lichtimmissionen nicht vollständig absorbiert werden, ist dies jedenfalls durch Abdunkeln etwaig betroffener Räume mit Jalousien oder Rollos stets in vollem Umfang möglich und den Bewohnern entsprechender Wohngebäude auch zumutbar.

Maximal verbleiben können allenfalls im Einzelfall und individuell als Belästigung empfundene geringfügige Störungen durch Scheinwerferlicht, die aber nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die gemäß § 3 Abs. 1 BImSchG erforderliche Erheblichkeitsschwelle nicht erreichen und somit auch keine schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG darstellen, denen dann mit zusätzlichen Nebenbestimmungen zu begegnen wäre.

Soweit im Verfahren diesbezüglich Einwendungen erhoben worden sind, können sie nicht durchgreifen und werden zurückgewiesen.

7.5.4 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 gemäß § 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 gegebenenfalls 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 bei eingesetzten Verfahren aufgrund aktueller, sich während der Bauphase ergebender Erkenntnisse - noch nicht bekannt sind, lassen sich nicht vollständig vermeiden.

Über die Nebenbestimmungen unter der Nr. 5.5 im Kapitel A dieses Beschlusses werden diesbezügliche Beeinträchtigungen jedoch auf ein Mindestmaß reduziert.

Bezüglich des Baulärms sind die in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm vom 19. August 1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) festgesetzten Immissionsrichtwerte einzuhalten. Ein besonders gelagerter Einzelfall (z.B. lärmintensive Brückenabrissarbeiten), dem nicht hinreichend mit der AVV-Baulärm begegnet werden könnte, ist weder vorgetragen noch sonst erkennbar (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16/16 –, juris, Rdnr. 22).

Während der Bauarbeiten kann es außerdem durch Baustellenfahrzeuge zu Verkehrsbehinderungen im Bereich der Baustellenzufahrten kommen. Auch dies ist vorübergehend nicht vermeidbar. Die Auswirkungen des Baustellenverkehrs sind zudem nur temporärer Art und Bedenken wegen etwaiger verkehrlicher Behinderungen sind insoweit im Anhörungsverfahren auch nicht erhoben worden.

Darüber hinaus werden hinsichtlich bauzeitlich verursachter Erschütterungen mit den Regelungen der Nebenbestimmung 5.14.3 in ausreichendem Maße Schutzvorkehrungen getroffen.

Bezüglich der Reichweite unabhängig davon bestehender zivilrechtlicher Eigentumsschutzansprüche während der Realisierung eines mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Vorhabens wird auf die folgenden grundsätzlichen Ausführungen des Bundesgerichtshofs in seinem Urteil vom 30.10.2009 (VZ ZR 17/09) verwiesen:

“Wie der Senat im Anschluss an die Rechtsprechung des III. Zivilsenats des BGH zu einem Anspruch wegen enteignendem Eingriff (BGHZ 140, 285 [293 ff.] = VersR 1999, 849 [852]) entschieden hat, bleibt neben den im Planfeststellungsverfahren eröffneten Rechtsbehelfen (§ 74 Abs. 2, § 75 Abs. 2 VwVfG; hier i.V.m. § 18 Satz 3 AEG) für einen Anspruch aus § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB grundsätzlich kein Raum. Dem Eigentumsschutz des Nachbarn wird dadurch Genüge getan, dass die Planfeststellungsbehörde sich mit der Frage der erforderlichen aktiven oder passiven Schutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG) bezogen auf das benachbarte Eigentum umfassend auseinandersetzen und solche Maßnahmen oder eine Entschädigungspflicht (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG) anordnen muss, wenn unzumutbare Beeinträchtigungen zu erwarten sind. (vgl. BVerwGE 84, 32 [38 f.]; 123, 23 [36]).

Meint der betroffene Nachbar, dass seinem Eigentumsrecht im Planfeststellungsverfahren nicht ausreichend Rechnung getragen worden ist, kann er die in diesem Verfahren vorgesehenen Rechtsschutzmöglichkeiten ergreifen. Er kann insbesondere im Wege der Verpflichtungsklage Planergänzungen durchsetzen oder, sofern sich nach Unanfechtbarkeit des Beschlusses nicht vorhersehbare Wirkungen des Vorhabens zeigen, gem. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nachträgliche Anordnungen verlangen.

Ein höheres Schutzniveau wird durch die Vorschrift des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB nicht vermittelt. Sie gewährt ebenfalls nur insoweit einen Ausgleich, als der Nachbar über das zumutbare Maß hinaus in der Benutzung seines Grundstücks beeinträchtigt wird (Senat, BGHZ, 62, 361 [372]). Da sich die Zumutbarkeit nach den Maßstäben richtet, die für die Beurteilung einer Einwirkung als wesentliche Beeinträchtigung der Grundstücksnutzung i.S.d. § 906 Abs. 1 Satz 1 BGB gelten (Senat vom 27.10.2006 – V ZR 2/06 – VersR 2007, 657 [658]), bestimmen das öffentliche und das private Immissionsschutzrecht die Grenze der Duldungspflicht gegenüber Immissionen im Ergebnis identisch (Senat BGHZ 111, 63 [65 f.]; BVerwG, NJW 1988, 2396 [2387]; Krüger ZfIR 2007, 2). Ein Bedürfnis für die zusätzliche Anwendung des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB bei planfestgestellten Vorhaben besteht daher nicht.

Hinter die Rechtsschutzmöglichkeiten im Planfeststellungsverfahren tritt der Ausgleichsanspruch nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB auch dann zurück, wenn

die das Nachbargrundstück treffenden Einwirkungen nicht auf den Betrieb, sondern - wie hier - auf die Errichtung des planfestgestellten Vorhabens zurückzuführen sind. Die durch den Beschluss begründete Duldungspflicht des Nachbarn erfasst bereits die während der Bauphase entstehenden Immissionen (Senat BGHZ 54, 384 [388]). Auch die im Planfeststellungsverfahren zu beachtenden Vorschriften über Schutzmaßnahmen unterscheiden nicht nach den einzelnen Abschnitten der Realisierung des Vorhabens. Das durch das Fachplanungsrecht zur Verfügung gestellte Instrumentarium erlaubt es vielmehr, schon bei der Durchführung der Baumaßnahme auftretende Konflikte einer interessengerechten Lösung 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 befürchten.

Angesichts einschlägiger Untersuchungsergebnisse und Forschungsberichte zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen und auch angesichts der zu erwartenden Verkehrsbelastung im Bereich der B 61 ist mit Ausnahme der unmittelbaren Fahrbahnnähe betriebsbedingt die Besorgnis vorhabenbedingter schädlicher Bodenveränderungen im Sinne des Bodenschutzrechts nicht begründet.

Dem von § 1 Abs. 1 BBodSchG geforderten sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden wird Rechnung getragen.

Soweit durch den Straßenbau das Bodengefüge verändert wird, sind diese Veränderungen weder vermeidbar noch weiter reduzierbar.

Durch den Ausbau im Bereich der bereits vorhandenen Straßenführung wird die zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen minimiert.

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 Vorgaben der EG-WRRL werden eingehalten (dazu unten 7.7.4).

Die Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, wie sie sich insbesondere aus den allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung sowie den wasserwirtschaftlichen Zielvorgaben der §§ 1, 5 und 6 WHG und bezüglich der mit der Straßenentwässerung zusammenhängenden Gewässerbenutzungen aus den §§ 8 ff. WHG ergeben, werden beachtet.

Unter Berücksichtigung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen sind mit dem Vorhaben weder bezogen auf das Grundwasser noch auf oberirdische Gewässer Auswirkungen verbunden, die sich unzumutbar negativ auf den Gewässerschutz, d. h. die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, auf den Wasserhaushalt, auf das Wohl der Allgemeinheit, auf rechtlich geschützte Interessen Dritter oder auf etwaige Nutzungsmöglichkeiten auswirken. Schädliche Gewässerveränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG sind nicht zu erwarten.

Wasserrechtliche Erlaubnisse gemäß § 8 Abs. 1 WHG für Abwassereinleitungen fallen materiell nicht unter die planfeststellungrechtliche Konzentrationswirkung. Gemäß § 19 Abs. 1 WHG erfolgt jedoch eine Zuständigkeitsverlagerung von der Wasserbehörde zur Planfeststellungsbehörde, wobei die Planfeststellungsbehörde zur Erteilung der Wasserrechte gemäß § 19 Abs. 3 WHG des - hier vorliegenden - Einvernehmens der zuständigen Wasserbehörde bedarf (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075/04 -, juris Rn. 449 ff.).

Insofern konnten auch die wasserrechtlichen Erlaubnisse gemäß § 8 Abs. 1 WHG für die Einleitungen des auf den Straßenflächen anfallenden Niederschlagwassers 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).

Entsprechende Beeinträchtigungen werden durch die bereits genannten Schutzmaßnahmen sowie die Vorgaben der Nebenbestimmungen der wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß Nr. 3.6 unter Kapitel A dieses Beschlusses vermieden.

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 im Sinne des § 55 WHG werden beachtet.

Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit, die der gemäß § 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 entsprechenden 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.

Die Einleitungen des auszubauenden Streckenabschnitts der B 61 erfolgen in den Düsedieksbach und in den Ramker Bach, der in den unteren Verlauf des Düsedieksbach mündet.

Im Jahr 2012 wurde der Düsedieksbach unter der Anwendung des vereinfachten Nachweißverfahrens gemäß BWK M3 untersucht. Diese Untersuchung zeigt, dass die hydraulische Belastung infolge der Niederschlagswassereinleitungen erheblich über den der vertretbaren Einleitungsmengen liegt. Auswirkungen aufgrund der hydraulischen Überlastung wurden aber im Zuge einer Gewässerbegehung nur unterhalb des Zulaufes des Ramker Baches festgestellt. Dies hängt mit der großen Wassermenge zusammen, die aus dem Ramker Bach dem Düsedieksbach zufließt und aufgrund seines stark begrädigten Verlaufes schnell abläuft.

Die Einleitungen von der B 61 leiten zwar auch in den Düsedieksbach und den Ramker Bach ein, haben aber wegen der geringen Einleitungsmenge und den getroffenen Rückhaltemaßnahmen, die zuvor abgestimmt wurden, keine große Auswirkung auf die Einleitungssituation. Daher bestehen aus hydraulischer Sicht gegen die Einleitungen keine Bedenken.

Der chemische Zustand des Düsedieksbach ist für den 2. Monitoringzyklus als nicht gut bewertet worden. Betrachtet man die einzelnen Werte die an der Messstelle, die sich kurz vor der Mündung des Düsedieksbaches in die Werre befindet, gemessen wurden, fällt auf, dass sich im 2. Monitoringzyklus die Stoffe Kupfer, Zink und Gesamtposphat-Phosphor in einem mäßigen Zustand befinden. Die übrigen Stoffe werden als sehr gut, gut oder eingehalten eingestuft. Im 3. Monitoringzyklus sind diese drei Parameter dann als sehr gut (Kupfer) oder gut (Zink, Gesamtposphat-Phosphor) bewertet worden. In diesem 3. Zyklus wurde allerdings der gemessene Gehalt an Ammonium Stickstoff nur als mäßig eingestuft.

Da der Eintrag von Ammonium Stickstoff in ein Gewässer meist über die Landwirtschaft erfolgt und nicht durch das auf den Straßen anfallende Niederschlagswasser, gibt es aus Sicht des Kreises Herford als untere Wasserbehörde für die Einleitungen der B 61 keine weiteren Anforderungen an die Maßnahmen zur Niederschlagswasserbehandlung, wenn die abgestimmten Maßnahmen, die in den Antragsunterlagen vorgestellt wurden, realisiert werden.

Die am Verfahren beteiligten Wasserbehörden, die insoweit keine Einwände erhoben haben, teilen diese Einschätzung.

Versagungsgründe im Sinne der §§ 12 und 57 WHG stehen der Erteilung der Erlaubnis daher nicht entgegen.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen konnte die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 WHG für die Einleitungen des auf den Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers in oberirdische Gewässer - im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Herford - mit erteilt werden.

Die Zuständigkeit der unteren Wasserbehörde des Kreises Herford für das gemäß § 19 Abs. 3 WHG erforderliche und erteilte Einvernehmen zur Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis ergibt sich aus den Regelungen der §§ 1 und 4 der ZustVU in Verbindung mit dem Anhang II zur ZustVU.

7.7.2 Oberflächengewässer

Anders als die wasserrechtlichen Erlaubnisse nach § 8 Abs. 1 WHG werden die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen für den Ausbau von Gewässern (§ 68 WHG) und für Anlagen in und an Gewässern (§ 36 WHG i. V. m. § 22 LWG) in vollem Umfang von der Konzentrationswirkung erfasst.

Ein Gewässerausbau bzw. ein Errichten, Betreiben, Unterhalten oder Stilllegen von Anlagen in, an, über oder unter oberirdischen Gewässern (Düsedieksbach und Ramker Bach) ist mit dem Vorhaben jedoch nicht verbunden.

Dennoch wird eine hinreichende Berücksichtigung der Belange des Oberflächengewässerschutzes durch die Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses, insbesondere die Nebenbestimmungen unter der Nr. 5.3 im Kapitel A dieses Beschlusses, sichergestellt.

Die Belange der Oberflächengewässer werden damit insgesamt hinreichend gewahrt.

Weitere Ausführungen unter Nr. 7.7.4 des Kapitels B.

7.7.3 Grundwasser

Ein Eingriff in Grundwasserbelange ergibt sich aufgrund der Versiegelung von Flächen und der damit zusammenhängenden Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate. Da im Rahmen der Straßenbaumaßnahme aber auch Flächen entsiegelt werden, kommt es im Ergebnis allerdings nur zu einer geringfügig zusätzlichen Neuversiegelung mit einer lediglich unerheblichen Verringerung der Grundwasserneubildungsrate. Wie auch im jetzigen Ausbauzustand wird der überwiegende Teil des anfallenden Niederschlagswassers versickern und damit der Grundwasserneubildung zur Verfügung stehen.

Wesentliche, dem Vorhaben entgegenstehende Beeinträchtigungen des Grundwassers ergeben sich dadurch nicht. Auch Verunreinigungen des Grundwassers sind nicht zu erwarten. Für die Versickerungen über die belebte Bodenzone ist die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis im Übrigen nicht erforderlich.

Schadstoffeinträge in das Grundwasser sind hauptsächlich 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 unter 5.3 im Kapitel A dieses Beschlusses) so entschärft und minimiert, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Zusammenfassend begegnet das Vorhaben damit keinen Bedenken im Hinblick auf die gemäß Art. 4 der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1) - Wasserrahmenrichtlinie - WRRL - in der Fassung der Richtlinie 2014/101/EU der Kommission vom 30. Oktober 2014 (ABl. L 311 S. 32) in Verbindung mit §§ 27 und 47 WHG gestellten wasserrechtlichen Anforderungen.

Eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung der im Anhang V der WRRL aufgeführten Qualitätskomponenten, die der Zulassung des Vorhabens entgegenstehen könnte, kann offenkundig ausgeschlossen werden. Dies ist nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts dann der Fall, wenn eine Verschlechterung bzw. eine nicht eingetretene Verbesserung nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2017 - 7 A 2.15 -, juris; OVG Lüneburg, Urteil vom 04.07.2017 - 7 KS 7/15 -, juris Rn. 229).

