

Bezirksregierung Detmold



25.4.34-03-1/16

Planfeststellungsbeschluss

**für den Neubau des Ringschlusses Südring in Rheda-Wiedenbrück
(zwischen der Kreuzung K 1, Lippstädter Straße und der K 9, Rietberger Straße)
auf dem Gebiet der Stadt Rheda-Wiedenbrück**

Detmold, den 10.10.2023

Vorhabenträgerin:
Stadt Rheda-Wiedenbrück,
Rathausplatz 13,
33378 Rheda-Wiedenbrück

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	4
Abkürzungsverzeichnis.....	7
A. Entscheidung.....	11
1. Feststellung des Plans.....	11
2. Festgestellte Planunterlagen.....	11
3. Wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG.....	14
3.1 Tenor der Erlaubnis	14
3.2 Rechtsgrundlagen der Erlaubnis	15
3.3 Allgemeine Angaben, Lage, Art und Zweck der Einleitungen	15
3.4 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis	18
3.5 Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis	22
4. Nebenbestimmungen.....	24
4.1 Allgemeine Schutzmaßnahmen	24
4.2 Unterrichtungspflichten	25
4.3 Wasserwirtschaft (allgemein/unabhängig vom Wasserrecht gem. Nr. 3)	26
4.4 Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz	28
4.4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen.....	28
4.4.2 Spezielle Nebenbestimmungen zum Artenschutz.....	30
4.4.3 Artenschutz-Monitoring.....	34
4.4.4 Abnahme der Ausgleichsmaßnahmen.....	35
4.4.5 Kompensationsflächenkataster.....	35
4.5 Lärmschutz	35
4.6 Land- und Forstwirtschaft	38
4.7 Bodendenkmalschutz	39
4.8 Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen	39
4.9 Arbeitsschutz	41
4.10 Kampfmittelfunde	42
4.11 Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen	42
4.12 Nebenbestimmungen im Interesse betroffener Haus- und Grundeigentümer	43
4.13 Aktualisierung der Planunterlagen	44
5. Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen.....	45
6. Zusagen/Zusicherungen des Vorhabenträgers.....	47
B. Begründung.....	49
1. Das Vorhaben.....	49
2. Vorgängige Verfahren, frühe Öffentlichkeitsbeteiligung.....	49
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	50
3.1 Einleitung des Verfahrens	50
3.2 Auslegung der Planunterlagen	51
3.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	52
3.4 Erörterungstermin	53
3.5 Planänderungen des Deckblatts 1	54
4. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	57
4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung	57

4.2	Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde	58
4.3	Anhörungsverfahren	58
4.4	Umfang der Planfeststellung	61
5.	Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG	62
6.	Materiell-rechtliche Würdigung	64
6.1	Planrechtfertigung	64
6.1.1	Verkehrstechnische Planungsziele	69
6.1.2	Verkehrliche Bedeutung des Südrings, Verkehrsaufkommen	69
6.2	Planungsleitsätze	74
6.3	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	75
6.4	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	76
6.4.1	Artenschutz	77
6.4.1.1	Rechtliche Grundlagen des Artenschutzes, Verbotstatbestände	77
6.4.1.2	Prüfmethodik / Bestandserfassung	80
6.4.1.3	Planungsrelevante Arten	91
6.4.1.4	Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG	93
6.4.1.4.1	Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (insb. Tötungsverbot)	93
6.4.1.4.2	Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot)	98
6.4.1.4.3	Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beschädigungs- und Zerstörungsverbot)	104
6.4.1.4.4	Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG (Flora)	107
6.4.1.4.5	Allgemeiner Artenschutz des § 39 BNatSchG	107
6.4.2	Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz	108
6.4.3	Landschaftsschutz- / Naturschutzgebiete	108
6.4.4	Eingriffsregelung	108
6.4.4.1	Rechtsgrundlagen	109
6.4.4.2	Methodik und Bestandserfassung	113
6.4.4.3	Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen	117
6.4.4.4	Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)	119
6.4.4.5	Flächeninanspruchnahmen für Kompensationsmaßnahmen	123
6.4.5	Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen	124
6.4.6	Klimaschutz	125
7.	Abwägung	127
7.1	Planungsvarianten / Alternativen	128
7.1.1	Allgemeines	128
7.1.2	Nullvariante	131
7.1.3	Gesamtbewertung der Planfeststellungsbehörde	133
7.2	Einzelheiten der Baumaßnahme, Ausbaustandard	134
7.3	Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft	137
7.3.1	Allgemeines	137
7.3.2	Flächenverbrauch und Grundstücksbetroffenheit/ Grundstücksinanspruchnahme	139
7.3.3	Sonstige Beeinträchtigungen der Landwirtschaft	143
7.4	Jagd	144
7.5	Immissionsschutz	145
7.5.1	Lärmschutzbelange	145
7.5.1.1	Rechtsgrundlagen und Methodik	146
7.5.1.2	Verkehrsprognose	156
7.5.1.3	Lärmuntersuchung/-berechnung	156
7.5.1.4	Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel	159
7.5.1.5	Notwendigkeit einer Summenpegelbildung	160

7.5.1.6	Verhältnismäßigkeit des Lärmschutzkonzeptes.....	165
7.5.1.7	Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV.....	176
7.5.1.8	Sonstiges zu den Einwendungen.....	178
7.5.2	Luftschadstoffe.....	179
7.5.2.1	Rechtsgrundlagen.....	179
7.5.2.2	Verfahren.....	180
7.5.2.3	Ergebnisse und Bewertung.....	183
7.5.3	Beeinträchtigungen während der Bauphase, Erschütterungen.....	187
7.6	Klimaschutz	190
7.7	Bodenschutz	193
7.8	Grundwasser- und Gewässerschutz	194
7.8.1	Straßenentwässerung.....	195
7.8.3	Bau- und sonstige anlagebedingte Auswirkungen auf Gewässer.....	199
7.8.4	Anforderungen der WRRL bzw. der §§ 27 und 47 WHG.....	200
7.9	Sonstige öffentliche Belange	206
7.9.1	Denkmalpflegerische Belange.....	206
7.9.2	Forstwirtschaft/Wald.....	208
7.9.3	Stellungnahmen der Kommunen und Träger öffentlicher Belange.....	208
7.10	Private Einwendungen / Anwohner- und Eigentümerbelange	210
7.10.1	Gesundheit und Erholung.....	210
7.10.2	Eigentum.....	211
7.10.3	Wertminderung.....	215
7.10.4	Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeansprüche.....	220
7.11	Sonstiges zu den Einwendungen und Stellungnahmen	222
8.	Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten.....	223
9.	Abschließende Gesamtbewertung.....	224
C.	Hinweise und Rechtsbehelfsbelehrung	225
1.	Hinweise auf das Entschädigungsverfahren.....	225
2.	Hinweis auf die Geltungsdauer des Beschlusses.....	226
3.	Hinweis auf die Auslegung des Planes.....	226
4.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	227

Abkürzungsverzeichnis

ASF	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
B	Bundesstraße
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CEF-Maßnahme	Continuous ecological functionality-measures, vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG
DIN	Deutsche Industrie Norm
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (gerechnet über alle Tage des Jahres)
DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfachs
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall

EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
ELES	Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes und des Landes NRW
FFH-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG, Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FIS	Fachinformationssystem
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GrwV	Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung)
HEBFA	Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
i.V.m.	in Verbindung mit
K	Kreisstraße
KIAnG NRW	Klimaanpassungsgesetz des Landes NRW
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
KSG NRW	Klimaschutzgesetz des Landes NRW (Neufassung von 2021)
L	Landesstraße
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz
LImSchG	Gesetz zum Schutz vor Luftverunreinigungen, Geräuschen und ähnlichen Umwelteinwirkungen (Landes-Immissionsschutzgesetz)
LINFOS	Landschaftsinformationssammlung NRW
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsplan NRW
LPIG	Landesplanungsgesetz NRW
LPIG DVO	Verordnung zur Durchführung des Landesplanungsgesetzes
LNatSchG	Gesetz zum Schutz der Natur in NRW (Landesnatorschutzgesetz)
LOA D	Lärmoptimierte Asphaltdeckschicht
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MBI. NRW	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW
MUVU	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung
NG	Nebengebäude
NSG	Naturschutzgebiet
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen

PlafeR 19	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2019, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2020)
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung
RAS-LP 2	Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RASt 06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RIN 2008	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008
RLBP 2011	Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS 2012, Fassung 2020	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
RQ	Regelquerschnitt
RStO 12	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012
StrWG NRW	Straßen und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
SüwVO Abw	Verordnung zur Selbstüberwachung von Abwasseranlagen - Selbstüberwachungsverordnung Abwasser – SüwVO Abw
SVZ	Straßenverkehrszählung
TKG	Telekommunikationsgesetz
TÖB	Träger öffentlicher Belange (Fachbehörden und Betreiber von Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen)
UQN	Umweltqualitätsnorm
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG NRW	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
VAWs	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe
VG	Verwaltungsgericht
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien)

V-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG, Vogelschutzrichtlinie)
VV-Artenschutz	Verwaltungsvorschrift Artenschutz
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WRRL	Europäische Wasserrahmenrichtlinie
WSG	Wasserschutzgebiet
ZustVU	Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der sich auf das Gebiet der Stadt Rheda-Wiedenbrück erstreckende Plan für den Neubau des Ringschlusses Südring (zwischen der Kreuzung K 1, Lippstädter Straße sowie der K 9, Rietberger Straße) wird einschließlich aller Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des von der Stadt Rheda-Wiedenbrück aufgestellten und mit Antrag vom 12.04.2016 – in der Fassung vom 27.09.2016 vorgelegten Plans erfolgt gem. §§ 38 ff. StrWG NRW in Verbindung mit §§ 72 ff. VwVfG NRW.

Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle anderen für dieses Vorhaben nach Bundes- oder Landesrecht erforderlichen Erlaubnisse, Planfeststellungen, Ausnahmen oder Befreiungen (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Zur wasserrechtlichen Erlaubnis wird auf Kapitel A Nr. 3 dieses Beschlusses verwiesen.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden Planunterlagen:

2.1 Die mit Antrag vom 12.04.2016 – in der Fassung vom 27.09.2016 vorgelegten Planunterlagen, die in der Zeit vom 07.11. bis 06.12.2016 in der Stadt Rheda-Wiedenbrück öffentlich ausgelegt haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlagen-Nr., Seiten- und Blattzahl	Maßstab 1 : _____
1	Erläuterungsbericht	Unterlage 1, S. 1 - 25	-
2	Übersichtskarte	Unterlage 2	25.000
3	Übersichtslageplan	Unterlage 3	5.000
4	Übersichtshöhenplan	Unterlage 4	2.000 / 200
5	Lagepläne	Unterlage 5, Blatt 1 - 4	500
6	Höhenpläne (Strecke), Höhenplan (Emsbrücke)	Unterlage 6, Blatt 1 – 4, Unterlage 6, Blatt 5	500 / 50 200 / 200
7	Maßnahmenpläne	Unterlage 9, Blatt 1 - 4	500
8	Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen	Unterlage 9, S. 5	2.500
9	Übersicht Ausgleichsflächen	Unterlage 9, S. 6	5.000

10	Ausgleichsmaßnahmenpläne - Ausgleichsmaßnahme 1 - Ausgleichsmaßnahme 2 - Ausgleichsmaßnahme 3 - Ausgleichsmaßnahme 4 - Ausgleichsmaßnahme 5 - Ausgleichsmaßnahme 6	Unterlage 9 Blatt 7, Blatt 8, Blatt 9, Blatt 10, Blatt 11, Blatt 12	- 1.000 1.000 1.000 1.000 1.000 2.000
11	Grunderwerbspläne	Unterlage 10.1, Blatt 1 - 4, Unterlage 10.1, Blatt 5	500 2.000
12	Grunderwerbsverzeichnis	Unterlage 10.2, S. 1 - 6	-
13	Regelungs-/Bauwerksverzeichnis	Unterlage 11, S. 1 - 39	-
14	Regelquerschnitte	Unterlage 14.1, Blatt 1 - 6	50
15	Bestimmung der Belastungsklassen	Unterlage 14.2, S. 1 u. 2	-
16a	Immissionstechnische Untersuchung zum Verkehrslärm, Erläuterungsbericht und Ermittlung der Emissionspegel	Unterlage 17.0, S. 1 - 22	-
16b	Ergebnisse der Immissionstechnischen Untersuchung	Unterlage 17.1, S. 1 – 12	-
16c	Lageplan Immissionstechnische Untersuchung	Unterlage 17.2, Blatt 1	2.000
17a	Wassertechnische Untersuchungen, Erläuterungsbericht einschl, wassertechnische Berechnungen mit Anhang	Unterlage 18.1, S. 1 - 28	-
17b	Detaillagepläne RW-Behandlungsanlagen	Unterlage 18.2, Blatt 1 - 4	250
17c	Bauwerkszeichnungen	Unterlage 18.3, Blatt 1 u. 3-7	50
17d	Längsschnitte	Unterlage 18.4, Blatt 1 - 3	1.000 / 50
18a	LBP, Erläuterungsbericht	Unterlage 19.1, S. 1 - 83	-
18b	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag inkl. Anlage („Art-für-Art-Protokoll“)	Unterlage 19.2, S. 1 - 55	-
18c	LBP, Bestands- u. Konfliktpläne	Unterlage 19.3, Blatt 1 - 4	500
19	Vorprüfung des Einzelfalls gem. UVPG	S. 1 - 18	-
20	Baugrunduntersuchung	S. 1 - 18 u. Anlage 1, Anlage 2.1 - 2.9, Anlage 3.1 - 3.3 Prüfbericht Nr. 14- 37816/1 S. 1-4, Probenbegleitprotokoll	-
21	Verkehrsuntersuchung in Rheda-Wiedenbrück, Teilbereich Wiedenbrück	S. 1 - 35 zzgl. Anlagen	-

22	Luftschadstoffgutachten	S. 1 - 53	-
23	Faunistische Untersuchungen Anlage 1 Avifauna, Anlage 2 Fledermäuse Detektor- und batcorder-Nachweise, Anlage 3 Fledermäuse (Horchkisten) und Amphibien (Laichgewässer)	S. 1 - 55 und Anhang, Blatt 1, Blatt 1, Blatt 1,	- 5.000 5.000 5.000
24a	Botanische Bestandsaufnahme (2012)	S. 1 - 4, inkl. 2 Lagepläne	- 1.000
24b	Botanische Bestandsaufnahme (2015)	S. 1 - 3 u. Anhang	-
25	Unterlagen Öffentlichkeitsbeteiligung		
26a	Ausgleichsflächenkonzept „Emsaue“	S. 1 - 47	-
26b	Übersicht Ausgleichsflächen	Blatt 1	5.000
26c	Ausgleichsflächenkonzept Bestands- und Maßnahmenpläne	Blatt 1 - 5	1.000
26d	Artenliste der untersuchten Grünlandbrache	S. 1	-

2.2 Planunterlagen des Deckblatts 1, die in der Zeit vom 05.11. bis 04.12.2018 in der Stadt Rheda-Wiedenbrück öffentlich ausgelegt haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlagen-Nr., Seiten- und Blattzahl	Maßstab 1 : _____
27	Fachbeitrag zur EU-Wasser- rahmenrichtlinie	S. 1 - 37	-

2.3 Nicht ausgelegte Planunterlagen des Deckblatts 1:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlagen-Nr., Seiten- und Blattzahl	Maßstab 1 : _____
28	Zusammenfassung der Änderungen zu verkehrlichen und Bauausführungsaspekten	S. 1 - 14	-
29	Lagepläne	Unterlage 5a, Blatt 1 - 4	500
30	Zusammenfassung der Änderungen zu umweltfachlichen Untersuchungen und landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie Ausgleichsflächenkonzept	S. 1 - 17	
31	Maßnahmenpläne	Unterlage 9, Blatt 1a – 4a	500
32	Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen	Unterlage 9, Blatt 5a	4.000
33	Übersicht Ausgleichsflächen	Unterlage 9, Blatt 6a	5.000

34	Ausgleichsmaßnahmenpläne - Ausgleichsmaßnahme 1 - Ausgleichsmaßnahme 3 - Ausgleichsmaßnahme 4 - Ausgleichsmaßnahme 5 - Ausgleichsmaßnahme 6 - Übersicht Ausgleichsflächen Ökokonten	Unterlage 9 Blatt 7a, Blatt 8a, Blatt 9a, Blatt 10a, Blatt 11a, Blatt 12a	- 1.000 1.000 1.000 1.000 2.000 15.000
35a	LBP, Erläuterungsbericht	Unterlage 19.1a, S. 1 - 84	-
35b	Artenschutzrechtlicher Fach- Beitrag inkl. Anlage („Art-für-Art- Protokoll“)	Unterlage 19.2a, S. 1 - 55	-
35c	LBP, Bestands- u. Konfliktpläne	Unterlage 19.3a, Blatt 1 - 4	500
36a	Ausgleichsflächenkonzept „Em- saue“	S. 1a – 41a	-
36b	Übersicht Ausgleichsflächen	Blatt 1a	5.000
36c	Ausgleichsflächenkonzept Be- stands- und Maßnahmenpläne	Blatt 1a – 4a	1.000
36d	Artenliste der untersuchten Grün- landbrache	S. 1a	-
37a	Ergebnisse der Immissionstechni- schen Untersuchung	Unterlage 17.1.1, S. 1 - 13	-
37b	Ergebnisse der Immissionstechni- schen Untersuchung	Unterlage 17.1.2, S. 1 - 2	-
37c	Ergebnisse der Immissionstechni- schen Untersuchung	Unterlage 17.1.3, S. 1 - 3	-
38	Nachberechnung Luftschad- stoffgutachten	S. 1 - 3	-
39	Grunderwerbspläne	Unterlage 10.1, Blatt 1a – 4a, Unterlage 10.1, Blatt 5a	500 2.000
40	Grunderwerbsverzeichnis	Unterlage 10.2a, S.1 - 5	-
41	Regelungs-/Bauwerksverzeichnis	Unterlage 11a, S. 1 - 39	-

3. Wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG

3.1 Tenor der Erlaubnis

Der Vorhabenträgerin, der Stadt Rheda-Wiedenbrück, Rathausplatz 13, 33378 Rheda-Wiedenbrück, wird unbeschadet der Rechte Dritter aufgrund des Planfeststellungsantrags vom 12.04.2016 – in der Fassung vom 27.09.2016 sowie der zugehörigen Unterlagen, insbesondere der Wassertechnik, im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh die Erlaubnis erteilt, auf den Stra-

ßenoberflächen des dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegenden Neubaus des Südringes anfallendes Niederschlagswasser nach den Vorgaben dieser Erlaubnis gedrosselt in die Ems einzuleiten (Einleitung E 1) und anfallenden Niederschlagsabfluss aus dem geplanten Geh-/ und Radweg über die parallel verlaufenden Versickerungsmulden dem Grundwasser zuzuführen.

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

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

3.2 **Rechtsgrundlagen der Erlaubnis**

- §§ 1 bis 3, 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10 bis 13, 18 Abs. 1, 27, 46 bis 48 und 54 ff WHG, § 57 LWG
- § 19 Abs. 1 und 3 WHG i. V. m. § 117 Abs. 1 LWG und der ZustVU

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

3.3.1 **Einleitungsstelle 099 T HAB 5**

Die in den Hamelbach erfolgende Einleitung ist bereits vorhanden, die Einleitungsstelle in Höhe des Kreuzungsbereichs Südring/ Lippstädter Straße bleibt von ihrer Lage her unverändert.

Das Gesamteinzugsgebiet der aktuellen Einleitung beträgt ca. 28,5 ha. Gemäß aktueller Kategorisierung nach dem Trennerlass vom 26.05.2004 wurden Teilbereiche der abflusswirksamen Flächen als behandlungsbedürftig eingestuft.

Die Einleitung dient der Ableitung des Niederschlagswassers aus dem Entwässerungsgebiet im Bereich des Kreisverkehrs im Umfang (Ared) von insgesamt 0,174 ha und wird über Straßenabläufe gefasst, zur Nordseite umgeleitet und an den vorhandenen Entwässerungskanal der nördlichen Lippstädter Straße angebunden.

Die Wassertechnische Erlaubnis dieser Einleitungsstelle liegt bereits vor. Die Vorhabenträgerin ist dazu verpflichtet die Vorgaben der Wassertechnischen Erlaubnis umzusetzen. Sollte für die Einleitungsstelle 099 T HAB 5 eine Aktualisierung der Wassertechnische Erlaubnis nötig werden, so ist diese durch die VT bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen.

3.3.2 Einleitungsstelle 097 T HAB 2.1

Die in den Hamelbach erfolgende Einleitung 097 T HAB 2.1 ist bereits vorhanden, die Einleitungsstelle bleibt von ihrer Lage her unverändert. Die Niederschlagsbehandlung RWBA 2 (Unterlage 18.3, Blatt 2) wurde bereits von der Unteren Wasserbehörde genehmigt und ist somit nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

3.3.3 Einleitungsstelle E 1

Die in die Ems erfolgende Einleitung E 1 soll neu errichtet werden. Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird über Rohrleitungen im Gehwegbereich gesammelt, etwa bei km 0+800 einer Regenwasserbehandlungsanlage (RWBA 1), bestehend aus einem Regenklärbecken (RKB 3) mit nachgeschaltetem Regenrückhalteraum (RRR 1), zugeleitet, dort gespeichert und danach gedrosselt über die neu zu errichtende Einleitungsstelle der nördlich verlaufenden Ems zugeführt. Die Einleitung (Stationierung: 320,020 km Ems) liegt über Mittelwasser und erfolgt vom linken Ufer mit natürlichem Gefälle über die Rohrleitung. Die Einleitung dient der Abwasserableitung (Niederschlagswasser) der Straßenflächen des Ringschlusses Südring in 33378 Rheda-Wiedenbrück.

Die Einleitung dient der Ableitung des Niederschlagswassers aus dem Abschnitt 2 – Bau-km 0+020 (Brücke Hamelbach) bis ca. Bau-km 0+884 (Brücke Ems). mit angeschlossenen Straßenoberflächen (Ared) von insgesamt 0,625 ha.

3.3.4 Einleitungsstelle 027 T EMS 18

Die in die Ems erfolgende Einleitung ist bereits vorhanden, die Einleitungsstelle bleibt von ihrer Lage her unverändert und die Wassertechnische Erlaubnis liegt bereits vor. Die Einleitung ist somit nicht Gegenstand der Wassertechnischen Erlaubnis. Die Vorhabenträgerin ist dazu verpflichtet die Vorgaben der Wassertechnischen Erlaubnis umzusetzen und sofern notwendig eine Aktualisierung der Wassertechnische Erlaubnis bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen.

Das Einzugsgebiet des Abschnitts 3 umfasst die Straßenflächen von der Emsbrücke (Brücke Ems-BW 01) von Bau-km 0+884 bis einschließlich dem Kreisverkehr Rietberger Straße. In diesem Abschnitt verläuft die Neubaustrecke ab ca. Bau-km 1+040 auf der Trasse der bestehenden Straße „Ostring“, die bereits in die Ems entwässert. Der RW-Kanal muss aufgrund nachgewiesener hydraulischer Überlastung erneuert werden. Der vorhandenen Einleitung wird darüber hinaus eine RW-Behandlungsanlage vorgeschaltet.

Die Einleitung dient der Ableitung des Niederschlagswassers aus dem Entwässerungsgebiet im Bereich der Emsbrücke bis zum Knotenpunkt „Rietberger Straße“ im Umfang (Ared) von insgesamt 1,75 ha.

3.3.5 Versickerungsmulden

Der anfallende Niederschlagabfluss aus dem geplanten Geh-/ Radweg fließt breitflächige in die parallel verlaufenden Mulden und versickert vollständig. Die Mulden werden im Grünstreifen zwischen Geh-/ Radweg und Straße angeordnet. Im Bereich des Lärmschutzwalls (Bau-km 0+170 – Bau-km 0+345) verlaufen sie beidseitig davon und nehmen gleichzeitig die Restabflüsse der Dammböschungen auf. Nach Zwischenspeicherung in den Mulden versickert das Niederschlagswasser durch die ca. 30 cm starke Mutterbodenschicht und wird dem Grundwasser zugeführt.

- 3.4 **Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis**
- 3.4.1 **Nebenbestimmungen für die Kanalisation mit zwei Regenrückhaltebecken und den Bau und Betrieb der Regenklärbecken**
- 3.4.1.1 Die Ausführung der Regenklärung ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh abzustimmen. Es sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik einzuhalten, die zum Zeitpunkt der Beschaffung der Regenklärung gelten. Auf die Entwurfsfassung des Arbeitsblattes DWA – A 102 wird hingewiesen.
- 3.4.1.2 Die Selbstüberwachungsverordnung Abwasser (SüwVO Abw) in der aktuellen Fassung ist zu beachten. Die Funktionskontrollen der Drosseln der Rückhaltungen sind gem. Herstellerangaben durchzuführen, mindestens jedoch halbjährlich. Entsprechende Anweisungen und Berichte zur Überwachung der Anlagen sind zu erstellen. Der Überwachungsbericht (Tabellenform) ist der unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh jährlich bis zum 31.03. des Folgejahres vorzulegen.
- 3.4.1.3 Die Vorhabenträgerin hat die Beendigung der Bauarbeiten und den Beginn der Kanalnutzung der unteren Wasserbehörde innerhalb einer Frist von 4 Wochen nach Fertigstellung der Anlagen anzuzeigen sowie eine für die Beachtung der Auflagen verantwortliche Person zu benennen. Ein Wechsel dieser Person ist der unteren Wasserbehörde sofort mitzuteilen.
- 3.4.1.4 Diese Person ist für den einwandfreien Betrieb aller Anlagen zur Niederschlagsbeseitigung im Rahmen der Genehmigung sowie für die Einhaltung der Nebenbestimmungen verantwortlich. Es wurde bereits jemand als für die Beachtung der Auflagen verantwortliche Person benannt. Ein Wechsel dieser verantwortlichen Person ist der unteren Wasserbehörde sofort mitzuteilen.
- 3.4.1.5 Sie ist verpflichtet, Betriebsstörungen und sonstige Vorkommnisse, die erwarten lassen, dass wassergefährdende Stoffe in ein Gewässer gelangen, unverzüglich der unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh, Kreisleitstelle Gütersloh, Tel: 05241-50 44 50, mitzuteilen. Art, Umfang, Ort und Zeitpunkt des Schadensereignisses sind bei der Meldung genau anzugeben.

- 3.4.1.6 Vor Baubeginn ist der unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh ein Nachweis über die Standsicherheit, der von einem staatlich anerkannten Sachverständigen nach § 55 Abs. 2 S.1 Nr. 4 der Landesbauordnung geprüft sein muss, vorzulegen.
- 3.4.1.7 Die einschlägigen technischen Regelwerke sind zu beachten.
- 3.4.1.8 Beim Bau und Betrieb sind die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften (UVV'en), Richtlinien, Sicherheitsregeln und Merkblätter der zuständigen Berufsgenossenschaft (VBG) und des Gemeindeunfallversicherungsverbandes (GUV) bei Kommunen und die Bestimmungen des Verbandes Deutscher Elektrotechniker (VDE) in der jeweils neusten Fassung zu beachten.
- 3.4.1.9 Die Verkehrssicherungspflicht ist zu beachten. Ungeachtet der wasser- und baurechtlichen Bestimmungen sowie der Regelungen dieses Beschlusses sind daher alle Maßnahmen zu treffen, die im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb der Abwasseranlagen zur allgemeinen Gefahrenabwehr für Leib und Leben Dritter notwendig sind.
- 3.4.1.10 Die Rohrleitungen sind gemäß den jeweils gültigen DIN-Normen auf Dichtigkeit hin zu überprüfen. Über das Ergebnis der Druckprüfungen sind Niederschriften zu fertigen.
- 3.4.1.11 Die Bauwerke wie z. B. Ausmündungsbauwerk, Kontrollschächte u. a. sind entsprechend dem Arbeitsblatt A 241 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfälle e. V. (DWA) in der jeweils gültigen Fassung auszuführen.
- 3.4.1.12 Nach Fertigstellung der Anlagen ist unverzüglich die Abnahme durch die zuständige Behörde zu beantragen. Zur Abnahme sind Bestandspläne, Bescheinigungen über Drosselkalibrierungen und die entwurfsgemäße Ausführung der Anlagen durch den Auftraggeber und die mit der Bauaufsicht beauftragte Stellen in mindestens 2-facher Ausfertigung vorzulegen. Alle für den Nachweis der in diesem Beschluss geregelten Auflagen notwendigen Unterlagen, Prüfzeugnisse und sonstige Nachweise sind aufzubewahren und zur Abnahme vorzulegen (z. B. Massen, Fotos von verlegten Rohren, Einbau von Materialien, Statiken, Dichtheitsprüfungen, etc.).