Diese Feststellung der Planfeststellungsbehörde beruht zunächst auf der Erkenntnis, dass es sich vorliegend lediglich um einen nicht wesentlichen Ausbau bereits vorhandener Straßen handelt. Da die Rechtsprechung aber schon bei Neubauvorhaben im Straßenbereich von der Regelvermutung ausgeht, wonach eine straßenplanerische "Normalfallplanung" unter Rückgriff auf die einschlägigen anerkannten Regelwerke der Straßenentwässerung (RAS-EW, RiStWag als Stand der Technik)

keine vorhabenbedingten Auswirkungen auf wasserrechtliche Belange hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. November 2016 -9 A 18.15 -, juris Rn. 114; OVG Lüneburg, Urteil vom 22.04.2016 - 7 KS 27/15 -, juris Rn. 458), muss dies erst recht auch für nachgelagerte Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz gelten.

Die neu hinzukommenden Einleitungsmengen fallen nicht derart ins Gewicht, als dass mit wasserrechtlichen Auswirkungen zu rechnen wäre. Selbst wenn man dies anders sehen würde, so stellt die hier angeordnete Anwendung der anerkannten Regelwerke die Einhaltung der WHG-Vorgaben hinreichend sicher. Es spricht mithin aufgrund des Umfangs der planfestgestellten Maßnahme von vornherein nichts dafür, dass das Vorhaben mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie und den wasserrechtlichen Bewirtschaftungszielen nicht im Einklang steht.

Die Planfeststellungsbehörde hatte aufgrund dessen und der ihr bekannten Planungsunterlagen keine Veranlassung, an den vorliegenden und gerichtlich anerkannt stets von besonderer Sachkenntnis getragenen Feststellungen der Wasserbehörde abzuweichen (zur besonderen Sachkenntnis der Wasserbehörden zuletzt BayVGH, Beschluss vom 31.08.2011 - 8 ZB 10.1961 -, juris Rn. 17).

7.7.4 Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL)

Durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 1. Juli 2015 - C-461/13 [ECLI:EU:C:2015:433], BUND/Bundesrepublik - ist geklärt, dass Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii der Richtlinie 2000/60/EG (ABl. L 327 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 2013/39/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. August 2013 (ABl. L 226 S. 1) - Wasserrahmenrichtlinie - WRRL - verbindlicher Charakter zukommt mit der Folge, dass die Genehmigung eines konkreten Vorhabens zu versagen ist, wenn es eine Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächengewässers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten Zustandes eines Oberflächengewässers bzw. seines guten ökologischen Potentials und eines guten chemischen Zustandes eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet. Ferner ist geklärt, dass eine Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächenwasserkörpers vorliegt, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Wasserrahmenrichtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt.

Eine anerkannte Standardmethode für die Beantwortung der Frage, ob es vorhabenbedingt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Zustandes bzw. Potentials von Qualitätskomponenten eines Oberflächen- oder Grundwasserkörpers kommt, gibt es zwar noch nicht, sodass den Behörden bei der Entwicklung eigener Methoden ein erweiterter Spielraum zukommt. Das befreit sie allerdings nicht davon, eine Methode anzuwenden, die transparent, funktionsgerecht und schlüssig ausgestaltet ist. Unverzichtbar ist dabei, dass die angewandten Kriterien definiert werden und ihr fachlicher Sinngehalt nachvollziehbar dargelegt wird (BVerwG, Beschluss vom 2. Oktober 2014 - 7 A 14.12 - DVBl. 2015, 95 Rn. 6).

Mit dem Deckblatt 4 wurde der Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) in das Verfahren eingebracht. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die aus den Untersuchungen gewonnenen Daten hinreichend aktuell und daher verwendbar. Die Prüfmethodik ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geeignet und nachvollziehbar (siehe hierzu Seite 7 ff. des Fachbeitrags zur EG-Wasserrahmenrichtlinie).

Der Fachbeitrag stellt eine entscheidungserhebliche Unterlage im Sinne des § 6 Abs. 1 UVPG dar. Da er nicht Gegenstand der ursprünglichen Öffentlichkeitsbeteiligung gewesen ist, bedurfte es zu seiner nachträglichen Einbeziehung einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 9 Abs. 1 UVPG. Diese hat stattgefunden (siehe Nr. 3.5 im Kapitel B).

Im Fachbeitrag wird gemäß den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie die vom Vorhaben betroffenen Wasserkörper näher qualifiziert sowie ihr Zustand und ökologisches Potential anhand der verschiedenen in der Richtlinie definierten Qualitätskomponenten einschließlich der Auswirkungen des Vorhabens hierauf und auf die Bewirtschaftungsziele beschrieben und bewertet. Damit geht der Fachbeitrag hinsichtlich Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe weit über die bisher erstellten Untersuchungen zu der Frage der Vereinbarkeit des Vorhabens mit der Wasserrahmenrichtlinie hinaus.

Gemäß EG-WRRL sind eine Verschlechterung des Zustands der oberirdischen Gewässer und des Grundwassers sowie eine Beeinträchtigung des Verbesserungsgebots zu vermeiden. Das Vorhaben muss mit den Zielen der EG-WRRL vereinbar sein, deren Umsetzung in §§ 27 (Bewirtschaftungsziele für oberirdische

Gewässer), 44 (Bewirtschaftungsziele für Küstengewässer) sowie 47 (Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser) des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) erfolgt.

Rechtliche Grundlagen für den Fachbeitrag zur EG-WRRL sind für den Zustand aller Oberflächenwasserkörper sowie des Grundwassers die Bewirtschaftungsziele gemäß der §§ 27 und 47 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG), welche das Verschlechterungsverbot, das Verbesserungsgebot sowie für alle Grundwasserkörper zusätzlich das Trendumkehrgebot beinhalten. Eine Betroffenheit von Küstengewässern und damit des § 44 WHG ist durch das geplante Vorhaben nicht gegeben.

Nach § 27 Abs. 1 WHG gilt für die Bewirtschaftung oberirdischer Gewässer:

„Oberirdische Gewässer sind, soweit sie nicht § 28 als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass

- 1. eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und*
- 2. ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird.“*

Nach § 27 Abs. 2 WHG gilt weiterhin:

„Oberirdische Gewässer, die nach § 28 als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind so zu bewirtschaften, dass

- 1. eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und*
- 2. ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird.“*

Nach § 47 Abs. 1 WHG ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, „dass

- 1. eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird,*
- 2. alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden;*

3. ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.“

In dem Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie wurde die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den strikten Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) geprüft. Es wurden die Betroffenheit der einzelnen Wasserkörper sowie deren Bewirtschaftungsziele hinsichtlich des Verschlechterungsverbot, des Verbesserungsgebotes und des Trendumkehrgebotes methodisch überprüft und bewertet.

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um ein Ausbavorhaben, so dass Vorbelastungen durch die bestehende Straße im Raum gegeben sind. Bei den anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens wurde insbesondere geprüft, welche Veränderungen sich durch das geplante Vorhaben ergeben werden und ob diese die Qualitätskomponenten der betroffenen Wasserkörper negativ beeinträchtigen könnten.

Die Prüfung des Verschlechterungsgebotes kommt zu folgenden Ergebnissen:

Aufgrund der nahezu nicht messbaren Verschlechterung der unterstützenden Qualitätskomponenten (insbesondere Chlorideintrag) wird das geplante Vorhaben mit hinreichender Wahrscheinlichkeit keine Auswirkung auf den ökologischen Zustand / die biologische Qualitätskomponente der betroffenen Oberflächenwasserkörper haben.

Nachteilige Auswirkungen auf den mengenmäßigen und chemischen Zustand des Grundwassers sind nicht zu erwarten. Da bei dem derzeitigen Ausbauzustand der vorhandenen B 61 Teile des Oberflächenwassers ohne Behandlung versickern, ist nach Ausbau der B 61 davon auszugehen, dass sich der chemische Zustand des Grundwasserkörpers zumindest im Bereich der Belastung mit Chlorid aus Straßenoberflächenwasser verbessert.

Die Prüfung des Verbesserungsgebotes kommt zu folgenden Ergebnissen:

Das geplante Ausbavorhaben steht dem Verbesserungsgebot nicht entgegen. Das Vorhaben steht der Umsetzung der Bewirtschaftungsziele nicht entgegen. Da

bei dem heutigen Ausbauzustand der vorhandenen B 61 Teile des Oberflächenwassers ohne Behandlung versickern, ist davon auszugehen, dass sich der chemische Zustand des Grundwasserkörpers nach der Fertigstellung der B 61 zumindest im Bereich der Belastung mit Chlorid aus Straßenoberflächenwasser verbessert.

Das Gutachterbüro schließt mit dem Fazit, dass sich der ökologische und chemische Zustand der indirekt betroffenen Werre und ihrer Nebengewässer sowie der mengenmäßige und chemische Zustand der betroffenen Grundwasserkörper nicht verschlechtern. Die Bewirtschaftungsziele und vorgesehenen Maßnahmen sowie die Ziele der EG-WRRL gemäß §§ 27 und 47 WHG werden durch die vorhabenbedingten Wirkungen ebenfalls nicht gefährdet. Das Vorhaben steht den Zielen der EG-WRRL gemäß §§ 27 und 47 WHG somit nicht entgegen.

Im Zuge des durchgeführten Anhörungsverfahrens hat sich der Kreis Herford (untere Wasserbehörde) dieser Einschätzung angeschlossen.

Von den Naturschutzverbänden und der Stadt Herford wurden im Hinblick auf die Einhaltung des Verschlechterungsverbots im Zusammenhang mit der Chloridbelastung Bedenken geltend gemacht.

Der Vorhabenträger hat in seiner Gegenäußerung folgendermaßen Stellung genommen:

Unstrittig ist der nicht eingehaltene Wert für den Parameter Chlorid für die Anforderung an den guten ökologischen Zustand bzw. das gute ökologische Potential (≤ 200 mg/l) bereits aus der Hintergrundbelastung (hoher Chloridgehalt der Salze, als Zufluss zur Werre). Damit erfolgt die Einstufung der allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten (QK) als „nicht eingehalten“ in die schlechteste Zustandsklasse. Eine Auswirkung dieser QK auf die Gewässerökologie sieht zumindest der Gewässersteckbrief nicht. Der „unbefriedigende“ Zustand wäre vielmehr von der hydromorphologischen QK durch die fehlende strukturelle Güte des z. T. erheblich veränderten Gewässers hervorgerufen. Es kann davon ausgegangen werden, dass chloridempfindliche Arten schon aufgrund der Allgemeinen Degradation nicht im Gewässer vorhanden sind. Erhebungen, die den Zusammenhang zwischen Chloridbelastung und ökologischem Zustand gemäß EU-WRRL

näher untersuchen, liegen zurzeit nicht vor. Insofern wird eine nahezu nicht messbare Verschlechterung der unterstützenden QK „allgemeine physikalisch-chemische Parameter“ mit hinreichender Wahrscheinlichkeit keine Auswirkung auf die biologische QK haben.

Demnach stellt der betriebsbedingte Wirkfaktor des Tausalzeintrages kein Risiko zur Nicht-Einhaltung des Verschlechterungsverbot und des Verbesserungsgebots dar.

Diese Einschätzung wird von der Planfeststellungsbehörde nach eigener Prüfung und Bewertung geteilt. Da bei dem derzeitigen Ausbauzustand der vorhandenen B 61 Teile des Oberflächenwassers ohne Behandlung versickern, ist davon auszugehen, dass nach Ausbau der B 61 damit gerechnet werden kann, dass sich der chemische Zustand des Grundwasserkörpers zumindest im Bereich der Belastung mit Chlorid aus Straßenoberflächenwasser verbessert.

Dies wird auch durch die obere Wasserbehörde (Bezirksregierung Detmold, Dezernat 54) bestätigt.

Im Bereich von Bau-km 1+500 bis 1+625 soll das abfließende Oberflächenwasser der nördlichen Fahrbahn über die Böschungsschulter in ein direkt angrenzendes Schilfgebiet abgeleitet werden, das zum NSG Füllenbruch (HF-002) gehört. Mittelbar wird das abgeleitete Fahrbahnwasser nach Passage der belebten Bodenzone auch das Grundwasser erreichen können. Entsprechend ist ein Eintrag von Chlorid in das Grundwasser infolge des Ausbringens von Tausalz (i. W. Natriumchlorid) auf dem Fahrbahnabschnitt grundsätzlich möglich.

Eine Gefährdung für die dort bereits vorhandenen – ohnehin zu den salztolerantesten Süßgräsern zählenden – Schilfbestände ist im Gegensatz zu den nicht weiter substantiierten Behauptungen des Landesbüros der Naturschutzverbände nicht zu gegenwärtigen. Schließlich handelt es sich um keine neu hinzukommende Entwässerung und schon aktuell sind keine Schäden im Schilfbestand durch „Versalzung“ dokumentiert. Gegenteilige Anhaltspunkte haben sich im Planfeststellungsverfahren gerade nicht gezeigt. Dies ist im Übrigen aufgrund des kaum messbaren zusätzlichen Chlorideintrages von 0,02 mg/l auch nicht zu befürchten.

Chlorid ist einer der maßgebenden Parameter für den chemischen Zustand eines Grundwasserkörpers (§ 9 GrwV i. V. mit Anlage 2 GrwV). Der Schwellenwert zwischen gutem und schlechtem chemischen Zustand des Grundwassers bezogen auf Chlorid liegt bei 250 mg/l (Anlage 2 GrwV).

Der betroffene Fahrbahnabschnitt liegt im Grundwasserkörper 4_15 (Mittellippische Trias-Gebiete). Am Rande ist noch ein wenige hundert Meter schmaler Ausläufer des GWK 4_10 (Werre-Bega-Else-Talung) berührt. Dieser unterbricht den GWK 4_15 oberflächlich entlang des Verlaufs der Werre. Östlich der Werre schließt sich wieder der größere GWK 4_10 an.

Beide Grundwasserkörper weisen einen guten chemischen Zustand auf (Stand 2019), d.h. auch die Konzentration von Chlorid liegt unterhalb des Schwellenwertes zum schlechten chemischen Zustand. Das aktuelle Maßnahmenprogramm zum Bewirtschaftungsplan gem. § 82 WHG enthält keine Programmmaßnahmen (Umsetzungsmaßnahmen) für die beiden Grundwasserkörper, da kein zu behandelndes Defizit/keine Zielverfehlung vorliegt.

Im Einzelnen kann noch die dem Vorhabensabschnitt nächstgelegene Messstelle betrachtet werden:

Nächstgelegene Grundwassermessstelle des WRRL-Messstellennetzes im GWK 4_15 ist die Messstelle 106503984 (HI 1A BR HIDDENHAUS) der Gas- und Wasserversorgung Hiddenhausen GmbH. Die Messstelle liegt wenige hundert Meter nördlich des Düsedieksbachs am Rand des Naturschutzgebiets. Hier liegen seit 1998 Messwerte für Chlorid im halbjährlichen Abstand vor. Die Chloridkonzentration an dieser Messstelle liegen im langjährigen Mittel bei 111 mg/l (Min.: 82 mg/l, Max.: 139 mg/l) und somit weit unterhalb des Schwellenwertes. Es ist zudem keinerlei Trend in Richtung einer Konzentrationserhöhung erkennbar.

Da die Ableitung des Fahrbahnwassers bisher in weit größerem Maße über die Böschungsschulter erfolgte, als es nach Realisierung des beantragten Vorhabens der Fall sein wird, ist eine Erhöhung der Chloridkonzentration an der Messstelle aufgrund von in Tausalz enthaltenem Chlorid bei vergleichbarer Ausbringungspraxis unwahrscheinlich. Eine Verschlechterung des Grundwasserkörpers 4_15 insgesamt in Bezug auf Chlorid ist ausgeschlossen.