3.4.1.13 Der Genehmigungsbescheid und sämtliche Unterlagen, soweit sie die Genehmigung betreffen, sind zur Einsicht durch die Beauftragten der unteren Wasserbehörde und des zuständigen Bauamtes sorgfältig und jederzeit zugänglich aufzubewahren.

3.4.1.14 Das Grundwasser darf nicht z.B. mittels Einzel-, Flächen-, oder Ringdrainagen dauerhaft abgesenkt werden. Baugrubendrainagen sind nach Fertigstellung der Bauarbeiten ordnungsgemäß außer Betrieb zu setzen.

3.4.2 Nebenbestimmungen zur Einleitung des Niederschlagswassers

3.4.2.1 Die Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung sind, soweit noch nicht geschehen, entsprechend den vorgelegten Plänen und Beschreibungen unter Beachtung eventueller Prüfungsbemerkungen und Nebenbestimmungen fertig zu stellen und in Betrieb zu nehmen. Jede Abweichung von dieser Vorgabe führt zu einer unerlaubten Gewässerbenutzung und ist verboten. Die Ausführung der Regenklärung ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh abzustimmen.

3.4.2.2 Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, für alle durch die Niederschlagswasserbeseitigung entstehenden Schäden am Gewässer aufzukommen.

3.4.2.3 Die Abnahme der Anlagen zur Gewässerbenutzung sind vor Beginn der Gewässerbenutzung bei der unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh zu beantragen. Erst nach Beantragung der Abnahme der Anlage zur Gewässerbenutzung darf diese erfolgen. Die für die Abnahme notwendigen Nachweise und Unterlagen sind mit dem zuständigen Sachbearbeiter der unteren Wasserbehörde direkt abzustimmen.

3.4.2.4 Der unteren Wasserbehörde ist eine für die Einhaltung der Nebenbestimmungen dieses Bescheides verantwortliche Person zu benennen. Ein Wechsel dieser Person ist der unteren Wasserbehörde sofort mitzuteilen.

3.4.2.5 Die verantwortliche Person hat für eine einwandfreie Wartung und Unterhaltung aller mit der Benutzung zusammenhängenden Anlagen zu sorgen. Auftretende Missstände im Betrieb der Anlagen sind ohne besondere Aufforderung sofort zu

beseitigen. Dazu gehören insbesondere, Einläufe, Schmutzfänger, Schlammeimer sowie Abscheider und Überläufe regelmäßig zu reinigen.

- 3.4.2.6 Sie ist verpflichtet, Betriebsstörungen und sonstige Vorkommnisse, die erwarten lassen, dass wassergefährdende Stoffe in ein Gewässer gelangen, unverzüglich der unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh, Kreisleitstelle Gütersloh, Tel: 05241-50 44 50, mitzuteilen. Art, Umfang, Ort und Zeitpunkt des Schadensereignisses sind bei der Meldung genau anzugeben.
- 3.4.2.7 Die verantwortliche Person hat der unteren Wasserbehörde alle Veränderungen rechtlicher und technischer Art des in den Unterlagen dargestellten und beschriebenen Unternehmens, der Anlagen und Auswirkungen, die mit der Planfeststellung zusammenhängen, unverzüglich mitzuteilen.
- 3.4.2.8 Es ist ein Betriebstagebuch zu führen. In das Betriebstagebuch sind alle mit der Niederschlagswasserbeseitigung zusammenhängenden Vorkommnisse und Wartungsarbeiten einzutragen. Das Betriebstagebuch ist aufzubewahren und auf Verlangen der unteren Wasserbehörde vorzulegen.
- 3.4.2.9 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, Niederschlagswasser von Flächen, auf denen KFZ gewaschen 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.
- 3.4.2.10 Das zur Einleitung in das Gewässer vorgesehene Abwasser ist von sämtlichen zurückhaltbaren Stoffen freizuhalten. Dazu sind alle ebenerdig gelegenen Regen- einläufe (Straßen- und Hofabläufe, Schachtdeckel und ggf. Kellereinläufe) mit Schlammfängen, Schlammeimern oder Schlammabsetzräumen zu versehen, die bedarfsgerecht zu entleeren und zu säubern sind. Außerdem sind die Straßenflächen regelmäßig zu kontrollieren und bei Bedarf zu reinigen und die Entwässerungsanlagen im Schadensfall durch geeignete Maßnahmen (Schieber oder Dichtkissen) gegen das Eindringen von kontaminiertem Wasser zu schützen. Regenklärbecken sind mindestens monatlich zu überwachen. Die festgestellte Schlamm-

und Schwimmstoffschichtdicke sind in einem Betriebstagebuch festzuhalten. Wurden nach besonderen Ereignissen viel abscheidbare Stoffe (Sand, Laub, Öl) abgeschieden, sind diese sofort zu entfernen. Regenklärbecken sind bei ¼ Füllung oder bei Ausbilden einer Ölschicht unmittelbar durch eine hierfür zugelassene Firma zu reinigen. Sie haben die Bescheinigung über die jeweilige Entsorgung auf Verlangen der unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh zur Kenntnis zu geben. Das Betriebspersonal ist entsprechend einzuweisen.

- 3.4.2.11 Einleitungsbauwerke und Gewässerprofile sind um den jeweiligen Einleitungsbereich ordnungsgemäß (gem. DIN 19657, Ziff. 5.1.4.1 – Sicherung von Gewässern, Deichen und Küstendünen – sowie den Vorgaben des Arbeitsblattes DWA-A 157) zu sichern und zu gestalten.
- 3.4.2.12 Der Planfeststellungsbescheid und sämtliche Unterlagen, soweit sie die Planfeststellung betreffen, sind zur Einsicht durch die Beauftragten der unteren Wasserbehörde sorgfältig und jederzeit zugänglich aufzubewahren.

3.5 **Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis**

- 3.5.1 Sollte bei den Maßnahmen Recyclingmaterial in den Untergrund eingebracht werden, so darf dieses nur unter Beachtung der Vorgaben des Erlasses des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz „Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen- und Erdbau“ vom 09.10.2001 erfolgen. Die Nachweise, dass das eingebaute Material den o. g. Anforderungen entspricht (z.B. durch Vorlage eines Herkunftsnachweises oder einer dem Erlass entsprechenden Eluatanalyse), sind vor dem Einbau zu erbringen. Der ordnungs- und sachgemäße Einbau ist durch die ausführende Firma schriftlich zu bescheinigen. Sollte dieses nicht möglich sein, ist eine wasserrechtliche Erlaubnis bei der unteren Wasserbehörde zu beantragen.
- 3.5.2 Die Prüfung der vorgelegten Unterlagen bezieht sich auf den Gewässerschutz. Die hydraulische Leistungsfähigkeit des Kanalnetzes ist nicht Prüfungsgegenstand. Eine Haftung für durch Überflutung entstehende Schäden ist daher gegenüber der unteren Wasserbehörde ausgeschlossen.

- 3.5.3 Bei wesentlichen baulichen oder betrieblichen Änderungen ist gem. § 57 LWG eine Änderungsanzeige erforderlich.
- 3.5.4 Nach § 123 LWG handelt derjenige ordnungswidrig, der vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 59 Abs. 2 seiner Pflicht zur Selbstüberwachung nicht nachkommt oder Nachweise, Aufzeichnungen und Untersuchungsergebnisse nicht, nicht vollständig oder nicht fristgerecht vorlegt oder entgegen § 59 Abs. 3 seiner Pflicht zur Überprüfung nicht nachkommt, Mängel nicht unverzüglich abstellt oder seiner Unterrichtungspflicht nicht nachkommt. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 50.000 € geahndet werden.
- 3.5.5 Nach § 103 WHG handelt derjenige ordnungswidrig, der vorsätzlich oder fahrlässig unbefugt ohne Erlaubnis oder ohne Bewilligung nach § 8 WHG ein Gewässer benutzt oder einer nachvollziehbaren Auflage nach § 13 WHG zuwiderhandelt. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 50.000 € geahndet werden.
- 3.5.6 Nach § 13 WHG sind Inhalts- und Nebenbestimmungen auch nachträglich sowie zu dem Zwecke zulässig, nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen.
- 3.5.7 Nach § 100 WHG ist es Aufgabe der Gewässeraufsicht, die Gewässer zu überwachen. Hierzu sind die Bediensteten der unteren Wasserbehörde gemäß § 101 WHG i. V. m. § 93 Abs. 1 LWG u. a. befugt, Gewässer zu befahren, sowie Betriebsgrundstücke und Wohnräume zu betreten.
- 3.5.8 Die Vorhabenträgerin hat die Kosten der Überwachung der Gewässerbenutzung und etwa nachträglich nach § 13 WHG angeordneter Maßnahmen gemäß § 96 LWG zu tragen.
- 3.5.9 Diese Erlaubnis befreit nicht von der Haftung nach § 89 WHG.
- 3.5.10 Wer unbefugt ein Gewässer verunreinigt oder sonst dessen Eigenschaften nachteilig verändert, unterliegt den Bestimmungen der §§ 324 ff. des Strafgesetzbuches.
- 3.5.11 Die Verkehrssicherungspflicht ist zu beachten. Ungeachtet der wasserrechtlichen Bestimmungen und der Regelungen dieser Erlaubnis sind daher alle Maßnahmen

zu treffen, die im Zusammenhang mit den Abwasseranlagen, der Einleitungsstelle, dem Einleitungsbauwerk bzw. 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.

3.5.12 Durch diese Erlaubnis werden andere nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften erforderliche Genehmigungen nicht ersetzt. Diese sind ggf. noch zu beantragen.

4. **Nebenbestimmungen**

4.1 **Allgemeine Schutzmaßnahmen**

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

4.1.2 In den Nachtstunden zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens (vgl. § 9 Abs. 1 LImSchG) sowie an Sonn- und Feiertagen dürfen die Nachtruhe störende Bauarbeiten nur durchgeführt werden, wenn sie im öffentlichen Interesse geboten sind und vorab durch die untere Immissionsschutzbehörde des Kreises Gütersloh genehmigt wurden. Im Übrigen sind die Regelungen und Immissionsgrenzwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm vom 19.08.1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) einzuhalten.

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 06.01.2004 (BGBl. I S. 2) sind ebenfalls zu beachten.

4.1.3 Die Vorhabenträgerin hat darauf hinzuwirken, dass während der Bauzeit – bei übermäßiger Staubentwicklung z. B. durch Wässern – Belästigungen durch Staubemissionen und Beeinträchtigungen durch verschleppten Schmutz vermieden

werden. Sie hat im Übrigen während der Baumaßnahme z. B. durch die Beseitigung von Verschmutzungen die Verkehrssicherheit der benutzten Straßen und Wege sicherzustellen.

4.1.4 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 und Meliorationsmaßnahmen wieder beseitigt werden. Teilweise erfolgt eine Wiederherstellung der Flächen als Kompensationsmaßnahme.

4.1.5 Die Vorhabenträgerin hat ihren gesetzlichen Verpflichtungen zum Klimaschutz, insbesondere entsprechend § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz sowie gem. § 6 Klimaanpassungsgesetz Nordrhein-Westfalen nachzukommen.

4.2 **Unterrichtungspflichten**

4.2.1 Die Bauarbeiten und die landschaftspflegerischen Arbeiten sind der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Gütersloh, der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold sowie auch 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.

Soweit die Kompensationsmaßnahmen Aufforstungen beinhalten, sind entsprechende Anzeigen auch dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW (Regionalforstamt OWL) zuzuleiten.

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

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

4.3.1 Die wasserbaulichen Maßnahmen sind unter Beachtung der Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in NRW – „Blaue Richtlinie“ in der gültigen Fassung auszuführen.

4.3.2 Die Gestaltung der Bauwerke darf den Abflussquerschnitt nicht mehr als 60 % einengen, auf seitliche Trockenräume (Bermen), Substratdurchgängigkeit und die Pfeilerstellung auf der Böschungsschulter (nicht im Gewässer) ist zu achten.

4.3.3 Es ist ein mindestens 10 m (Abstand individuell zu regeln) breiter Pufferstreifen von der Oberkante der Uferböschung des Gewässers bis zur baulichen Nutzung bzw. bis zu Ausschachtungen einzuhalten.

4.3.4 Einträge von Sedimenten und Baustoffen (z. B. Betonschlämme) oder sonstigen wassergefährdenden Stoffen in die Gewässer „Hamelbach“ und „Ems“ sind während der Bauzeit zu verhindern. Auch eine Verunreinigung des Grundwassers ist zu vermeiden. Grundsätzlich sind alle Handlungen zu unterlassen, die nachteilige Auswirkungen auf die Beschaffenheit der Gewässer besorgen lassen. Dies gilt besonders im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. Treibstoffen und Ölen). Die Schutzvorschriften des WHG, des LWG und der VAWS sind zu beachten.

Im Einzugsbereich der Baugeräte und sonstiger Arbeitsmaschinen sind spezielle Sicherungsmaßnahmen – z. B. Auffangwannen oder Schutzfolien unter Treibstoff- und Öltanks sowie Hydraulikleitungen – zu ergreifen. Ständig im beweglichen Einsatz befindliche Baugeräte sind von dieser Regelung ausgenommen. Ölbindemittel sowie Schutzfolien/Auffangwannen sind jedoch in ausreichender Menge am jeweiligen Einsatzort vorzuhalten.

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

4.3.6 Die Nebenbestimmungen der Nrn. 3.4.2.1 bis 3.4.2.12 der wasserrechtlichen Erlaubnis – vorstehend Nr. 3 – gelten unabhängig von den wasserrechtlichen Erlaubnistatbeständen auch für alle nicht zu den Direkteinleitungen gehörenden Kanäle, Mulden und sonstigen Entwässerungsanlagen und damit u. a. auch für die, die an

die städtische Kanalisation angeschlossen sind. Damit ist u. a. bei jeder drohenden Gewässerverunreinigung und unabhängig vom Entsorgungsweg die sog. Sofortmeldung (Nebenbestimmung 3.4.2.6 der wasserrechtlichen Erlaubnis) abzusetzen.

4.3.7 Eine Wasserentnahme aus der „Ems“ für Bauzwecke ist nicht zulässig.

4.3.8 Auflagen zu den Ausführungen der Brückenbauwerke

4.3.8.1 Treten besondere Vorkommnisse oder Schäden auf, so ist die untere Wasserbehörde des Kreises Gütersloh unverzüglich zu benachrichtigen, auch wenn noch keine Gefahr vorliegt. Bei gegenwärtigen Gefahren sind sofortige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu ergreifen.

4.3.8.2 Der Beginn und die Beendigung der Bauarbeiten an den Brückenbauwerken sind dem Kreis Gütersloh, Abteilung Tiefbau, Sachgebiet Kultur- und Wasserbau anzuzeigen.

4.3.8.3 Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die Böschungen und die Sohlen des Gewässers sowie sonstige in Anspruch genommene Geländeflächen wieder in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen, soweit nicht durch gesondert geforderte Sicherungsmaßnahmen eine andere Befestigungsart vorgeschrieben ist.

4.3.8.4 Bei der Durchführung der Arbeiten ist dafür zu sorgen, dass unterhalb der Bauarbeiten ausgeübte Gewässerbenutzungen wie z. B. Brunnen, Wasserleitungen, Viehtränken, Fischteiche, Fischhaltungen im Gewässer hinsichtlich der Wasserführung und Wasserqualität nicht beeinträchtigt werden.

4.3.8.5 Erforderliche Sicherungsmaßnahmen im Sohlbereich ober- und unterhalb des Durchlasses haben mit bruchgesprengtem, unsortiertem Material zu erfolgen. Ein Setzen des Materials in Mörtel ist unzulässig.

4.3.8.6 Erforderliche Versorgungsleitungen sind auf der Flussabwärtsseite seitlich an die Brückenbauwerke anzubringen, um sicher zu stellen, dass sie im Hochwasserfall den Abflussquerschnitt nicht einengen und nicht durch Treibgut beschädigt werden.

4.3.8.7 Überschüssiger Aushubboden sowie anfallende Abfallstoffe sind restlos aus dem Bereich der Überschwemmungsgebiete zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

4.3.8.8 Die Unterhaltungspflicht der Brückenanlagen obliegt dem Eigentümer und dem Besitzer der Anlage. Er hat die genehmigte Anlage so zu erhalten, dass die Unterhaltung der Gewässer nicht erschwert oder der ordnungsgemäße Zustand der Gewässer nicht beeinträchtigt wird.

4.4 **Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz**

4.4.1 **Allgemeine Nebenbestimmungen**

4.4.1.1 Die Vorhabenträgerin hat die Eingriffe in Natur und Landschaft auf den im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) beschriebenen Umfang zu beschränken. Zusätzliche, in den festgestellten Unterlagen nicht ausgewiesene Eingriffe oder Flächeninanspruchnahmen sind unzulässig.

Für den Fall, dass sich nicht bilanzierte Eingriffe ergeben oder sie festgestellt werden sollten, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Forderung weitergehender Kompensationsmaßnahmen ausdrücklich vor.

4.4.1.2 Für die im LBP festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind in Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen. Alle im LBP vorgesehenen und beschriebenen Maßnahmen sind vollständig umzusetzen und so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Das schließt auch eine sachgerechte Pflege ein.

4.4.1.3 Der Träger der Straßenbaulast hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen auf seine Kosten Sorge zu tragen. Soweit abweichend hiervon eine Regelung mit einem Dritten über die Ablösung der Unterhaltungspflicht getroffen worden ist, so ist hierauf in den zur Abnahme der Maßnahmen vorzulegenden Unterlagen ergänzend hinzuweisen. 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.

- 4.4.1.4 Die Durchführung der festgestellten Kompensationsmaßnahmen (nicht die der artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen zum Fledermausschutz) außerhalb des unmittelbaren Trassenbereiches sind spätestens mit Baubeginn einzuleiten und grundsätzlich innerhalb eines Jahres abzuschließen. Die Durchführung der v. g. Maßnahmen im unmittelbaren Trassenbereich ist innerhalb eines Jahres nach Herstellung der Fahrbahn vorzunehmen. Hierbei ist die jeweilige Vegetationsperiode zu berücksichtigen.
- 4.4.1.5 Unmittelbar nach Durchführung der festgestellten Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen, spätestens jedoch am Ende der Entwicklungspflege, ist vom Vorhabenträger eine Abnahme dieser Maßnahme unter Beteiligung der höheren und der unteren Naturschutzbehörde durchzuführen. Hierbei sind 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.
- 4.4.1.6 Soweit durch den Bauablauf Flächen außerhalb des künftigen Straßenkörpers in Anspruch genommen werden, sind diese nach Abschluss der Maßnahme in ihren vorherigen Zustand zurückzusetzen. Verdichtungen sind durch Auflockerungen soweit wie möglich zu beseitigen.
- 4.4.1.7 Im Bereich schutzwürdiger Flächen, hier insbesondere der Gehölzstrukturen neben der ehemaligen Bahntrasse und allen angrenzenden Grünlandflächen, ist die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme so gering wie möglich zu halten. Die Errichtung von Baustelleneinrichtungs- oder Bodenzwischenlagerflächen ist in diesen Bereichen generell nicht zulässig. Dies gilt gleichermaßen für die festgesetzten Kompensationsflächen, für die auch ein zusätzlicher dauerhafter Bodenauftrag grundsätzlich ausgeschlossen ist
- 4.4.1.8 Die zu erhaltenden Bäume im Umfeld der Baustelle sind zu schützen. Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen hat während der

Bauzeit gemäß DIN 18 920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ bzw. RAS-LP 4 „Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen“ 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 Pflanzenbeständen sind zu ersetzen.

Bodenverdichtungen sind im Bereich der durch die Baumaßnahme betroffenen Pflanzenbestände nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Wurzelraum ist zu sichern. Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind unter strikter Beachtung der Vorgaben der Nebenbestimmungen 4.4.2.1.10 und 4.4.4.2.2 ausschließlich außerhalb der genannten Zeiträume vorzunehmen.

4.4.1.9 Die Ansiedlung und weitere Ausbreitung von Neophyten z. B. Drüsigem Springkraut (*Impatiens glandulifera*), Knollensonnenblume oder Topinambur (*Helianthus tuberosus*), Spitzblättriger Knöterich (*Reynoutria japonica*) oder Herkulesstaude (*Heracleum mantegazzianum*) in der Emsaue und ihren Ufern ist insbesondere bei der Herstellungs- und Entwicklungspflege durch gezielte und ggf. mehrmalige Mahd pro Jahr so weit wie möglich zu unterbinden.

4.4.1.10 Soll Boden, der im Zuge der Bauarbeiten anfällt, auf landwirtschaftlichen Nutzflächen und sonstige Grundstücke im Außenbereich aufgebracht werden, ist die Zustimmung der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Gütersloh erforderlich.

4.4.2 **Spezielle Nebenbestimmungen zum Artenschutz**

4.4.2.1 Artenschutz allgemein, Amphibien und Avifauna

4.4.2.1.1 Zum Schutz der Amphibienpopulation sind die vorgesehenen Amphibienleiteinrichtungen und Ersatzlaichgewässer anzulegen. Die Laichgewässer müssen sich vor allem an den Ansprüchen der Erdkröte orientieren.

4.4.2.1.2 Im Bereich westlich der Ems, südlich der Trasse (Roggestraße bis Emsbrücke) soll der Lärmschutzwall die Funktion der Leiteinrichtung übernehmen. Zu diesem Zweck

sind am Böschungsfuß senkrechte Elemente anzubringen, die verhindern, dass die Tiere die Böschung hinaufwandern.

- 4.4.2.1.3 Die Leiteinrichtungen müssen gepflegt werden. Insbesondere ist es wichtig, rechtzeitig vor Beginn der Wanderperiode Pflanzenbewuchs zurück zu schneiden, welcher die Anlagen überwachsen hat und deren Funktion beeinträchtigt.
- 4.4.2.1.4 Die Lärmschutzwälle sind an der fahrbahnabgewandten Seite mit heimischen Gehölzen zu begrünen, damit sie sich ins Landschafts- und Ortsbild einfügen und als Leitlinie und Lebensraum für heimische Tierarten genutzt werden können.
- 4.4.2.1.5 Der Straßenraum ist dagegen für Tiere unattraktiv zu gestalten, damit keine Tiere angelockt und durch Kollisionen mit dem Verkehr getötet werden. Das heißt, dass keine Strauchpflanzungen, sondern nur hochstämmige Einzelbäume zulässig sind.
- 4.4.2.1.6 Für die Beleuchtung der Straße und der Geh- und Radwege sind nur Lampen zu verwenden, die das Licht gezielt auf die Straße bzw. Wege werfen und möglichst wenig Licht in angrenzende Bereiche emittieren.
- 4.4.2.1.7 Es sind Leuchtmittel zu verwenden, die eine möglichst geringe anlockende Wirkung auf Insekten und Fledermäuse haben. Bei der Auswahl der Leuchtmittel ist der § 41a BNatSchG zu beachten.
- 4.4.2.1.8 Zusätzlich ist die Beleuchtungsstärke in den Kern-Nachtzeiten, wenn die Verkehrsmenge deutlich abnimmt, zu reduzieren. Unnötige Lichtimmissionen sollen so vermieden werden.
- 4.4.2.1.9 Es wird auf die unter Punkt 5.2.6 des Erläuterungsberichtes zum LBP beschriebenen Schutzmaßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Betroffenheiten für die besonders und/ oder streng geschützten Arten hingewiesen.
- 4.4.2.1.10 Die gesetzlichen Vorgaben des § 39 BNatSchG sind zwingend zu beachten. Die Fällung von Gehölzen darf somit nur außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten, also nur zwischen dem 01. Oktober eines Jahres und Ende Februar des Folgejahres erfolgen.

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

4.4.2.1.11 Bauzeitliche Inanspruchnahmen von Uferstrukturen (Gehölz-, Hochstauden- oder Röhrichtbestände) der Ems sind ausschließlich außerhalb der Brutzeit der heimischen Vogelwelt vorzunehmen.

4.4.2.1.12 Die Errichtung von Baustelleneinrichtungsflächen auf als wertvoll klassifizierten Gehölz- und Grünlandflächen und zukünftigen Kompensationsflächen ist gemäß der Auflage unter Punkt 4.4.1.7 grundsätzlich verboten. Das dort ggf. jeweils benötigte Baufeld ist durch ortsfest verankerte Schutzzäune von dem jeweils umgebenden Umfeld abzugrenzen. Hierzu ist nach Herstellung des Schutzzaunes eine gemeinsame Vor-Ort-Kontrolle im Sinne einer Zwischenabnahme vor dem eigentlichen Baubeginn durch die Verfahrensbeteiligten Landschaftsbehörden seitens der Vorhabenträgerin sicherzustellen.

4.4.2.2 Artenschutzmaßnahmen zu Gunsten der Fledermäuse

4.4.2.2.1 Bevor mit der Baufeldräumung und der Fällung von Bäumen begonnen wird, sind im Umfeld mindestens 52 Ersatzquartiere für Fledermäuse anzubringen und der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Gütersloh zu belegen. Es sind verschiedene Kästen (z. B. Flachkästen, Großraumhöhlen und Rundkästen) der Firmen Schwegler, Strobe oder vergleichbar zu verwenden. Auch ein Fledermausturm kann eingesetzt werden. Die Ausrichtung der Einschlupfmöglichkeiten muss frei anfliegbar sein, sich außerhalb beleuchteter Bereiche befinden und sollte möglichst nach Osten bis Südosten zeigen. Die Nisthilfen sollen in einer Höhe von mindestens 4 m angebracht werden. Pro Baum ist nur eine Nisthilfe aufzuhängen, innerhalb der Waldflächen sollten Gruppen von Nisthilfen entwickelt werden.

4.4.2.2.2 Langfristig sind im Umfeld der Maßnahme Altholzbestände zu entwickeln, die die Funktion der Nisthilfen künftig übernehmen können. Dazu sind im Stadtholz 52 ältere Bäume von der forstlichen Nutzung auszunehmen und zu kennzeichnen. Optimalerweise sollten nicht 52 einzeln im Bestand verteilte Bäume so entwickelt werden, sondern ein Bereich komplett aus der forstlichen Nutzung herausgenommen werden.

Bäume, die potenzielle Fledermausquartiere enthalten, sind kurz vor der Fällung (maximal 1 bis 2 Wochen vorher) durch eine fachlich qualifizierte Person auf den Besatz mit Tieren zu kontrollieren. Unbesetzte Höhlen sind bis zur Fällung zu verschließen, gefundene Tiere sind ggf. zu bergen und zwischen zu halten. Bäume mit potenziellen Fledermausquartieren dürfen nur zwischen dem 01. Oktober und 31. Oktober eines Jahres beseitigt werden.

4.4.2.2.3 Die im Detail vorgesehene, artenschutzrechtlich begründeten Maßnahme A_{CEF} 1 für potentiell durch Quartiersverluste betroffene Fledermausarten ist mit ausreichend zeitlichem Vorlauf umzusetzen, um den betroffenen Arten einen gleichwertigen Ersatz zum Zeitpunkt der Baufeldräumung zu bieten.

4.4.2.2.4 Im Bereich der Emsbrücken besteht eine erhöhte Kollisionsgefahr für Fledermäuse mit dem motorisierten Verkehr, insbesondere mit LKW. Zur Vermeidung von Kollisionen sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, z. B. eine entsprechende Gestaltung der Brücke und der Geländer, die die Tiere dazu bringen, die Brücke in ausreichender Höhe zu überfliegen. Die genaue Gestaltung der Brücke ist vorab mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Gütersloh abzustimmen.

4.4.2.2.5 Sollte eine solche Brückengestaltung nicht möglich sein, sind Alternativmaßnahmen wie eine Geschwindigkeitsreduzierung zu bestimmten Zeiten (wie z.B. Reduzierung auf 30 km/h im Brückenbereich zwischen 18:00 und 7:00 Uhr für den LKW-Verkehr) zu ergreifen. Deren Wirksamkeit ist durch ein Monitoring zu überprüfen, um ggf. nachbessern zu können.

4.4.2.3 Schutzmaßnahmen zu Gunsten von vier Eichen

4.4.2.3.1 Es kann zu Eingriffen in den potentiellen Wurzelbereich (DIN 18920) und zu Bodenverdichtungen kommen. Die Ermittlung des Wurzelstatus und die fachgerechte Behandlung der Wurzeln können im Vorfeld stattfinden. Entsprechend der Eindringtiefe in den Boden sind Suchschachtungen durchzuführen. Sie müssen mit Sorgfalt ausgeführt werden, soweit möglich in Handschachtung.

4.4.2.3.2 Bei einer Eiche (Eiche 4) wird ein waagerechter Starkast über die geplante LSW und die Straße reichen. Es ist im Vorfeld in Abstimmung mit der unteren Natur-

schutzbehörde des Kreises Gütersloh zu klären, wie die Elemente der LSW unterhalb des Astes gestellt werden können. Um Verdichtungen des Bodens im Wurzelbereich zu vermeiden, sind die Arbeiten aus nördlicher Richtung durchzuführen.