Insofern besteht in Ermangelung einer Schwellenwertüberschreitung keine Notwendigkeit – wie von dem Landesbüro der Naturschutzverbände indessen gefordert –, anstelle eines Emissionsansatzes zusätzlich eine immissionsseitige Betrachtung anzustellen.

In der Stellungnahme der Naturschutzverbände wird mit Verweis auf ein Gutachten der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die bislang übliche Vorgehensweise bei der Planung der Straßenentwässerung nach dem Stand der Technik (RAS-Ew) aufgegriffen und entsprechender weiterer Handlungsbedarf geltend gemacht.

Der Vorhabenträger hat hierzu in seiner Gegenäußerung die geplante Behandlung dargestellt:

- Im ersten Abschnitt, von Bau-km 1+050 bis 1+675, wird das Straßenwasser in einem Leichtflüssigkeitsabscheider und anschließend über die Durchsickerung durch Querriegel im Nebengraben zum Düsedieksbach gereinigt.
- Im zweiten Abschnitt, von Bau-km 1+675 bis 1+875, wird das Straßenwasser in einem Stauraumkanal und einem Leichtflüssigkeitsabscheider gereinigt.
- Im dritten Abschnitt, von Bau-km 1+875 bis 2+080 wird das Straßenwasser über die Straßenböschungen und Gräben bzw. Mulden dem Ramker Bach zugeleitet. Durch die Durchsickerung der Straßenböschungen und die Ableitung des Straßenwassers in den bewachsenen Gräben/Mulden gibt es auf dem Transportweg unterschiedliche Reinigungsmechanismen, die zu einer Verringerung der Stoffbelastungen führen. Durch den dauerhaften Rückhalt der Sedimente findet dann abschließend eine erhebliche Entfrachtung statt (Kluge/Wessolek 2018).
- Das Straßenwasser der L 545 (nördliche Bündler Straße) wird über das Bankett und einen Straßenseitengraben in den Düsedieksbach eingeleitet. Durch die Durchsickerung der Straßenböschung und die Ableitung des Straßenwassers in den bewachsenen Graben gibt es auf dem Transportweg unterschiedliche Reinigungsmechanismen, die zu einer Verringerung

der Stoffbelastungen führen. Durch den dauerhaften Rückhalt der Sedimente findet dann abschließend eine erhebliche Entfrachtung statt (Kluge/Wessolek 2018).

Somit erfolgt eine ausreichende Reinigung der Straßenwässer der v.g. Bereiche. Das Straßenwasser der übrigen Bereiche dieses Projektes wird in die städtischen Misch- oder Regenwasserkanalisation abgeleitet. Im Rahmen des geplanten Vorhabens wird durch Neubau und Anpassung von Anlagen zur Ableitung, Behandlung und zum Rückhalt von Misch- und Niederschlagswasser (Trennsystem) durch die Fassung der Straßenoberflächenwässer und deren Ableitung in Kanäle oder Sickermulden und -gräben die Entwässerungssituation verbessert.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass eine Behandlung von Straßenabflüssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik (RAS-Ew) ausreichend ist, um einen ausreichenden Gewässerschutz zu erzielen.

Die im bisherigen Trassenverlauf bestehenden Gewässerschutzmaßnahmen erscheinen zumindest insoweit ausreichend, als der chemische Zustand der Oberflächenwasserkörper in der Nähe des Trassenverlaufs unter Außerachtlassung ubiquitärer Stoffe als „gut“ bewertet wird (Abschluss 3. Monitoringzyklus 2012-2014).

Sofern das Landesbüro der Naturschutzverbände in seiner Stellungnahme ausführt, die Beschreibung und Bewertung der Chloridbelastung anhand eines Jahresmittelwertes, z.B. in der OGewV, reiche für den Schutz der Oberflächengewässer nicht aus, vermag die Planfeststellungsbehörde dem nicht beizutreten. Schon aus Gründen der Gesetzesbindung der Verwaltung gemäß Art. 20 Abs. 3 GG ist es der Planfeststellungsbehörde verwehrt, die vom Gesetzgeber in einem materiellen Gesetz festgelegten Werte nicht anzuwenden bzw. zu verwerfen. Auch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wendet im Übrigen die entsprechenden Parameter durchgängig an (vgl. nur BVerwG, Urteil vom 09.02.2017 - 7 A 2.15 -, juris Rn. 578).

Eine Verschlechterung des chemischen Gewässerzustandes i. S. WRRL infolge des Vorhabens ist aus Sicht der oberen Wasserbehörde nicht zu erwarten.

Konflikte mit dem Verbesserungsgebot treten – entgegen der Stellungnahme des Landesbüros der Naturschutzverbände – ebenfalls nicht auf. Das planfestgestellte Vorhaben steht nicht in einem behaupteten Konflikt zu den jeweiligen Bewirtschaftungszielen der betroffenen Oberflächenwasserkörper.

Dies hat – nach nochmaliger Beteiligung durch die Planfeststellungsbehörde – die für die Maßnahmenumsetzung zuständige untere Wasserbehörde des Kreises Herford bestätigt. Eine Verletzung des Verbesserungsgebotes läge daher nur vor, wenn die Maßnahmen zwar planmäßig durchgeführt werden könnten, aufgrund der zusätzlichen Einleitungen aus dem Straßenausbau jedoch unwirksam wären. In Frage kämen hierbei die Menge und die Beschaffenheit des eingeleiteten Niederschlagwassers aus der Straßenentwässerung. Für beides gibt es einschlägige technische Regelwerke mit sowohl emissions- als auch immissionsseitigen Anforderungen, die beim Straßenbau einzuhalten sind. Entscheidend kommt hinzu, dass es für die im Umsetzungsfahrplan vorgesehenen Maßnahmen noch keine konkreten Planungen gibt, sodass die Maßnahmen in ihrer konkreten Ausgestaltung auf ggf. veränderte (hydraulische) Verhältnisse angepasst werden können. Dieses Votum wird von der Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage aller herangezogenen Informationsquellen als plausibel geteilt.

Der Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) vom November 2018 des Planungsbüros LAUKHUF, Hannover ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde, der unteren Wasserbehörde des Kreises Herford und der oberen Wasserbehörde bei der Bezirksregierung Detmold (Dezernat 54) daher geeignet die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) zu beurteilen.

7.7.5 Zusammenfassung

Nach Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde begegnet das Vorhaben damit keinen Bedenken im Hinblick auf die gemäß Art. 4 der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 S. 1) - Wasserrahmenrichtlinie - WRRL - in der Fassung der Richtlinie 2014/101/EU der Kommission vom 30. Oktober 2014 (ABl. L 311 S. 32) in Verbindung mit §§ 27 und 47 WHG gestellten wasserrechtlichen Anforderungen.

Eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung der im Anhang V der WRRL aufgeführten Qualitätskomponenten, die der Zulassung des Vorhabens entgegenstehen könnte, kann offenkundig ausgeschlossen werden. Dies ist nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts dann der Fall, wenn eine Verschlechterung bzw. eine nicht eingetretene Verbesserung nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2017 - 7 A 2.15 -, juris; OVG Lüneburg, Urteil vom 04.07.2017 - 7 KS 7/15 -, juris Rn. 229).

Diese Feststellung der Planfeststellungsbehörde beruht zunächst auf der Erkenntnis, dass es sich vorliegend lediglich um einen nicht wesentlichen Ausbau bereits vorhandener Straßen handelt. Da die Rechtsprechung aber schon bei Neubauvorhaben im Straßenbereich von der Regelvermutung ausgeht, wonach eine straßenplanerische "Normalfallplanung" unter Rückgriff auf die einschlägigen anerkannten Regelwerke der Straßenentwässerung (RAS-EW, RiStWag als Stand der Technik) keine vorhabenbedingten Auswirkungen auf wasserrechtliche Belange hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. November 2016 -9 A 18.15 -, juris Rn. 114; OVG Lüneburg, Urteil vom 22.04.2016 - 7 KS 27/15 -, juris Rn. 458), muss dies erst recht auch für nachgelagerte Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz gelten.

Die neu hinzukommenden, geringen Einleitungsmengen fallen nicht derart ins Gewicht, als dass mit wasserrechtlichen Auswirkungen zu rechnen wäre. Selbst wenn man dies anders sehen würde, so stellt die hier angeordnete Anwendung der anerkannten Regelwerke die Einhaltung der WHG-Vorgaben hinreichend sicher. Es spricht mithin aufgrund des Umfangs der planfestgestellten Maßnahme von vornherein nichts dafür, dass das Vorhaben mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie und den wasserrechtlichen Bewirtschaftungszielen nicht im Einklang steht.

Das Vorhaben wird zudem von der zuständigen unteren Wasserbehörde des Kreises Herford mitgetragen. Die Erkenntnisse der Planfeststellungsbehörde wurden von der höheren Wasserbehörde der Bezirksregierung Detmold ebenfalls bestätigt.

Die Planfeststellungsbehörde hatte bei ihrer eigenständigen Bewertung aufgrund dessen und der ihr bekannten Planungsunterlagen keine Veranlassung, an den

vorliegenden und gerichtlich anerkannt stets von besonderer Sachkenntnis getragenen Feststellungen der Wasserbehörden abzuweichen (zur besonderen Sachkenntnis der Wasserbehörden zuletzt BayVGH, Beschluss vom 31.08.2011 - 8 ZB 10.1961 -, juris Rn. 17).

Insofern werden die gegen die Eignung des Fachbeitrages vorgebrachten Stellungnahmen auch mit Verweis auf die Ausführungen unter Nr. 7.7.4 des Kapitels B zurückgewiesen.

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 Satz 1 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 (vgl. § 1 Abs. 3 Satz 2 DSchG NRW).

Nach der für Planfeststellungen ergänzend dazu geltenden Sonderregelung des § 9 Abs. 3 DSchG NRW (dazu zuletzt OVG Münster, Beschluss vom 11.05.1999, 20 B 1464/98.AK m.w.N., S. 32 des Urteilsumdrucks) hat die Planfeststellungsbehörde die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege in angemessener Weise im Rahmen ihrer Abwägung zu berücksichtigen.

Planungsrechtlich ist der Denkmalschutz ein abwägungsrelevanter Belang unter vielen. Bei der Gewichtung der Belange und ihrer Abwägung kommt ihm aber kein absoluter Vorrang zu, denn dies widerspräche dem Abwägungsgebot.

Lässt es der Gesetzgeber, wie beispielsweise auch bei der Regelung der §§ 1 Abs. 3 und 9 Abs. 3 DSchG, mit einer Berücksichtigungspflicht bewenden, so bringt er

damit zum Ausdruck, dass die betroffenen Belange einer Abwägung unterliegen und in der Konkurrenz mit anderen Belangen überwindbar sind, ohne dabei - wie bei Optimierungsgeboten, die eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange erfordern - einen irgendwie gearteten Gewichtungsvorrang zu postulieren (so BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96).

Wird der in die Betätigung des Planungsermessens eingestellte Belang 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).

Das Westfälische Amt für Denkmalpflege des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe wurde im Verfahren beteiligt und hat folgende Hinweise und Anregungen gegeben:

Der Straßenausbau tangiert den Düsediekerbaum, ein Gehöft, das für den Schutz der Stadt in Mittelalter und früher Neuzeit eine große Bedeutung besaß. Es stand in enger Verbindung zur Landwehr, einer aus Wällen und Gräben bestehenden Anlage zum Schutz der städtischen Feldmark, die beim Düsediekerbaum von einer nach Norden ins Ravensbergische führenden Straße gekreuzt wurde. Am Schnittpunkt von Straße und Landwehr, die hier etwa im Zuge der B 61 verlief und zerstört sein dürfte, war der Verkehr durch einen Schlagbaum gesichert. Seine Kontrolle sowie gegebenenfalls die Warnung der Herforder Bürger übernahm der Betreiber des Hofes, dem deshalb eine wichtige Rolle für die Sicherheit der Stadt zufiel. Von diesen Bäumerhöfen bei wichtigen Straßenausgängen durch die Landwehr sind zehn bekannt, die die städtische Feldmark ringförmig umgeben haben.

Bodeneingriffe im Hofbereich sind nicht geplant. Falls sich doch im Zuge der weiteren Planung Eingriffe im Hofbereich ergeben sollten, werden der Umfang und die Notwendigkeit der erforderlichen Arbeiten im Rahmen der Bauvorbereitung rechtzeitig vor Baubeginn mit der LWL-Archäologie abgestimmt.

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. Nebenbestimmung Nr. 5.8.1 im Kapitel A dieses Beschlusses). Ferner unterliegt der

Vorhabenträger den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 15, 16 und 17 DSchG NRW, die Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflichten vorsehen.

Unter Berücksichtigung dieser Regelungen können Beeinträchtigungen etwaiger Bodendenkmäler daher ausgeschlossen werden. Der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen wurde im Verfahren beteiligt, hat aber keine Stellungnahme abgegeben und damit auch keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

Weitere Baudenkmäler sind im Planungs- bzw. Untersuchungsgebiet selbst nicht vorhanden und werden, soweit sie ansonsten vorhanden sind, nicht gefährdet.

Insgesamt sind die denkmalpflegerischen Belange nach Maßgabe des DSchG NRW damit in angemessener Weise berücksichtigt.

7.8.2 Forstwirtschaft

Das Bauvorhaben kann unter Berücksichtigung forstwirtschaftlicher Belange zugelassen werden.

Bei den bereits erfolgten Beteiligungen im Rahmen der Planung zum Ausbau der B 61 (UVU, Landschaftspflegerische Begleitplanung) waren aus forstbehördlicher Sicht keine Bedenken oder Anregungen vorgetragen worden.

Forstbehördliche Belange sind durch die relativ kleinflächige Überplanung eines Erlenbestandes im Bereich der Straßenböschung berührt; der Eingriff durch das Bauvorhaben erfolgt weitgehend in Bereichen der mit Bäumen bestandenen Böschungen, die nicht als Wald im Sinne von § 2 Abs. 2 Nr. 4 des Gesetzes zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz) bzw. § 1 des Landesforstgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesforstgesetz - LFoG) zu betrachten sind.

Den im LBP gemachten Berechnungen und Aussagen kann aus Sicht des Landesbetriebs Wald und Holz NRW jedoch gefolgt werden.

Insgesamt stehen forstwirtschaftliche Belange dem Vorhaben nicht entgegen.

7.8.3 Stellungnahmen der Kommunen und Träger öffentlicher Belange

7.8.3.1 Kommunen (Herford, Hiddenhausen, Löhne und Vlotho)

Eine Beeinträchtigung kommunaler Belange ist nicht erkennbar.

Die Städte Herford, Vlotho, Löhne und die Gemeinde Hiddenhausen, deren Belange durch das Straßenbauvorhaben berührt werden, wurden im Planfeststellungsverfahren beteiligt. Von der Möglichkeit, sich zu dem beantragten Ausbau der B 61 zu äußern, wurde Gebrauch gemacht.

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 ortsplanerischen 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 Naturschutzbehörden) wahrgenommen werden.

Eine Beeinträchtigung des kommunalen Selbstverwaltungsrechts durch erhebliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die von ihr geschaffenen oder geplanten öffentlichen Einrichtungen, die der öffentlichen Daseinsvorsorge dienen, haben die Kommunen nicht geltend gemacht und ist für die Planfeststellungsbehörde auch sonst nicht erkennbar.