4.4.2.3.3 Der Bereich zwischen der Grundstückszufahrt und der zukünftigen Lärmschutzwand ist mit einem Bauzaun zu verschließen.

4.4.2.3.4 Es ist darauf zu achten, dass es im Wurzelbereich von Eiche 4 nicht zu unnötigen Verdichtungen (Wurzelatmung) kommt.

4.4.3 **Artenschutz-Monitoring**

4.4.3.1 Um die Wirksamkeit der Maßnahme unter Punkt 4.4.2.2.4 und 4.4.2.2.5 auf ihre ausreichende Funktionserfüllung hin zu überprüfen, ist ein umfassendes Monitoring durchzuführen. Es muss sich hinsichtlich Art und Umfang an den Zielarten orientieren. Art und Umfang der Untersuchungen und der angewandten Methodik müssen den einschlägigen wissenschaftlichen Standards entsprechen und sind rechtzeitig vor Baubeginn im Einzelnen mit der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Gütersloh sowie der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold einvernehmlich abzustimmen.

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

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

4.4.3.2 Wenn und sobald die Ergebnisse des Monitorings, die Zwischenergebnisse eingeschlossen, aufzeigen, dass die Wirksamkeit der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht ausreicht und eine oder mehrere der betroffenen Zielarten nicht oder nur unzu-

reichend geschützt werden sollte, sind unverzüglich die zur Verbesserung der Schutzmaßnahmen erforderlichen Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Forderung entsprechender Nachbesserungen ausdrücklich vor.

4.4.4 **Abnahme der Ausgleichsmaßnahmen**

Sind die festgestellten Kompensationsmaßnahmen umgesetzt, spätestens jedoch am Ende der Entwicklungspflege, hat die Vorhabenträgerin eine Abnahme der Maßnahmen unter Beteiligung der höheren Naturschutzbehörden der Bezirksregierung Detmold sowie der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Gütersloh sowie – bei forstlichen Maßnahmen – des Landesbetriebes Wald und Holz NRW – Regionalforstamt Ostwestfalen-Lippe – zu veranlassen. Dazu hat die Vorhabenträgerin alle erforderlichen Daten (z. B. geeignete Flurkarten und/oder Inhalte vertraglicher Art bzw. dinglicher Sicherungen) zur Verfügung zu stellen, so dass die systematische Erfassung und weitere Kontrolle der Maßnahmen durch die zuständigen Naturschutzbehörden ermöglicht wird.

4.4.5 **Kompensationsflächenkataster**

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

4.5 **Lärmschutz**

- 4.5.1 Entsprechend der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage (16. BImSchV i.V.m. der RLS-90) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (z. B. Lärmschutzwände) bzw. an den baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Auf Kapitel B Nr. 7.5.1 dieses Beschlusses mit allen Unterkapiteln wird verwiesen.

4.5.2 **Aktive Lärmschutzmaßnahmen**

- 4.5.2.1 Die Vorhabenträgerin hat die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen zu errichten bzw. zu verbauen und auf Dauer zu unterhalten.

Die planfestgestellten Unterlagen sehen auf der Nordseite des Südrings zwischen Bau-km 0+175 und Bau-km 0+340 auf einer Länge von insgesamt 165 m den Bau einer 4,0 m hohen Lärmschutzwand-Wand-Kombination. Auf der Südseite ist zwischen Bau-km 0+175 und Bau-km 0+305, Bau-km 0+520 und Bau-km 0+653, Bau-km 0+689 und Bau-km 0+782 mit einer Länge von insgesamt rd. 360 Meter der Bau einer 4,0 m hohen Lärmschutzwand-Wand-Kombination vorgesehen.

Des Weiteren ist auf der Südseite zum Schutz der angrenzenden Bebauung eine 3,0 m hohe Lärmschutzwand zwischen Bau-km 0+305 bis Bau-km 0+370, Bau-km 0+381 bis Bau-km 0+520, Bau-km 0+782 bis Bau-km 0+848 mit einer Länge von insgesamt 277 m vorgesehen. Von Bau-km 0+653 bis Bau-km 0+669 und Bau-km 0+677 bis 0+689 sind zudem auf einer Länge von 28 Metern Lärmschutzwände mit einer Höhe von 4,0 m vorgesehen.

- 4.5.2.2 Die Errichtung der planfestgestellten aktiven Lärmschutzeinrichtungen ist – soweit möglich und sinnvoll – so früh wie möglich in den Bauablauf zu integrieren und vor den eigentlichen Trassenbauarbeiten zu errichten, um sowohl zeitlich als auch vom Umfang her einen größtmöglichen Schutz der Anlieger sowohl vor dem Verkehrslärm als auch vor Baulärm sicherzustellen.

4.5.3 **Passive Lärmschutzmaßnahmen**

- 4.5.3.1 Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke sind vom Vorhabenträger schriftlich 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 die Vorhabenträgerin dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen haben, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen

Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit der VLärmSchR 97. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind die Prognosewerte für das Jahr 2030 heranzuziehen.

Ansprüche dem Grunde nach haben die Eigentümer der folgenden Grundstücke:

Straße	Hausnummer
Burgweg	47
Roggestraße	13, 15
Ostring	123, 125, 132, 132 - NG, 133, 135, 137, 141, 145
Rietberger Straße	64, 66a, 66b
Südring	122

4.5.3.2 Entschädigungsanspruch Außenwohnbereich

Sofern die vorgenannten Grundstücke mit einem Außenwohnbereich ausgestattet sind (Terrasse, Balkon, Loggia, Sitzecken etc.), an dem die Beurteilungspegel den zugehörigen Immissionsgrenzwert für den Tag überschreiten, haben deren Eigentümer für die Beeinträchtigung dieses Außenwohnbereichs durch den vom hiermit planfestgestellten Neubau des Südrings ausgehenden Verkehrslärm gegenüber dem Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Für den Fall, dass eines dieser Grundstücke über einen Bereich verfügt, der rechtlich die Anforderungen eines Außenwohnbereichs erfüllt und der noch nicht vom Vorhabenträger erfasst und in den lärmtechnischen Berechnungen berücksichtigt worden sein sollte (z. B. einen Balkon oder eine Loggia oberhalb der 2. Etage eines Gebäudes), kann der Eigentümer für diesen die zugehörige Berechnung des Beurteilungspegels für den Tag beantragen.

Für den Fall, dass sich eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes ergibt, wird hiermit auch dafür ein entsprechender Entschädigungsanspruch dem Grunde nach festgestellt.

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

Für den Fall, dass zwischen der Vorhabenträgerin und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen erzielt wird, setzt die Enteignungs- und Entschädigungsbehörde der Bezirksregierung Detmold auf Antrag eines der Beteiligten die Entschädigung fest (§ 42 Abs. 2 StrWG NRW in Verbindung mit § 41 EEG NRW).

- 4.5.3.3 Über die Umsetzung/Ausgestaltung des passiven Lärmschutzes bzw. die Höhe einer entsprechenden Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden.

4.6 **Land- und Forstwirtschaft**

- 4.6.1 Während der Bautätigkeit/ Befahrung ist der Bodendruck durch Fahrzeuge z. B. durch Auswahl der Bereifung, des Reifendrucks, Einsatz von Raupenfahrzeugen oder vergleichbaren Maßnahmen zu minimieren, um schädliche Verdichtungen zu vermeiden. Eingesetzte Maschinen haben dem Stand der Technik zu entsprechen, so dass die Gefahr für den Boden (z. B. Schmier- oder Kraftstoffeintrag) vermieden wird.
- 4.6.2 Bei Bepflanzungen im Rahmen der LBP-Maßnahmen sind die Regelungen des Nachbargesetzes (NachbG NRW, §§ 40 ff.) einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Anpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden, indem Gehölze innerhalb der vorgesehenen Pflanzstreifen entsprechend positioniert werden.
- 4.6.3 Werden durch die Baumaßnahme Gräben oder Bodenentwässerungsanlagen (Drainagen) angeschnitten, beeinträchtigt oder zerstört, so ist – soweit technisch möglich – deren Funktionsfähigkeit während der Baumaßnahme zu erhalten bzw. nach Abschluss der Baumaßnahme wiederherzustellen anzuschließen. Auf jeden

Fall ist für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen Sorge zu tragen.

4.7 **Bodendenkmalschutz**

Werden bei Erdarbeiten kultur- und erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (z. B. Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien oder ähnliche Zufallsfunde) entdeckt, ist nach den §§ 15 und 16 des Denkmalschutzgesetzes die Entdeckung unverzüglich der Gemeinde oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Am Stadtholz 24a, 33609 Bielefeld, Tel.: 0521 52002-50; Fax: 0521 52002-39; E-Mail: lwl-archaeologie-bielefeld@lwl.org, anzuzeigen und die Entdeckungsstätte drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten.

Dem LWL- Archäologie für Westfalen, Amt für Bodendenkmalpflege, und seinen Beauftragten ist das Betreten der Grundstücke mit den Fundorten zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können. Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.

4.8 **Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen**

4.8.1 **Allgemeines**

Im Planbereich befinden sich diverse Ver- und Entsorgungsanlagen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen (Elektrokabel, Hochspannungsfreileitungen, Rohrfernleitungen, Telekommunikationsanlagen und -linien, Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen etc.) verschiedener Betreiber.

Die Vorhabenträgerin hat dem jeweiligen Betreiber dieser Anlagen und Leitungen die jeweiligen Bauarbeiten mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf anzuzeigen, die notwendigen Sicherungsmaßnahmen, Anpassungsarbeiten, Umbauten und Umliegungen rechtzeitig mit ihm abzustimmen und vertraglich mit ihm zu regeln. Unabhängig davon sind die Zusagen aus den Gegenäußerungen zu den Stellungnahmen der Betreiber der Leitungen und Anlagen sowie die nachstehenden Nebenbestimmungen der Nrn. 4.8.1 bis 4.8.6 zu beachten.

- 4.8.2 Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Ver- und Entsorgungsanlagen bzw. Ver- und Entsorgungsleitungen müssen jederzeit und auch während des Neubaus des Südringes möglich bleiben bzw. ermöglicht werden.
- 4.8.3 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 2013. Sich daraus ergebende Einschränkungen für Bepflanzungen in bestehenden Leitungsschutzstreifen sind zu beachten.
- 4.8.4 **Versorgungsanlagen der Telekom Deutschland GmbH**
- 4.8.4.1 Im betroffenen Plangebiet sind Telekommunikationslinien der Telekom vorhanden. Sie werden von den Straßenbaumaßnahmen berührt und müssen infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden.
- 4.8.4.2 Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigungskästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.
- 4.8.4.3 Es ist ein Bauablaufzeitenplan aufzustellen und mit der Telekom abzustimmen, damit Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung und Ausschreibung von Tiefbauleistungen der Telekom rechtzeitig eingeleitet werden können. Für die Baumaßnahmen wird seitens der Telekom eine Vorlaufzeit von 6 Monaten benötigt.

4.8.5 **Versorgungsanlagen der Vereinigte Gas- und Wasserversorgung GmbH**

4.8.5.1 Im betroffenen Plangebiet sind Wasserleitungen der Vereinigte Gas- und Wasserversorgung GmbH betroffen. Durch den geplanten Neubau der Straße sowie veränderter Linienführung vorhandener Straßen werden umfangreiche Umlegungsarbeiten an den Wasserleitungen erforderlich.

4.8.5.2 In den weiteren Planungen sind in Abstimmung mit der Stadt Rheda-Wiedenbrück, dem Kreis Gütersloh und den weiteren Versorgungsträgern Trassen für die notwendigen Umlegungsarbeiten abzustimmen.

4.8.5.3 Die Hauptleitung DN 300 im Kreuzungsbereich Lippstädter Straße und Südring erfüllt eine wichtige Funktion im Verbundnetz. Eine Außerbetriebnahme von über 8 Stunden für notwendige Einbindungsarbeiten der neu zu verlegenden Wasserleitungen DN 300 + DN 200 kann nur im Zeitraum Oktober bis März des Folgejahres erfolgen.

4.8.5.4 Bei dem Objekt Südring 122 erfolgt die Wasserversorgung über einen Zähler-schacht, so dass eine Privatleitung die geplante Straße kreuzt. Die Lage der Leitung muss im Vorfeld der Arbeiten erkundet werden.

4.8.6 **Versorgungsleitungen der Westnetz GmbH**

4.8.6.1 Im betroffenen Plangebiet sind Gas- und Stromversorgungsleitungen, die durch die Westnetz GmbH betreut werden, betroffen. Sie müssen eventuell dem Straßenverlauf des Südrings angepasst werden.

4.8.6.2 Ein Koordinierungsgespräch mit der Westnetz GmbH ist mindestens 12 Monate vor Baubeginn anzustreben. Dieser Zeitrahmen wird für die Budget-, Material- und Dienstleistungsbeschaffung benötigt.

4.9 **Arbeitsschutz**

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

- Die Vorhabenträgerin 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 Arbeitsschnitte 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.

4.10 **Kampfmittelfunde**

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

4.11 **Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen**

- 4.11.1 Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen bzw. Anordnungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und, soweit erforderlich, einem separaten Verfahren vorbehalten. Diesbezügliche Regelungen wie beispielsweise die Festlegung der Markierungen nach Fertigstellung der ausgebauten Fahrbahn, die Beschilderungen oder die etwaige Ausstattung des Südrings mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen bleiben daher einem solchen nachgelagerten Verfahren vorbehalten.
- 4.11.2 Der Neubau des Südrings gilt gem. § 6 Abs. 7 i.V.m Abs. 5 StrWG NRW mit der Verkehrsfreigabe als gewidmet. Die Straßenbaubehörde hat den Zeitpunkt der

Verkehrsübergabe, die Straßengruppe sowie Beschränkungen und Besonderheiten der Widmung im Sinne von § 6 Abs. 3 StrWG NRW der Straßenaufsichtsbehörde anzuzeigen.

4.12 **Nebenbestimmungen im Interesse betroffener Haus- und Grundeigentümer**

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

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer die Übernahme dieser Flächen durch den Vorhabenträger verlangen. Werden Flächen vom Vorhabenträger nicht übernommen, sind die für die Durchführung dieser Maßnahmen erforderlichen Rechte mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gegen eine entsprechende Entschädigung dinglich zu sichern.

Über die Höhe der jeweiligen 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.

4.12.2 Um schädliche Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen zu vermeiden, hat die Vorhabenträgerin bei allen Bauarbeiten in der Nähe von Gebäuden jedweder Nutzungsart die der DIN 4150-3 entnommenen und in und in Tabelle 2 zum Gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz – V-5 8800.4.10, des Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie – 503-VIB2-46-00, und des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung – 615 - 850.1 „Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen (Erschütterungserlass)“ vom 4. Oktober 2018 (MBl. NRW. 2018 S. 593) enthaltenen Anhaltswerte zu beachten.

Sollten während der Bauausführung die Anhaltswerte überschritten werden, sind die Arbeiten zu unterbrechen, die Ursache der Überschreitung zu ermitteln und das Bauverfahren ggf. entsprechend zu modifizieren. Sollten dennoch (d. h. trotz

optimiertem Bauverfahren) und von daher unvermeidbar die Anhaltswerte überschritten werden, hat die Vorhabenträgerin die Arbeiten erneut zu unterbrechen und für gefährdete Gebäude ein Beweissicherungsverfahren einzuleiten. Werden Schäden verursacht, sind sie auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW nach den Grundsätzen des § 906 BGB zu entschädigen.

4.12.3 Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass während der Bauzeit kein Wohngrundstück von seiner Zufahrt abgeschnitten wird. Ggf. sind vorübergehende provisorische Zufahrten einzurichten.

Im Übrigen ist für alle bauzeitlich oder ansonsten dauerhaft abgeschnittenen Grundstücke eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz wiederherzustellen.

Die Kosten für in diesem Zusammenhang notwendig werdende Maßnahmen gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.

4.13 **Aktualisierung der Planunterlagen**

Im Laufe des Verfahrens sind von der Vorhabenträgerin, u.a. mit dem Deckblatt 1, diverse Planänderungen vorgenommen und in das Verfahren eingebracht worden. Die Unterlagen des Deckblatts sowie die unter Ziff. 2 dieses Beschlusses genannten Unterlagen ändern die ursprünglichen Planunterlagen insoweit, als sie hiervon abweichen bzw. diese ergänzen.

Soweit sich aufgrund dieses Beschlusses, seiner Nebenbestimmungen oder der Zusagen des Vorhabenträgers Ergänzungen oder Korrekturen der Planunterlagen ergeben, sind diese vom Vorhabenträger vor der Auslegung dieses Beschlusses und der mit ihm festgestellten Unterlagen in Form sog. „Grüneintragungen“ noch vorzunehmen und der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung vorzulegen.

Sonstige Änderungen der Planunterlagen sind unzulässig bzw. dürfen nur mit ausdrücklicher vorheriger Zustimmung der Planfeststellungsbehörde erfolgen. Werden durch solche Änderungen Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt, bedürfen solche Änderungen deren Zustimmung; andernfalls ist ein Planänderungsverfahren gem. § 76 VwVfG NRW oder ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

5. **Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen**

5.1 **Verfahrenseinwendungen**

Soweit Einwendungen gegen die Durchführung des Verfahrens erhoben worden sind, werden sie zurückgewiesen. Auf Kapitel B, Nr. 4.3 dieses Beschlusses wird dazu Bezug genommen.

5.2 **Präkludierte Einwendungen**

Eine Einwendung ist erst am 03.01.2017 nach Ende der Einwendungsfrist (20.12.2016) eingegangen. Diese Einwendung war zwar für das Verwaltungsverfahren der Planfeststellung präkludiert, ist jedoch gleichwohl im Rahmen des Verfahrens mitberücksichtigt und in die Abwägung eingestellt worden.

5.3 **Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen**

Den Einwendungen und Stellungnahmen wird, soweit sie durch

- Planänderungen
- Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren
- Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses

berücksichtigt worden sind, inhaltlich Rechnung getragen.

5.4 **Sonstige Einwendungen und Forderungen**

Diesen Einwendungen und Stellungnahmen wird inhaltlich soweit Rechnung getragen, wie sie in den Planänderungen des Deckblatts 1, den Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren oder in den Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt worden sind. Insoweit sind sie gegenstandslos geworden.

Soweit darüber hinaus von den Vereinigungen/Umweltverbänden, den Behörden und Trägern öffentlicher Belange sowie von privaten Beteiligten Einwendungen

gegen den Plan erhoben und Forderungen gestellt worden sind, wird/ werden insbesondere

- Zweifel an der Planrechtfertigung geäußert, speziell Zweifel an der Erreichung der Planungsziele,
- die Verkehrsprognose und die Verkehrsuntersuchung als teilweise fehlerhaft bzw. unplausibel aufgefasst,
- das Fehlen einer geeigneten Alternativenprüfung bemängelt,
- die Notwendigkeit der Dimensionierung des Neubaus des Südrings in Frage gestellt,
- eine Umweltverträglichkeitsprüfung gefordert,
- die Bearbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung im LBP beanstandet,
- artenschutzrechtliche Bedenken geäußert, die die Biotopkartierung als veraltet ansehen und die vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen als nicht geeignet erachten, um dem Tötungsverbot insbesondere für die bei der Emsquerung nachgewiesenen Fledermausarten nachzukommen,
- Beeinträchtigung von Schutzgebieten und naturschutzrechtlich besonders geschützten Bereichen durch Lärm und Schadstoffeinträge befürchtet,
- die immissionstechnische Untersuchung zum Verkehrslärm beanstandet und Mängel und Widersprüche geltend gemacht,
- die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe im Bereich der Wohngrundstücke, sowie der mit dem Fahrrad und zu Fuß genutzten Wege angezweifelt,
- durch den Straßenneubau Probleme bei dem Hochwasserschutz, insbesondere des Wasserabflusses im Hochwasserfall erwartet,
- Beeinträchtigungen für die Naherholung im Naherholungsgebiet „Stadtholz“ befürchtet und
- Sorgen bezüglich der Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer (Fahrradfahrer und Fußgänger), vor allem der Schüler im Bereich des Schulzentrums geäußert.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Insoweit 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.

Fragen zur Entschädigung bleiben dem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

6. **Zusagen/Zusicherungen des Vorhabenträgers**

Im Hinblick auf das Vorhaben und die im Vorfeld dazu im Anhörungsverfahren abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen hat die Vorhabenträgerin Zusagen gemacht, die hiermit bestätigt und damit verbindlich und zum Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses werden:

- a) Die Stadt Rheda-Wiedenbrück sagt zu, bei den Anforderungssampeln für Radfahrer jeweils ca. 20 m vor der Signalanlage zusätzliche Anforderungstaster anzubringen (TÖB lfd Nr. 89).
- b) Um die gegenwertig im gültigen Regionalplan dargestellte Eisenbahntrasse in der Durchgängigkeit des eigentlichen Gleiskörpers nicht einzuschränken, werden im Zuge der Bauausführung Leerrohre verlegt, um bei einer möglichen Reaktivierung des Gleises eine Beampelung des Kreisverkehrs zu realisieren. Eine sogenannte BÜSTRA-Anlage (Bahnübergangs- und Straßensicherungsanlage), ähnlich der im „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006“ auf Blatt 23 dargestellten Anlage. Die technische Realisierbarkeit ist von der Vorhabenträgerin zu überprüfen (vgl. nachstehende Ausführungen in Kapitel B Nr. 6.3).
- c) Es ist vorgesehen, dass der Straßenausbau mit lärmindernden Fahrbahnbelägen erfolgt und zwar mit einem lärmoptimierten Asphalt.
- d) Die Vorhabenträgerin sagt zu, die unbekannte Lage der vorhandenen Privatleitung, die die zukünftige Straße kreuzt und das Objekt Südring 122 mit Wasser versorgt im Vorfeld der Arbeiten zu erkunden.
- e) Es wird zugesichert, dass der zeitliche Ablauf der Maßnahme sowie die neuen Trassen der umzulegenden Leitungen im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Koordinierungsgespräche mit den Versorgungsunternehmen abgestimmt werden. Überdies wird geprüft, ob eine gemeinsame Ausschreibung möglich ist.
- f) Die zuständige Fachabteilung wird, wie bei allen Straßenbaumaßnahmen im Stadtgebiet, im Rahmen der Organisation des Bauablaufes die Herstellung einzelner Bauabschnitte so wählen, dass die Zufahrt zu den Grundstücken entweder über den Burgweg, die Straße Kaiserforst oder dem Südring im Zuge

des Straßenbaus gesichert ist. Über den Bauablauf werden die Anlieger frühzeitig informiert.

- g) Die Stadt Rheda-Wiedenbrück sagt zu, dass die Details der Regenklärung entsprechend der Stellungnahme vom 20.12.2016 zur Ursprungsplanung im Rahmen der Ausführungsplanung mit der unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh abgestimmt werden.
- h) Die Vorhabenträgerin garantiert, in Abstimmung mit der Feuerwehr zu prüfen, ob die Feuerwehrezufahrt am Schulgelände gemäß der vorliegenden Planung nutzbar ist.
- i) Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass nochmals geprüft werde, wie mit der Ufereinfassung (Steineinfassung) des Hamelbaches im Bereich der alten Bürgermeistervilla umgegangen werden könne.
- j) Es wird zugesichert, dass zusätzliche Abläufe in der Entwässerungsmulde südlich der Lärmschutzwand errichtet werden. Die Abläufe werden an den vorhandenen Kanal angeschlossen.
- k) Der Wegfall der Stellplätze des Gebäudes Ostring 132 wird durch die Vorhabenträgerin geprüft. Auch die Möglichkeit zur Nutzung der Zufahrt werde nochmals durch die Vorhabenträgerin begutachtet.

Die Vorhabenträgerin hat auch alle sonstigen Zusagen, die im Anhörungsverfahren schriftlich dokumentiert worden sind (insbesondere in den Gegenäußerungen zu den Einwendungen und zu den Stellungnahmen der TÖB) einzuhalten, sofern in diesem Beschluss nichts Anderes geregelt ist. Dies gilt auch dann, wenn die Vorhabenträgerin die Zusagen vorbehaltlich der Zustimmung der Planfeststellungsbehörde gegeben hat und die Zustimmung in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausdrücklich verweigert wird.

B. Begründung

1. Das Vorhaben

Das Vorhaben umfasst den Neubau des Ringschlusses Südring in Rheda-Wiedenbrück zwischen der Kreuzung K 1, Lippstädter Straße sowie der K 9, Rietberger Straße. Es soll sowohl den historischen Stadtkern Wiedenbrücks verkehrlich entlasten als auch neue Siedlungsbereiche an das Hauptverkehrsstraßennetz Wiedenbrücks anbinden.

Die Ausbaustrecke hat eine Gesamtlänge von rd. 1,25 km. Für den Ausbau des Südrings ist ein Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m vorgesehen. Am Bauanfang bis zum Südring alt sowie im Abschnitt zwischen Horstwiesenweg und Ausbauende sind beidseitige Gehwege bzw. Geh- und Radwege geplant, im dazwischenliegenden Bereich ist am nördlichen Fahrbahnrand hinter einem 2 m breiten Grünstreifen ein Geh- und Radweg mit einer Gesamtbreite von 5 m geplant. Am Bauanfang (Kreuzung K 1, Lippstädter Straße) sowie am Ausbauende (K 9, Rietberger Straße) wird die Planung durch Kreisverkehrsplätze begrenzt. Die Bau- strecke kreuzt den Hamelbach am Bauanfang sowie im weiteren Verlauf die Ems. Für die Emsquerung ist der Bau eines Brückenbauwerkes vorgesehen.

Die Streckengestaltung der Baumaßnahme ist im überwiegenden Bereich (zwischen Einmündung Südring alt am Bauanfang und Horstwiesenweg im letzten Abschnitt durch eine einseitige Geh- und Radwegführung an der Nordseite der geplanten Straße sowie Lärmschutzanlagen an der Südseite der geplanten Straße geprägt. Im Bereich zwischen Horstwiesenweg und Ausbauende ist auf Grund der vorhandenen beidseitigen Bebauung keine weitere Gestaltung möglich.

2. Vorgängige Verfahren, frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Notwendigkeit, dem Planfeststellungsverfahren im Straßenneubau vorgelagerte Verfahren (Linienbestimmung, Raum- und Landesplanung) durchzuführen, bestand vor dem Hintergrund, dass es sich vorliegend um einen Neubau einer Gemeindestraße handelt, nicht.

Eine Abstimmung des grundsätzlichen Verlaufs, der Streckencharakteristik und

der Netzverknüpfung ist gem. § 37 Abs. 2 StrWG NRW nur für den Neubau oder bei wesentlichen Änderungen von Landesstraßen und Kreisstraßen erforderlich. Gegenstand der mit diesem Beschluss festgestellten Planung ist jedoch kein Neubau einer Landes- oder Kreisstraße, sondern der Neubau einer Gemeindestraße.

Auch ein Raumordnungsverfahren ist entbehrlich (vgl. nachfolgend Kap. B Nr. 6.2 des Beschlusses). Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens richtet sich in Nordrhein-Westfalen nach §§ 32 Abs. 1 LPIG in Verbindung mit § 40 LPIG DVO. Der Neu- und Ausbau von Gemeindestraßen gehört danach nicht zu den Planungen und Maßnahmen, für die ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

Das Dezernat 32 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung) hat mitgeteilt, dass gegen den Bau des Südrings aus regionalplanerischer Sicht im Grundsatz keine raumordnerischen Bedenken bestehen.

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 25 Abs. 3 VwVfG NRW) hat stattgefunden. Die Vorhabenträgerin hat die Öffentlichkeit in einem Termin, der am 05.11.2015 stattgefunden hat über die Ziele des Vorhabens, seine voraussichtliche Ausgestaltung und seine voraussichtlichen Auswirkungen informiert und ihr in diesen Terminen auch die Gelegenheit zur Äußerung und Erläuterung eingeräumt. Die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden in einem Protokoll vom 11.11.2015 festgehalten und veröffentlicht.

3. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

3.1 **Einleitung des Verfahrens**

Mit Schreiben vom 12.04.2016 – in der Fassung vom 27.09.2016 hat die Stadt Rheda-Wiedenbrück, Rathausplatz 13, 33378 Rheda-Wiedenbrück, bei der Bezirksregierung Detmold unter Beifügung der entsprechenden Planunterlagen die Durchführung des Anhörungsverfahrens gem. § 38 StrWG NRW in Verbindung mit § 73 VwVfG NRW beantragt, die gleichzeitig auch zuständige Planfeststellungsbehörde ist.