Die Gemeinde Hiddenhausen ist nicht von baulichen Maßnahmen und insoweit auch nicht bezüglich kommunaler Belange betroffen. Jedenfalls ist weder ersichtlich noch vorgetragen worden, dass gemeindliche Planungen oder Einrichtungen durch den Ausbau der B 61 beeinträchtigt werden. Die Gemeinde Hiddenhausen hat in ihrer Stellungnahme Einwendungen bzgl. der verkehrlichen Regelungen an der Friedrich-Ebert-Straße vorgetragen und u.a. eine (bedarfsgesteuerte) Lichtsignalanlage gefordert, da sie Rückstau in Richtung Hiddenhausen befürchtet. Zusätzlich wurde mit Schreiben vom 21.04.2016 eine Stellungnahme des Büros SHP Ingenieure eingebracht.

Der Vorhabenträger hat hierzu eine Stellungnahme abgegeben und erklärt, dass es aufgrund der vorgesehenen Bedarfsampeln an den Grundstückszufahrten (Eck-

grundstücke Bündler Straße/B 61) zu keinem Rückstau an der Einmündung Friedrich-Ebert-Straße kommt und hierzu eine Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung B 239 / L 545 in Hiddenhausen durch das Büro PGT Umwelt und Verkehr GmbH vorgelegt.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Auswertungen der Gutachten bzw. Stellungnahmen und eigener Prüfung zum Ergebnis, dass aufgrund der von der Gemeinde Hiddenhausen eingebrachten Stellungnahme kein Hinweis erkennbar ist, dass infolge eines Umbaus des Knotenpunktes B 61 / L 545 die Verkehrsbeziehung in Richtung Norden attraktiver würde und zusätzlichen Durchgangsverkehr anzieht.

Auch aus Sicht des Dezernates 25 (Teildezernat Verkehr) werden die Ausführungen des Vorhabenträgers bzw. des Büros PGT Umwelt und Verkehr GmbH als schlüssig angesehen und inhaltlich weitestgehend geteilt.

Soweit die Anregungen und Forderungen der Gemeinde Hiddenhausen nicht berücksichtigt worden sind, werden sie hiermit abgelehnt bzw. zurückgewiesen.

7.8.3.2 Sonstige Träger öffentlicher Belange

Den Einwendungen, Anregungen und Forderungen der sonstigen beteiligten Träger öffentlicher Belange wurde weitgehend über Zusagen des Vorhabenträgers in der Gegenäußerung, die hiermit planfestgestellt werden, oder auch über die Nebenbestimmungen im Kapitel A dieses Beschlusses Rechnung getragen.

Soweit den Stellungnahmen nicht nachgekommen werden konnte, werden sie hiermit unter Bezugnahme auf die Ausführungen im Kapitel B dieses 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 zusätzlichen Belastungen mit Lärm- und Lichtimmissionen ergeben.

Mit diesen privaten Belangen ist das Vorhaben gleichwohl vereinbar. Dies gilt auch für den Gesundheitsschutz und für den Schutz des Eigentums.

Aus dem objektiv-rechtlichen Gehalt der zugehörigen Grundrechte (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 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 rechtswidrigen 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 B 61 für die betroffenen Anwohner zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen, z.B. 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 Nr. 7.5 im Kapitel B dieses Beschlusses wird dazu ergänzend hingewiesen.

7.9.2 Eigentum

Für den Ausbau der B 61 und den dazugehörigen Maßnahmen muss zwangsläufig privates Eigentum in Anspruch genommen werden.

Vor dem Hintergrund der sich aus § 19 Abs. 1 FStrG ergebenden enteignungsrechtlichen Vorwirkung muss der Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich der Enteignungsvoraussetzungen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG genügen, denn mit dem rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht des Eigentümers aus dem genannten Grundrecht überwunden und in ein Entschädigungsrecht gewandelt.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst und hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen zu überwinden geeignet ist. Sie hat dabei insbesondere auch geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum hätten minimiert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren Grundstücksbedarf hätten führen können, ohne gleichzeitig die verfolgten Planungsziele ernsthaft zu beeinträchtigen oder gar in Frage zu stellen.

Bei der Abwägung der von einem Straßenbauprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 GG fallende Grundeigentum selbstverständlich in herausgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 20.04.2009, 1 KN 9/06, mit zahlreichen Nachweisen auf die Rechtsprechung des BVerfG und des BVerwG aus jüngerer Zeit sowie Urteil des BVerwG vom 27.10.2000, 4 A 18.99 und zuletzt umfassend BVerfG, Urteil vom 17.12.2013, 1 BVR 3139/08 und 1 BVR 3386/08). Die Planfeststellungsbehörde verkennt auch nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den davon betroffenen Eigentümer darstellt.

Allerdings genießt das Interesse des Eigentümers am Erhalt seiner Eigentumssubstanz bei Vorhaben des Straßenbaus keinen absoluten Schutz. Der verfassungsgemäße Eigentumsschutz stößt dort an Grenzen, wo Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge erfüllt werden müssen. Für das Eigentum gilt daher nichts Anderes als für andere abwägungsrelevante Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall durchaus zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden (vgl. auch vorstehend Nr. 7.3 im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücke).

Im vorliegenden Fall kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke im vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne das im öffentlichen Interesse liegende Planungsziel der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei einem Ausbau im Bestand (vgl. Kapitel B, Nr. 6.1 dieses Beschlusses) als solches zu gefährden.

Von daher überwiegen hier die mit der Planung insgesamt verfolgten Verkehrsbelange und Ziele die Interessen der privaten Grundstückseigentümer am vollständigen Erhalt ihres Eigentums und der Vorhabenträger erhält - siehe auch Nebenbestimmung 5.14.5 im Kapitel A dieses Beschlusses - das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95).

Dies könnte hier unter Berücksichtigung des Gewichts des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens selbst dann gelten, wenn - was vorliegend jedoch ausgeschlossen wird (vgl. Kapitel B, Nr. 7.3.3) - einem betroffenen Landwirt 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 berücksichtigen, dass - wie die Ausführungen zur Trassenwahl zeigen - alternative Streckenführungen mit Blick auf bestehende Zwangspunkte (Bestandsstraße, Topographie, Abstand zur Wohnbebauung, Schutzgebiete und 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 Satz 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 in der Regel aber nicht nur auf die unmittelbar für den Straßenkörper notwendigen Flächen. Sie erstrecken sich zumindest vorübergehend meist auch auf andere Grundstücke, die z. B. im Rahmen der Baumaßnahme als Bau- oder Lagerplatz benötigt werden.

Dies ist vorliegend jedoch nicht der Fall. Temporäre Flächeninanspruchnahmen während der Baumaßnahme sind aufgrund der vorliegenden räumlichen Verhältnisse nicht erforderlich.

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 gemäß §§ 18f, 19 FStrG 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 verbindlich vorgeschrieben wurden, denn die Rechtsprechung hat es für zulässig erklärt, im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses auch über die Inanspruchnahme von Flächen für solche Maßnahmen mit bindender Wirkung für eventuell nachfolgende Besitzeinweisungs- und Enteignungsverfahren zu entscheiden.

Dies gilt in gleicher Weise für die mit dem Vorhaben verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen 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 davon aus, dass der von den Ausgleichs- bzw. Kompensationsflächen betroffene Einwender Übernahmeansprüche wegen der eintretenden Erschwernisse geltend machen kann.

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 gegebenenfalls durchzuführenden separaten Verfahren.

Dies schließt es ein, dann gegebenenfalls auch eine Entschädigung für Nebenfolgen der Grundstücksinanspruchnahme festzusetzen (BVerwG, Beschluss vom 24.08.2009, 9 B 32/09).

Ein Planfeststellungsbeschluss kann keine solcher 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).

Auf die Ausführungen unter Ziffer 7.3.2 im Kapitel B dieses Beschlusses zu den Belangen der Eigentümer landwirtschaftlicher Flächen, die auch im Hinblick auf das sonstige Grundstückseigentum gelten, wird insoweit ergänzend Bezug genommen.

7.9.3 Wertminderungen

Von den Einwendern sind im Anhörungsverfahren zum Teil Minderungen der Werte ihrer Grundstücke und Gebäude – Minderungen von Miet- und Pachteinahmen eingeschlossen – geltend gemacht worden, die aufgrund der Nähe zu der

neuen Straße bzw. durch das Verkehrsaufkommen und die von ihm ausgehenden Immissionen oder auch durch optische Wirkungen, wie sie Lärmschutzanlagen auslösen, entstehen würden. Es wird der Sorge Ausdruck verliehen, dass vor diesem Hintergrund die Lebensqualität und mit ihr der Immobilienwert bzw. der Mietwert einer Immobilie sinke.

Zwar sind bei der straßenrechtlichen Planfeststellung in die Abwägung nicht nur diejenigen öffentlichen und privaten Belange einzustellen, in die zur Verwirklichung des Vorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss (Grundstücksinanspruchnahmen), sondern auch solche Belange, auf die sich das Vorhaben als raumbedeutsame Maßnahme nur mittelbar auswirkt (BVerwG, Urteil vom 15.04.1977, 4 C 100.74). Das Interesse eines betroffenen Eigentümers, von nachteiligen Einwirkungen des Vorhabens verschont zu werden, insbesondere durch sie nicht in der bisherigen Nutzung seines Grundstücks – auch einer landwirtschaftlichen, vgl. vorstehende Ausführungen unter Nr. 7.3.5 – 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, tatbestandlich 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 darüberhinausgehende Vorschrift des Inhalts, dass der Planungsträger Betroffene durch die Gewährung einer Entschädigung auch vor sonstigen Beeinträchtigungen und Vermögenseinbußen bewahren muss, ist der Rechtsordnung fremd. Wenn ein Grundstück am Grundstücksmarkt – oder eine Wohnung am Wohnungsmarkt bzw. bezüglich ihres Mietwertes – nur deswegen an Wert verlieren sollte, weil er ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück ohne vergleichbare unmittelbare Belegenheit zu einer solchen Straße wie der B 61, wäre allein damit keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers verbunden. Eine etwaige solche Wertminderung, die letztlich durch subjektive Vorstellungen der Marktteilnehmer geprägt wird und keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasst § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW nicht (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, 4 A 39/95 und BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04). Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, 4 C 9.95 und vom 24.05.1996, 4 A 39.95). Dies gilt insbesondere für im Außenbereich gelegene Grundstücke oder auch für solche, die noch zur geschlossenen Bebauung eines Siedlungsbereiches gehören, aber unmittelbar an den Außenbereich angrenzen. Hier muss der Eigentümer besonders damit rechnen, dass im näheren Umfeld seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Sollte damit aus der Sicht der Anlieger die Wohnqualität abnehmen, ist dies hinzunehmen.

Wertminderungen dürfen zwar bei der Abwägung insgesamt nicht unberücksichtigt bleiben, der Grundstückseigentümer genießt jedoch keinen Vertrauensschutz und muss eine Minderung der Rentabilität ggf. hinnehmen.

Dem Urteil des BVerwG vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, juris RN 402, ist dazu Folgendes zu entnehmen:

„Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet i.S.d. Art 14. Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes 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 Grundstücke, insbesondere landwirtschaftliche Grundstücke, die durch das Planvorhaben an- oder zerschnitten werden und die infolge ihrer verbleibenden Restgröße oder ihres Zuschnitts nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind) nicht zu erkennen. Die Nutzbarkeit der Grundstücke sowie die Möglichkeit, sie ggf. zu bewohnen, bleibt durch das Vorhaben unangetastet und auch Beeinträchtigungen durch Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe) treten – s. o. – nicht in einem Maße auf, das unzumutbar oder gesundheitsgefährdend als enteignungsgleicher Eingriff im Sinne von Art. 14 GG zu werten wäre. Soweit sich bezogen auf die Summenpegel an Gebäuden Beurteilungspegel einstellen, mit denen Gesundheitsgefährdungen und damit enteignungsgleiche Eingriffe einhergehen könnten, werden Gesundheitsgefahren durch passiven Lärmschutz vermieden bzw. sind unabhängig vom Ausbau der B 61 zu sehen (vgl. Kapitel B Nr. 7.5.1).

Für „Restgrundstücke“, die ihren Wert insoweit verlieren, als sie nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind, bleibt den Eigentümern im Entschädigungsverfahren die Forderung einer Übernahme unbenommen (vgl. auch nachstehend Nr. 7.9.4 zu sonstigen mittelbaren Beeinträchtigungen).

Solange nicht reale auf das Vorhaben zurückzuführende Einwirkungen eine Wertminderung bewirken, sind Wertminderungen allein als solche daher nicht abwägungsrelevant. Soweit nicht die §§ 41 ff BImSchG und 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG NRW Schutz- oder Ausgleichsansprüche normieren, sind sie aus überwiegenden

Gründen des Allgemeinwohls sowie im Hinblick auf die Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. auch Urteil des BVerwG vom 13.05.2009, 9 A 71/07).

Auch wenn sie insoweit keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellen, folgt aus dem Vorstehenden für die Planfeststellungsbehörde gleichwohl nicht, dass diejenigen durch ein Planvorhaben ausgelösten Verkehrswertminderungen, die über den Schutzbereich des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW hinausgehen, rechtlich etwa von vornherein völlig irrelevant wären. Sie sind vielmehr im Rahmen der allgemeinen Gesamtabwägung zu berücksichtigen.

Die Beachtung von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG „entbindet insofern nicht von der Pflicht, planbedingte Wertverluste gegebenenfalls als private Belange im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Dem Planungsträger bleibt es jedoch unbenommen, solche Wertminderungen nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen hinter gegenläufige öffentliche Interessen zurücktreten zu lassen. Wie auch sonst, ist es ihm allerdings verwehrt, eine äußerste durch Abwägung nicht überwindbare Schwelle zu überschreiten. Die Grenze zur Abwägungsdisproportionalität ist erreicht, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird. Auch Belastungen, die sich in Wertverlusten äußern, dürfen nicht zur Folge haben, dass der Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG angetastet wird. Das verfassungsrechtlich garantierte Eigentum ist dadurch gekennzeichnet, dass es einen privatnützigen Gebrauch ermöglicht und die grundsätzliche Befugnis umfasst, über den Eigentumsgegenstand zu verfügen. Es soll dem Eigentümer als Grundlage privater Initiative dienen und ihm im eigenverantwortlichen privaten Interesse von Nutzen sein. Es darf dieses Inhalts nicht entleert und wirtschaftlich völlig entwertet werden. Auch wenn Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG den eigentumsrechtlich geschützten Rechtspositionen keinen bestimmten Wert verbürgt und deshalb grundsätzlich nicht vor Wertverlusten schützt, für die die öffentliche Hand verantwortlich zeichnet, darf das Eigentum in seinem Wert nicht soweit gemindert werden, dass die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrigbleibt.“ (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, juris Rn. 404).

Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Kammerbeschluss vom 23.02.2010, 1 BvR 2736/08, juris Rn. 38 ff., noch einmal grundlegend zur Reichweite der Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 GG und Fragen der Wertminderung vor dem

Hintergrund des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld Stellung genommen und ausgeführt, dass Art. 14 Abs. 1 GG das Grundeigentum der Anwohner nicht vor jedem Wertverlust durch Planungen schütze. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit sei grundsätzlich ebenso hinzunehmen, wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Der Eigentumsgarantie komme allerdings dann besonderes Gewicht zu, soweit das Eigentum die persönliche Freiheit des Einzelnen im vermögensrechtlichen Bereich sichere (a.a.O., juris Rn. 39). Das gelte insbesondere dann, wenn ein Grundstück den wesentlichen Teil des Vermögens des Pflichtigen bilde und die Grundlage seiner privaten Lebensführung einschließlich seiner Familie darstelle. In solchen Fällen trete die Eigentumsgarantie, dem Träger des Grundrechts einen Freiraum im vermögensrechtlichen Bereich zu sichern und ihm damit eine eigenverantwortliche Gestaltung des Lebens zu ermöglichen in den Vordergrund (a.a.O., juris Rn. 48).