3.2 Auslegung der Planunterlagen

Die Planunterlagen haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Detmold in der Zeit vom 07.11.2016 bis einschließlich 06.12.2016 bei der Stadt Rheda-Wiedenbrück, in deren Gebiet sich der gesamte Neubau des Südringes befindet, während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Stadt Rheda-Wiedenbrück hat Zeit und Ort der Auslegung im Amtsblatt Nr. 26/2016 vom 28.10.2016 und damit rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. Zusätzlich wurde in den Ausgaben der Neuen Westfälischen, „Die Glocke“ und des Westfalenblattes vom 29.10.2016 auf die Veröffentlichung des Amtsblattes hingewiesen. Die gesetzliche Frist, innerhalb der gem. § 73 Abs. 4 VwVfG NRW Einwendungen gegen den Plan erhoben werden konnten (zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist = bis zum 20.12. 2016), sowie die Stellen, bei denen die Einwendungen gegen den Plan innerhalb dieser Frist schriftlich zu erheben oder zur Niederschrift zu geben waren (Stadt Rheda-Wiedenbrück sowie Bezirksregierung Detmold), sind in der Bekanntmachung benannt worden. Darauf, dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen ausgeschlossen waren, wurde hingewiesen.

Die nach den Planunterlagen nicht ortsansässig Betroffenen wurden, soweit von Person und Aufenthalt her bekannt, von der Stadt Rheda-Wiedenbrück über die Auslegung informiert.

Unabhängig davon hat die Stadt Rheda-Wiedenbrück ihr jeweiliges Amtsblatt mit der ortsüblichen Bekanntmachung gem. § 27a VwVfG NRW auch online auf ihrer Homepage veröffentlicht. Die Planunterlagen selbst wurden gem. § 27a VwVfG NRW mit Beginn der Auslegung auf der Homepage der Planfeststellungsbehörde zur Einsichtnahme bereitgestellt. Auf die entsprechende Veröffentlichung und die Internetadresse der Bezirksregierung Detmold wurde vorab in den öffentlichen Bekanntmachungen hingewiesen.

Alle bei der Planfeststellungsbehörde direkt oder über die Stadt Rheda-Wiedenbrück erhobenen Einwendungen – d. h. die insgesamt 88 Einwendungsschreiben von insgesamt 164 Einwendern inklusive der für das Verwaltungsverfahren der Planfeststellung präkludierten Einwendung wurden der Stadt Rheda-Wiedenbrück, Rathausplatz 13, 33378 Rheda-Wiedenbrück, zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung zugeleitet (Abgabe der Stellungnahmen und Einwendungen an die Vorhabenträgerin am 29.03.2017).

3.3

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 04.11.2016 wurde den folgenden Behörden und Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 09.01.2017 gegeben:

- das Dezernat 25 der Bezirksregierung Detmold (Verkehr),
- das Dezernat 32 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung),
- das Dezernat 33 der Bezirksregierung Detmold (Ländliche Entwicklung, Bodenordnung),
- das Dezernat 51 der Bezirksregierung Detmold (Höhere Naturschutzbehörde),
- das Dezernat 52 der Bezirksregierung Detmold (Abfallwirtschaft),
- das Dezernat 53 der Bezirksregierung Detmold (Immissionsschutz),
- das Dezernat 54 der Bezirksregierung Detmold (Obere Wasserbehörde),
- die Stadt Rheda-Wiedenbrück, Rheda-Wiedenbrück
- das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn,
- die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bielefeld,
- die Deutsche Telekom Technik GmbH T NL West, PTI 15, Münster,
- die Handwerkskammer Ostwestfalen-Lippe zu Bielefeld, Bielefeld,
- die IHK Ostwestfalen-Lippe zu Bielefeld, Bielefeld,
- der Kreis Gütersloh, Gütersloh,
- der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL, Bielefeld,
- der Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt OWL, Minden,
- die Landwirtschaftskammer NRW, Bez.-Stelle für Agrarstruktur OWL, Brakel,
- der LWL-Archäologie für Westfalen, Amt für Bodendenkmalpflege, Bielefeld,
- der LWL Westfalen, Amt für Denkmalpflege, Münster,
- die Telefónica Germany GmbH & Co. OHG, Köln.
- die OWL Verkehr GmbH, Bielefeld,
- die Thyssengas GmbH, Dortmund,
- die Unitymedia NRW GmbH, Zentrale Planung, Kassel,
- die Vereinigte Gas- und Wasserversorgung, Rheda-Wiedenbrück,
- die Wasserversorgung Beckum GmbH, Beckum und
- die Westnetz GmbH, Münster.

Darüber hinaus wurde mit Schreiben vom 09.11.2016 das Landesbüro der Naturschutzverbände – Koordinierungsstelle für Mitwirkungsverfahren, Oberhausen, angehört.

Insgesamt sind 18 Stellungnahmen von den angehörten Vereinigungen bzw. Umweltverbänden und TÖB eingegangen. Auch alle diese Stellungnahmen wurden der Stadt Rheda-Wiedenbrück zur Auswertung/Gegenäußerung zugeleitet (Schreiben bzw. E-Mails vom 29.03.2017 und 18.04.2017).

Die Gegenäußerungen hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 30.05.2018 vorgelegt.

3.4 **Erörterungstermin**

Die Anhörungsbehörde hat die Träger öffentlicher Belange sowie die Einwenderschaft daraufhin unter Übersendung des ihre Stellungnahme / ihre Einwendung betreffenden Teils der Äußerung der Vorhabenträgerin gem. § 73 Abs. 6 Satz 3 VwVfG NRW mit Schreiben vom 23. August 2021 zu einem Erörterungstermin am 09. und 10. September 2021 eingeladen.

Der Erörterungstermin wurde im „Veranstaltungssaal“ der Stadthalle Rheda-Wiedenbrück durchgeführt.

Die Benachrichtigung der sonstigen Betroffenen über den Erörterungstermin erfolgte gem. § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG NRW in der in Kapitel B Nr. 3.2 dieses Beschlusses beschriebenen Weise durch ortsübliche Bekanntmachung in der Stadt Rheda-Wiedenbrück am 26.08. und 27.08.2021 in der örtlichen Presse und am 26.08.2021 im Amtsblatt.

Im Rahmen einer Generaldebatte ist in dem in Rheda-Wiedenbrück durchgeführten Erörterungstermin sowohl den Trägern öffentlicher Belange als auch den privaten Einwendern und Betroffenen die Gelegenheit eingeräumt worden, ihre Bedenken und Anregungen thematisch geordnet vorzutragen. Ganz überwiegend blieben die Einwendungen bestehen. Für die weiteren Inhalte wird auf das Ergebnisprotokoll vom 31. Januar 2022 zu dem Erörterungstermin Bezug genommen.

Planänderungen des Deckblatts 1

Aufgrund der Entwicklung der Rechtsprechung seit dem Jahr 2016, insbesondere des Bundesverwaltungsgerichts, dass ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie unverzichtbarer Bestandteil der Planunterlagen ist, sowie der Auswertung der Einwendungen und Stellungnahmen hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 30.05.2018 mit dem „Deckblatt 1“ Änderungen zu umweltfachlichen Untersuchungen, den landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie des Ausgleichsflächenkonzeptes, eine Aktualisierung der immissionstechnischen Untersuchung, eine Umplanung zu verkehrlichen Aspekten, sowie notwendige Änderungen bzw. Folgemaßnahmen in das Verfahren eingebracht. Zudem wurde als neue Unterlage der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie in das Verfahren eingebracht.

Mit der geänderten Planung zu den verkehrlichen und ökologischen Aspekten wurden die Querungshilfen ohne Markierung geplant, so dass die Bevorrechtigung der Radfahrer entfällt. Die Breite der Querungshilfen (gemeinsamer Geh- und Radweg) wurde in Bau-km 0+100 und Bau-km 0+835 auf nun 4,0 Meter verringert. Zudem wurde die Radwegführung zwischen dem Kreisel „Lippstädter Straße“ und der Einmündung zum „Südring alt“ geändert. Wie von mehreren Einwendern und dem Dezernat 25 der Bezirksregierung Detmold gefordert, sind zudem die Parkplätze im „Südring alt“ bei Bau-km 0+370 entfallen. Zwischen Bau-km 0+520 und 0+540 wurde der Lärmschutzwall durch eine Lärmschutzwand ersetzt, so dass dadurch mehrere Bäume erhalten werden können. Die Lage der Laichgewässer wurde konkretisiert und in Bau-km 0+130 rechts und Bau-km 0+820 links eingeplant. Das Ausbauende im nördlichen und östlichen Kreisverkehrsast wurde verschoben, die Radverkehrsführung beim Kreisverkehrsplatz Rietberger Straße geändert, sowie ein Amphibientunnel unter dem Südring in Bau-km 0+830 sowie unter dem Wanderweg geplant.

Die im Rahmen der Vermeidungsmaßnahme V 5 vorgesehenen Stopprinnen entfallen, das Kompensationskonzept wurde überarbeitet und die Flächen für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen in den Plänen eingearbeitet. Zudem wurde das Vorhandensein der Nachtigall und des Eichelhähers im LBP berücksichtigt.

Um die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die betroffenen Oberflächen- und Grundwasserkörper zu beurteilen wurde zudem ein Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie erarbeitet.

Insoweit, als sie von ihnen abweichen, wurden die ursprünglichen Planunterlagen

und Gutachten durch die entsprechenden Unterlagen des Deckblatts 1 ersetzt.

Aufgabenbereiche einer Behörde oder Dritter sind davon insoweit betroffen, als sich die Bewertung der Belange des Verkehrs, des Lärmschutzes und Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, die von den Gemeinden und Gemeindeverbänden im Zusammenhang mit ihrer Selbstverwaltung und ihrer Planungshoheit wahrzunehmenden kommunalen Belange, die Belange der Betreiber ggf. betroffener Ver- und Entsorgungsanlagen sowie die Betroffenheiten von Grundstückseigentümern verändern können. Insoweit greifen die Veränderungen erstmals bzw. anders und ggf. auch stärker als bisher in die entsprechenden öffentlichen und privaten Belange ein.

Dementsprechend sind gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW mit Schreiben vom 28.08.2018 und 06.09.2018

- das Dezernat 25 der Bezirksregierung Detmold (Verkehr),
- das Dezernat 32 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung),
- das Dezernat 33 der Bezirksregierung Detmold (Ländliche Entwicklung, Bodenordnung),
- das Dezernat 51 der Bezirksregierung Detmold (Höhere Naturschutzbehörde),
- das Dezernat 52 der Bezirksregierung Detmold (Abfallwirtschaft),
- das Dezernat 53 der Bezirksregierung Detmold (Immissionsschutz),
- das Dezernat 54 der Bezirksregierung Detmold (Obere Wasserbehörde),
- das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn,
- die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bielefeld,
- die Deutsche Telekom Technik GmbH T NL West, PTI 15, Münster,
- die Handwerkskammer Ostwestfalen-Lippe zu Bielefeld, Bielefeld,
- die IHK Ostwestfalen-Lippe zu Bielefeld, Bielefeld,
- der Kreis Gütersloh, Gütersloh,
- der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL, Bielefeld,
- der Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt OWL, Minden,
- die Landwirtschaftskammer NRW, Bez.-Stelle für Agrarstruktur OWL, Brakel,

- der LWL-Archäologie für Westfalen, Amt für Bodendenkmalpflege, Bielefeld,
- der LWL Westfalen, Amt für Denkmalpflege, Münster,
- die Telefónica Germany GmbH & Co. OHG, Köln.
- die OWL Verkehr GmbH, Bielefeld,
- die Thyssengas GmbH, Dortmund,
- die Unitymedia NRW GmbH, Zentrale Planung, Kassel,
- die Vereinigte Gas- und Wasserversorgung, Rheda-Wiedenbrück,
- die Wasserversorgung Beckum GmbH, Beckum und
- die Westnetz GmbH, Münster

unter Beifügung der Deckblattunterlagen auch über diese Planänderungen und Unterlagen informiert worden und haben die Gelegenheit erhalten, bis zum 12. Oktober 2018 Einwendungen und Stellungnahmen zu ihnen abzugeben.

Mit Schreiben vom 19.11.2019 wurde auch noch das Landesbüro der Naturschutzverbände – Koordinierungsstelle für Mitwirkungsverfahren, Oberhausen, angehört. Zudem wurde mit Schreiben vom 20.02.2019 auch die GNU – Gemeinschaft für Natur- und Umweltschutz Gütersloh e. V., Rheda-Wiedenbrück, angehört.

Private Grundstückseigentümer, die zu beteiligen gewesen wären, sind nicht betroffen.

Da es sich bei dem wasserrechtlichen Fachbeitrag um eine neue entscheidungserhebliche Unterlage über die Umweltauswirkungen des Vorhabens handelte, bedurfte es einer Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen einer Auslegung. Der wasserrechtliche Fachbeitrag einschließlich des bereits ausgelegten wasserrechtlichen Entwurfs lag in der Zeit vom 05.11.2018 bis zum 04.12.2018 aus. Die Stadt Rheda-Wiedenbrück hat Zeit und Ort der Auslegung im Amtsblatt Nr. 23/2018 vom 26.10.2018 und damit rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. Zusätzlich wurde in den Ausgaben der Neuen Westfälischen, Der Glocke und des Westfalenblattes vom 27. Und 28.10.2018 auf die Veröffentlichung des Amtsblattes hingewiesen. Die gesetzliche Frist, innerhalb der gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW Einwendungen gegen den Plan erhoben werden konnten (zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist = bis zum 18.12. 2018), sowie die Stellen, bei denen die Einwendungen gegen den Plan innerhalb dieser Frist schriftlich zu erheben oder zur Niederschrift zu geben waren (Stadt Rheda-Wiedenbrück sowie

Bezirksregierung Detmold), sind in der Bekanntmachung benannt worden. Darauf, dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen ausgeschlossen waren, wurde hingewiesen.

4. **Verfahrensrechtliche Bewertung**

4.1 **Notwendigkeit der Planfeststellung**

Gemäß § 38 Abs. 1 StrWG NRW dürfen Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen, sofern für letztere eine UVP durchzuführen ist, nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Eine Sonderregelung für den Fall eines ursprünglich planersetzenden Bebauungsplans enthält § 38 Abs. 5 StrWG NRW.

Diese Vorschrift bestimmt in Satz 3, dass für den Fall einer später notwendig werdenden Ergänzung des Bebauungsplans oder für den Fall, dass von ursprünglichen Festsetzungen abgewichen werden soll, ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist.

Die Voraussetzungen dieser Vorschrift sind vorliegend erfüllt.

Das Vorhaben liegt im Bereich folgender rechtskräftiger Bebauungspläne:

- Bebauungsplan Nr. 315.1 „Westernströer“,
- Bebauungsplan Nr. 306 „Horstwiesenweg“,
- Bebauungsplan Nr. 306.1 „Horstwiesenweg“; 1. vereinfachte Änderung und
- Bebauungsplan Nr. 282 „Rietberger Straße“.

Der Neubau des Südringes ist in den vorgenannten Bebauungsplänen nicht enthalten. Infolgedessen bedürfen die Bebauungspläne einer Ergänzung bzw. wird mit dem Ausbau des Südringes von den ursprünglichen Festsetzungen der Bebauungspläne abgewichen. Somit bedurfte das Ausbauvorhaben vorliegend der Planfeststellung.

Das planfestgestellte Vorhaben ist damit zulässiger Teil der straßenrechtlichen Planfeststellung. Dies gilt sowohl für die Verkehrsanlage selbst, also für den Straßenkörper mit allen Fahr-, Trenn- und Randstreifen einschließlich Unterbau und

Bankette, für die sonstigen zugehörigen Bauwerke wie die Brücken, Dämme und Durchlässe, Gräben, Stützwände, Lärmschutzanlagen sowie für Entwässerungsanlagen und die Rad- und Gehwege (§ 2 Abs. 2 StrWG NRW), für Schutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 VwVfG NRW und § 41 BImSchG), für die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (§ 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG NRW) sowie die zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Es gilt damit auch für alle in Kapitel B Ziffer 1 dieses Beschlusses benannten Bauwerke und Anlagen.

4.2 **Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde**

Die Bezirksregierung Detmold ist gem. § 39 Abs. 1 und StrWG NRW i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 VwVfG NRW die zuständige Anhörungs- und auch Planfeststellungsbehörde für den Bau und die Änderung von Gemeindestraßen in ihrem Regierungsbezirk.

4.3 **Anhörungsverfahren**

Die sich im Wesentlichen aus § 39 Abs. 1 StrWG NRW und § 73 VwVfG NRW ergebenden Vorgaben an das Anhörungsverfahren (vgl. vorstehend Nrn. 3.1 bis 3.5) sind eingehalten worden. Die Planfeststellungsbehörde hat die darin enthaltene Pflicht zur Auslegung des Plans nebst Zeichnungen und Erläuterungen (Erläuterungsbericht, Übersichtspläne, Lage- und Höhenpläne, Querschnittspläne, Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbspläne etc.) und aller sonstigen zugehörigen Unterlagen (u.a. LBP, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, faunistische Untersuchungen, Fachbeitrag zur WRRL, Verkehrsuntersuchung, lärmtechnische Unterlage und Luftschadstoffgutachten) die das Vorhaben, seinen Anlass, die von ihm betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie seine voraussichtlichen Auswirkungen erkennen lassen, erfüllt.

Damit haben alle Unterlagen ausgelegt, die erforderlich sind, um die sog. „Anstoßwirkung“ zu erfüllen. Die Auslegung dient dazu, die potenziell Betroffenen über das geplante Vorhaben zu unterrichten. Denn durch die Auslegung der Planunterlagen sollen alle Betroffenen in die Lage versetzt werden, Einwendungen zu erhe-

ben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden (Anstoßwirkung, vgl. BVerwG, Beschl. v. 19.05.2005 – 4 VR 2000/05).

Die ausgelegten Planunterlagen haben diese Anstoßwirkung entfaltet und sind daher als ausreichend anzusehen.

Gem. §§ 39 Abs. 1 StrWG NRW, 73 Abs. 2 VwVfG NRW waren die Planunterlagen 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. Dies ist hier die Stadt Rheda-Wiedenbrück, auf deren Gebiet sich der Bau des gesamten planfestgestellten Vorhabens flächenmäßig beschränkt. Dementsprechend ist auch die Auslegung der Planunterlagen dort erfolgt. Weitergehende Offenlegungen waren mangels erkennbarer möglicher Auswirkungen auf andere Gemeindegebiete – solche können sich insbesondere durch Lärm-, Staub- und sonstige Immissionen ergeben – nicht erforderlich. Insoweit ist die Möglichkeit, dass sich Auswirkungen über die Gemeindegrenze hinweg erstrecken, auszuschließen.

Gem. § 38 Abs. 8 StrWG NRW kann von einer förmlichen Erörterung mit physischer Anwesenheit vor Ort im Sinne von § 73 Absatz 6 VwVfG NRW abgesehen werden. Da es sich jedoch vorliegend um ein konfliktbeladenes Vorhaben handelt und aufgrund der Menge der Einwendungen und der vorgetragenen Beeinträchtigungen der Betroffenen (88 Einwendungen, 164 Unterzeichner) wurde von dieser Möglichkeit kein Gebrauch gemacht und stattdessen ein Erörterungstermin durchgeführt.

Die Einladung zum Erörterungstermin im Sinne von § 73 Abs. 6 VwVfG NRW ist ordnungsgemäß erfolgt. Gem. § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG NRW ist der Erörterungstermin mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekanntzumachen. Diese Bekanntmachung ist am 26. August 2021 und damit mehr als eine Woche vor dem Erörterungstermin vom 09. und 10. September 2021 erfolgt, so dass die Frist eingehalten worden ist. Auch die persönliche Einladung der Einwender, für die keine explizite gesetzliche Vorlaufzeit geregelt ist, ist rechtzeitig vor dem Termin vorgenommen worden. Sie wurde am 23. August 2021 zur Post aufgegeben. Die gesetzlichen Vorgaben wurden daher beachtet.

Die Anhörung zu dem Deckblatt 1 vom Mai 2018 konnte als einfaches Deckblattverfahren nach den Regelungen des § 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG NRW durch schriftliche Anhörung der von den Änderungen betroffenen Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange erfolgen. Private Grundstückseigentümer sind durch die eingereichten Änderungen nicht betroffen und auch neue oder verstärkte mittelbare Betroffenheiten ergeben sich für Privatpersonen durch das Deckblatt nicht. Insbesondere haben sich durch die Neuberechnung der zu erwartenden Lärmbelastungen keine neue Betroffenheiten ergeben und auch das neu eingereichte und auf dem aktualisierten HBEFA-3.3 Handbuch basierende Luftschadstoffgutachten ergibt keine nennenswerten Veränderungen und bedingt daher ebenfalls keine Beteiligungspflichten auslösenden Beeinträchtigungen. Vor diesem Hintergrund bedurfte es auch keiner neuen oder weiteren Auslegung und auch die Frage der Erörterung stellte sich nicht neu.

Anders verhält es sich bei dem Fachbeitrag zur WRRL. Da es sich bei dem wasserrechtlichen Fachbeitrag um eine neue entscheidungserhebliche Unterlage über die Umweltauswirkungen des Vorhabens handelte, bedurfte es einer Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen einer Auslegung. Gem. §§ 39 Abs. 1 StrWG NRW, 73 Abs. 2 VwVfG NRW war die Planunterlage 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 Planunterlage über das Vorhaben informiert werden. Dies ist hier die Stadt Rheda-Wiedenbrück, auf deren Gebiet sich der Bau des gesamten planfestgestellten Vorhabens flächenmäßig beschränkt. Dementsprechend ist auch die Auslegung der Planunterlage dort erfolgt. Weitergehende Offenlegungen waren mangels erkennbarer möglicher Auswirkungen auf andere Gemeindegebiete – solche können sich insbesondere durch Lärm-, Staub- und sonstige Immissionen ergeben – nicht erforderlich. Insoweit ist die Möglichkeit, dass sich Auswirkungen über die Gemeindegrenze hinweg erstrecken, auszuschließen.

Potenziell Betroffene wurden somit über die ergänzende Planunterlage unterrichtet. Durch die Auslegung der Planunterlage wurden Betroffenen in die Lage versetzt, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden.

4.4 **Umfang der Planfeststellung**

4.4.1 Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW). Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG NRW).

Im Grundsatz ist hiervon die wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG für die Niederschlagswasser-Einleitungen ausgenommen, über die jedoch gem. § 19 Abs. 1 und 3 WHG mitentschieden werden konnte.

4.4.2 Der Planfeststellungsbeschluss umfasst dabei auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (vgl. vorstehend Nr. 4.1).

Eine "Notwendigkeit" im Sinne der vorgenannten Vorschrift ist dabei für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur "Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind". Dabei dürfen die Folgemaßnahmen "über Anschluss und Anpassung" nicht wesentlich hinausgehen. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben" (BVerwG, Urteil vom 12.2.1988 - 4 C 54.84 - DVBl. 1988, S. 843).

Demnach stellen insbesondere

- die mit dem Neubau des Südrings im Zusammenhang stehenden Änderungsmaßnahmen am bestehenden Straßen- und Wegenetz insbesondere die Anpassung der Kreuzungsbereiche bzw. Einmündungsbereiche nachgeordneter Straßen sowie
- die notwendigen Veränderungen an Ver- und Entsorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom, Telekommunikation etc.)

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

- 4.4.3 Soweit in das Regelungsverzeichnis 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 Betreiber 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 den Betreibern 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. **Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG**

Das Vorhaben unterliegt grundsätzlich den Regelungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Zweck und Ziel des UVPG ist es, sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben, Plänen und Programmen zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt bzw. die umweltbezogenen Schutzgüter im Rahmen von Umweltprüfungen (Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategische 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. § 3 UVPG).

Bei entsprechend umweltrelevanten Vorhaben soll die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde verbessert und das Entscheidungsverfahren transparenter gestaltet werden, um eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen.

Vorliegend konnte jedoch auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Sinne des UVPG verzichtet werden.

Gem. der Übergangsvorschriften des § 74 Abs. 1 und 2 des UVPG sind für Vorhaben, für die das Verfahren zur Feststellung der UVP-Pflicht im Einzelfall nach § 3c oder nach § 3e Absatz 1 Nummer 2 in der Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt, vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet wurde, die Vorschriften des Teils 2 Abschnitt 1 über die Vorprüfung des Einzelfalls in der bis dahin geltenden Fassung weiter anzuwenden.

Auf Antrag der Vorhabenträgerin vom 17.09.2013 wurde für den Neubau des Südrings die Feststellung der UVP-Pflicht beantragt. Mit Schreiben vom 02.10.2013 hat die Bezirksregierung Detmold das Verfahren zur Feststellung der UVP-Pflicht im Rahmen einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG eingeleitet. Die Einleitung des Verfahrens lag somit deutlich vor dem 16. Mai 2017. Gem. § 74 Abs. 1 UVPG sind für das Vorhaben somit die Vorschriften des Teils 2 Abschnitt 1 über die Vorprüfung des Einzelfalls in der bis dahin geltenden Fassung weiter anzuwenden.

Gem. Nr. 8 der Anlage zu § 1 UVPG NRW (Bau einer sonstigen Straße nach Landesrecht) in der zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens gültigen Fassung ist die Pflicht zur Durchführung einer UVP vom Ergebnis einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls (sog. „Screening“) nach den Vorgaben des § 3c UVPG abhängig.

Nach überschlägiger Prüfung der Umweltauswirkungen anhand der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien hat die Planfeststellungsbehörde als insoweit zuständige Behörde mit Bescheid vom 20. November 2013 unter Beteiligung der

Umweltverbände und einschlägiger Träger öffentlicher Belange (LWL-Amt für Archäologie, LWL Amt für Denkmalpflege, Kreis Gütersloh, Landwirtschaftskammer, Untere und Obere Bodenschutz- und Wasserbehörden, Untere und Höhere Landschaftsbehörde) festgestellt, dass es keiner UVP bedarf.

Die Feststellung begründete sich wie folgt:

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um den Straßenneubau des ca. 1,23 km langen Südrings zwischen den Knotenpunkten Südring/Lippstädter Straße und Ostring/ Rietberger Straße.

Für das Vorhaben sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG zu erwarten. Auch bezüglich der Querungen der Ems und des Hamelbachs ergeben sich unter Berücksichtigung der Merkmale des Vorhabens, seines innerörtlichen Standortes und seiner möglichen Auswirkungen, die sich auf eng begrenzte und teilweise vorbelastete Gewässerabschnitte beziehen, keine Beeinträchtigungen, die eine UVP erforderlich machen würden. Auch eine Gefährdung zur Umsetzung des WRRL-Maßnahmenplans (insbesondere die Umsetzung der Maßnahmen Ems_38 und Ems_42) wurde nach nochmaliger Abstimmung mit den Landschafts- und Wasserbehörden nicht bestätigt.

Weder seine Merkmale, sein Standort noch die Schwere, Dauer oder Häufigkeit der möglichen Auswirkungen machen eine UVP für das Vorhaben notwendig.

Als Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls ist deshalb festzustellen, dass für den geplanten Straßenneubau keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Das Ergebnis des Screenings wurde der Öffentlichkeit durch die Veröffentlichung im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Detmold (ABl. Reg. Dt 2013, Nr. 49 vom 02.12.2013) bekannt gegeben.

6. **Materiell-rechtliche Würdigung**

6.1 **Planrechtfertigung**

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern muss, gemessen an den Zielen

des jeweiligen Fachplanungsrechts, erforderlich sein und angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 42 StrWG NRW) den verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Grundeigentums (Art. 14 Abs. 3 GG) genügen.

Danach ist eine Enteignung nur zum Wohl der Allgemeinheit zulässig. Sie darf allein durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes erfolgen, das Art und Ausmaß der Entschädigung regelt. Voraussetzung der Allgemeinwohldienlichkeit ist, dass das konkrete Vorhaben zur Erreichung des Gemeinwohlziels geeignet und erforderlich ist. Dabei genügt es hinsichtlich der Erforderlichkeit des Vorhabens, dass es zum Wohl der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten, d.h. in der Lage ist, einen substantiellen Beitrag zur Erreichung des Gemeinwohlziels zu leisten. Es muss darüber hinaus verhältnismäßig im engeren Sinne sein. Hierfür muss die Bedeutung des Vorhabens für das mit ihm verfolgte Gemeinwohlziel in einem angemessenen Verhältnis zu den durch das Vorhaben beeinträchtigten Belangen stehen. Es sind daher die für das Vorhaben sprechenden Gemeinwohlbelange einerseits und die durch seine Verwirklichung beeinträchtigten öffentlichen und privaten Belange andererseits gegeneinander abzuwägen. Dem Ausmaß und dem Gewicht der Förderung des Gemeinwohlziels durch das Vorhaben sind die hierdurch nachteilig betroffenen privaten Rechtspositionen in ihrer Gesamtheit sowie die entgegenstehenden öffentlichen Belange gegenüberzustellen (vgl. BVerwG 9 A 12.19, Urteil vom 03. November 2020).

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 22.06.1985, 4 C 15.83, 08.07.1998, 11 A 53.97, oder auch vom 16.03.2006, 4 A 1073.04 und vom 17.12.2013, 4 A 1.13).