Eine im dortigen Fall anzusetzende Verkehrswertminderung eines Grundstücks in einer Höhe von 50 – 60 % hatte nach Auffassung des Bundesverfassungsgerichts allerdings die Grenze einer entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmenden Wertminderung (eindeutig) überschritten.

Dafür, dass der Ausbau der B 61 zu Wertminderungen vergleichbarer Größenordnung führen könnte, vermag die Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der Einwendungen – einmal abgesehen von der Frage der direkten Übertragbarkeit auf ein Straßenbauprojekt – keine Anhaltspunkte erkennen. Unter Berücksichtigung der momentanen Vorbelastungssituation durch die bestehende Straßenführung und dessen, dass immissionsseitig Verbesserungen überwiegen, weil entlang der bisherigen Straßenführung bisher überhaupt kein Lärmschutz vorhanden ist, sind sie im Ergebnis auch nicht plausibel. Auch ist evident, dass dieses Straßenbauvorhaben bei weitem nicht die Auswirkungen eines internationalen Großflughafens, wie in dem vom Bundesverfassungsgericht zu entscheidenden Fall, nach sich zieht. Dies erhellt beispielsweise der schon beschriebene Umstand, dass durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen die Immissionsgrenzwerte straßenseitig überwiegend nicht nur eingehalten, sondern vielmehr – teils deutlich – unterschritten werden können und sich häufig trotz des neuen Emissionsfaktors Straßenlärm in der Summe Verbesserungen ergeben.

Der VGH München hat in seinem Urteil vom 19.02.2014, 8 A 11.40040, 8 A 13.40004, 8 A 11.40064, 8 A 11.40061 und 8 A 11.40059, das sich auf die Errichtung der dritten Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens München bezieht, zum Themenkomplex Eigentumsschutz gem. Art. 14 GG, Wertminderungen und etwaige Entschädigungsansprüche im Hinblick auf planbedingte Beeinträchtigungen unter Berücksichtigung der höchstrichterlichen Rechtsprechung zusammenfassend wie folgt ausgeführt:

„Auch unter dem Gesichtspunkt von Immobilienwert- bzw. Mieteinnahmeverlusten wird durch den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss in die Eigentumsrechte Betroffener nicht in unzulässiger Weise eingegriffen. Der Beklagte geht vielmehr im Rahmen seiner fachplanerischen Abwägungsentscheidung ohne Überschreiten der Grenze zur Abwägungsdisproportionalität davon aus, dass es billigem Planungsermessen entspricht, im Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben zu erwartende Wertminderungen von Immobilien bzw. etwaige Mieteinnahmeverluste ohne Gewährung diesbezüglicher Entschädigungen hinter den gegenläufigen Interessen am Ausbau des Verkehrsflughafens München zurücktreten zu lassen (...). Aus diesem Grund konnte auch klägerischen Hilfsanträgen mit dem Ziel der Gewährung einer Entschädigung für im Prognosefall eintretende Verkehrswertminderungen zulasten im Eigentum der Kläger stehender Grundstücke nicht gefolgt werden. Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen 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 Eigentums-guts 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. 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 aufgrund der bereits seit vielen Jahren bestehenden Straßensituation mit einer entsprechen-

den Vorbelastung und auch 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 des Straßenbauvorhabens bzw. im Planungsgebiet. Auch hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen, insbesondere die unter der Nr. 7.5 sowie der Nr. 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 Vorhabenträgers trägt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber auch dem Interesse dieser Eigentümer angemessene Rechnung, indem sie diese soweit wie 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.

Gemäß § 41 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 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 / § 74 Abs. 2 Satz 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 auch hier. Das Vorhaben führt nicht zu einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV. Unzumutbare und / oder die Gesundheit beeinträchtigende Auswirkungen durch Immissionen sind daher auch 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 - siehe oben - vom Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden. Die durch § 74 Abs. 2 Satz 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 Satz 2 GG (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, A 39.95). Auch die Annahme, dass eine sonstige ursächlich staatlichem Verhalten / Handeln zurechenbare mittelbare Beeinträchtigung grundsätzlich ausgleichspflichtig ist, ist deshalb unzutreffend und auch durch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG so nicht geboten (vgl. vorstehende Ausführungen zur Wertminderung unter Nr. 7.9.3).

7.9.5 Verkehrliche Belange

Die Einwendungen, die sich im Zusammenhang mit dem Verkehrsgutachten vom 20.07.2011 (PGT Umwelt und Verkehr GmbH) auf verkehrliche Belange beziehen, sind Gegenstand der Ausführungen unter Kapitel B Nr. 6.1 sowie Nr. 7.8.3 dieses Beschlusses und aus den dort benannten Gründen zurückgewiesen worden. Unbegründet sind aber noch die sonstigen sich auf verkehrliche Belange beziehenden Einwendungen. Sie werden daher ebenfalls zurückgewiesen.

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) Ein Anspruch auf den Status Quo im dem Sinne, dass ein bestimmtes Wohnumfeld, mit dem eine bestimmte Wohn- und Lebensqualität verbunden wird, aufrechterhalten werden muss und nicht verändert werden darf, stünde jeder Baugenehmigung, jeder Baugebietsausweisung und jedem Infrastrukturprojekt entgegen und existiert daher nicht. So ist denn auch dem Fachplanungsrecht nach Auffassung des BVerwG ein Gebot des Milieuschutzes nicht zu entnehmen (BVerwG, Urteile vom 27.10.1999, 11 A 31.98, vom 09.04.2003, 9 A 37/02, und vom 24.03.2007, 9 A 17/06).
- b) Landschaftsrechtliche Kompensationsmaßnahmen sind allein nach den Vorgaben zur Bewältigung der Eingriffsregelung und des Artenschutzes sowie unter Beachtung der Rechte der Grundstückseigentümer zu beurteilen. Die Nähe zu Baugebieten ist insoweit kein vorrangiges Auswahlkriterium und kann beispielsweise bei artenschutzrechtlich bedingten Maßnahmen deren Eignung sogar entgegenstehen.
- c) Soweit von der Lärmschutzwand 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 Herford und Vlotho und die Gemeinde Hiddenhausen, in der der Planfeststellungsbeschluss

öffentlich ausgelegt wird, wird jeweils eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt, die im Rahmen der Einsichtnahme eine genaue Zuordnung ermöglicht. Soweit in diesem Beschluss Höfe namentlich benannt werden, ist damit nicht die Nennung von Einwendern verbunden. Es handelt sich vielmehr ausschließlich um Lagebezeichnungen aus öffentlich zugänglichen Quellen und Kartenwerken wie z. B. auch Stadtplänen. Der Nennung dieser Bezeichnungen steht deshalb der Datenschutz nicht entgegen.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p>Einwendung Nrn. 32, 184</p> <p>Die Einwender sind grundstücksbetroffen. Nach den ausgelegten Planunterlagen ist vorgesehen, von ihrem Grundeigentum für das Straßenausbauvorhaben 5.774 m² zu erwerben, 11.147 m² ihrer Flächen sollen dauernd beschränkt werden.</p> <p>Neben einer allgemeinen Diskussion, warum die Eisenbahnbrücke nicht verbreitert und ausgebaut werden soll, sind von besonderem Interesse für die Einwender die zukünftige Erschließung ihres Betriebsgeländes und mögliche Auswirkungen auf die Betriebsabläufe sowie die Dimensionierung der Zufahrten.</p> <p><u>Erschließung</u></p> <p>Die Einwender weisen darauf hin, dass ihr Betriebsgelände derzeit durch 2 Zufahrten von der B 61 und 2 Zufahrten von der Bündler Straße erschlossen werde. Aus ihrer Sicht bestehe damit eine vielseitige und flexible Verkehrsanbindung, die es zulasse, mit allen – auch sehr großen Fahrzeugen – alle Gebäude auf dem Betriebsgelände anzufahren und dort Materialien zu be- und entladen.</p> <p>Der Vorhabenträger erklärt, dass an der freien Strecke von Bundesstraßen aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs grundsätzlich keine Zufahrten genehmigt würden. Deshalb entfielen die beiden jetzigen Aus-/Zufahrten zur B 61. Die Planung sehe vor, die beiden Ausfahrten zur B 61 zu schließen. Stattdessen solle eine neue Erschließung über den Weg RV-Nr.</p>	<p>Eine Aufweitung der Bahnbrücke ist aus verkehrlichen Gründen nicht erforderlich. Durch einen Ausbau der Knotenpunktäste Goebenstraße, B 61 (Richtung Herford) und B 239 mit zusätzlichen Abbiegespuren kann unter der Bahnüberführung der heute vorhandene Querschnitt mit einer einstreifigen Führung des Geradeausverkehrs beibehalten werden. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Nr. 6.1 im Kapitel B dieses Beschlusses wird verwiesen.</p> <p>Auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme bleibt das Grundstück an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen und kann – wie bisher – von allen Fahrzeugen (einschließlich Lieferverkehr) angefahren werden. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung bzw. Abwägung unter Nr. 6.1 und 7.1 im Kapitel B dieses Beschlusses wird verwiesen.</p>

21 hergestellt werden. Dieser Weg solle gegenüber der Füllbruchstraße an die B 61 angebunden werden. Der Vorhabenträger erläutert, dass der Weg damit von der an diesem Knotenpunkt vorgesehenen Lichtzeichenanlage erfasst werde. Die Erschließung erfolge zukünftig verkehrssicher im Schutz dieser Lichtzeichenanlage.

Die Zufahrt zur L 545 gegenüber der Zufahrt des Rohstoffhandels (RV-Nr. 49) bleibe ebenfalls bestehen. Der Vorhabenträger erklärt, dass die Zufahrt bereits heute im unmittelbaren Kreuzungsbereich liege, so dass herausfahrende Linksabbieger derzeit eine Rechts-, Links- und Geradeausspur überqueren müssten. Diese reduziere sich zukünftig auf zwei Fahrstreifen. Zudem erhalte die L 545 in beide Richtungen eine eigene Linksabbiegetasche, so dass der auf das Grundstück abbiegende Verkehr nicht mehr den fließenden Verkehr auf der L 545 beeinträchtige. Somit werde die Erschließung des Betriebsgrundstücks auch von der L 545 verkehrssicherer. Die Situation verbessere sich im Vergleich zu heute.

Damit sieht der Vorhabenträger das Grundstück der Einwander ausreichend und verkehrsgerecht angeschlossen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des Vorhabenträgers an.

Denn in der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist seit langem anerkannt, dass – auch für gewerbsmäßig genutzte Grundstücke – nicht eine optimale, sondern nur eine den Einzelfallumständen entsprechende zumutbare Erreichbarkeit verlangt werden kann. Hingegen besteht kein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 11.11.1983 – 4 C 82.80 – juris Rn. 21; Urteil vom 09.07.2003 – 9 A 54.02 – juris Rn. 20).

Es wird weiter beanstandet, dass der neue Erschließungsweg zur B 61 zumindest teilweise nur eine Breite von 4,75 m habe. In seiner Gegenäußerung zur Einwendung hat der Vorhabenträger bereits zugesagt, die Fahrbahn auf 5,50 m bis zum Bündler Fußweg zu verbreitern, um Begegnungsverkehr Pkw – Lkw zu ermöglichen. Im weiteren Verlauf bleibe aber die Breite von 4,75 m (zgl. beidseitiger Bankette von 0,50 m) bestehen, weil es sich nur noch um einen Wirtschaftsweg/Zufahrt handele. Die Unterhaltung des Wirtschaftsweges obliege der Stadt Herford. Falls es erforderlich sei, werde die Stadt Herford als zuständige Anordnungsbehörde nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) amtliche Verkehrszeichen anordnen. Das Anordnen von amtlichen Verkehrszeichen werde nicht im laufenden Planfeststellungsverfahren geregelt.

Der Vorhabenträger erklärt weiter, dass die Breite der Zufahrt zur Bündler Straße unverändert erhalten bleibe. Auch die Zufahrt des Rohstoffhandels auf der anderen Straßenseite werde nicht verbreitert. Der Vorhabenträger sagt zu, für die Ausfahrt vom Betriebsgelände auf die Bündler Straße eine eigene Lichtzeichenanlage mit Anforderungskontakt vorzusehen, die in Abhängigkeit von der Lichtzeichenanlage für den Knotenpunkt B 61 / Bündler Straße stehe. Diese Lösung müsse jedoch im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde der Stadt Herford erfolgen. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW gehe aber davon aus, dass das erforderliche Einvernehmen hergestellt werden könne, da die geplante Regelung der Verkehrssicherheit diene und andere Verkehrsteilnehmer dadurch nicht beeinträchtigt würden.

Der Vorhabenträger sagt ferner zu, die Schleppkurven auch für Tieflader und landwirtschaftliche Fahrzeuge (Trecker mit Anhänger) zu überprüfen und ggfls. anzupassen.

Nach Auffassung des Vorhabenträgers ist die Zuständigkeit des Grundstückseigentümers gegeben, falls durch die Straßenausbaumaßnahme innerbetriebliche Änderungen erforderlich werden. Auf dem Betriebsgelände stehe viel Fläche zur Verfügung, so dass notwendige Änderungen auch umgesetzt werden könnten. Für bauliche Änderungen auf dem Betriebsgelände müsse eine Baugenehmigung der Stadt Herford als zuständige Baugenehmigungsbehörde eingeholt werden. Eine Regelung derartiger Änderungen im Planfeststellungsverfahren sei nicht möglich. Innerbetriebliche Änderungen, die durch die Straßenausbaumaßnahme verursacht würden, seien zu entschädigen. Entschädigungen seien jedoch in einem eigenständigen Verfahren zu regeln.

Die Einwender fragen, warum als Erschließung nicht eine Umfahrung an der Westgrenze des Betriebsgeländes (Umfahrung der dort befindlichen Halle) vorgesehen worden sei. Der Vorhabenträger antwortet, dass ein dortiger Weg wegen der Lage im Landschaftsschutzgebiet und der Nähe zum Naturschutzgebiet Füllenbruch problematisch sei.

Landschaftspflegerische Maßnahmen

Die Einwender schlagen vor, auf die vorgesehene Ersatzmaßnahmen 1.1, 2.1 und 3.1 nördlich ihres Betriebsgrundstücks zu verzichten und diese Ersatzmaßnahmen auf dem landwirtschaftlich bewirtschafteten Flurstück 23 westlich des Bündler Fußweges durchzuführen. Der Vorhabenträger hat bereits in seiner Gegenäußerung zugesagt, diesen Vorschlag in Abstimmung mit der höheren und unteren Naturschutzbehörde zu prüfen.

Eine Regelung innerhalb des Planfeststellungsverfahrens ist nicht möglich. Es handelt sich – anders als die geänderte Verkehrsanbindung des Grundstücks – nicht um einen im Planfeststellungsverfahren zu bewältigenden Konflikt.

Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Nr. 6.1 im Kapitel B dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die bisher vorgesehenen Ersatzmaßnahmen im Bereich der Gemarkung Herford (E1.1, E2.2 und E3.1) werden auf den ursprünglich vorgesehenen Flächen nicht umgesetzt. Deshalb wurden für diese Ersatzmaßnahmen alternative Flächen gesucht und gefunden. Diese befinden sich im Stadtgebiet Löhne, Gemarkung Gohfeld, und wurden mit dem Deckblatt 2 in das Verfahren eingebracht und mit diesem Beschluss planfestgestellt.

Restflächen

Der Vorhabenträger hat bereits in seiner Gegenäußerung zugesagt, für den Fall, dass durch die Straßenausbaumaßnahme unwirtschaftliche Restflächen entstünden, die nicht mehr sinnvoll genutzt werden könnten, diese von der Bundesstraßenverwaltung übernommen würden.

Lärmschutzwand vor dem Grundstück Bündler Straße 107

Es wurde eingewandt, dass die geplante Lärmschutzwand dort nicht tragbar und erforderlich sei, da eine Lärmschutzwand bereits vorhanden sei.

Der Vorhabenträger erklärt in seiner Gegenäußerung, dass das heute bestehende Gebäude noch nicht in den Planunterlagen dargestellt sei. Er sagt zu, die Lärmtechnik in diesem Bereich zu überarbeiten. Die Lärmschutzwand werde verkürzt und ein Anschluss an die schon gebauten Lärmanlagen hergestellt.

Breite der Radwege

Die Einwender fragen nach, ob der Radweg vor dem Gewerbebetrieb Bündler Straße 107 in der geplanten Breite erforderlich sei. Sie fordern, dass der dort bestehende Gewerbebetrieb nicht gefährdet werden dürfe.

Der Vorhabenträger erklärt, dass der Radweg mit einer Breite von 2,50 m den aktuell gültigen technischen Regelwerken entspreche (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – RAL- /

Soweit den Betroffenen Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsforderungen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen ausgeglichen bzw. im Rahmen des anschließenden Entschädigungsverfahrens geregelt.

Die Einwendung wurde im Rahmen der eingebrachten Deckblätter berücksichtigt und entsprechend planfestgestellt.

Der Vortrag des Vorhabenträgers ist schlüssig und sachgerecht. Für Radfahrer und Fußgänger wird dadurch eine gesicherte Verkehrsteilnahme gewährleistet. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA -). Bereits in seiner Gegenäußerung führte der Vorhabenträger aus, dass diese Regelwerke einen Sicherheitsabstand zwischen Fahrbahn und Radweg anstatt von 1,25 m sogar von 1,75 m Breite vorsehen. Aufgrund diverser Zwangspunkte habe der Vorhabenträger diesen Sicherheitsabstand bereits reduziert. Ansonsten sei die Radverkehrsanlage gemäß den technischen Regelwerken geplant worden, damit für Radfahrer und Fußgänger eine gesicherte Verkehrsteilnahme gewährleistet werde.

Flurstücke 2, 249, 250 und 25, Flur 20, Gemarkung Herford

Diese Flurstücke sind an den Betreiber eines Autohauses verpachtet. Auf Nachfrage des Verhandlungsleiters erklären die Einwender, wegen des Grundstücks keine eigenen Vorstellungen zu haben, bitten jedoch darum, die Wünsche des Autohauses zu erfüllen.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p>Einwendung Nrn. 41, 95 und 151</p> <p>Von dem Grundstück (Flurstück 176, Flur 22, Gemarkung Herford) werden nach der ausgelegten Planung 330 m² für das Straßenausbauvorhaben benötigt. Dabei handelt es sich um einen Streifen an der nördlichen Grundstücksgrenze, im Nordwesten von einer Breite von ca. 3 m und nach Nordosten schmaler werdend bis zu einer Breite von ca. 1,50 m.</p> <p>Neben einer allgemeinen Diskussion, warum die Eisenbahnbrücke unverändert bleiben soll, sind von besonderem Interesse für die Einwender die zukünftige Erschließung ihres Betriebsgeländes und die Parkplatzsituation.</p> <p>Der Verhandlungsleiter fasst die Einwendungen zusammen und gibt die Gegenäußerung des Vorhabenträgers wieder. Nach Meinung der Einwender führen die Zusagen in der Gegenäußerung des Vorhabenträgers zu keiner Änderung der Situation; ihren Einwendungen werde dadurch nicht abgeholfen.</p> <p><u>Anlieferverkehr</u></p> <p>Die Einwender sehen durch die Auswirkungen des Straßenausbauvorhabens den Anlieferverkehr beeinträchtigt; der Anlieferverkehr sei nicht mehr gewährleistet.</p> <p>In seiner Gegenäußerung zu den Einwendungen hat der Vorhabenträger bereits zugesagt, die Grundstücksinanspruchnahme zu verringern. Zur weitest möglichen Schonung des Grundstücks</p>	<p>Eine Aufweitung der Bahnbrücke ist aus verkehrlichen Gründen nicht erforderlich. Durch einen Ausbau der Knotenpunktäste Goebenstraße, B 61 (Richtung Herford) und B 239 mit zusätzlichen Abbiegespuren kann unter der Bahnüberführung der heute vorhandene Querschnitt mit einer einstreifigen Führung des Geradeausverkehrs beibehalten werden. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Nr. 6.1 im Kapitel B dieses Beschlusses wird verwiesen.</p> <p>Das Gebäude der betroffenen Einzelhandelsfiliale befindet sich auf dem Flurstück 176, dieses Flurstück teilen sich mehrere Betriebe. Die heutige äußere Erschließung des gesamten Flurstücks erfolgt von der Bündler Straße (K 7). Diese Zufahrt ist durch die vorliegende Planung nicht beeinträchtigt.</p>

werde er auf den 1 m breiten Grenzstreifen zwischen Bänder Straße und Bahnunterführung verzichten und den Trennstreifen zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg um 0,50 m auf 1,25 m verschmälern. Dadurch verringere sich die Grundstücksinanspruchnahme von 330 m² auf 225 m². Der Eingriff in die befestigten Flächen betrage nunmehr maximal 1,50 m; im östlichen Zufahrtbereich erfolge kein Eingriff mehr. Dadurch werde die Warenbelieferung so wenig wie möglich eingeschränkt. Die vorhandene Zuwegung werde nicht mehr betroffen.

Die Einwender entgegnen, dass es auch nach der zugesagten Planänderung vor allem für den Anlieferverkehr zu eng werde. Es bestehe auch nicht die Möglichkeit, den Komplex zu umfahren.

Parkplätze in Eingangsnähe zwischen Markt und B 61

Es war eingewandt worden, dass sich durch das Straßenausbauvorhaben der Bereich vor dem Eingang so weit reduziere, dass mindestens 12 von 35 Kundenparkplätzen entfielen. Der Vorhabenträger antwortet, dass nach Überprüfung mit Hilfe der Vermessungsunterlagen und den bestehenden Vorschriften auf der heute befestigten Fläche zwischen dem Markt und der B 61 maximal 26 Parkplätze möglich seien. Nach zugesagter Planänderung würden vorhabenbedingt 7 Stellplätze wegfallen. Der Vorhabenträger sieht das Grundstück auch nach Verwirklichung der Straßenausbaumaßnahme an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen, und es könne – wie bisher – von allen

Die innere Erschließung der Filiale ist heute über eine westlich des Marktes gelegene Zuwegung geregelt. Diese bleibt unverändert bestehen. Bei der östlichen Zuwegung handelt es sich ebenfalls um eine innere Erschließung. Dem Eigentümer steht frei diese auszubauen.

Bei den angegebenen Werten für die Befahrbarkeit mit einem Lkw wird der Wendekreisdurchmesser (außen 29 m) schon heute nicht eingehalten.

Soweit den Betroffenen Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsforderungen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen ausgeglichen

Durch die eingebrachten Deckblätter wurden die Belange der Einwenderin teilweise abgeholfen. Im Zuge des Deckblattverfahrens wurden bezüglich der Parkplätze keine weiteren Einwände vorgetragen. Zum verkehrsgerechten Ausbau der B 61 ist eine Inanspruchnahme des Flurstücks 176 nicht zu vermeiden.

Bei der Planfeststellung des Straßenausbauvorhabens waren die Interessen der Einwenderin - insbesondere an der Anfahrbarkeit ihres Grundstücks mit Lkw und der Schonung von (genehmigten) Parkplätzen - mit den Interessen der Allgemeinheit an der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abzuwägen.

Fahrzeugen angefahren werden. Die von den Einwendern geäußerte Befürchtung, dass die Straßenausbaumaßnahme einen Umsatzrückgang bewirken werde und dazu führe, dass das Geschäft ganz aufgegeben werden müsse, vermag der Vorhabenträger nicht zu teilen. Die Einwender fordern, dass die Anzahl der Parkplätze, die nach der Baugenehmigung zugelassen sei, erhalten bleiben müsse. Außerdem müsse der Anlieferverkehr weiter gewährleistet sein.

Entschädigung

Der Grundstückseigentümer äußert die Sorge, dass der Wegfall von Grundstücksfläche zu einer Verminderung seines Nutzungsgewinns führe.

Entschädigungsrechtliche Fragen können jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden werden, sondern bleiben dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Im Planfeststellungsverfahren wird ein Entschädigungsanspruch nur dem Grunde nach zuerkannt, die Höhe der Entschädigung wird im Entschädigungsverfahren festgesetzt.

Bauphase

Auf Nachfrage der Einwender gibt der Vorhabenträger zum Bauablauf folgende Informationen:

Es habe zunächst Überlegungen gegeben, den Ausbauabschnitt der B 61 bei Vollsperrung auszubauen. Aus Rücksicht auf die in diesem Bereich angesiedelten Gewerbebetriebe plane der Lan-

Die Anforderungen an die Anfahrbarkeit des Grundstücks und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs rechtfertigen die Inanspruchnahme des Grundstücks in der planfestgestellten Weise.

So wie der Eigentümer keinen Anspruch auf Beibehaltung einer besonders großzügigen Zufahrtsmöglichkeit zu seinem Grundstück hat, so hat er auch kein Recht auf Fortbestand bestimmter von der Straße aus anfahrbarer Stellplätze (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 – 9 A 17/10 – juris Rn. 16).

Die Veränderung der Anfahrts- und Parkplatzsituation ist daher hinzunehmen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Soweit den Betroffenen Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsforderungen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen ausgeglichen bzw. im Rahmen des anschließenden Entschädigungsverfahrens geregelt.

Die Straßenbauverwaltung ist bestrebt, die Verkehrsführung während der Bauzeit zeitlich und räumlich so einzurichten und zu beschränken, dass Beeinträchtigungen der Anlieger so weit wie möglich vermieden werden.

Eine Abstimmung mit der Bauleitung erfolgt vor Ort.

desbetrieb Straßenbau NRW aber jetzt, die Bauarbeiten während des laufenden Straßenbetriebes durchzuführen. Der Ausbau werde abschnittsweise erfolgen. Es stehe für den Straßenbau verhältnismäßig viel Verkehrsfläche zur Verfügung. Die Straße werde deshalb zunächst verbreitert. Dann werde eine Straßenseite ausgebaut, wenn diese fertig sei, werde die andere Seite folgen. Es könne davon ausgegangen werden, dass auch während der Bauphase zwei Spuren befahrbar seien. Der Landesbetrieb trage dafür Sorge, dass jedes Grundstück während der Bauphase erreichbar sei. Eine Vollsperrung könne während besonderer Arbeiten notwendig werden, z.B. beim Asphalteinbau der Straßenoberfläche. Eine Vollsperrung werde aber nur wenige Tage andauern. Der Landesbetrieb rechne mit einer Dauer der Bauarbeiten von 1 ½ Jahren. In dieser Zeit müsse mit Beeinträchtigungen gerechnet werden, die sich jedoch nicht vermeiden ließen. Der Verkehrsfluss werde durch das Bauvorhaben erschwert.

Der Vorhabenträger erklärt, dass die Einzelheiten des Bauablaufs später in der Ausführungsplanung festgelegt würden. Zum jetzigen Zeitpunkt könne nicht gesagt werden, wo mit den Bauarbeiten begonnen werde und wie die Aufteilung der Bauabschnitte erfolge. Vor Beginn der Baumaßnahme informiere der Landesbetrieb Straßenbau NRW die zuständige Gemeinde (Straßenverkehrsbehörde), Kreis und Polizei und stimme sich mit diesen Stellen ab.

Auf Nachfrage der Einwender gibt der Vorhabenträger den Baubeginn mit frühestens 2018 an.

Straßenentwässerung

Die Beeinträchtigung durch den Baustellenbetrieb kann nicht verhindert werden und muss daher nach § 906 BGB geduldet werden.

Bevor Straßenwasser in die Gewässer eingeleitet wird, ist an allen Stellen (Bau-km 1+630 und Bau-km 1+875) ein Leichtflüssigkeitsabscheider vorgesehen. Die Anordnung des Leichtflüssigkeitsabscheiders wurde im Vorfeld mit den zuständigen Wasserbehörden sowie Vertretern der Stadt Herford abgestimmt. Auf Nachfrage der Einwender erklärt der Vorhabenträger, dass für den Bau der Entwässerungseinrichtungen über die in den ausgelegten Planunterlagen angegebenen Flächen hinaus keine zusätzlichen Grundstückinanspruchnahmen erforderlich würden, auch nicht zur vorübergehenden Nutzung.

Lärmschutz

Bereits in seiner Gegenäußerung zur Einwendung hat der Vorhabenträger erklärt, dass für den Fachmarkt auf eine lärmtechnische Untersuchung verzichtet worden sei. Es würden nur lärmtechnische Berechnungen für Gebäude erfolgen, in denen sich Wohnungen befänden. Für gewerblich genutzte Gebäude werde aktiver Lärmschutz (z.B. Wand) nicht vorgesehen, weil sie in der Regel hohen Eigenlärm verursachen. Mit passivem Lärmschutz (z.B. Lärmschutzfenster) zu versehen seien ausschließlich Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt für Menschen bestimmt seien (Wohnzimmer, Schlafräume). Unter diesem Gesichtspunkt sehen die Einwender keinen Bedarf für eine Lärmschutzwand.

Das Marktgebäude liegt in einem nach der Baunutzungsverordnung als Gewerbegebiet einzustufenden Bereich. In diesem Gebiet gelten nach der Verkehrslärmschutzverordnung Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) für den Tag und 54 dB(A) nachts. In der Lärmtechnischen Berechnungen werden nur die Gebäude untersucht, in denen sich Wohnungen befinden. Für gewerblich genutzte Gebäude wird aktiver straßenseitiger Lärmschutz nicht vorgesehen, weil die vorhandenen Gewerbebetriebe (Schnellrestaurant, Industriebetrieb, Fachmärkte u.a.) im Vergleich zu einer Wohnnutzung (teilweise deutlich) stärkeren Eigenlärm verursachen. Mit passivem Lärmschutz zu versehen sind ausschließlich Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt für Menschen bestimmt sind (Wohnzimmer, Schlafräume). Dies ist hier im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht der Fall, so dass für den Fachmarkt „Fressnapf“ eine lärmtechnische Untersuchung nicht durchgeführt wurde.

	<p>Denn ob ein Gebiet oder eine Anlage unter Verkehrslärmschutzgesichtspunkten schutzbedürftig ist, beurteilt sich insbesondere auch danach, ob die Art der Nutzung Lärmschutz verlangt oder – anders gefragt –, ob Verkehrslärm die Art der Nutzung beeinträchtigen kann (vgl. BVerwG, Beschluss vom 17. März 1992 – 4 B 230/91 –, juris Rn. 5). Eine entsprechende Beeinträchtigung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für diesen Bereich nicht gegeben.</p>
--	--

<p>Ergebnis des Erörterungstermins</p>	<p>Entscheidung der Planfeststellungsbehörde</p>
<p>Einwendung Nr. 100</p> <p>Das betroffene Autohaus steht auf einem Grundstück, dessen Eigentümer ebenfalls Einwender sind. Dieses Grundstück hat der Einwender im Rahmen der Erbpacht übernommen.</p> <p>Es ist vorgesehen, von diesem Grundstück 554 m² für das Straßenausbauvorhaben zu erwerben, 215 m² sollen dauerhaft beschränkt werden.</p> <p>Neben der Besprechung von allgemeinen Themen (kein vierspuriger Ausbau der B 61 bis hinter die Eisenbahnbrücke und die befürchtete zusätzliche Verkehrsbelastung für Hiddenhausen) sind für den Einwender der Ablauf und die Zeitdauer der Bauphase sowie der Standort der geplanten Lärmschutzwand von besonderem Interesse.</p>	<p>Eine Aufweitung der Bahnbrücke ist aus verkehrlichen Gründen nicht erforderlich. Durch einen Ausbau der Knotenpunktäste Goebenstraße, B 61 (Richtung Herford) und B 239 mit zusätzlichen Abbiegespuren kann unter der Bahnüberführung der heute vorhandene Querschnitt mit einer einstreifigen Führung des Geradeausverkehrs beibehalten werden. Auf die Ausführungen zur</p>

Bauphase

Der Einwender hat Bedenken wegen der Baustelle und der damit einhergehenden Beeinträchtigungen bezüglich der Erreichbarkeit des Autohauses für den täglichen Kundenverkehr. Seiner Meinung nach könne sich eine Baustelle existenzgefährdend auswirken.

Der Vorhabenträger erläutert, dass es zunächst Überlegungen gegeben habe, den Ausbauabschnitt der B 61 bei Vollsperrung auszubauen. Aus Rücksicht auf die in diesem Bereich angesiedelten Gewerbebetriebe plane der Landesbetrieb Straßenbau NRW aber jetzt, die Bauarbeiten während des laufenden Straßenbetriebes durchzuführen. Der Ausbau werde abschnittsweise erfolgen. Es stehe für den Straßenbau verhältnismäßig viel Verkehrsfläche zur Verfügung. Die Straße werde deshalb zunächst verbreitert. Dann werde eine Straßenseite ausgebaut, wenn diese fertig sei, werde die andere Seite folgen. Es könne davon ausgegangen werden, dass auch während der Bauphase zwei Spuren befahrbar seien. Der Landesbetrieb trage dafür Sorge, dass jedes Grundstück während der Bauphase erreichbar sei. Eine Vollsperrung könne während besonderer Arbeiten notwendig werden, z.B. beim Asphalteinbau der Straßenoberfläche. Eine Vollsperrung werde aber nur wenige Tage andauern. Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass das Autohaus über die Füllenbruchstraße erschlossen werde und die Zufahrt außerhalb des Baubereichs liege. Der Landesbetrieb rechne mit einer Dauer der Bauarbeiten von 1 ½ Jahren. In dieser Zeit müsse mit Beeinträchtigungen gerechnet werden, die sich jedoch nicht vermeiden ließen. Der Verkehrsfluss werde durch das Bauvorhaben erschwert.

Planrechtfertigung unter Nr. 6.1 im Kapitel B dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Straßenbauverwaltung ist bestrebt, die Verkehrsführung während der Bauzeit zeitlich und räumlich so einzurichten und zu beschränken, dass Beeinträchtigungen der Anlieger so weit wie möglich vermieden werden. Die Einzelheiten der Verkehrsführung während der Bauphase sind noch in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu regeln. Im Übrigen besteht nach ständiger Rechtsprechung kein Rechtsanspruch auf das Fortbestehen von Vorteilen, die sich aus einer bestimmten Verkehrslage von Grundstücken ergeben (vgl. dazu Urteil des BVerwG vom 11.05.1999 – 4 VR 7.99-, NVwZ 1999, S. 1341). Eine Existenzgefährdung ist nicht zu befürchten.

Die Beeinträchtigung durch den Baustellenbetrieb kann nicht verhindert werden und muss daher nach § 906 BGB geduldet werden.

Der Vorhabenträger erklärt, dass die Einzelheiten des Bauablaufs später in der Ausführungsplanung festgelegt würden. Zum jetzigen Zeitpunkt könne nicht gesagt werden, wo mit den Bauarbeiten begonnen werde und wie die Aufteilung der Bauabschnitte erfolge. Vor Beginn der Baumaßnahme informiere der Landesbetrieb Straßenbau NRW die zuständige Gemeinde (Straßenverkehrsbehörde), Kreis und Polizei und stimme sich mit diesen Stellen ab.

Auf Nachfrage des Einwenders gibt der Vorhabenträger den Baubeginn mit frühestens 2018 an.

Lärmschutzwand

In der Einwendung wurde die Sorge geäußert, dass die vorgesehene Lärmschutzwand Pläne, das Autohaus Richtung Bündler Fußweg zu erweitern, behindere.

Seit der Einwendung ist mehr als ein Jahr vergangen, ohne dass sich die Erweiterungspläne konkretisiert haben. Der Einwender trägt vor, dass auf dem Grundstück, das er erwerben wolle, eine Ausstellungsfläche entstehen solle.

Der Vorhabenträger weist auf folgendes hin:

Das Wohngebiet am Bündler Fußweg hat Anspruch auf Lärmschutz. Es sei zunächst eine Lärmschutzwand an der Südseite der B 61 von der Füllenbruchstraße bis hinter den Benter Weg vorgesehen gewesen. Der Lärmschutz sei am Effektivsten, wenn die Wand direkt neben der Lärmquelle (hier: Straße) gebaut würde. In den ausgelegten Planunterlagen seien bereits die Belange des Einwenders berücksichtigt worden. Danach verlaufe die geplante Lärmschutzwand vom Benter Weg bis etwa in Höhe

Auf die Ausführungen zu Lärmschutzbelangen unter Nr. 7.5.1 im Kapitel B dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auf die Ausführungen zu Lärmschutzbelangen unter Nr. 7.5.1 im Kapitel B dieses Beschlusses und die Veränderungssperre gem. § 9a FStrG, die seit dem 26.05.2014 gilt, weist die Planfeststellungsbehörde hin.

des Bündler Fußweges zunächst an der Südseite der B 61 und knicke dann in südliche Richtung ab. Die Wand solle bis an die Grenze des Grundstücks Bündler Fußweg 93 geführt werden, von dort an der nördlichen Grundstücksgrenze bis zur westlichen Grundstücksgrenze verlaufen und anschließend noch ca. 6 m an der westlichen Grundstücksgrenze nach Süden. Um gleichwertigen Lärmschutz zu erzielen wie mit einer Wand direkt südlich der B 61, müsse die vorgesehene Lärmschutzwand bereits 1 m höher sein und verursache dadurch Mehrkosten in Höhe von 35.000,-€.

Der Vorhabenträger empfiehlt dem Einwender, seine Erweiterungspläne zu konkretisieren und sich auch mit der Stadt Herford als örtlich zuständiger Gemeinde zu besprechen. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW sei grundsätzlich bereit, bei der Führung der Lärmschutzwand die Bedürfnisse des Einwenders zu berücksichtigen, vorausgesetzt, die Kosten für die vorgesehene Wand würden sich nicht noch weiter im Vergleich zu der ausgelegten Planung erhöhen. Das Planfeststellungsverfahren werde inzwischen überdies fortgesetzt.

Der Vorhabenträger macht ferner darauf aufmerksam, dass mit Beginn der Auslegung der Planunterlagen (26.05.2014) für das Straßenausbauvorhaben die Veränderungssperre nach § 9a Bundesfernstraßengesetz gelte. Darauf sei bereits in den Bekanntmachungen der Städte Herford und Vlotho über die Auslegung der Planunterlagen hingewiesen worden. Veränderungssperre bedeute, dass auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Übernahme durch den Träger der Straßenbaulast wesentlich wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden dürfen.

An der Nord- bzw. Westseite der Lärmschutzwand ist ein Schutzstreifen von ca. 5 m vorgesehen (eine Fläche von insgesamt 215

<p>m², die dauerhaft beschränkt wird). Auf Nachfrage des Einwenders erklärt der Vorhabenträger, dass dieser Schutzstreifen für Wartungsarbeiten an der Lärmschutzwand benötigt werde. Das schließe aber nicht aus, dass auf dem Schutzstreifen weiterhin Autos geparkt werden. Für die Dauer der Wartungsarbeiten müssten sie jedoch entfernt werden.</p> <p>Auf Nachfrage des Einwenders teilt der Vorhabenträger mit, dass die Lärmschutzwand nicht für Werbung genutzt werden darf. Grundsätzlich sei es aber möglich, vor der Lärmschutzwand ein Werbeschild aufzustellen. Allerdings sei die Verbotzone von bis zu 20 m und die Beschränkungszone von bis zu 40 m für bauliche Anlagen bei Bundesstraßen zu beachten (§ 9 Bundesfernstraßengesetz).</p>	
<p style="text-align: center;">Ergebnis des Erörterungstermins</p>	<p style="text-align: center;">Entscheidung der Planfeststellungsbehörde</p>
<p>Einwendung Nr. 181</p> <p>Von dem Grundstück (Flurstück 177, Flur 22, Gemarkung Herford) werden nach der ausgelegten Planung 650 m² für das Straßenausbauvorhaben benötigt. Dabei handelt es sich um einen Streifen sowohl an der nördlichen Grundstücksgrenze von einer Breite von ca. 10 m als auch an der nordwestlichen Grundstücksgrenze von einer Breite von ca. 2,50 m.</p> <p>In seiner Gegenäußerung zur Einwendung hat der Vorhabenträger eine Planänderung zugesagt. Zur weitest möglichen Schonung des Grundstücks will der Landesbetrieb Straßenbau NRW zwischen Bündler Straße und Bahnunterführung auf den 1 m</p>	

breiten Grunderwerbsstreifen verzichten und auf den Trennstreifen zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg um 0,50 m auf 1,25 m verschmälern. Dadurch verringert sich die Grundstücksinanspruchnahme von 650 m² auf ca. 580 m². Es würden keine befestigten Verkehrsflächen mehr auf dem Grundstück betroffen. Es erfolge weiterhin keine Beeinträchtigung des Drive-in-Schalters.

Auf die Frage des Verhandlungsleiters, welche Probleme nach der Gegenäußerung des Vorhabenträgers noch gesehen werden, äußern sich die Einwender erfreut darüber, dass die „McDrive-Spur“ erhalten bleibe, bemängeln jedoch, dass die Straße näher an das Schnell-Restaurant heranrücke, wodurch sich die Immissionen erhöhten. Ferner bestehen bei den Einwendern Sorgen hinsichtlich Baubeeinträchtigungen.

Der Grundstückseigentümer befürchtet zudem, dass er den vertraglichen Verpflichtungen zur uneingeschränkten Überlassung des Grundstücks zum vereinbarten Nutzungszweck nicht weiter nachkommen könne. Er sieht die Gefahr, dass die Grundstücksinanspruchnahmen infolge des Straßenausbauvorhabens letztlich dazu führen könnten, dass der „McDonalds-Betrieb“ untersagt würde. Die Folge davon seien erhebliche finanzielle Einbußen für ihn, da z. B. die Pachtzahlungen sich verringern würden. Die Einwender sehen auch mögliche Erweiterungspläne gefährdet.

Der Vorhabenträger stellt nochmals seine Planänderungen vor wie schon in seiner Gegenäußerung beschrieben.

Immissionen

Soweit den Betroffenen Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsforderungen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen ausgeglichen bzw. im Rahmen des anschließenden Entschädigungsverfahrens geregelt.

Auf die Veränderungssperre gem. § 9a FStrG, die seit dem 26.05.2014 gilt, weist die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Erweiterungspläne hin.

Bereits in seiner Gegenäußerung zur Einwendung hat der Vorhabenträger ausgeführt, dass das Grundstück der Einwender durch die nahe Lage an der stark frequentierten Kreuzung B 61 / L 545 / K 7 (Bünder Straße) sowie durch den – heute nicht leistungsfähigen – Straßenzug der B 61 bereits erheblich vorbelastet sei. Diese Vorbelastung sei zu berücksichtigen und wirke schutzmindernd. Aufgrund des vorhandenen, unzureichenden Zustandes entstünden im auszubauenden Bereich regelmäßig lange Staus und „Stop and Go- Verkehre“, so dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte bereits heute überschritten seien. Durch den verkehrsgerechten Ausbau der B 61 mit zwei durchgehenden Geradeauspuren, zwei Linksabbiegespuren zur L 545 und zusätzlichen Spuren in den Nebenästen könnten Staus künftig vermieden werden. Infolge des dann gleichmäßiger laufenden Verkehrs und infolge des ebenflächigeren, lärmmindernenden Fahrbahnaufbaus würden die Lärmemissionen so gering wie möglich gehalten. Die heute bestehenden lärmmäßigen Unzulänglichkeiten würden damit mehr als kompensiert. Das Schnell-Restaurant liege in einem nach der Baunutzungsverordnung als Gewerbegebiet einzustufendem Bereich. Im Gewerbegebiet gelten nach der Verkehrslärmschutzverordnung Immissionswerte von 69 dB(A) für den Tag und 59 dB(A) nachts. Diese Werte würden für das Restaurant an der Nordwestseite überschritten. Aktiver straßenseitiger Lärmschutz (Wand, Wall) sei nicht vorgesehen, weil die vorhandenen Gewerbebetriebe hohen Eigenlärm verursachten. Außerdem würden Lärmschutzwände an der südlichen Straßenseite der B 61 die werbewirksame Sicht auf das Restaurant verstellen. Mit passivem Lärmschutz (z.B. Lärmschutzfenster) zu versehen seien ausschließlich Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt für

Die Einwendungen werden unter Bezug auf das Kapitel B Nr. 7.5 zurückgewiesen.

Menschen bestimmt seien (Wohnzimmer, Schlafräume). Diese Kriterien träfen jedoch nicht auf ein Restaurant zu.
In dem Luftschadstoffgutachten, das der Vorhabenträger in Auftrag gegeben habe, werde festgestellt, dass aus lufthygienischer Sicht die mit dem Ausbau der B 61 verbundenen Schadstoffbelastungen zu keinen Konflikten mit den Beurteilungswerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit führten.

Die Einwender weisen darauf hin, dass die B 61 um 12 m näher an das Schnell-Restaurant heranrücke; das habe vor allem Auswirkungen auf die Außengastronomie. Es wird die Frage gestellt, ob eine Wand (aus Glas oder Kunststoff), ein Zaun oder Bewuchs vorgesehen sei, um die Außengastronomie von der Straße abzugrenzen und den Gästen einen gewissen Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen zu bieten.

Der Vorhabenträger macht darauf aufmerksam, dass es sich bei den genannten Maßnahmen jedoch um keinen Lärmschutz handle. Er erklärt sich grundsätzlich aber bereit, die Kosten für derartige Veränderungen zu entschädigen. Die Einwender beabsichtigen zu prüfen, welche Maßnahmen sinnvoll sind.