Diese Voraussetzung ist hier erfüllt, weil das Vorhaben den Zielen entspricht, die das für das Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 38 ff. maßgebliche Straßen- und Wegegesetz NRW festlegt. Danach hat der Träger der Straßenbaulast die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten (§ 9 Abs. 1 Satz 3 StrWG NRW). Aus dem Umstand, dass in § 9 Abs. 1 StrWG

NRW lediglich von einem regelmäßigen und nicht von einem besonderen gesteigerten Verkehrsbedürfnis gesprochen wird, kann gefolgert werden, dass an dieses Kriterium keine zu engen Anforderungen gestellt werden können.

Dabei wird sich die Frage, ob und in welchem Umfang ein Vorhaben vernünftigerweise geboten ist, vor allem anhand einer Analyse und einer Prognose beantworten lassen, wobei die derzeitige Verkehrssituation sowie die strukturelle Bedeutung der Straße als maßgebliche Faktoren in die Prognose einzustellen sind.

Ist dann aufgrund einer sachgerechten Analyse und Prognose ein Vorhaben im Sinne des § 9 Abs. 1 StrWG NRW vernünftigerweise geboten und damit objektiv notwendig, so hat der Straßenbaulastträger die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus, des öffentlichen Personennahverkehrs, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen (§ 9 Abs. 2 StrWG NRW).

Die wesentliche Bedeutung für den neuen Südring besteht darin, dass er ein allgemeines Verkehrsinteresse befriedigt.

Der geplante Netzschluss erstreckt sich zwischen den Verkehrsknoten Lippstädter Str./ Südring und Rietberger Str./ Ostring. Auf Grund der vorgegebenen Netzstruktur für das Vorbehaltsnetz im Stadtteil Wiedenbrück wird diese wichtige Netzverbindung den innerstädtischen Straßenring Nordring/Ostring/Südring/Westring schließen. Im Stadtgebiet sind einige auffällige Konfliktpunkte im Bereich des motorisierten Straßenverkehrs festzustellen: Das vorhandene Straßennetz ist teilweise überbelastet und nur noch bedingt zur Aufnahme von Neuverkehren bereit. Die hohe Frequentierung durch Fremd- und Durchgangsverkehre z.B. der Wasser- oder Wilhelmstraße führt zu einer starken Barrierewirkung innerhalb der Stadtkerne und die innerstädtische Aufenthaltsqualität wird beeinträchtigt.

Durch die Maßnahme Neubau des Südringes soll eine deutliche verkehrliche Entlastung des historischen Stadtkerns Wiedenbrück erreicht werden. Der Historische Stadtkern Wiedenbrück wird durch die Straßenneubautrasse vom „Durchgangsverkehr“ bezogen auf den Innenstadtbereich entlastet. Diese Entlastung entspricht den Zielvorgaben der Arbeitsgemeinschaft „Historische Stadtkerne“.

Im Jahr 1987 ist die Stadt Rheda-Wiedenbrück mit dem Stadtkern von Wiedenbrück der Arbeitsgemeinschaft „Historische Stadtkerne“ beigetreten. Zum Schutz

und zur Pflege der Historischen Stadtkerne hat die Arbeitsgemeinschaft umfassende Erneuerungsprogramme erarbeitet. Zu diesen Programmen gehört u. a. auch der Maßnahmenswerpunkt „Entlastung vom Durchgangsverkehr“.

Vergleicht man die 2015 für das Jahr 2030 durch das Büro Ingenieurgesellschaft mbH, Münster prognostizierte Verkehrsbelastung in Kfz/d ohne die Maßnahme Südring, sog. Prognose-Nullfall (erste Zahl), mit der Prognosebelastung mit Bau des Südrings (zweite Zahl), so wird deutlich, dass durch den Netzschluss Bereiche, die heute eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweisen, entlastet werden und andere Straßen durch den Netzschluss stärker belastet werden (vgl. hierzu auch die Abbildungen 7-9 aus der planfestgestellten Unterlage 21 „Verkehrsuntersuchung in Rheda-Wiedenbrück, Teilbereich Wiedenbrück“). In der Gesamtbetrachtung erfolgt aber eine gleichmäßigere Verteilung der Verkehrsbelastung und zudem wird auch das Planungsziel „deutliche Verkehrsentslastung des Historischen Stadtkerns Wiedenbrück“ erreicht:

Wasserstraße (13.000 / 8.600),
Lange Straße (4.300 / 3.100),
Rietberger Straße (9.200 / 6.200),
Mönchstraße (5.200 / 3.700),
Südring neu (0 / 7.400) und
Ostring (7.400 / 10.900).

Die verkehrliche Entlastung der Historischen Stadtkerns beträgt in der Wasserstraße ca. 33,85 Prozent, die Entlastung der Langen Straße beträgt ca. 27,91 Prozent, so dass ein erheblicher Entlastungseffekt für den Prognose-1-Fall festzustellen ist.

Auch die geordnete Verkehrsabwicklung der im Umfeld der neuen Trasse entstehenden Ziel- und Quellverkehre bedingen das regelmäßige Verkehrsbedürfnis an dem Neubau des Südrings. Letztere resultieren wesentlich aus den in den letzten 25 Jahren durchgeführten Siedlungsmaßnahmen am südöstlichen Siedlungsrand Wiedenbrück. Hier wurden viele Wohneinheiten neu errichtet (Baugebiete Westernstroer, Holtkampstraße, Horstwiesenweg), deren Verkehrsaufkommen bisher lediglich jeweils in eine Richtung an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen werden konnte. So wurden die Baugebiete Westernstroer und Holtkampstr.

über zwei Anschlussstellen an die Lippstädter Str. angeschlossen und das Baugebiet Horstwiesenweg mit einer Anschlussstelle an den Ostring angeschlossen. An den geplanten Südring werden mehrere Wohn- bzw. Wohnsammelstraßen der angrenzenden südlich bzw. südöstlich gelegenen Wohngebiete angebunden. Es wird die direkte Anbindung der Siedlungsbereiche im Süden Wiedenbrücks an das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz ermöglicht, so dass Umwegverkehre minimiert werden können. Über diese an den Südring angebundene Straßen werden nach der Verkehrsprognose insgesamt ca. 5.500 [Kfz/24h] abgewickelt.

Erhebliche Umwegverkehre, die u. a. die Straßen im historischen Stadtkern Wiedenbrück belasten, können durch den Neubau des Südringes ebenfalls minimiert werden, so dass durch die Reduzierung von Abgasemissionen ein Entlastungseffekt für das Klima erreicht werden kann.

Vergleicht man die Verkehrsstrecke von der Kreuzung Lippstädter Straße über die Wasserstraße zur Kreuzung Rietberger Straße mit der Streckenführung nach Neubau des Südringes, so lässt sich die Fahrtstrecke nach Neubau des Südringes pro Fahrzeug um 600 Meter auf 1,179 km verringern, was einer Streckenersparnis von 33,7 Prozent entspricht.

Vergleicht man die Verkehrsstrecke von der Kreuzung Lippstädter Straße über die B 55 zur Kreuzung Rietberger Straße mit der Streckenführung nach Neubau des Südringes, so lässt sich die Fahrtstrecke nach Neubau des Südringes pro Fahrzeug um 5521 Meter auf 1,179 km verringern, was einer Streckenersparnis von 82,4 Prozent entspricht.

Vergleicht man die Verkehrsstrecke von der Kreuzung Roggestraße zur Kreuzung Rietberger Straße mit der Streckenführung nach Neubau des Südringes, so lässt sich die Fahrtstrecke nach Neubau des Südringes pro Fahrzeug um 1986 Meter auf 0,587 km verringern, was einer Streckenersparnis von 77,2 Prozent entspricht. Überdies lassen sich Entlastungswirkungen auf die Umwegverkehre auch für die anderen Wohnstraßen der Siedlungsbereiche im Süden Wiedenbrücks feststellen.

Die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele entsprechen denen des StrWG NRW und sind geeignet, die Planung zu rechtfertigen.

Das Vorhaben ist damit im Ergebnis vernünftigerweise geboten und planerisch gerechtfertigt. Dabei rechtfertigen die für das Vorhaben sprechenden Belange die Auswirkungen des Vorhabens. Dies ergibt sich im Einzelnen aus den weiteren Ausführungen zur Abwägung der einzelnen Belange.

Soweit die Planrechtfertigung in den Einwendungen in Frage gestellt worden ist, weist die Planfeststellungsbehörde diese Einwendungen zurück.

6.1.1 **Verkehrstechnische Planungsziele**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen zur Planrechtfertigung ergeben sich insbesondere folgende Planungsziele:

- Verbesserung des Verkehrsflusses und Gewährleistung der erforderlichen Leichtigkeit des Verkehrs
- Verkehrliche Entlastung der historischen Innenstadt von Wiedenbrück
- Erschließung der angrenzenden Wohngebiete und Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz
- Verbesserte Verteilung des kommunalen Verkehrs

Die an diesen Zielen ausgerichtete Planung einschließlich der Beschreibung der Verkehrssituation mit den ihr zugrundeliegenden Verkehrsdaten-, -analysen und -prognosen ist nicht zu beanstanden, ausreichend aktuell und stellt eine gesicherte Planungsgrundlage dar. Die ermittelten Verkehrsdaten werden für realistisch erachtet und die getroffenen Feststellungen, die bezogen auf das für das Jahr 2030 zu erwartende Verkehrsaufkommen auch Grundlage der schalltechnischen Untersuchung sowie der Abschätzung der Luftschadstoffe sind, von der Planfeststellungsbehörde geteilt.

6.1.2 **Verkehrliche Bedeutung des Südrings, Verkehrsaufkommen**

Das Verkehrsaufkommen, das sich auf dem neugebauten Südring einstellen wird, prognostiziert die Verkehrsuntersuchung vom November 2015 im Prognose-1-Fall für das Jahr 2030 mit im DTV ca. 7.400 Kfz/24 h. Je nach Abschnitt variieren die Belastungen für den Südring zwischen 7.200 und 8.300 Kfz/24 h. Die ermittelten Schwerlastverkehrsanteile für Kfz > 3,5 t belaufen sich auf rund 4,0 %.

Diese in die Planung eingeflossenen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind nicht zu beanstanden. Sie beruhen auf ausreichenden Daten und wurden ohne erkennbare methodische Fehler ermittelt.

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

„Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt eine ordnungsgemäße Untersuchung der von einem Straßenbauvorhaben voraussichtlich ausgehenden Geräuschmissionen voraus, dass die ihr 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. (in diesem Sinne auch: BVerwG, Beschluss vom 15.03.2013, 9 B 30/12, und Urteil vom 23.04.2014, 9 A 25/12)

Diese Voraussetzungen sind erfüllt.

Eine erste Verkehrsuntersuchung wurde von der nts Ingenieurgesellschaft mbH aus Münster für den Teilbereich Wiedenbrück im Jahre 2011 erstellt. Prognosehorizont war das Jahr 2025. Im Rahmen einer Überarbeitung des Gutachtens im November 2015 wurde der Prognosehorizont auf das Jahr 2030 angepasst. Sämtliche Angaben betreffs der verkehrlichen Prognose wurden im Rahmen der Aktualisierung überprüft und angepasst.

Als Bestandsaufnahme und Ausgangspunkt für die in die Zukunft gerichtete Verkehrsprognose wurde am 20.09.2011 eine Verkehrserhebung durchgeführt. Dazu sind an 5 Knotenpunkten Knotenstromzählungen im Zeitraum von 06:00-10:00 Uhr und 15:00-19:00 Uhr durchgeführt worden. Zudem wurden an 7 Querschnitten stadtein- und auswärts im Zeitraum von 06:00-08:00 Uhr, 11:30-13:30 Uhr und 16:00-18:00 Uhr Querschnittszählungen vorgenommen worden. Parallel dazu wurden stadteinwärts an 7 Querschnitten Verkehrsbefragungen durchgeführt.

Im nächsten Schritt wurde ein Verkehrsmodell erstellt, das sich in insgesamt 32 Verkehrszellen gliedert. An wichtigen Hauptverkehrsstraßen wurden 9 nächstgelegene größere Städte als Fernziele zugewiesen.

Darüber hinaus wurden Verkehrszählungen der Fa. Dorsch-Consult aus dem Jahr 2009 sowie Verkehrszählungsdaten aus 2014/2015 verwendet.

Sodann wurde für den Untersuchungsraum mit dem „ProgrammSystemVerkehr“ (PSV) ein makroskopisches Verkehrsmodell für Wiedenbrück aufgebaut. Nach Aufbau des Verkehrsnetzes und der Einspeisung gemäß Analysematrix wurde eine Umlegung auf das Straßennetz vorgenommen.

Verkehrszunahme- und Abnahmefaktoren wurden anhand vorhandener Strukturdaten und der zu erwartenden strukturellen Entwicklungen und Trends wie z. B. der Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen, der Mobilitätsveränderungen und Veränderungen im Verkehrsangebot (Neubau und Ausbau von Netzabschnitten) berücksichtigt.

Dazu zählen folgende Unterlagen:

- Kommunalprofil Rheda-Wiedenbrück, Stadt, IT.NRW, Landesdatenbank.

Düsseldorf, Stand: 10.12.2014

- Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040 - Basis - nach Altersjahren und Geschlecht, - kreisangehörige Gemeinden – Stichtag, IT.NRW, Version 2.0.

Düsseldorf, 2015, Stand: 27.08.2015

- Kommunales Bildungsmonitoring: Tab. A1.2, Bevölkerung nach Altersgruppen und Geschlecht, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, Bevölkerungsstand (Anzahl), IT.NRW, Version 2.0. Düsseldorf, 2015, Stand: 31.08.2015

- Demografiebericht für den Kreis Gütersloh 2011

- Statistikbericht Kreis Gütersloh 2010

- Strukturbericht Kreis Gütersloh 2011

- Entwurfsunterlagen für den Südring vom Kreis Gütersloh aus dem Jahre 1997

- SVZ 2000, 2005 und 2010.

Alle prognostischen Berechnungen für 2030 wurden unter Berücksichtigung der Ergebnisse der SVZ 2010 und mit den vorstehend schon benannten Ergebnissen erstellt.

Von einer ausreichenden Aktualität des Verkehrsgutachtens und seiner Ergebnisse kann daher ausgegangen werden. Die Ergebnisse sind auch plausibel.

Im Anhörungsverfahren wurde von einer Vielzahl von Einwendern vorgetragen, dass sich in der Verkehrsuntersuchung methodische Fehler ergeben hätten.

Soweit in den Einwendungen bemängelt wird, dass der Parksuchverkehr in der Innenstadt nicht berücksichtigt wird, so wird dies seitens der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Der Entlastungseffekt für den historischen Stadtkern stellt sich nicht durch einen besseren Abfluss des Parksuchverkehrs ein, sondern durch eine Verlagerung der Durchgangsverkehre. Diese haben gerade nicht den historischen Stadtkern zum Ziel, sondern nutzen ihn lediglich als Durchgangsstation.

Überdies ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Anhörungsverfahren nicht nachvollziehbar dargelegt worden, wie ein Parkleitsystem zu Entlastungs- oder Verlagerungseffekten führen könnte.

Desweiteren wurde im Anhörungsverfahren von Einwendern darauf hingewiesen, dass sich die Berechnungen des DTV für den geplanten Südring seit 1990 stetig verringert hätten und deshalb die verkehrliche Bedeutung stetig abnehme. Eine „stark zurückgegangene Bedeutung“ des geplanten Südrings, wie von Einwendern vorgetragen, wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen.

Vergleicht man die Verkehrsstärkenkarte 2015 des Landesbetriebs Straßenbau NRW, Landesverkehrszentrale, mit der Verkehrsstärkenkarte 2019, so ist festzustellen, dass sich an den Zählstellen Kreuzung Westring/ Nordring/ Hauptstraße der Verkehr um rund 900 Kfz/24 h erhöht hat. An der B 61 um rund 1.500 Kfz/24 h und der Varenseiler Straße um rund 700 Kfz/24 h. Die Messpunkte in der Umgebung des geplanten Südrings geben einen Hinweis darauf, dass der Verkehr im Laufe der Jahre nicht abgenommen hat, wie in vielen Einwendungen vorgetragen wurde. Im Gegenteil hat sich alleine in den Verkehrszählungen im Zeitraum von 5 Jahren eine Erhöhung des Verkehrs insgesamt eingestellt. Dieser Umstand ist ein Indiz dafür, dass der Untersuchungsraum in dem Gutachten der nts Ingenieurgesellschaft mbh größer gefasst wurde als in den Jahren zuvor und sich deshalb eine andere Verteilung der Verkehre ergibt. Auch die Verkehrserhebung nach dem Verfahren der HBS 2001, die in dem Gutachten der Fa. Dorsch-Consult aus dem Jahr 2002 nicht angewendet wurde, kann dazu führen, dass sich in den beiden Verkehrsgutachten Abweichungen von rund 1000 Kfz/24 h ergeben. Diese im Verkehrsgutachten der nts Ingenieurgesellschaft mbh genannten Annahmen erscheinen plausibel, da sich eine Reduzierung des Verkehrs und damit eine zurückgegangene Bedeutung des geplanten Südrings anhand des DTV nicht bestätigen lässt.

Beanstandet worden sind zudem die verkehrlichen Untersuchungen im Anhörungsverfahren insoweit, als ausgeführt wird, dass der Schwerlastverkehr separat und nachvollziehbar ausgewiesen werden müsse und es nicht ersichtlich sei, warum nur ein Schwerlastverkehrsanteil von 4 % in Ansatz gebracht wurde. Hierzu regelt die RLS 90 unter Punkt 4.4.1.1.1 folgendes: *„Auf die Anwendung der Tabelle 3 ist zu verzichten, wenn geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse vorliegen, die zur Ermittlung*

- *der stündlichen Verkehrsstärke M (in Kfz/h) und*

- *des mittleren Lkw-Anteils p (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) in % am Gesamtverkehr*

für den Zeitraum zwischen 6:00-22:00 Uhr bzw. 22:00-6:00 Uhr als Mittelwert für alle Tage des Jahres herangezogen werden können. Bei der Berechnung des Mittelungspegels ist zur Feststellung der Anspruchsvoraussetzung bei der Lärmvorsorge von der prognostizierten, bei der Lärmsanierung von der vorhandenen Verkehrsstärke auszugehen.“

Der Schwerlastverkehr wird in der Verkehrsuntersuchung separat für den Zeitraum zwischen 6:00-22:00 Uhr (4,1 %) bzw. 22:00-6:00 Uhr (3,0 %) ausgewiesen. Dieser Lkw-Anteil wurde anhand der Lkw-Anteile an den entlasteten Straßenzügen ermittelt. Diese Herleitung des Schwerlastverkehrs für den geplanten Südring ist plausibel und nachvollziehbar. Eine Ausweisung des Schwerlastverkehrs von 20 % gemäß Tabelle 3 der RLS 90 hat dementsprechend aufgrund der projektbezogenen Untersuchungsergebnisse des Schwerlastverkehrs nicht zu erfolgen.

Soweit in den Einwendungen auch die fachliche Erarbeitung der Verkehrsprognose, Mängel an der Erhebung und Berechnung des Verkehrs und die pauschalen Steigerungsfaktoren bemängelt werden, so werden diese zurückgewiesen. Hinweise auf fachliche Mängel sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich und wurden seitens der Einwender auch nicht begründet vorgetragen. Die Träger öffentlicher Belange haben keine Bedenken gegen die Erarbeitung der Verkehrsprognose vorgetragen.

Hinsichtlich der Einwender, die die Stellungnahme der Regio-Consult aus Juli 2013 vollumfänglich zum Gegenstand ihrer Einwendungen machen, so wird darauf hingewiesen, dass sich diese Stellungnahme auf die „Verkehrsuntersuchung Rheda-Wiedenbrück, Teilbereich Wiedenbrück“ vom 27.01.2012 bezieht. Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2012 ist nicht Bestandteil der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen und wird seitens der Planfeststellungsbehörde auch nicht planfestgestellt. Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist das aktualisierte Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2015. Die Stellungnahme der Regio-Consult aus dem Jahr 2013 bezieht sich damit nicht auf die vorgelegte Verkehrsuntersuchung der nts Ingenieurgesellschaft mbH vom 24.11.2015 und ist somit nicht anwendbar.

Die Einwendungen sind somit nicht geeignet, die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung in Frage zu stellen.

Der sich aus der beschriebenen Bedeutung und Funktion des Südrings und seiner verkehrlichen Wirkung ergebende Bedarf des Neubaus genügt daher den Kriterien, die an eine Planrechtfertigung zu stellen sind. Für den Bau besteht daher nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis, unter dessen Blickwinkel die Maßnahme objektiv als erforderlich anzusehen ist. Sie ist vernünftigerweise geboten, ihre Planrechtfertigung belegt.

Gleichzeitig ist die nach allem beanstandungsfrei erstellte Verkehrsprognose nach allem auch als Ausgangsgrundlage für die Berechnungen und Prognosen zur Lärmbelastung und zur Belastung von Luftschadstoffen geeignet.

6.2 **Planungsleitsätze**

Die Planung für den Neubau des „Südrings“ einschließlich der Folgemaßnahmen und der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen orientiert sich an den im StrWG NRW und in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.

Die Regelungen

- des § 3 Abs. 4 StrWG NRW (Zweckbestimmung der Straße),
- des § 9 StrWG NRW (Umfang der Straßenbaulast) und
- des § 9a StrWG (bautechnische Sicherheit),

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

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

Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das Straßenbauvorhaben ist mit den Zielen der Raumordnung bzw. der Landesplanung und der Regionalplanung vereinbar.

Aufgabe und Leitvorstellung der Landesplanung ist es, das Landesgebiet und seine Teilräume sowie die räumlichen Bezüge unter Beachtung der sonstigen Vorgaben des LPIG durch übergeordnete, überörtliche und zusammenfassende Raumordnungspläne sowie durch die Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Dabei sind die unterschiedlichen Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und auftretende Konflikte auszugleichen, für einzelne Raumfunktionen und Raumnutzungen ist Vorsorge zu treffen.

Das planfestgestellte Vorhaben steht diesen raumordnerischen Zielen nicht entgegen. Neue, raumbedeutsame Wirkungen sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Bei Planung und Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen sind die verkehrlichen und siedlungsräumlichen Belange sowie die Belange des Freiraumschutzes abzuwägen zu berücksichtigen. Bei der Wahl der Trassierungselemente soll neben der Funktion und Bedeutung der Maßnahme im Netzzusammenhang auch den Belangen des Städtebaues und des Denkmalschutzes, den Belangen der Verkehrssicherheit, den Erfordernissen der Land- und Forstwirtschaft sowie den naturschutzrechtlich und wasserwirtschaftlich vorgegebenen Schutzzwecken gleichrangig Rechnung getragen werden. Diese Belange wurden in der vorliegenden Planung berücksichtigt.

Auch bedurfte es nicht der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens richtet sich in Nordrhein-Westfalen nach §§ 32 Abs. 1 in Verbindung mit § 40 LPIG DVO. Der Neu- und Ausbau von Gemeindestraßen gehört danach nicht zu den Planungen und Maßnahmen, für die ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

Das Dezernat 32 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung) hat mitgeteilt, dass gegen den Neubau des Südrings aus regionalplanerischer Sicht im Grundsatz keine raumordnerischen Bedenken bestehen.

Allerdings wurde seitens der Regionalentwicklung darauf hingewiesen, dass die stillgelegte Bahntrasse Rheda-Wiedenbrück – Langenberg im gültigen Regionalplan „Gebietsentwicklungsplan Teilabschnitt (TA) Oberbereich Bielefeld (OB BI)“ als rechtsverbindliches Ziel dargestellt ist. Nach Ziffer B.V.1.2, Ziel 8 des gültigen Regionalplans „sind die derzeit weder im Güter- noch im Personenverkehr bedienten Schienenverbindungen ... und Rheda-Wiedenbrück-Langenberg in ihrem Bestand zu sichern“. Die im gültigen Regionalplan dargestellte Eisenbahntrasse darf damit in der Durchgängigkeit des eigentlichen Gleiskörpers nach wie vor nicht eingeschränkt und insofern nicht überbaut werden. Mit der Realisierung des von der Vorhabenträgerin gemachten Vorschlags (Kreisverkehr mit Sperrung aller Kreisfahrten, Regellösung) kann die Durchgängigkeit des Gleiskörpers gesichert werden. Auf die Zusicherung der Vorhabenträgerin (Gegenäußerung zu der Stellungnahme der lfd. Nr. 91) wird hiermit verwiesen.

Diese Festsetzung gilt so lange, wie die stillgelegte Bahntrasse Rheda-Wiedenbrück – Langenberg als rechtsverbindliches Ziel im gültigen Regionalplan aufgeführt wird. Bei einem Entfall der Bahnstrecke aus dem Regionalplan muss die Durchgängigkeit des Gleiskörpers nicht mehr gesichert werden. Die Vorhabenträgerin ist in diesem Fall auch nicht mehr an ihre Zusicherung gebunden.

Es wird darauf hingewiesen, dass vor Umsetzung der Regellösung eine technische Prüfung an dem hier in Rede stehenden Knotenpunkt unter Beachtung aller einschlägigen Vorschriften, Regelwerke etc. zu erfolgen hat.

6.4 **Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz**

Zu den von der Maßnahme betroffenen öffentlichen Belangen, die im Rahmen der Abwägung von der Planfeststellungsbehörde gem. § 38 StrWG NRW zu berücksichtigen sind, gehören einschließlich des Artenschutzes auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, die durch europarechtliche Vorgaben (FFH-RL, VS-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 nicht entgegen. Verbotstatbestände werden sichtlich nicht erfüllt.

6.4.1 **Artenschutz**

Das Straßenbauvorhaben widerspricht nicht den Anforderungen des Artenschutzes. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen bzw. mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie auch der Kompensationsmaßnahmen sind keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten. Insoweit treten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht ein.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Artenschutz sind Gegenstand der "Vorprüfung des Einzelfalls gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)", 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 und hier insbesondere der Fledermäuse stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine ausreichende Grundlage für eine entsprechende Planungsentscheidung dar.

6.4.1.1 **Rechtliche Grundlagen des Artenschutzes, Verbotstatbestände**

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

Die Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht findet sich in den Regelungen der §§ 31 bis 36 BNatSchG zum Schutz des europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" und insbesondere der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der europäischen Vogelschutzgebiete. Auch der sog. Habitatschutz (siehe dazu auch nachfolgende Nr. 6.4.2) ist damit bundesrechtlich verankert.

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

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

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

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

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

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

- im Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,

- im Anhang IV der FFH-RL oder
- in einer Rechtsverordnung im Sinne von § 54 Abs. 2 BNatSchG wie z. B. in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung) als solche benannt sind.

Tiere oder Pflanzen dieser Kataloge werden durch das Vorhaben jedoch nicht in einer Form beeinträchtigt, mit der einer der benannten Verbotstatbestände erfüllt wird. Bei entsprechender Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände hinreichend sicher ausgeschlossen werden kann.

Dabei gelten bei im Rahmen einer Planfeststellung zugelassenen und gem. § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffen, d. h. bei Eingriffen, denen die dortige Eingriffsregelung nicht entgegensteht, für Arten des Anhangs IV der FFH-RL, für europäische 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) die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG bezüglich

- des Tötungs- und Verletzungsverbotes der Nr. 1 nicht, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten sich nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
- das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Nummer 1 nicht, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahmen, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, sowie
- des Verbotes der Nr. 3 nicht, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Sofern nicht andere Verbotstatbestände gegeben sind, bleibt die Anwendung des Artenschutzes dann auf die Anwendung der Eingriffsregelung (vgl. Kapitel B, Ziffer 6.4.4 dieses Beschlusses) beschränkt.

6.4.1.2 Prüfmethodik / Bestandserfassung

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

Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote (insbesondere solche nach § 44 Abs. 1 BNatSchG) 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 die Vorhabenträgerin 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, heute Unionsrecht – eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung. Die dazu notwendige Bestandsaufnahme wird sich regelmäßig aus zwei wesentlichen Quellen speisen, nämlich der Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und einer Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängen. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich die Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, Rn. 54 und dortige weitere Rechtssprechungsverweise, sowie Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07).

Hierzu ergänzend ist in der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz, Rd.Erl. d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW v. 06.06.2016, Az. III 4 - 616.06.01.17) 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 Lebensraumsansprüchen der Arten sowie aktuelle Raster-Verbreitungsdaten (<https://www.artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de> > planungsrelevante Arten bzw. Messtischblattabfrage) zur Verfügung stehen. Hierauf kann abgestellt werden.

Weitergehende Informationen über konkrete Fundorte der Arten in NRW finden sich in den Naturschutzinformationen des LANUV unter @LINFOS (<https://www.naturschutzinformationen.nrw.de> > @LINFOS, nur für Behörden verfügbar, das Passwort wird auf Anfrage vom LANUV, Fachbereich 21, ausgegeben). Nach der genannten VV-Artenschutz sind geeignet auch ernst zu nehmende Hinweise, die sich aus kommunalen Datenbanken und Katastern sowie aus Abfragen bei den Fachbehörden, den Biologischen Stationen, dem ehrenamtlichen Naturschutz oder sonstigen Experten in der betroffenen Region ergeben.

Hinsichtlich der Bestandserfassung vor Ort ist in der VV-Artenschutz ausgeführt, dass das zu untersuchende Artenspektrum, die Anzahl der Begehungen sowie die Erfassungsmethoden dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz unterliegen und im Einzelfall insbesondere von der Größe und Lage des Untersuchungsraumes sowie

dessen naturräumlicher Ausstattung und den artspezifischen Erfordernissen abhängen. Maßgeblich ist auch, ob zu dem Gebiet bereits hinreichend aktuelle und aussagekräftige Ergebnisse aus früheren Untersuchungen vorliegen.

Diesen Anforderungen der Rechtsprechung und des LANUV ist die Vorhabenträgerin gerecht geworden. Sowohl hinsichtlich des methodischen Ansatzes als auch bezüglich der Durchführung lässt die hier vorgenommene Bestandsaufnahme keine Fehler erkennen.

Das allgemeine Lebensraumpotenzial des betroffenen Planungsraums ist zunächst im Rahmen der "Vorprüfung des Einzelfalls gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)" im August 2013 untersucht bzw. aufgenommen worden.

Bei Erstellung des mit den Planunterlagen vorgelegten LBP des Büros für Landschaftsplanung Bertram Mestermann aus Warstein vom November 2015 und Mai 2018 (Deckblatt 1) fand schließlich erneut eine Aufnahme und Bewertung des betroffenen Raums statt. Die Eingriffsbilanzierung orientierte sich am Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) unter Berücksichtigung der Arbeitshilfen zum „Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 2012).

Grundlage waren die zugehörigen Biotoptypencodes der ELES-Arbeitshilfe des LANUV sowie das ELES-Modell der "Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung NRW" (LANUV 2008).

Die Grenzen des Untersuchungsgebietes wurden durch einen Abstand von 50 m beidseitig des Fahrbahnrandes des Ringschlusses auf der gesamten Länge des geplanten Ausbaus definiert.

Speziell zum Artenschutz sind folgende Untersuchungen durchgeführt worden:

- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Mestermann Landschaftsplanung, Warstein, November 2015
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Mestermann Landschaftsplanung, Warstein, Mai 2018

Den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, sowie auch dessen Aktualisierung hat die

Vorhabenträgerin 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.

Grundlage für den Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Mestermann Landschaftsplanung, 2018) waren faunistische Untersuchungen zu Fledermäusen, Vögeln und Amphibien aus dem Jahr 2010 des Büros Arbeitsgemeinschaft BiotopKartierung, Herford. Die Auswertung der faunistischen Gutachten sowie die Ableitung von artenschutzrechtlichen Maßnahmen erfolgte zuletzt 2018 auf Grundlage der zu diesem Zeitpunkt aktualisierten Planung im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags. Zur Ermittlung der vorkommenden Tier- und Pflanzenarten wurden die folgenden Datenquellen ausgewertet und folgende Untersuchungen durchgeführt:

Informationen zum Artenvorkommen im Untersuchungsgebiet wurden in der Landschafts- und Informationssammlung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalens (LINFOS) bzw. über die Auswertung von Hinweisen auf planungsrelevante Arten in den Informationen zu Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen abgefragt. Im Hinblick auf die derzeitige Situation im Untersuchungsgebiet erfolgte eine lebensraumbezogene Datenbankabfrage im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ (FIS). Des Weiteren wurden im Rahmen zur Beteiligung von Anwohnern Hinweise zum Vorkommen von Nachtigall und Eichelhäher gegeben. Die Nachtigall wurde südlich der geplanten Trasse im Mai 2007 mit Gesang vernommen. Nachweise ergaben sich bei der Kartierung 2009 und 2010 nicht. Somit ist nicht von einem Brutstandort auszugehen.

Zur Erfassung der Brutvögel und Nahrungsgäste wurde das Untersuchungsgebiet

insgesamt siebenmal für tagaktive Vogelarten begangen. Um die Arten zu erfassen, die nachtaktiv sind, fanden zwei weitere Begehungen nachts statt. Die früh-sommerlichen und sommerlichen Begehungen wurden in 2009 durchgeführt und Begehungen im Frühjahr 2010. An folgenden Terminen erfolgte die Erfassung der Brutvögel und Nahrungsgäste: 02.06.09, 16.06.09 nachts, 17.06.09, 26.06.09, 02.07.09, 04.04.10 nachts, 11.04.10, 09.05.10, 03.06.10. Bei der Erfassung wurden alle hör- und sichtbaren Vögel kartiert. Hierbei wurde insbesondere auf sogenannte „revieranzeigende Merkmale“ geachtet. Gewöllefunde, Rupfungen, Federfunde etc. wurden miterfasst und ausgewertet. Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet 46 Vogelarten nachgewiesen. Dabei traten 38 dieser Arten als Brutvögel auf, sieben Arten nutzten das Gebiet zur Nahrungssuche und eine Art trat als Durchzügler auf.

Für das sonstige Spektrum der Avifauna haben die Erarbeiter des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags vom November 2015 die Feststellung des Vorkommens relevanter Artengruppen im Untersuchungsgebiet durch die AG Biotopkartierung aus 2010 um alle Arten ergänzt, die nach Auswertung der zur Verfügung stehenden Daten und Erkenntnisse

- a) des LANUV (Raster-Verbreitungsdaten des Quadranten 4 des Messtischblatts 4115 „Rheda-Wiedenbrück“ von 2015, Auswertung des Fachinformationssystems „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ des LANUV mit dem Fundortkataster 2015) und
- b) des LANUV (Auswertung der Landschaftsinformationssammlung „LINFOS“) im Untersuchungsraum bzw. in Teilen von ihm oder auch seiner hochwertigeren näheren Umgebung vermutet werden könnten.

Angesichts der eingeschränkten Lebensraumpotentiale des vorbelasteten anthropogenen Raums waren darüber hinaus keine weiteren Erkenntnisse bzw. keine Nachweise von Arten mehr zu erwarten, die so nicht ohnehin schon erfasst worden sind. In Verbindung mit der umfangreichen Datenlagen konnte angesichts dessen auf – weitere – eigene Untersuchungen wie z. B. eine Revierkartierung verzichtet werden.

Nach den durchgeführten Erhebungen kommen in dem Untersuchungsraum in seiner Gänze potentiell 30 planungsrelevante Vogelarten vor (Liste auf S. 36 ff. des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags). Dabei wurde auch die von Anwohnern nachgewiesene Nachtigall in die Konfliktanalyse eingezogen. Für insgesamt 29 Arten

dieser Liste konnte der Eintritt der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände jedoch schon ohne eingehendere Prüfung der einzelnen Tatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Denn – dies zeigen die per Biotopkartierung ermittelten Lebensraumpotentiale – für sie halten der Untersuchungsraum bzw. zumindest dessen Teilgebiete, die den Einwirkungen des neu gebauten Südrings ausgesetzt sein werden, entweder keine Brut- und Balzplätze, keine essenziellen Nahrungs- und Rasthabitats und auch keine sonstigen bedeutsamen Lebensräume und -stätten oder funktionalen Beziehungen zu solchen Teilgebieten auf. Zwei Vogelarten (Grünspecht und Teichhuhn), die in der faunistischen Untersuchung der AG BiotopKartierung noch als planungsrelevant geführt wurden, werden durch das LANUV nicht mehr als planungsrelevante Arten gelistet und bedurften daher keiner weitergehenden Prüfung im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag.

Für die verbleibende Art, den Kuckuck werden die Verbotstatbestände im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorsorglich „Art-für-Art“ geprüft, wobei Tötungen und Verletzungen des Kuckucks durch das Vorhaben nicht zu erwarten sind.

Amphibien wurden ebenfalls durch die Faunistische Untersuchung des Büros Arbeitsgemeinschaft BiotopKartierung, Herford erfasst. Im Untersuchungsgebiet befinden sich mindestens elf Stillgewässer. Obwohl kein Laichgewässer durch den Ausbau direkt betroffen ist, so werden durch den geplanten Eingriff vor allem der Lebensraum der nachgewiesenen Amphibienarten verringert, sowie deren Wanderwege zerschnitten. Potenzielle Laichgewässer für Amphibien in dem Untersuchungsgebiet wurden zwischen Anfang Juni 2009 und Mai 2010 begangen. Die Erfassung der Amphibien an den Gewässern erfolgte an folgenden Terminen: 02.06.09, 16.06.09, 26.06.09, 28.03.10, 31.03.10, 06.04.10 und 08.04.10. Hierbei wurden adulte Tiere durch Absuchen geeigneter Laichplätze sowie anhand von Lautäußerungen erfasst. Die Gewässer wurden auch nach Amphibienlaich abgesehen. Zur Registrierung der Schwanzlurche wurden Fangreusen in die Gewässer eingebracht; die Standzeit der Fangreusen betrug jeweils eine Nacht.

Die Erfassung der wandernden Amphibien in den Abend-/ Nachtstunden des 27.03.10, 30.03.10, 01.04.10, 06.04.10 und 07.04.10. Zur Erfassung der wandernden Amphibien wurden sechs Fangzaunabschnitte mit einer Gesamtlänge von etwa 600 Metern soweit möglich und in direkter Nähe der geplanten Trasse aufgebaut. Um zu verhindern, dass Amphibien den Zaun unterqueren, wurde dieser etwa 10 cm tief senkrecht in eine schmale Furche gesteckt und festgetreten. In

einem Abstand von ca. 10 Metern wurden auf beiden Zaunseiten Fangeimer mit einem Volumen von 10 Litern ebenerdig eingegraben. Diese Zaunanlage wurde zwischen dem 14.03.10 und dem 26.04.10 täglich am frühen Morgen kontrolliert. In den Eimern gefangene Amphibien wurden bestimmt, gezählt und auf der gegenüberliegenden Zaunseite in einem Abstand von mindestens 5 Metern wieder freigelassen. Die Lage der einzelnen Fangzäune, sowie einiger Fangeimer lassen sich auf den Abbildungen 3.24 (S. 27) und 3.26 (S. 28) der „Faunistischen Untersuchung zum geplanten Südring in der Stadt Rheda-Wiedenbrück“ des Büros Arbeitsgemeinschaft BiotopKartierung, Herford, nachvollziehen.

Das nachgewiesene Artenspektrum des Funktionsraumes umfasst danach die Erdkröte, den Grasfrosch, den Teichfrosch und den Teichmolch.

Für Vorkommen weiterer Amphibienarten ergeben sich auch aus dem Informationssystem des LANUV (Messtischblatt 4115, Quadrant 4) heraus keine weiteren Erkenntnisse. Dort werden keine potentiellen Amphibienartenarten benannt. Keine der festgestellten Amphibienarten gilt in NRW als planungsrelevant. Nicht alle beobachteten Exemplare des Wasserfroschartenkomplexes konnten bis zur Art bestimmt werden. Ein Vorkommen der planungsrelevanten Art „Kleiner Wasserfrosch“ konnte jedoch ausgeschlossen werden.

Eine faunistische Untersuchung zu den Fledermäusen, die zu den Säugetieren gehören, liegt mit Erfassung der Fledermausfauna vom Juni 2010 (ebenfalls Arbeitsgemeinschaft BiotopKartierung, Herford) vor. Zur konkreten Erfassung möglicher Vorkommen und von ihnen genutzter Leitlinien/Flugrouten und Quartieren haben sich die Gutachter einer Kombination verschiedener Methoden bedient. Die Erfassung der Fledermäuse erfolgte durch Detektorbegehungen, batcorder-Einsatz, Ausflugzählungen mit Stereoultraschalldetektoren, Horchkistenuntersuchung und Quartiersuche.

Die Erfassung der Fledermäuse erfolgte während sechs Begehungen durch Einsatz eines **Ultraschalldetektors und Sichtbeobachtung**. Hierzu wurden Heterodyn- und Zeitdehnungultraschalldetektoren D 240x (Firma Pettersson, Uppsala, Schweden) eingesetzt. Die Artbestimmung einiger Arten ist mittels Detektor und Sichtbeobachtung nicht möglich. Durch eine computergestützte Rufanalyse kann in vielen Fällen die Artzugehörigkeit ermittelt werden. Dazu wurden Fledermausrufsequenzen mit Hilfe des Detektors (Pettersson D 240x) aufgezeichnet und in Zeitdehnung auf MiniDisk (Sharp MD SR-50) gespeichert. Diese Rufe wurden später am Computer mit dem Programm BatSound 3.31 analysiert. Jedoch führt die

computerunterstützte Analyse von Fledermausrufen nicht immer zu eindeutigen Artdiagnosen, da Fledermäuse innerhalb der artspezifischen Grenzen abhängig von der Umgebung und ihres Verhaltens unterschiedliche Rufe aussenden. Dadurch überschneiden sich bei einigen Artengruppen die Rufparameter stark. In den Fällen, bei denen eine sichere Artdiagnose nicht erfolgen kann, kann häufig die Gattung genannt werden.

In sechs Nächten wurden jeweils ein bis zwei **batcorder** an ausgewählten Standorten aufgestellt. Die Laufzeit betrug dabei in der Regel die ganze Nacht. Der batcorder (Firma ecoObs, Nürnberg) zeichnet Fledermausrufe hochfrequent in Echtzeit auf, die später am Computer automatisch analysiert werden können (Programme bcAdmin und bcDiscriminator, Firma ecoObs). Dabei werden die einzelnen Rufe einer aufgezeichneten Sequenz mit Referenzdaten verglichen und neben der Gruppen- bzw. Artzugehörigkeit eine Wahrscheinlichkeit der Übereinstimmung angegeben.

An ausgewählten Standorten wurden zu Beginn der Nacht bis eineinhalb Stunden nach Sonnenuntergang Ausflugzählungen unter Einsatz von **Stereoultraschall-detektoren** (Firma CSE, Ostrach-Magenbuch) durchgeführt. Durch den Einsatz dieser Geräte kann oftmals die Flugrichtung der erfassten Fledermaus festgestellt werden. Zur Ermittlung der Funktionsbeziehungen verschiedener Bereiche wurden auch während der nächtlichen Begehungen Stereoultraschalldetektoren eingesetzt.

Um Fledermausaktivitäten über einen längeren Zeitraum (in der Regel die gesamte Nacht) erfassen zu können, wurde darüber hinaus auf den Einsatz sog. **Horchkisten** zurückgegriffen. Diese Horchboxen zeichnen die Ultraschalllaute der Fledermäuse sprachgesteuert unter Zeitangabe auf, so dass eine zeitliche Einordnung der erfassten Fledermausaktivitäten möglich ist. Insgesamt wurden 60 Horchkisten aufgestellt. An einigen Standorten konnten Horchkisten aufgrund von langanhaltenden Störgeräuschen (Heuschrecken, Straßenverkehr) nicht ausgewertet werden. Hier wurden teilweise an späteren Terminen erneut Horchkisten installiert. Somit konnten an 55 Standorten Horchkisten ausgewertet werden. Bei 50 der auswertbaren Horchkisten erfolgte die Aufnahme über die ganze Nacht. Eine Horchkiste war nur die ersten zwei Drittel der Nacht, zwei etwa die erste Nachthälfte, zwei das erste Nachtdrittel und eine sogar nur etwa ein Fünftel der Nacht aktiv.

Auf der geplanten Trasse und im direkt angrenzenden Bereich wurden Bäume auf Höhlungen untersucht, die für Fledermäuse als Quartier geeignet erscheinen. Diese wurden soweit möglich auf Spuren von Fledermäusen (v.a. Kot) untersucht.

Im Gesamtergebnis waren neun Fledermausarten (Großer und Kleiner Abendsegler, Breitflügel-, Fransen-, Mücken-, Rauhaut-, Teich-, Wasser- und Zwergfledermaus) bis zur Art konkret bestimmbar. Darüber hinaus erfolgte die Bestimmung zweier Artengruppen, deren Unterscheidung anhand von bioakustischen Methoden nicht durchführbar ist (Große/ Kleine Bartfledermaus und Braunes/ Graues Langohr).

Auch bezogen auf die Fledermausarten haben sich aus dem Informationssystem des LANUV (Messtischblatt 4115, Quadrant 4) heraus Erkenntnisse für ggf. zu berücksichtigende weitere Arten ergeben. Dort werden bei den Fledermäusen auch die Arten Zweifarbfledermaus und Kleine Bartfledermaus geführt. Diese konnten bei der Kartierung jedoch nicht nachgewiesen werden.

Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit geschützter und planungsrelevanter Arten der Flora liegt in Bezug auf den Frauenschuh vor. Für diese Art konnte der Eintritt der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände jedoch schon ohne eingehendere Prüfung der einzelnen Tatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Denn für sie konnte aufgrund der Standortansprüche ein Vorkommen im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden.

Die so mit Hilfe eigener Ermittlungen vor Ort, mit dem Abgleich der Ergebnisse dieser Erhebungen bzw. ihrer Ergänzung mit den Daten des LANUV zu diesem Raum sowie des Weiteren auch mit den Erkenntnissen des ehrenamtlichen Naturschutzes (Nachweis der Nachtigall durch Anwohner) begegnet im Ergebnis keinen Bedenken.

Dies gilt namentlich auch für den Umstand, dass bei den Fledermäusen in zwei Fällen (Braunes/ Graues Langohr und Große/ Kleine Bartfledermaus) letztlich keine abgesicherte Artbestimmung möglich war. Die Erfassungsorte, die dortigen Biotopstrukturen sowie die Biologie der Arten sind bekannt, weshalb es an dieser Stelle mit den vorgenommenen Untersuchungen sein Bewenden haben konnte, ohne dass sich insoweit ein artenschutzrechtlich relevantes Defizit ergibt und bei der Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände sind alle Arten dieser

Gattung hinsichtlich einer etwaigen Betroffenheit durch die Straßenausbauplanung untersucht worden.

Betroffenheiten aller anderen Arten bzw. Artengruppen (planungsrelevante Käfer, Schmetterlinge, Libellen, Heuschrecken, Fische, planungsrelevante Arten der Flora etc.) konnten aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse und des fehlenden Lebensraumpotentials ebenfalls ausgeschlossen werden.

Weitergehende Untersuchungen und Kartierungen oder auch ein ggf. lückenloses Biotop- und Arteninventar – z. B. auch hinsichtlich der Pflanzenarten – war insoweit nicht erforderlich (vgl. Urteil des OVG Münster vom 23.08.2007, 7 D 71/06.NE).

Die Ausstattung des Naturraums im Plangebiet wurde vielmehr umfänglich und in ausreichender Tiefe ermittelt. Nicht zuletzt auch wegen der innerörtlichen Vorprägung des Planungsraums und der damit verbundenen Nähe zu dem bebauten Wohngebiet und dem Schul- und Sportzentrum und die weitgehende Vorbelastung des Planungsraums durch die bestehende Eisenbahnschiene und den daraus resultierenden Einschränkungen für Flora und Fauna ergab sich für weitere als die durchgeführten Untersuchungen keine Notwendigkeit.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die aus den Untersuchungen gewonnenen Daten für die artenschutzrechtliche Betrachtung auch hinreichend aktuell und daher verwendbar. Würde dies u. U. auch nicht mehr uneingeschränkt für die gewonnenen Erkenntnisse der 2010 durchgeführten faunistische Untersuchung gelten können, so wurden die faunistischen Gutachten 2018 neu ausgewertet und artenschutzrechtliche Maßnahmen abgeleitet. Soweit zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die jeweiligen betroffenen Arten Überprüfungen, Aktualisierungen und Ergänzungen der ursprünglichen Datenlage erforderlich waren, sind sie jedenfalls vorgenommen worden. Auch ein aktueller durch die Planfeststellungsbehörde durchgeführter Abgleich mit dem Informationssystem des LANUV (Messtischblatt 4115, Quadrant 4) hat zu keinen neuen Erkenntnissen geführt. Zudem wurden im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag Maßnahmen für Artengruppen und nicht für spezielle Arten entwickelt. So werden im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag bzw. im Landschaftspflegerischen Begleitplan Maßnahmen für die Artengruppen der Fledermäuse, der Vögel und der Amphibien be-

schrieben. Diese Maßnahmen gelten weiterhin, auch wenn sich ggf. in den vergangenen Jahren zusätzliche Arten der genannten Artengruppen angesiedelt haben.

Ohnehin ist die Frage, ob ein gewisser zeitlicher Abstand die Aktualität der natur-
schutzfachlichen 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).

Da sich das Untersuchungsgebiet seit 2010 nicht wesentlich verändert hat, sind im vorliegenden Fall jedoch keine wesentlichen Veränderungen vor Ort erkennbar und auch nicht vorgetragen, die geeignet gewesen sein könnten, den Artenbestand in der Zwischenzeit nachhaltig zu verändern.

Im Ergebnis geht die Planfeststellungsbehörde im Einklang mit der höheren Naturschutzbehörde davon aus, dass das Arteninventar des Untersuchungsraums in einer den artenschutzrechtlichen Anforderungen genügenden Art und Weise erfasst worden ist. Die höhere Naturschutzbehörde hat mit Stellungnahme vom 21.09.2017 bestätigt, dass die für die Artengruppen Avifauna, Amphibien und Fledermäuse durchgeführten Erhebungen in allen Punkten (Untersuchungsmethodik und Untersuchungsumfang) den aktuellen Fachstandards hinsichtlich Brut- und Gastvögeln, Erfassung von Populationsgrößen Waderrichtung und Wanderkorridoren bei den Amphibien und Sicht-, Detektor- und Horchkistenerfassung bei den Fledermäusen entspreche.

Soweit im Anhörungsverfahren in mehreren Einwendungen Kritik bezüglich der Aktualität des dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zugrunde gelegten faunistischen Gutachtens erhoben wurde, wird diese zurückgewiesen. Auch die Methodik zur Erfassung der Brutvögel ist entgegen der Einwendungen nicht zu beanstanden. Soweit Kritik an den vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen im ASF geübt wird, werden auch diese zurückgewiesen. Unter Berücksichtigung der im Artenschutzbeitrag, im LBP und in den Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses festgesetzten Maßnahmen wird im Einklang mit der höheren Naturschutzbehörde davon ausgegangen, dass durch das Vorhaben die die Verbots-
tatbestände des § 44 BNatSchG für die vorgefundenen besonders und/ oder streng geschützten Arten nicht eintreten werden.

Soweit planungsrelevante Arten innerhalb der Wirkzonen des Vorhabens vorkommen oder zu erwarten sind, wurden auch die von dem Vorhaben ausgehenden bau-, anlagen- und betriebsbedingten Wirkungen ausreichend detailliert und individuell ermittelt und beschrieben.

6.4.1.3 Planungsrelevante Arten

Nach der VV-Artenschutz vom 06.06.2016 sind planungsrelevante Arten eine naturschutzfachlich begründete Auswahl derjenigen geschützten Arten, die bei einer Artenschutzprüfung im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung einzeln zu bearbeiten sind. Sie wird in NRW vom LANUV nach einheitlichen naturschutzfachlichen Kriterien bestimmt, die sich u. a. an den in NRW bodenständig mit rezenten Vorkommen vertretenden Arten und ihrem Gefährdungsgrad bzw. ihren etwaigen Einstufungen in der Roten Liste bemessen (vgl. Kiel, LÖBF-Mitteilungen 2005 (1): 12-17). Eine aktuelle Liste der planungsrelevanten Arten wird vom LANUV im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ veröffentlicht (<http://www.artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz> > Planungsrelevante Arten).

Die artenschutzrechtlichen Vorschriften gelten hiernach für alle Arten des Anhangs IV FFH-RL (und damit u. a. für alle Fledermausarten sowie für diverse Amphibien und Reptilien, Käfer, Libellen, Schmetterlinge und Weichtiere) sowie für alle europäischen Vogelarten. Insoweit kann sich die Artenschutzprüfung auf diese Arten beschränken. Die „nur“ national besonders geschützten Arten sind nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Sätze 1 und 5 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten freigestellt – dies gilt vorliegend grundsätzlich auch für die Amphibienarten Erdkröte, Teichfrosch, Teichmolch und Grasfrosch – und werden wie alle übrigen Arten grundsätzlich nur im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt (vgl. auch vorstehend Nr. 6.4.1.1).

In Anwendung dieser Kriterien ist im LBP und dem zugehörigen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag des Vorhabenträgers die Auswahl der planungsrelevanten Arten fehlerfrei erfolgt. Sie umfasst bei den Fledermäusen alle unmittelbar registrierten Arten inklusive des Grauen und Braunen Langohrs (unbestimmter Plecotus-Nachweis) und der der Großen und Kleinen Bartfledermaus (unbestimmter Myotis Nachweis). Bei den Vogelarten mussten dagegen nicht alle registrierten Arten, die grundsätzlich von den Regelungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfasst werden,

auch in die Liste der planungsrelevanten Arten aufgenommen worden. So sind die besonders geschützten, landesweit aber aufgrund eines flächendeckend guten Erhaltungszustands ungefährdeten und verbreitet auftretenden Arten wie Amsel, Blaumeise und Buchfink keine Arten, bei denen populationsrelevante Beeinträchtigungen zu erwarten wären. Die VV-Artenschutz geht deshalb davon aus, dass bei den „Allerweltsarten“ im Regelfall nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird (d. h. keine erhebliche Störung der lokalen Population, keine Beeinträchtigung der ökologischen Funktion ihrer Lebensstätten sowie keine unvermeidbaren Verletzungen oder Tötungen und kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko). Zum anderen sind einige Arten zwar als potentielle Arten des Untersuchungsraums verifiziert worden bzw. konnten insoweit nicht im gesamten Untersuchungsraum ausgeschlossen werden. Dennoch ließ sich ihr Vorkommen aber schon alleine aufgrund der fehlenden Lebensraumhabitate mindestens im Einwirkungsbereich des vorgesehenen Südrings ausschließen (gilt für den Eisvogel, den Flussuferläufer, den Graureiher, den Kleinspecht, den Mittelspecht und den Waldkauz). Diese Arten konnten deshalb ebenfalls aus der Liste der planungsrelevanten Arten gestrichen werden, die noch einer separaten Art-für-Art-Betrachtung zu unterziehen sind.

Aus den in den vorstehend benannten Untersuchungen zum Vorkommen geschützter Arten im Plangebiet erfassten Arten sind insoweit als planungsrelevant alle Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie alle Arten eingestuft worden, die aufgrund ihres Schutz- oder Gefährdungsgrades (Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie, Vogelarten nach Art. 4 Abs. 2 Vogelschutzrichtlinie, Arten der EU-Artenschutzrichtlinie, Rote-Liste-Arten) als planungsrelevant zu werten sind.

Im Ergebnis sind demnach in fachlich nicht zu beanstandender Weise folgende Arten als planungsrelevant eingestuft worden:

Artengruppe	Planungsrelevante Arten
Avifauna*	Kuckuck
Fledermäuse	Braunes und Graues Langohr, Großer und Kleiner Abendsegler, Große und Kleine Bartfledermaus, Breitflügel-, Fransen-, Mücken-, Rauhaut-, Teich-, Wasser- und Zwergfledermaus

- * Planungsrelevante Vogelarten, bei denen artenschutzrechtliche Betroffenheiten von vornherein ausgeschlossen werden konnten, sind hier unberücksichtigt.

Diese Auswahl, für die entsprechend der sich ergebenden Konfliktrichtigkeit auch die entsprechenden Art-für-Art-Betrachtungen durchgeführt wurde, ist fachlich nicht zu beanstanden. Für weitere Arten, d. h. für solche, die im Zuge der faunistischen Untersuchungen nicht unmittelbar nachgewiesen oder registriert worden sind und die dennoch potentiell vorkommen könnten und deshalb zu berücksichtigen wären, haben sich dabei auch im Anhörungsverfahren keine Erkenntnisse ergeben.

6.4.1.4 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG

Die planungsrelevanten Fledermausarten gehören als FFH-Anhang-IV-Arten vollständig zu den streng geschützten Arten und damit zu denen, die von allen Verbotstatbeständen erfasst werden. Alle 46 Vogelarten gehören als europäische Vogelarten zu den besonders geschützten Arten, so dass die Verbotstatbestände der Nrn. 1, 2 und 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten.

Für alle Fledermaus- und Vogelarten konnte im Zuge der Untersuchungen, die auch eine Art-für-Art-Betrachtung beinhalten, nachgewiesen werden, dass unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen eine Verwirklichung der geltenden Verbotstatbestände der Nr. 1 des § 44 Abs. 1 BNatSchG auszuschließen ist.