Veränderungssperre

Der Vorhabenträger macht darauf aufmerksam, dass mit Beginn der Auslegung der Planunterlagen (26.05.2014) für das Straßenausbauvorhaben die Veränderungssperre nach § 9a Bundesfernstraßengesetz gelte. Darauf wurde bereits in den Bekanntmachungen der Städte Herford und Vlotho über die Auslegung der Planunterlagen hingewiesen. Veränderungssperre bedeute, dass auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Über-

nahme durch den Träger der Straßenbaulast wesentlich wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden dürften. Zukünftige Änderungen bleiben unberücksichtigt und werden nicht entschädigt.

Die Einwender wünschen eine Klärung, ob zukünftig eine Erweiterung des Schnell-Restaurants möglich sein werde. Darauf antwortet der Verhandlungsleiter, dass nach Konkretisierung möglicher Erweiterungspläne die Chancen, diese Pläne auch verwirklichen zu können, mit der zuständigen Baubehörde geklärt werden müssten.

Bauphase

Die Einwender haben Bedenken wegen der Baustelle und der damit einhergehenden Beeinträchtigungen bezüglich der Erreichbarkeit des Schnell-Restaurants für die Kunden.

Der Vorhabenträger erläutert, dass es zunächst Überlegungen gegeben habe, den Ausbauabschnitt der B 61 bei Vollsperrung auszubauen. Aus Rücksicht auf die in diesem Bereich angesiedelten Gewerbebetriebe plane der Landesbetrieb Straßenbau NRW aber jetzt, die Bauarbeiten während des laufenden Straßenbetriebes durchzuführen. Der Ausbau werde abschnittsweise erfolgen. Es stehe für den Straßenbau verhältnismäßig viel Verkehrsfläche zur Verfügung. Die Straße werde deshalb zunächst verbreitert. Dann werde eine Straßenseite ausgebaut, wenn diese fertig sei, werde die andere Seite folgen. Es könne davon ausgegangen werden, dass auch während der Bauphase zwei Spuren befahrbar seien. Der Landesbetrieb trage dafür Sorge,

Auf die Ausführungen zu Beeinträchtigungen während der Bauphase unter Nr. 7.5.4 im Kapitel B dieses Beschlusses wird verwiesen.

dass jedes Grundstück während der Bauphase erreichbar sei. Eine Vollsperrung könne während besonderer Arbeiten notwendig werden, z.B. beim Asphalteinbau der Straßenoberfläche. Eine Vollsperrung werde aber nur wenige Tage andauern. Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass die Zufahrt von der Bänder Straße außerhalb des Baubereichs liege und von daher frei bliebe. Auf den Bauzäunen dürften Hinweisschilder angebracht werden. Während der Bauphase würden von dem Grundstück keine zusätzlichen Flächen vorübergehend in Anspruch genommen.

Der Landesbetrieb rechne mit einer Dauer der Bauarbeiten von 1 ½ Jahren. In dieser Zeit müsse mit Beeinträchtigungen gerechnet werden, die sich jedoch nicht vermeiden ließen. Der Verkehrsfluss werde durch das Bauvorhaben erschwert.

Der Vorhabenträger erklärt, dass die Einzelheiten des Bauablaufs später in der Ausführungsplanung festgelegt würden. Zum jetzigen Zeitpunkt könne nicht gesagt werden, wo mit den Bauarbeiten begonnen werde und wie die Aufteilung der Bauabschnitte erfolge. Vor Beginn der Baumaßnahme informiere der Landesbetrieb Straßenbau NRW die zuständige Gemeinde (Straßenverkehrsbehörde), Kreis und Polizei und stimme sich mit diesen Stellen ab.

Auf Nachfrage der Einwender gibt der Vorhabenträger den Baubeginn mit frühestens 2018 an.

Ergebnis des Erörterungstermins	Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
<p>Einwendung Nr. 183</p> <p>Nach den ausgelegten Planunterlagen wird für den Ausbau des Knotenpunktes B 61/ Bündler Straße in Höhe der Lagerhalle des Unternehmens ein Streifen Grundfläche entlang der Bündler Straße von insgesamt 336 m² benötigt. Dieser Grundstücksstreifen steht jedoch im Eigentum einer Immobilien GmbH. Von besonderer Wichtigkeit ist für das Unternehmen, dass der Anschluss an das Straßennetz funktional gut bleibt.</p> <p><u>Erschließung</u></p> <p>Der Einwender äußert Bedenken, weil die Bündler Straße vor dem Gelände, auf dem das Unternehmen seinen Rohstoffhandel betreibt, mehrspurig ausgebaut werden sollte. Davon sei auch zumindest der untere Teil der Aus-/Zufahrt des Betriebes betroffen. Es bestehe die Sorge, dass für Fahrzeuge, die das Gelände verlassen wollen, der Linksabbiegevorgang in die Bündler Straße praktisch unmöglich werde, weil zwei Spuren überquert und zwei Spuren aus der Gegenrichtung plus eine Linksabbiegespur beachtet werden müssten. Bei diesen Fahrzeugen handele es sich zumeist um große LKW, die keine schnelle Anfahrgeschwindigkeit haben. Viele von ihnen hätten das Ziel Bielefeld.</p> <p>Der Vorhabenträger erklärt, dass für die Ausfahrt des Betriebes eine eigene Lichtzeichenanlage mit Anforderungskontakt, die in Abhängigkeit von der Lichtzeichenanlage für den Knotenpunkt B 61 / Bündler Straße stehe, vorgesehen sei. Diese Lösung müsse</p>	<p>Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Nr. 6.1 bzw. Planungsvarianten / Trassenwahl unter Nr. 7.1 im Kapitel B dieses Beschlusses wird verwiesen. Insofern wird die Einwendung zurückgewiesen.</p>

jedoch im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde der Stadt Herford erfolgen. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW gehe aber davon aus, dass das erforderliche Einvernehmen hergestellt werden könne, da die geplante Regelung der Verkehrssicherheit diene und andere Verkehrsteilnehmer dadurch nicht beeinträchtigt würden.

Mitarbeiterparkplatz

Es wurde eingewandt, dass der Mitarbeiterparkplatz auf dem Betriebsgelände, der sich zwischen Bündler Straße und Halle befindet, infolge der Verbreiterung der Bündler Straße nicht mehr genutzt werden könne.

In seiner Gegenäußerung zu der Einwendung hat der Vorhabenträger bereits zugesagt, die Planung soweit zu ändern, dass der vorhandene Mitarbeiterparkplatz in seiner jetzigen Lage bestehen bleiben könne. Das gilt ebenfalls für die Trafostation, die sich auf dem Betriebsgrundstück im grenznahen Bereich zur B 61 befindet.

Zaunanlage

Ferner wurde beklagt, dass der an der Grenze zwischen Betriebsgrundstück und B 61 vorhandene Zaun überplant werde.

In seiner Gegenäußerung zu der Einwendung hat der Vorhabenträger bereits zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung die Rechtsabbiegespur zur L 545 (Bündler Straße) geringfügig zu kürzen, den geplanten Graben auf einer Länge von 60 m zu verrohren und auf den Grenzstreifen in diesem Bereich zu verzichten. Durch diese Änderungen wird erreicht, dass der südliche

Der Einwand hat sich durch Zusage des Vorhabenträgers erledigt.

Der Einwand hat sich durch Zusage des Vorhabenträgers erledigt.

Teil des Firmengrundstückes nicht mehr betroffen ist und der Zaun in seiner jetzigen Lage bestehen bleiben kann. Das gilt ebenfalls für den sogenannten „Metallunterstand“; eine Standortveränderung ist nicht erforderlich.
Außerdem verringert sich der Grunderwerb für das Flurstück 202 um ca. 200 m².

Bronzefiguren

Außerdem wurde eingewandt, dass die an der Grenze des Betriebsgrundstücks aufgestellten Bronzefiguren wegen der Straßenausbaumaßnahme nicht weiter an diesem Standort verbleiben können und versetzt werden müssten.

Aufgrund der unter Abschnitt „Mitarbeiterparkplatz“ bereits angeführten Planänderung geht der Vorhabenträger davon aus, dass die Bronzefiguren an ihrem jetzigen Standort verbleiben können. Falls die Bronzefiguren trotz Planänderung doch noch versetzt werden müssten, sagt der Vorhabenträger zu, sie auf das Flurstück 202, Flur 22, Gemarkung Herford, nach Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer umzusetzen. Die Kosten der Umsetzung übernehme der Vorhabenträger.

Bauphase

Der Vorhabenträger erläutert, dass es zunächst Überlegungen gegeben habe, den Ausbauabschnitt der B 61 bei Vollsperrung auszubauen. Aus Rücksicht auf die in diesem Bereich angesiedelten Gewerbebetriebe plane der Landesbetrieb Straßenbau NRW aber jetzt, die Bauarbeiten während des laufenden Straßenbetriebes durchzuführen. Der Ausbau werde abschnittsweise

Der Einwand hat sich durch Zusage des Vorhabenträgers erledigt.

erfolgen. Es stehe für den Straßenbau verhältnismäßig viel Verkehrsfläche zur Verfügung. Die Straße werde deshalb zunächst verbreitert. Dann werde eine Straßenseite ausgebaut, wenn diese fertig sei, werde die andere Seite folgen. Es könne davon ausgegangen werden, dass auch während der Bauphase zwei Spuren befahrbar seien. Der Landesbetrieb trage dafür Sorge, dass jedes Grundstück während der Bauphase erreichbar sei. Eine Vollsperrung könne während besonderer Arbeiten notwendig werden, z.B. beim Asphalteinbau der Straßenoberfläche. Eine Vollsperrung werde aber nur wenige Tage andauern. Der Landesbetrieb rechne mit einer Dauer der Bauarbeiten von 1 ½ Jahren. In dieser Zeit müsse mit Beeinträchtigungen gerechnet werden, die sich jedoch nicht vermeiden ließen. Der Verkehrsfluss werde durch das Bauvorhaben erschwert.

Der Vorhabenträger erklärt, dass die Einzelheiten des Bauablaufs später in der Ausführungsplanung festgelegt würden. Zum jetzigen Zeitpunkt könne nicht gesagt werden, wo mit den Bauarbeiten begonnen werde und wie die Aufteilung der Bauabschnitte erfolge. Vor Beginn der Baumaßnahme informiere der Landesbetrieb Straßenbau NRW die zuständige Gemeinde (Straßenverkehrsbehörde), Kreis und Polizei und stimme sich mit diesen Stellen ab.

Auf Nachfrage des Einwenders gibt der Vorhabenträger den Baubeginn mit frühestens 2018 an.

8. Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten

Die Planfeststellungsbehörde hat sich an mehreren Stellen eine nachträgliche Entscheidung vorbehalten.

Die Regelung des § 74 Abs. 3 VwVfG NRW erlaubt entsprechende Vorbehalte, soweit zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, sich für die Bewältigung des Problems notwendige Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen sowie Substanz und Ausgewogenheit der Planung dadurch im Grundsatz nicht in Frage gestellt werden. Der Planfeststellungsbehörde wird es hierdurch ermöglicht, Regelungen, die an sich in dem das Planfeststellungsverfahren abschließenden Planfeststellungsbeschluss zu treffen wären, einer späteren Entscheidung vorzubehalten.

Zwar gilt der Grundsatz, dass der Vorhabenträger einen Konflikt, den er durch seine Planung hervorruft oder verschärft, nicht ungelöst lassen darf. Diese Pflicht zur Konfliktbewältigung hindert die Planfeststellungsbehörde aber nicht in jedem Fall, Teilfragen, die ihrer Natur nach von der Planungsentscheidung abtrennbar sind, einer nachträglichen Lösung zugänglich zu machen.

Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offenbleiben, 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 Bewertung

Unter Abwägung aller in diesem Verfahren zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange wird die mit der Planung beantragte Straßenbaumaßnahme festgestellt.

Die Straßenbaumaßnahme wird festgestellt, da ihre Realisierung im Interesse des öffentlichen Wohls geboten ist. Entgegenstehende andere öffentliche oder private Belange dürfen dahinter zurückstehen bzw. sind auf ein verhältnismäßiges Maß begrenzt.

Die Planrechtfertigung ergibt sich aus einer konkreten Bedarfsprüfung. Nach den tatsächlichen Umständen besteht ein dringendes Verkehrsbedürfnis für den Ausbau der B 61 Herford Nordring bis B 239. Über die planfestgestellte Straßenausbaumaßnahme wird eine leistungsfähige Verkehrsverbindung geschaffen, die sicherstellt und die in der Lage ist, den derzeitigen und künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos zu bewältigen. Damit ist der Ausbau der B 61 Herford Nordring bis B 239 gemessen an den fachplanerischen Zielen des Bundesfernstraßengesetzes objektiv und vernünftigerweise geboten. Eine andere Ausbauvariante, mit der die anstehenden Ziele besser erreicht und die mit dem Vorhaben zusammenhängenden Beeinträchtigungen und Konflikte besser gelöst werden könnten, bietet sich vorliegend nicht an. Ein Verzicht auf das Vorhaben kam nicht in Betracht.

Innerhalb der mit diesem Beschluss vorgenommenen Gesamtabwägung müssen daher die von der Einwanderseite vorgetragenen Bedenken hinter der verkehrlichen Notwendigkeit des Ausbaus der B 61 Herford Nordring bis B 239 in der jetzt planfestgestellten Form zurückstehen.

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 Ausbau der B 61 Herford Nordring bis B 239 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 unabdingba-

res Maß begrenzt werden. Dennoch verbleibende Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

Auch Beeinträchtigungen der zahlreichen gegen das Vorhaben angebrachten privaten Belange können durch die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Entscheidungen und Nebenbestimmungen in einer Weise abgemildert werden, dass die Planungsentscheidung zugunsten des Vorhabens ausgewogen ist. Die Eingriffe in das verfassungsrechtlich besonders geschützte Grundeigentum müssen in der Gesamtabwägung unter Berücksichtigung der hohen verkehrlichen Bedeutung der Straßenausbaumaßnahme im öffentlichen Interesse als verhältnismäßig zurückstehen.

10. Hinweis auf Entschädigungsverfahren

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernisse, 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.

Solche Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an den

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe
Stapenhorststr. 119
33615 Bielefeld

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderungen in einem besonderen Entschädigungsfeststellungsverfahren entschieden werden, für das die

Bezirksregierung Detmold (Dezernat 21)
Leopoldstraße 15
32756 Detmold

zuständig ist.

Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend geregelt werden können, steht den Betroffenen alsdann der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

11. Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gemäß § 17c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist; es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

12. Hinweis auf die Auslegung des Planes

Dieser Beschluss wird in den Städten Herford und Vlotho sowie in der Gemeinde Hiddenhausen mit einer Ausfertigung der Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden öffentlich und ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (§ 74 Abs. 4 Sätze 2-3 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 innerhalb eines Monats nach deren Zustellung Klage beim

**Oberverwaltungsgericht
für das Land Nordrhein-Westfalen,
Aegidiikirchplatz 5,
48143 Münster**

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist (vgl. anliegend Nr. 12). Dies gilt nicht für Beteiligte, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wurde.

Die Klage ist beim Oberverwaltungsgericht schriftlich oder zur Niederschrift des / der Urkundsbeamten / -in zu erheben.

Die Klage kann auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts (poststelle@ovg.nrw.de) erhoben werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Es muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 55a Absatz 4 VwGO eingereicht werden. Die für die Übermittlung und Bearbeitung geeigneten technischen Rahmenbedingungen bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803).“

Hinweis:

Weitere Informationen zur Klageerhebung durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Oberverwaltungsgerichtes erhalten Sie auf der Internetseite www.justiz.de.

Bezirksregierung Detmold

Im Auftrag

gez. Schönfeld

Ausgefertigt:

(Stammeier)