6.4.1.4.1 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (insb. Tötungsverbot)

Ein Fangen, Nachstellen, Verletzen oder Töten einzelner wildlebender Fledermäuse und Vögel (1. Alternative des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ist mit der Umsetzung des Vorhabens selbst, also dem Neubau des Südrings 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 Entwicklungsformen dieser Arten entnommen, beschädigt oder zerstört (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 Alternative 2) bzw. keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wie z. B. Fledermausquartiere, Brut- und

Rastplätze der Avifauna mit einer entsprechenden Folge für ihre Entwicklungsformen entnommen, beschädigt oder zerstört.

Ebenso wenig geht mit dem späteren Betrieb des Südrings die Verwirklichung einer dieser Verbotstatbestände einher.

Fledermäuse

Die künftig zur Trasse des Südrings gehörenden Flächen verfügen über diverse in der faunistischen Untersuchung kartierten Quartierbäume, die teils schon entnommen wurden (vgl. Faunistische Untersuchungen zum geplanten Südring in der Stadt Rheda-Wiedenbrück, 2010, S. 19 ff). Dass mit diesen Fledermausquartieren als Folge der Baumaßnahmen auch einzelne Individuen verloren gehen könnten, verhindert aber das planfestgestellte Schutzregime mit seinen Bauzeitenfenstern. Denn danach dürfen potentielle Quartiere in Bäumen grundsätzlich nur während der Anfang Oktober beginnenden Schwarmphase der Fledermäuse und nach vorheriger Besatzkontrolle sowie längstens bis Ende Februar des Folgejahres vor der Rückkehr aus den Winterquartieren entnommen werden (vgl. Vermeidungs- und Schutzmaßnahme V 1 des LBP und Nebenbestimmungen der Nr. 4.4.2.2. im Kapitel A des Beschlusses).

Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Betroffenheiten sind zudem vor Beginn der Baumaßnahmen vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Hierzu dient die Installation von 52 Ersatzquartieren an dem im Maßnahmenplan mit ACEF 1 gekennzeichneten Standorten und die Ausnahme von 52 älteren Bäumen im Stadtholz von der forstlichen Nutzung, so dass sie langfristig die Funktion der Nisthilfen übernehmen können (vgl. Ausgleichsmaßnahme ACEF 1 im Maßnahmenplan und Nebenbestimmungen der Nr. 4.4.2.2. im Kapitel A des Beschlusses).

Gem. § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 wird das Tötungsverbot der Nr. 1 des Abs. 1 des § 44 BNatSchG ohnehin erst dann erfüllt, wenn sich damit, ohne dass es bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen vermieden werden kann, das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Art in signifikanter Weise erhöht. Davon wäre auszugehen, wenn das Risiko über das hinausginge, das mit der Lage eines solchen Vorhabens im Raum immer verbunden ist bzw. dem die betroffenen Individuen der jeweiligen Arten aufgrund natürlicher Vorgänge (z. B. Beutegreifer) ohnehin ausgesetzt sind. Ein signifikant er-

höhtes Risiko ergibt sich also erst dann, wenn eine Art mit ihren Individuen aufgrund ihres Vorkommens und Verhaltens besonderen Risiken des Vorhabens ausgesetzt wird, die sich auch durch Schadensbegrenzungs- und Vermeidungsmaßnahmen nicht beherrschen lassen, so dass mehr als vereinzelt Individuenverluste zu befürchten sind (vgl. u. a. Urteile des BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07, vom 08.01.2014, 9 A 4.13, vom 10.11.2016, 9 A 18.15, sowie ausführlich zum Signifikanzansatz auch noch vom 27.11.2018, 9 A 8.17).

Dies wird unter Berücksichtigung der sich aus dem LBP und den Nebenbestimmungen des Beschlusses ergebenden Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen sicher vermieden.

Möglich bleibt, dass Fledermäuse betriebsbedingt ihr Leben lassen, wenn sie den gebauten Südring auf ihren Flügeln zwischen ihren Quartierstandorten und ihren Nahrungsgebieten überqueren, dabei in den Verkehrsraum eintauchen und mit Kraftfahrzeugen kollidieren. Relevant sind entsprechende Gefahrenlagen dort, wo Fledermäuse jedenfalls mit einer gewissen Regelmäßigkeit die Fahrbahn des geplanten Südrings zu tief überfliegen oder sich auf den Flügeln zwischen ihren Quartieren und Nahrungsgebieten so nah an der Trasse bewegen, dass ein Abdriften in den gefährdeten Verkehrsraum oberhalb der Fahrbahn möglich ist.

Da die allermeisten Fledermäuse – hier mit Ausnahme des Kleinen und Großen Abendseglers sowie der Breitflügelfledermaus alle ermittelten Arten – vorwiegend strukturgebunden fliegen, d. h. sich an Leitstrukturen wie z. B. Gehölzreihen, Waldrändern oder Gewässerverläufen orientieren, entstehen solche Gefahrenlagen vorrangig dort, wo entsprechende Strukturen beidseits an die Fahrbahn des Südrings grenzen und Flugbahnen über ihn hinweg oder nahe an ihm entlang verlaufen.

In den faunistischen Untersuchungen (vgl. vorstehend Nr. 6.4.1.2) sind daher entsprechende Leitstrukturen und unter Einbeziehung möglicher Quartierstandorte in deren Umfeld Fledermausvorkommen und -aktivitäten erfasst und die Ergebnisse im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag bewertet worden.

Die vorhandenen Flugbahnen entlang der Birkenbaumreihe östlich des Hamelbaches, werden von Breitflügel-, Zwerg- und Fransenfledermäusen genutzt. Am Hamelbach wurden nördlich der Trasse und südlich des Teiches Flugrouten der Arten Teich- und Wasserfledermaus sowie Zwerg-, Rauhaut-, Bartfledermaus und Großer Abendsegler nachgewiesen. Herausragend ist das regelmäßige und intensive

Vorkommen der Wasserfledermaus im Bereich der Ems, welcher aufgrund der hohen Fledermausaktivitäten eine besondere Bedeutung für die Fledermausfauna zukommt.

Die Wasserfledermaus nutzt die Ems als Flugstraße und Jagdhabitat. Im Bereich der geplanten Brückenbauwerke sind an allen Beobachtungsstandorten Flugrouten von Fledermäusen (Großer und Kleiner Abendsegler, Bartfledermaus, Langohren, Breitflügel-, Fransen-, Zwerg-, Rauhaut-, und Mückenfledermaus) in beide Richtungen festgestellt worden.

Ziel der Planung der Straßenbrücke über die Ems war, diese möglichst hoch und offen zu gestalten. Die Straßenbrücke wird mit einer lichten Höhe von ca. 2,7 m über MHW und eine lichten Weite zwischen den beiden Standpfeilern von ca. 13 m weitgehend den Ausdehnungen der bereits vorhandenen Fuß- und Radwegebrücke entsprechen. Die Gestaltung der geplanten Fuß- und Radwegebrücke orientiert sich an der bereits vorhandenen Brücke. Durch den Bau der beiden Brückenbauwerke wird sich die gesamte zu unterfliegende Strecke verlängern. Die Gesamtlänge der beiden Brückenbauwerke inklusive der Wasserfläche beträgt 25 Meter. Da sich zwischen den beiden geplanten Brückenbauwerken eine freie Wasserfläche von ca. 6 m befindet, werden die beiden Brücken jedoch nicht als „Gesamtbauwerk“, sondern als Einzelbauwerke empfunden werden. Da die Arten Großer- und Kleiner Abendsegler und die Bartflügelfledermaus die geplanten Bauwerke in größeren Höhen überfliegen werden, sind keine artenschutzrechtlichen Betroffenheiten zu erwarten.

Für die strukturgebunden fliegenden Fledermausarten ist demgegenüber ein erhöhtes Kollisionsrisiko durch den KFZ-Verkehr insbesondere in den Sommermonaten von Mitte März bis Ende Oktober nicht auszuschließen. Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatschG lässt sich vermeiden, indem die Gestaltung des Brückenbauwerks so erfolgt, dass Fledermäuse durch geeignete Maßnahmen (z.B. enger Abstand der Geländer) gezwungen werden, die Brücke in großen Höhen zu überfliegen (V4 und in Kapitel A planfestgestellte Nebenbestimmung 4.4.2.2.4). Falls eine solche Brückengestaltung nicht möglich ist, ist das Kollisionsrisiko durch Geschwindigkeitsreduzierung im Brückenbereich zu vermeiden und die Wirksamkeit der Maßnahme durch ein Monitoring zu überprüfen (vgl. im Kapitel A des Beschlusses Nebenbestimmung unter 4.4.2.2.5).

Unter Anwendung der Vermeidungsmaßnahmen sind Kollisionsrisiken, die in signifikanter Weise das ohnehin allgemein vorhandene Lebensrisiko einer Art erhöhen könnten, nicht erkennbar, Überflughilfen somit nicht erforderlich.

Dass sich das allgemeine Lebensrisiko der Fledermaus-Individuen mit dem Neubau des Südrings erhöht, ist angesichts dessen mit der gebotenen Sicherheit auszuschließen. Es geht nicht über das Risiko hinaus, das sich im betroffenen Raum für sie immer und vorhabenunabhängig ergibt. Eine Prognoseunsicherheit ergibt sich diesbezüglich allein mit Blick auf die Gestaltung des Brückenbauwerks.

Sollte sich deshalb widererwarten herausstellen, dass diese Vermeidungs- und Schutzmaßnahme den gewünschten Erfolg nicht gewährleisten kann, könnte daher entsprechend nachgesteuert werden. Entsprechende Erweiterungen oder Anpassungen der Maßnahme sind in Abhängigkeit von den Ergebnissen des zunächst auf drei Jahre angelegten Monitorings ausdrücklich vorbehalten worden.

In jedem Fall werden die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht zum Tragen kommen. Unter Einbeziehung des Monitorings und der Möglichkeit, die Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen an sich ggf. ergebende zusätzliche Anforderungen anpassen zu können, geht jedenfalls auch die Höhere Naturschutzbehörde davon aus, dass der Eintritt des Tötungsverbotstatbestandes für Fledermäuse sicher auszuschließen ist.

Avifauna

Ein Fangen, Nachstellen, Verletzten oder Töten einzelner Vögel oder Vogelarten oder eine Entnahme ihrer Entwicklungsformen aus der Natur (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ist mit der Umsetzung des Vorhabens selbst, also mit dem Neubau des Südrings sowie der vorausgehenden Baufeldräumung, nicht verbunden. Es wird keinen dieser Tiere oder ihrer Entwicklungsformen wie den Gelegen bzw. Eiablagen nachgestellt und sie werden auch nicht verletzt oder getötet.

Es werden auch keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten wie z. B. Horste, Neststandorte, besondere Mauser- oder Rastplätze der Avifauna entnommen oder beseitigt, die - auch nicht hinsichtlich ihrer Entwicklungsformen - entsprechende Folgen für die jeweilige Art auslösen könnten.

Meist werden die Lebensraumsprüche der Arten im Untersuchungsgebiet nicht bzw. nicht in ausreichender Weise erfüllt.

Lebensraumgerechte Standorte, Bereiche oder Biotope, mit denen als Folge der Baumaßnahme auch einzelne Individuen verloren gehen, weist das Baugebiet einschließlich der jeweiligen Wirkzonen nur im äußerst geringen Umfang auf.

Für den Kuckuck als einzig nachgewiesenen planungsrelevante Art der Avifauna ist kein erhöhtes Tötungsrisiko durch die Straßentrasse zu erwarten. Auch geht mit der Maßnahme kein Verlust von Brutstandorten einher, so dass es zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führt.

6.4.1.4.2 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot)

Auch Störungen der betroffenen und im Trassenumfeld bzw. im Umfeld der sonstigen von Baumaßnahmen betroffenen Flächen vorkommenden oder zu erwartenden Fledermaus- und Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauer-, Überwinterungs- oder Wanderungszeiten im Sinne von § 44 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG kommen grundsätzlich vor. Sie ergeben sich temporär im Zuge der Baufeldräumung und des Baus der Straße bzw. der Umsetzung der Folgemaßnahmen aus den Wirkungen der Bautätigkeiten, der damit verbundenen Anwesenheit des Menschen sowie des Einsatzes von Baugeräten, Baumaschinen und Baufahrzeugen, sind optischer oder akustischer Art oder resultieren aus baubedingten Immissionen wie Lärm- und Staubentwicklungen (vgl. BVerwG, Urteile vom 09.06.2010, 9 A 20/08, und vom 12.08.2009, 9 A 64.07).

Anlage- und betriebsbedingt stellen sich dauerhafte Störungen als Folge von Verkehrsimmissionen – insbesondere durch Licht und Lärm – ein.

Diese Störungen sind 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 ggf. Einzelindividuen im Zuge der Realisierung eines Vorhabens verloren gehen, schließt dabei nicht aus, dass die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt, der Erhaltungszustand der lokalen Population der betroffenen Arten also nicht verschlechtert wird.

Aufgrund der Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen und der artenschutzrechtlichen Betrachtungen des LBP sowie unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe wird der Tatbestand des Störungsverbots des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG durch das Vorhaben nicht erfüllt.

Fledermäuse

Die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Fledermausarten werden als gering empfindlich gegenüber Lärm eingestuft (vgl. BRINKMANN et al. (2008)). Eine Ausnahme bilden hier das Graue und Braune Langohr.

Vom hier betroffenen Artenspektrum sind danach nur die beiden Plecotus-Arten (Braunes und Graues Langohr) als lärmempfindlich und damit als Arten einzustufen, bei denen sich im Sinne des Verbotstatbestandes relevante Störungen ergeben können. Wie für die übrigen Fledermausarten sind aber auch für sie mindestens solche Beeinträchtigungen durch Lärm auszuschließen, die populationswirksam sein könnten. Denn für die gesamte erfasste Fledermausfauna, das Braune und das Graue Langohr inklusive, gilt, dass sich aufgrund der innerstädtischen Lage des Vorhabens bereits jetzt akustische Störwirkungen ergeben. Da mit einem geringen Verkehrsaufkommen im Bereich des Südrings in den Abend- und Nachtzeiten zu rechnen ist, ist nur mit geringen zusätzlichen akustischen Störwirkungen durch Lärmemission während des Aktivitätsschwerpunktes der Fledermäuse zu rechnen. Eine artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigung der Fledermausarten durch akustische Störungen ist daher nicht zu erwarten.

Die sich temporär bis zur Fertigstellung des Ausbaus einstellenden baubedingten Störungseffekte durch Lärm sind gering und wirken sich daher ebenfalls nicht auf die Populationen des Braunen und Grauen Langohrs oder anderer Fledermausarten aus. Denn Nachweise von Wochenstuben und Überwinterungsquartieren haben in lärmvorbelasteten Bereichen eine geringe Lärmempfindlichkeit von Fledermäusen ergeben. Gleiches gilt für baubedingte Verluste an Gehölzen und Lebensraumverkleinerungen.

Vergleichbar verhält es sich mit Störwirkungen durch Lichtmissionen. Auch insoweit sind es zunächst das Braune und Graue Langohr, darüber hinaus aber auch die Myotis-Arten, die zu den vorrangig störanfälligen gehören (vgl. in Ergänzung zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag auch dazu: die Arbeitshilfe „Fledermäuse

und Straßenverkehr“, 2011). Störfaktoren bilden dabei das Scheinwerferlicht der Kraftfahrzeuge, Arbeitsscheinwerfer und insbesondere die Straßenbeleuchtung. Die anderen im betroffenen Raum entlang der Ausbautrasse nachgewiesenen Arten wie die Breitflügel-, die Mücken- und die Rauhaufledermaus und insbesondere die aufgrund ihrer Häufigkeit bedeutendste und am meisten betroffene Art des Raums, die Wasserfledermaus, gehören dagegen zu denen, die nicht nur lärm-, sondern auch lichttechnisch als störungsunempfindlich gelten.

Es ist zu berücksichtigen, dass optische Störwirkungen bereits aufgrund der vorhandenen Wohnbebauung, der vorhandenen Beleuchtung des Geh- und Radweges und den öffentlichen Einrichtungen nördlich der geplanten Trasse bestehen und somit auf die empfindlichen Fledermausarten einwirken.

Stationäre Lichtquellen locken Insekten an und können Fledermäusen damit auch nutzen. Sie können einzelne Arten aber auch davon abhalten, die beleuchteten Räume aufzusuchen.

Die Beleuchtung ist deshalb in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde so auszugestalten, dass entsprechende Störungen der Flugbahnen so weit wie möglich vermieden werden (vgl. Nebenbestimmung 4.4.2.1.6 und 4.4.2.1.7 in Kapitel A des Beschlusses und die entsprechenden Ausführungen in Kapitel B Nr. 6.4.5).

Mindestens unter Berücksichtigung dieser Nebenbestimmungen kann auch bezüglich der Lichtimmissionen sicher ausgeschlossen werden, dass sich verbotswidrige Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG einstellen.

Avifauna

Für die Avifauna löst eine Straßenbaumaßnahme bedeutsame Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aus, wenn sie dazu führt, dass Brutvögel den betroffenen Raum nicht mehr wie vorher zum Nestbau und zur Aufzucht der Jungvögel nutzen, ihn also vollständig oder teilweise meiden, oder wenn Rastvögel Rastplätze verlieren.

Zwar kommen Störungen der betroffenen und im Trassenbereich vorkommenden oder zu erwartenden Arten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- oder Wanderungszeiten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2

BNatSchG grundsätzlich vor.

Sie ergeben sich einerseits temporär im Zuge der Baufeldräumung und 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. Anlage- und betriebsbedingt stellen sich andererseits dauerhafte Störungen durch Verkehrsimmissionen wie insbesondere den Verkehrslärm ein.

Insbesondere für den Kuckuck lassen sich akustische und optische Störungen nicht ausschließen. Für den Kuckuck wurden Bruthabitate ca. 75 m nordwestlich und mindestens 400 m südöstlich der geplanten Brückenbauwerke an der Ems nachgewiesen. Der Kuckuck wird der Gruppe der Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit zugerechnet (vgl. GARNIEL et al. (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen – Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna. Kiel.) Deshalb ist die Habitateignung des Kuckucks innerhalb eines Radius von 300 Metern beidseitig der Straße verringert. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung des Südringes von < 10.000 KFZ/24 h (7.400) verringert sich die Habitateignung des Bereiches vom Fahrbahnrand bis 100 Meter um 20%. Bei darüberhin-
ausgehenden Entfernungen (100-200 m) ist der Effekt zu vernachlässigen.

Trotzdem ist festzuhalten, dass sich die Eignung von nachgewiesenen Bruthabitaten verschlechtert. Mit Blick auf die Verbreitung geeigneter Landschaftsräume in den Auenbereichen der Ems und der ausgedehnten Wald- und Gründlandbereiche östlich des Stadtrandes von Rheda-Wiedenbrück handelt es sich jedoch „nur“ um Teilbereiche eines relativ großräumigen Verbreitungsgebietes des Kuckucks. Überdies bestehen bereits aufgrund der innerstädtischen Lage (Rad- und Fußwegbrücke über die Ems, Fuß- und Radweg entlang der Ems, Sportanlagen, Wohnbebauung) erhebliche Vorbelastungen. Setzt man die betroffenen Bereiche (100 m beidseitig der geplanten Brückenbauwerke) in Bezug dem großen potenziellen Lebensraum des Kuckucks im Stadtgebiet Rheda-Wiedenbrücks, ist keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu erwarten. Auch die Höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold ist diesbezüglich zu keiner anderen Einschätzung gelangt.

Die auftretenden Störungen sind mithin nicht erheblich im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, wirken sich also nicht negativ auf den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Populationen aus.

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.

Im gesamten Trassenraum und für das gesamte Artenspektrum werden zunächst relevante baubedingte Störungen während der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeiten im Sinne des Verbotstatbestandes der Nr. 1 mit Hilfe der Schutzauflage 4.4.2.1.10 und 4.4.2.1.11 im Kapitel A dieses Beschlusses (Fällung von Gehölzen nur außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten sowie Bauzeitliche Inanspruchnahmen von Uferstrukturen (Gehölz-, Hochstauden- oder Röhrichtbestände) der Ems ausschließlich außerhalb der Brutzeit der heimischen Vogelwelt) ausgeschlossen.

Soweit Vögel ansonsten während der Baumaßnahmen gestört werden, weichen sie im Übrigen der Störungsquelle weitestgehend aus. Entsprechende Ausweichflächen stehen vorliegend im ausreichenden Maße zur Verfügung.

Diese Störungen sind - wie auch sonstige verkehrs- bzw. anlagebedingte Störwirkungen - nicht zu vermeiden, aber auch nicht populationsrelevant.

Unter weiterer Berücksichtigung

- der Artenbestände und der Brutreviere insgesamt
- des jeweiligen Gefährdungsgrades der Arten und ihrer Verbreitung sowie
- der Relation zwischen den tatsächlichen Verlusten an Lebensraum und Jagd- bzw. Nahrungshabitaten und den insoweit jeweils ausreichend und ohne Nutzungseinschränkungen verbleibenden Lebensräumen und Jagd- bzw. Nahrungshabitaten

sind daher keiner mittelbaren - d. h. störungsbedingten - Beeinträchtigungen der Lebensräume der Avifauna zu erwarten, die sich negativ auf den Bestand oder die Verbreitung der betroffenen Vogelarten auswirken. Sie sind im Gegenteil auszuschließen.

Im Übrigen werden die Lebensraumverluste aller Arten einschließlich der Einschränkungen, die sich für verbleibende Lebensräume ergeben, im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kommt daher auch bezogen auf die Avifauna nicht zum Tragen.

6.4.1.4.3 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beschädigungs- und Zerstörungsverbot)

Nach § 44 Abs. 5 Satz 1 und S. 2 Nr. 3 BNatSchG führt ein Verstoß gegen die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bei nach § 15 BNatSchG zulässigen unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft nur dann zur Verwirklichung des Verbotstatbestandes, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nicht mehr erfüllt wird. Nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG können zur Vermeidung des Eintritts dieses Verbotstatbestandes auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt und bei der Prüfung des Verbotstatbestandes berücksichtigt werden.

Der Sache nach gilt in eingeschränktem Umfang eine populationsbezogene Erheblichkeitsschwelle (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07).

Der Schutz des Beschädigungs- und Zerstörungsverbots umfasst dabei nach der Rechtsprechung des BVerwG nicht den Lebensraum der geschützten Arten allgemein, insbesondere nicht die bloßen Nahrungs- und Jagdhabitats und auch nicht sämtliche Lebensstätten, sondern nur die in der Vorschrift ausdrücklich genannten Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die durch bestimmte Funktionen für die jeweilige Art geprägt sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07 und Beschluss vom 08.03.2007, 9 B 19.06). Auch potenzielle (d. h. nicht genutzte, sondern lediglich zur Nutzung geeignete) Lebensstätten fallen nicht unter den Verbotstatbestand, weil es insoweit an dem erforderlichen Individuenbezug fehlt (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07 und Urteil vom 12.03.2008, 9 A 3.08, Rn. 222). Geschützt ist vielmehr der als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienende Gegenstand, z.B. einzelne Nester oder Höhlenbäume, und zwar allein wegen dieser ihm zukommenden Funktion (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, Rn. 68).

In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätte. Dem Zweck der Regelung entsprechend ist der Schutz aber ggf.

auch auf Abwesenheitszeiten auszudehnen, d. h. es können auch vorübergehend verlassene Lebensstätten einzubeziehen sein bei Tierarten, die regelmäßig zu derselben Lebensstätte (z.B. einem konkreten Nest) zurückkehren (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, Rn. 68).

Entscheidend dafür, dass eine Beschädigung vorliegt, ist nach den Hinweisen der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA), StA „Arten- und Biotopschutz“ (Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes), Oktober 2009, dass der Fortpflanzungserfolg oder die Ruhemöglichkeit gemindert wird, weshalb sowohl unmittelbare Wirkungen als auch graduell wirksame und/oder mittelbare sowie „schleichende“ Beeinträchtigungen, die nicht sofort zum Verlust der ökologischen Funktion führen, vom Verbot umfasst sein können.

In Anwendung dieser Maßstäbe wird durch das Vorhaben auch das Beschädigungs- und Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt.

Fledermäuse

Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Fledermäuse sind in Form von Fledermausquartieren betroffen. Die faunistischen Untersuchungen haben eine Reihe potenzieller Fledermausquartiere in Baumbeständen ergeben, die teilweise als Schwärmquartiere und möglicherweise auch als Wochenstube tatsächlich genutzt werden und von denen der Großteil mit dem Neubau des Südrings verloren geht. Eine verbotswidrige Entnahme entsprechender Quartiere als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfolgt gleichwohl nicht. Denn für jedes zu entnehmende Quartier, das auch tatsächlich als solches genutzt wurde, ist an funktional geeigneten Stellen im näheren Umfeld u. a. mit Hilfe von Fledermauskästen ein ausreichender Ersatz an neuen Quartieren anzulegen, das bereits bei der Entnahme der vorhandenen Quartiere zur Verfügung stehen muss und das bis zu einem natürlichen Besatz funktionsfähig zu halten ist (vgl. Maßnahmenblätter V 1, V 2, ACEF 1, A 3.1 des LBP sowie Nebenbestimmung 4.4.2.2.1 im Kapitel A dieses Beschlusses).

Zusätzlich zu den Fledermauskästen als Ersatz für natürliche Quartiere in Bäumen sind langfristig im Umfeld der Maßnahme Altholzbestände zu entwickeln, die die Funktion der Nisthilfen künftig übernehmen können. Dazu sind im Stadtholz 52 ältere Bäume von der forstlichen Nutzung auszunehmen und zu kennzeichnen.

Optimalerweise sollten nicht 52 einzeln im Bestand verteilte Bäume so entwickelt werden, sondern ein Bereich komplett aus der forstlichen Nutzung herausgenommen werden.

Alle Ersatzquartiere sind zudem solange funktionsfähig zu halten, bis sich nachweislich auf andere (natürliche) Art und Weise wieder so viele Quartiere gebildet haben, wie sie vor der vorhabenbedingten Entnahme zur Verfügung standen.

Im räumlichen Zusammenhang betrachtet wird damit sichergestellt, dass die ökologische Funktion der Fledermausquartiere als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ohne Unterbrechung aufrechterhalten und weiterhin erfüllt wird. Gem. § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG wird der Verbotsstatbestand daher nicht erfüllt.

Avifauna

Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Avifauna im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, die durch den Neubau des Südrings betroffen sein könnten, bilden nur solche Brutreviere und -plätze, die aktuell besetzt sind oder von der jeweiligen Vogelart über die Brutsaison hinaus regelmäßig wieder aufgesucht und genutzt werden. Das - verlassene - Nest einer Vogelart, die ihr Nest ohnehin jährlich neu errichtet, fällt dagegen als lediglich potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätte aus dem Schutzregime des Verbotstatbestandes heraus; insoweit fehlt der vorausgesetzte Individuenbezug (vgl. dazu Urteil des BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07).

Dass vorliegend aktuell besetzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten entnommen, beschädigt oder zerstört werden, verhindert das vorstehend im Zusammenhang mit dem Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) schon benannte Bauzeitfenster, das die Aufnahme von Baumaßnahmen nur außerhalb der Brutzeiten zulässt. Durch den Verlust an Gehölzen entlang des alten Bahndamms verlieren einige Vogelarten Bruthabitate. Wie bereits beschrieben, kann bei den häufigen und ungefährdeten Arten im Regelfall davon ausgegangen werden, dass aufgrund des günstigen Erhaltungszustandes und ihrer Anpassungsfähigkeit nicht gegen die Zugriffsverbote verstoßen wird.

Eine Verletzung des Schädigungsverbotes der Fortpflanzungs- und Ruhestätten tritt gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht ein, soweit die ökologische Funktion der von

dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Das Vorhaben entspricht dem Regelfall, so dass eine Verletzung des Verbots bezogen auf diese Arten nicht eintritt. Für die planungsrelevanten Arten Eisvogel, Flussuferläufer, Graureiher, Kleinspecht, Mittelspecht und Waldkauz ließ sich die Verletzung des Schädigungsverbotes schon alleine aufgrund der fehlenden Lebensraumhabitate mindestens im Einwirkungsbereich des vorgesehenen Südrings ausschließen. Der Kuckuck als Brutvogel wurde in einem Abstand von 75 und 400 Metern zu den geplanten Brückenbauwerken nachgewiesen. Ein Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist durch das Vorhaben somit nicht zu erwarten.

Unüberwindbare, dem räumlichen Zusammenhang der insoweit entsprechend gesicherten ökologischen Funktionen entgegenstehende Barrierewirkungen für die betroffenen besonders geschützten Arten der Avifauna sind mit der Beseitigung des Bahnüberganges nicht verbunden.

Das Beschädigungs- und Zerstörungsverbot kommt deshalb bei den Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Avifauna nicht zum Tragen. Insbesondere ergeben sich im räumlichen Zusammenhang betrachtet keine Beeinträchtigungen der ökologischen Funktion entsprechender Lebensstätten, so dass auch § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG den Verbotstatbestand ausschließt.

6.4.1.4.4 Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG (Flora)

Planungsrelevante Arten der Flora sind vorliegend nicht betroffen. Eine konkrete Prüfung dieses Verbotstatbestandes ist damit nicht erforderlich. Der Frauenschuh als planungsrelevante Art wächst natürlich in lichten Laubwäldern und Gebüsch auf flachgründigen Kalkstandorten in Kuppenbereichen oder an südexponierten Hängen. In NRW werden lichte Buchenwälder und Gebüsche auf Kalk sowie ehemalige Niederwälder bevorzugt. Darüber hinaus werden auch lichte Kiefern- und Fichtenbestände auf Kalkstandorten besiedelt. Aufgrund der Standortansprüche ist ein Vorkommen im Untersuchungsgebiet auszuschließen.

6.4.1.4.5 Allgemeiner Artenschutz des § 39 BNatSchG

Darüber hinaus werden auch sonst keine wild lebenden Tiere mutwillig beunruhigt oder ohne vernünftigen Grund gefangen, verletzt oder getötet oder 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 des neuzubauenden Südringes vorkommen und beeinträchtigt werden, erfolgt dies im Hinblick auf die Realisierung eines im öffentlichen Interesse liegenden und im Sinne der Planrechtfertigung vernünftigerweise gebotenen Vorhabens. Etwaige Beeinträchtigungen erfolgen insoweit nicht ohne Grund, werden im Rahmen der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen jedoch auch so weit wie möglich minimiert.

Wirkungen, die nicht zur Erfüllung von Verbotstatbeständen führen, sondern unabhängig davon die Beeinträchtigung einer oder mehrerer Tier- oder Pflanzenarten oder allgemein des Lebensraums der Flora und Fauna zur Folge haben, 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

Im Rahmen des europäischen Netzes „Natura 2000“ gem. § 32 BNatSchG und §§ 51 ff. LNatSchG NRW in Verbindung mit der FFH-RL und der VRL geschützte Gebiete oder Lebensräume liegen im Planungsraum nicht vor und werden nicht beeinträchtigt. Die Feststellung des vorliegenden Plans ist daher auch unter Berücksichtigung der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen zulässig.

6.4.3 Landschaftsschutz- / Naturschutzgebiete

Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete und gesetzlich geschützte Biotope werden nicht berührt. Sie sind im betroffenen Raum nicht vorhanden.

6.4.4 Eingriffsregelung

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

6.4.4.1 Rechtsgrundlagen

Eingriffe in Natur und Landschaft sind gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Als Straßenbauvorhaben erfüllt das planfestgestellte Vorhaben gemäß § 30 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG NRW die Merkmale eines solchen, die Natur und Landschaft in erheblicher Weise beeinträchtigenden Eingriffs.

Die Vorhabenträgerin hat daher nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13, 15 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 S. 1 BNatSchG

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft zu unterlassen und
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder 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 die Vorhabenträgerin gem. § 15 Abs. 6 S. 1 BNatSchG eine Ersatzzahlung zu leisten, wenn Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind. Es besteht damit zunächst ein Vermeidungsgebot, d. h. die primäre Verpflichtung des Vorhabenträgers, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Dies heißt

jedoch nicht, dass die Vorhabenträgerin die Vermeidung von Eingriffswirkungen durch das Vorhaben um jeden Preis betreiben muss. Alternativen, mit denen der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen ist, müssen vielmehr zumutbar sein (vgl. Definition der Vermeidbarkeit in § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot hat daher keinen absoluten Vorrang und unterliegt wie jedes staatliche Gebot dem Übermaßverbot. Der Mehraufwand für konkret in Betracht kommende Vermeidungsmaßnahmen und etwaige mit ihnen verbundene Belastungen für die Belange Dritter darf nicht außer Verhältnis zu der mit ihnen erreichbaren Eingriffsminimierung stehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot, das nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen ist und nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern Vermeidbarkeit an Ort und Stelle verlangt, zu beachten. Dies ergibt sich nicht nur aus der Regelung des § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG selbst, sondern auch bei einer entsprechenden rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts; der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs knüpft an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben an und erfasst somit nicht den Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Trasse bzw. eines anderen Standortes oder die Aufgabe des Vorhabens (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96, zu § 19 BNatSchG a. F.).

Das Vermeidungsgebot verlangt deshalb nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidbarkeit zu erwartender Beeinträchtigungen unter gleichzeitiger Beachtung eines Minimierungsgebotes. Beeinträchtigungen, die nicht zu vermeiden sind, sind unter Beachtung der Zumutbarkeitsschwelle des § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG so weit wie möglich zu reduzieren. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das nach dem Fachrecht zulässige Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann.

Auch das dem Vermeidungsgebot immanente Minimierungsgebot gilt deshalb nicht absolut. Es ist kein Planungsleitsatz, sondern – wie sich auch aus § 15 Abs. 5 BNatSchG ergibt – ein in der Abwägung überwindbares Gebot. Ziel des Vermeidungsgebotes ist es, eine möglichst weitgehende Minimierung des Eingriffs unter Wahrung der Ziele und Konzepte des Vorhabens anzustreben (BVerwG, Urteil vom 21.08.1990, 4 B 104.90).

Verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen sind – diese Vorgabe wird als striktes Recht qualifiziert und ist mithin nicht Gegenstand der planerischen Abwägung (vgl. zu § 19 Abs. 2 BNatSchG a. F. BVerwG, Beschluss vom 03.10.1992, 4 A 4.92) – zu kompensieren, d. h. auszugleichen oder zu ersetzen. Maßnahmen zum Ausgleich sind dabei solche, die im Rahmen einer „internen Kompensation“ an der Stelle des Eingriffs oder zumindest in einem unmittelbaren räumlich-funktionalen Zusammenhang mit der Stelle des Eingriffs erfolgen und so zu einer Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und einer landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Gestaltung des Landschaftsbildes in gleichartiger Weise führen.

Ersatzmaßnahmen sind Kompensationsmaßnahmen, die ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff zwar nicht in gleichartiger, wohl aber in gleichwertiger Weise und zumindest im betroffenen Naturraum erfolgen.

Ausgleichsmaßnahmen müssen zwar nicht notwendigerweise am Ort des Eingriffs erfolgen, sich aber dort, wo die Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Ob eine Ausgleichsmaßnahme noch auf den Eingriff zurückwirkt und daher als solche naturschutzfachlich auch geeignet ist, ist dabei in erster Linie nicht von ihrer Entfernung zum Eingriffsort, sondern von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und damit den funktionalen Beziehungen zwischen Eingriffsort und Ausgleichsfläche abhängig. Für Ersatzmaßnahmen, deren Eignung sich ebenfalls nicht metrisch festlegen lässt, genügt es dagegen, wenn – über den betroffenen Naturraum – überhaupt eine räumliche Beziehung zwischen dem Ort des Eingriffs und der Durchführung der Ersatzmaßnahme besteht (BVerwG, Beschluss vom 07.07.2010, VR 2.10).

Einen ausdrücklichen gesetzlichen Vorrang von Ausgleichsmaßnahmen gegenüber den Ersatzmaßnahmen normieren die Regelungen des § 15 BNatSchG – anders als die Vorgängerregelungen des § 19 Abs. 2 S. 1 BNatSchG a. F. und auch des § 4 a Abs. 2 S. 1 LG NRW a. F. – zwar nicht. Insoweit sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit der am 01.03.2010 in Kraft getretenen novellierten Fassung des BNatSchG dem Wortlaut nach gleichgestellt worden. Gleichwohl bleibt die Erhaltung der bestehenden Landschaftsräume und ihrer Funktionen und damit letztlich auch jeweils der Landschaftsräume und ihrer Funktionen vor Ort eine Hauptzielvorgabe des BNatSchG (vgl. dort insbesondere § 1).

Qualitativ hat die gleichartige interne Kompensation des Ausgleichs vor Ort gegenüber einer insoweit „nur“ gleichwertigen externen Kompensation des Ersatzes in räumlicher Entfernung bzw. dem großräumigeren Naturraum insoweit den höheren Stellenwert. Wie der Begründung zu § 13 der am 01.03.2010 in Kraft getretenen BNatSchG-Fassung (Drucksache 16/12274 des Deutschen Bundestages) zu entnehmen ist, ergibt sich aus dem Eingriffstatbestand, d. h. der erheblichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, eine zunächst aus der Vermeidungs- bzw. Minimierungspflicht, dann vorrangig der Ausgleichspflicht, dann der Ersatzpflicht und schließlich der Ersatzzahlung bestehende Rechtsfolgenkaskade mit der Folge, dass die vorhergehende Stufe der Kaskade der nachfolgenden im Rang jeweils vorausgeht. Im Ergebnis geht deshalb auch nach der Novellierung des BNatSchG der Ausgleich dem Ersatz in der Regel vor. Konkret ist vor diesem Hintergrund im Einzelfall zu prüfen, welche Art von Maßnahmen den Zwecken der Eingriffsregelung am besten entsprechen.

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. 6.4.4.5), muss der Zugriff auf privates Eigentum das mildeste Mittel zur Erfüllung der Kompensationsverpflichtung darstellen. Daran würde es fehlen, wenn Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle ebenfalls (vergleichbar) Erfolg versprechen, in der Gesamtschau aber den Vorteil bieten, dass den dort Betroffenen geringere Opfer abverlangt werden. Vorrangig ist daher zum Schutz des Eigentums auch auf einvernehmlich zur Verfügung gestellte Grundstücke oder auf Grundstücke, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zurückzugreifen. Auch ist auf die jeweilige nachrangige Reaktionsstufe nicht nur dann auszuweichen, wenn eine Befolgung der vorrangigen Reaktionsstufe tatsächlich unmöglich ist, sondern auch dann, wenn die Befolgung mit unverhältnismäßigen Belastungen für die Belange Betroffener verbunden wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 40/07, Rn. 33 und 34, und Beschluss vom 07.07.2010, 7 VR 2/10). Dies könnte z. B. dann der Fall sein, wenn die Inanspruchnahme der Grundstücke eines Betroffenen für Ausgleichsmaßnahmen zu einer Gefährdung der Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes führen würde.

Bei unter Berücksichtigung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen noch immer verbleibenden Beeinträchtigungen hat schließlich eine so genannte bipolare naturschutzrechtliche Abwägung zu erfolgen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Gehen die

Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vor, hat der Verursacher eine Ersatzgeldzahlung zu leisten (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Dieses naturschutzrechtliche Eingriffskonzept wurde vorliegend eingehalten.

6.4.4.2 Methodik und Bestandserfassung

Wie der LBP sowie der zugehörige artenschutzrechtliche Fachbeitrag aufzeigen, ist das Bauvorhaben nicht nur wegen der Wirkungen infolge der Inanspruchnahme des Landschaftsraums, sondern auch bau-, betriebs- und anlagebedingt mit Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes verbunden. Diese Beeinträchtigungen sind im LBP unter Einbeziehung der Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen ermittelt, bewertet und quantifiziert worden.

Der den Planunterlagen zugrundeliegende LBP gibt dabei nicht nur Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten und Biotopen sowie Biotopstrukturen, sondern zeigt auch umfassend die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden.

Zusammengefasst beschreibt der LPB die folgenden eingriffsbedingten Auswirkungen:

a) baubedingte Beeinträchtigungen

- zeitlich begrenzte und mit dem Baubetrieb verbundenen Umweltauswirkungen, insbesondere die temporären Flächeninanspruchnahmen für Baustelleneinrichtungen und Bodenveränderungen und -verdichtungen
- Temporäre Belastungen durch den Einsatz von Baumaschinen und –fahrzeugen durch Luftschadstoffe und Lärm
- ggf. Veränderung des Bodenwasserhaushaltes sowie stoffliche Einträge in das Grundwasser und im Zuge des Brücken(um)baus eine kurzfristige Absenkung des Grundwassers

b) anlagebedingte Beeinträchtigungen

- Versiegelung der Bodenoberfläche durch den Straßenkörper einschließlich Geh- und Radweg, Bankette, Böschungen, Lärmschutzwällen etc. mit der Folge des Verlustes der Lebensraumfunktion für die Vegetation und die Tierwelt
- Überbauung der Fließgewässer sowie Veränderung bestehender Überbauung mit der Folge des Verlustes der Lebensraumfunktion dieser Gewässerteile
- Zerstörung von Biotopstrukturen mit Lebensraumfunktion

c) betriebsbedingte Beeinträchtigungen

- solche durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen.

Bezüglich der Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigungen – und auch bezüglich des davon abzuleitenden Kompensationsumfangs sowie der Entwicklung der Kompensationsmaßnahmen – bedient sich der LBP dabei der Methodik des Einführungserlasses zum LG NRW für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes und des Landes NRW vom 06.03.2009 (ELES, gemeinsamer Runderlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW, MBl. NRW 2009, S. 138), mit dem für NRW unter Beachtung der gesetzgeberischen Zielvorgaben eine einheitliche Verfahrensweise zum Umgang mit der Eingriffsregelung eingeführt worden ist.

Die als Basis dafür erforderliche Bestandsaufnahme der betroffenen Biotope und Biotoptypen wurde für den LBP von 2018 nach dem entsprechenden und ELES zugrundeliegenden „LANUV-Modell“ (vgl. ELES, Ziff. 3.2.2, und dortiger Verweis auf das LANUV-Modell) durchgeführt.

Die Grenzen des Untersuchungsgebietes sind durch den Abstand von 50 m beidseitig des Fahrbahnrandes des Ringschlusses auf der gesamten Länge des geplanten Ausbaus definiert worden.

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.

Hinsichtlich des herangezogenen 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 selbst ist, wie das BVerwG mit seinem Urteil vom 06.11.2012, 9 A 17/11, festgestellt hat, auch keinen Zweifeln ausgesetzt. Die ELES-Regelungen beachten danach 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 steht vielmehr bei der Bewertung der Eingriffswirkungen eines Vorhabens und ebenso bei der Bewertung der Kompensationswirkung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, insbesondere was deren Quantifizierung betrifft, eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zu (BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, 9 A 11.03).

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

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

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

Im Ergebnis sind alle relevanten Beeinträchtigungen wie der Flächenverbrauch, Eingriffe in die Biotoptypen und -strukturen, Eingriffe in das Landschaftsbild, Eingriffe in Gehölzbestände, Stör- und sonstige Auswirkungen auf die Fauna sowie die sonstigen Eingriffe in die Schutzgüter (Boden, Wasser, Klima, Luft etc.) ermittelt worden. Sie sind in methodisch nicht zu beanstandender Art und Weise in die Bewertung der Einwirkungsintensitäten eingeflossen und wurden bei der Entwicklung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausreichend berücksichtigt.

In vielen Einwendungen inklusive derer der GNU Gemeinschaft für Natur- und Umweltschutz, Kreis Gütersloh, wird die Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung beanstandet. Dies betrifft die Eingriffsbewertung auf der Grundlage der numerischen Biotypenbewertung nach ELES. Dieser Einwand kann jedoch aufgrund der nicht zu beanstandenden Methodik nicht durchschlagen (s.o.) und wird insoweit von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Diese Einschätzung wird auch von der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold geteilt, die überdies ausdrücklich betont hat, dass die Erarbeitungs- und Bewertungsschritte der Eingriffsregelung in dem vorgelegten LBP qualifiziert erarbeitet und nachvollziehbar dargestellt worden sind. Auch die untere Naturschutzbehörde des Kreises Gütersloh ist zu keiner anderen Einschätzung gekommen.

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:

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

- Fällung potenzieller Quartierbäume zum Schutz der Fledermäuse nur in der Schwärmphase
- Vermeidung von Verlust von Bäumen mit potenzieller Quartierfunktion während der Bauphase durch einen Schutzzaun
- Vermeidung von erhöhter Kollisionsgefahr durch den Einsatz von Lampen mit geringer Lockwirkung im gesamten Straßenbereich
- Vermeidung von erhöhter Kollisionsgefahr durch entsprechende Gestaltung des Brückengeländers und Geschwindigkeitsreduzierung
- Vermeidung von erhöhter Kollisionsgefahr durch Anlage von Amphibienleitzäunen und eines zweigeteilten Amphibientunnels
- Vermeidung von Funktionsverlust von Amphibienlebensräumen durch Anlage von zwei Amphibienlaichgewässern
- Vermeidung von Funktionsverlust von Amphibienlebensräumen durch Optimierung von Wanderkorridoren mit Hilfe von punktueller Pflanzung standortheimischer Sträuchern
- Begrünung der Trassenränder mit Landschaftsrasen und Gehölzstrukturen zur Einbindung der Lärmschutzwälle und der Straße in die Landschaft und der Schaffung von neuen Leitlinien für Fledermäuse außerhalb des Straßenkörpers
- Entwicklung von gewässertypischer Vegetation im Bereich eines RRB durch Sukzession
- Rekultivierung/ Wiederherstellung im Bereich der baubedingt temporär beanspruchten Flächen

Schutzmaßnahmen

- Schutz von Bäumen und flächigen Gehölzpflanzungen während der Baumaßnahme
- Schutz von angrenzenden hochwertigen Biotopflächen durch mit Schutzzaun gesicherten Bautabuflächen
- Schutz der Fließgewässer durch einen Zaun.

Mit diesem Konzept an Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen ist schlüssig aufgezeigt, dass die Eingriffsfolgen ausreichend entschärft werden. Sie werden soweit eingeschränkt, dass keine vermeidbaren Beeinträchtigungen im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG verbleiben. Soweit noch eine Anpassung, Ergänzung oder Konkretisierung möglich und erforderlich war, sind entsprechende Regelungen über die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses (z. B. Nebenbestimmungen 4.1.2, 4.1.3, 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3, 4.3.4 und 4.3.5 sowie teilweise Nebenbestimmungen unter der Nummer 4.4 im Kapitel A dieses Beschlusses) getroffen worden. Weitere mit verhältnismäßigen Mitteln realisierbare Maßnahmen sind nicht zu erkennen, so dass dem in §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG normierten Vermeidungsgebot Genüge getan wird. Insbesondere sind keine Maßnahmen erkennbar, mit denen die Inanspruchnahme von Grundflächen und Lebensraumflächen weiter minimiert werden könnte.

In den Einwendungen inklusive derer der GNU Gemeinschaft für Natur- und Umweltschutz, Kreis Gütersloh, wird nichts vorgetragen, das an dieser Stelle zu berücksichtigen wäre oder weitergehende Möglichkeiten zur Vermeidung und Minimierung solcher Beeinträchtigungen aufzeigt, die mit dem Neubau des Südrings einhergehen. Soweit eine kleinere Dimensionierung der Südringtrasse als Ausbaualternative gefordert wird, ist dies im Übrigen eine Einwendung, die sich auf die Abwägungsentscheidung, nicht aber auf das Vermeidungsgebot bezieht. Jedenfalls ist nicht erkennbar und lassen auch weder die Einwendungen noch die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erkennen, dass und ggf. wie sich Beeinträchtigungen einzelner Schutzgüter vermeiden oder weiter reduzieren ließen, ohne durch gleichzeitige Veränderung der Ausbauvariante Beeinträchtigungen mindestens gleicher Größenordnung an anderer Stelle bzw. anderer Art auszulösen.

Dem in den §§ 13 und 15 Abs. 1 normierten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzgebot wird daher in ausreichendem Maße Rechnung getragen.

6.4.4.4 Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)

Auch unter Berücksichtigung der umfangreichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen verursacht der Südringneubau in umfassendem Maße Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsschutzes insbesondere bezüglich der Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Auch das zu

deren Kompensation vorgesehene Konzept ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG 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 wiederhergestellt 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 ggf. 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 das Ziel, Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können, insbesondere die Überführung von Flächen in einen – bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen – höherwertigeren Zustand, von dem die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernommen werden. Es ist nicht erforderlich und auch kaum möglich, im selben Umfang

für neu versiegelte Flächen Bodenentsiegelungen z.B. funktionsloser Straßenabschnitte, Wege oder Gebäudeflächen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

Die im Planungsraum vorgesehenen und im LBP bezüglich ihrer Details, ihrer landschaftsbezogenen funktionalen Zusammenhänge, ihrer zum Teil multifunktionalen Zielsetzungen sowie auch der vorgesehenen und erforderlichen Unterhaltungspflege konkret beschriebenen und dargestellten Kompensationsmaßnahmen (vgl. Maßnahmenblätter) zugunsten auch des Artenschutzes und des Landschaftsbildes, die hiermit angeordnet werden, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

a) Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen

- Installation von Ersatzquartieren für baumbewohnende Fledermausarten (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A_{CEF} 1)

b) Sonstige Ausgleichsmaßnahmen

- Entwicklung von strukturreichen Uferbereichen mit Ufergehölzen und -säumen (siehe Ausgleichsmaßnahme 1.1)
- Rückbau des Fuß- und Radweges mit dem Ziel der Entwicklung eines naturnahen Fließgewässerabschnittes mit naturnahen Uferbereichen mit Ufergehölzen und Säumen (siehe Ausgleichsmaßnahme 3.1)
- Aufweitungen des bisherigen Verlaufes der Ems und Zulassung einer natürlichen Fließgewässerdynamik sowie Schaffung einer autotypischen Ufervegetation (siehe Ausgleichsmaßnahme 3.2)
- Entwicklung von naturnahen Ufergehölzen (siehe Ausgleichsmaßnahme 3.3)
- Entwicklung einer offenen (Feucht-) Grünlandfläche mit einem potenziellen Amphibienlebensraum (siehe Ausgleichsmaßnahme 3.4)
- Anlage von naturnahen Blänken und Kleingewässern mit flachen Ufern (siehe Ausgleichsmaßnahme 3.5)
- Entwicklung eines Amphibiensommerlebensraumes durch Fällen der Koniferen und extensive Pflege (siehe Ausgleichsmaßnahme 3.6)
- Erhalt und Entwicklung der brachgefallenen Feuchtwiese mit Röhrrieten und Großseggenbeständen (siehe Ausgleichsmaßnahme 4.1)
- Erhalt und Entwicklung einer brachgefallenen Feuchtwiese mit artenreichen Säumen (siehe Ausgleichsmaßnahme 4.2)

- Vitalisierung des Gewässers innerhalb des vorhandenen Profils (siehe Ausgleichsmaßnahme 5.1)
- Umwandlung eines Ackers in einen Eichen - Hainbuchenwald mit Waldmantel mit einer Fläche von einem Hektar (siehe Ausgleichsmaßnahme 6)
- Inanspruchnahme des Ökokontos „Meintrup“ (siehe Ausgleichsmaßnahme 7)
- Inanspruchnahme des Ökokontos „Wesemann“ (siehe Ausgleichsmaßnahme 8)
- Inanspruchnahme des Ökokontos „Naturems“ (siehe Ausgleichsmaßnahme 9)

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.

Auch nach Auffassung der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold, die den LBP entsprechend überprüft hat, wird der Eingriff in Natur und Landschaft mit den zur Kompensation vorgesehenen Maßnahmen in vollem Umfang ausgeglichen bzw. ersetzt.

In der Gesamtbilanz bleibt deshalb keine dem Vorhaben entgegenstehende und nicht ausreichend kompensierte Beeinträchtigung von Natur- und Landschaft zurück, die gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG der Zulassung des Vorhabens entgegenstehen könnte. Gleichzeitig sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bezüglich des Flächenbedarfs auch auf das unabdingbare Maß beschränkt und insoweit erforderlich. Sie stellen von daher sicher, dass im Sinne von § 15 Abs. 3 BNatSchG auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen wird und keine Flächen unnötig aus der Nutzung genommen werden müssen.

Kompensationsmaßnahmen, welche den vorgesehenen Maßnahmen vorzuziehen wären, sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Insbesondere sind keine weiteren Rückbau-, Entsigelungs- oder Renaturierungsmöglichkeiten sowie keine weiteren Maßnahmen zur ökologischen Verbesserung bestehender forst- und landwirtschaftlicher Bodennutzung denkbar, die nicht zur Nutzungsbeeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen führen.

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

6.4.4.5 Flächeninanspruchnahmen für Kompensationsmaßnahmen

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugelassen werden darf, besteht grundsätzlich auch für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, die Notwendigkeit der Enteignung (Entziehung oder Beschränkung von Grundeigentum oder Zwangsbelastung). Diese ist gem. § 42 StrWG NRW im Rahmen des festgestellten Plans grundsätzlich zulässig.

Die betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführt. Die Vorhabenträgerin erhält damit, ebenso wie für die Straßenflächen, das Enteignungsrecht (vgl. Urteil des BVerwG vom 23.08.1996, 4 A 29.95), NVwZ 1997, S. 486). Der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG), in den damit eingegriffen wird, gebietet es zwar, naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Flächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen. Dieser Grundsatz, der auch nur gilt, wenn entsprechende Flächen dazu naturschutzfachlich geeignet sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3.10, und Urteil des OVG Lüneburg vom 22.02.2012, 7 KS 71/10), ist vorliegend jedoch eingehalten worden.

Die Vorhabenträgerin konnte für den Großteil der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen auf eigene bzw. zumindest auf Flächen der öffentlichen Hand und darüber hinaus für die Ersatzmaßnahmen V7, V8 und V9 auf Flächen dreier Ökokonten im Sinne der §§ 16 BNatSchG u. 32 LNatSchG zurückgreifen. Für den mit rd. 7,87 ha über-

wiegenden Teil der sich auf insgesamt rd. 8,1 ha Fläche summierenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist insofern kein Zugriff auf Grundstücke erforderlich, der entsprechende Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW zur Folge haben könnte. Zudem ist auch für die Beanspruchung der drei Ökokonten mit einer Fläche von insgesamt rd. 8,6 ha kein Zugriff auf Grundstücke erforderlich, der entsprechende Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren auslösen könnte. Weitere Grundstücke, die den Rückgriff auf Privateigentum entbehrlich machen könnten, stehen allerdings nicht zur Verfügung. Einwendungen gegen die Inanspruchnahme der privateigenen Grundstücke, die für die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen vorgesehen sind, wurden zudem nicht erhoben.

Auch ist der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, dass zur Realisierung des Gesamtvorhabens einschließlich der Kompensationsmaßnahmen weitere Flächen der öffentlichen Hand eingebracht bzw., soweit sie nicht unmittelbar für die Kompensationsmaßnahmen nutzbar sind, als Tausch- oder Ersatzland zur Verfügung gestellt werden könnten, um einen Zugriff auf private Flächen entbehrlich zu machen oder durch Ersatzland abzugelten. Entsprechende Ausweichflächen stehen insofern nicht zur Verfügung.

Der aus dem Schutz des Eigentums – Art. 14 GG – abzuleitenden Vorgabe, zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Flächen oder auf Grundstücke der öffentlichen Hand zurückzugreifen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3.10, und Urteil des OVG Lüneburg vom 22.02.2012, 7 KS 71/10), wird daher Genüge getan. Ein Verstoß gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip hinsichtlich der Anwendung der Eingriffsregelung und der mit ihr verbundenen Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ergibt sich daher nicht.

6.4.5 Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen

Die Regelungen des § 41a BNatSchG (Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen) sind zu beachten. Insekten und andere lichtsensible Tiere sind vor nachteiligen Auswirkungen der Beleuchtung zu schützen. Der Schutz von Tieren und Pflanzen und ihrer Lebensgemeinschaften vor mit Lichtimmissionen verbundenen nachteiligen Auswirkungen soll sichergestellt werden. Daher sind dauerhafte Lichtemissionen im Eingriffsbereich während Bau und

Betrieb weitestgehend auf ein verträgliches Minimum zu reduzieren, um Störungen zu vermeiden.

Es ist allerdings, da sich die planfestgestellte Maßnahme im innerstädtischen Bereich befindet, von einer vorhandenen Vorbelastung durch Lichtimmissionen auszugehen.

Die Beleuchtungen an Straßen und Wegen, Außenbeleuchtungen baulicher Anlagen und Grundstücke sind unter Beachtung der sicherheitstechnisch relevanten Vorgaben technisch und konstruktiv so anzubringen, mit Leuchtmitteln zu versehen und so zu betreiben, dass Tiere und Pflanzen wildlebender Arten vor nachteiligen Auswirkungen durch Lichtimmissionen geschützt sind.

Die Vorhabenträgerin hat diesbezüglich ein Beleuchtungskonzept für die allgemeinen Verkehrsflächen unter gleichzeitiger Einhaltung des Insekten- und Naturschutzes erarbeiten lassen. Das Beleuchtungskonzept orientiert sich nach den Anforderungen an die Beleuchtungsanlagen an der aktuellen Kommunalrichtlinie des BMUV und den Vorgaben zur Auswahl der Beleuchtungsklassen nach DIN 13201-1:2021. Der Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen ist damit gewährleistet.

6.4.6 Klimaschutz

Das Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) bestimmt mit § 13 ein allgemeines Berücksichtigungsgebot. Gleiches gilt für das Klimaanpassungsgesetz Nordrhein-Westfalen (KIAnG), welches unter § 6 das Berücksichtigungsgebot aus § 13 des KSG auch auf Landesebene verbindlich vorgibt. Damit besteht das Gebot zur Berücksichtigung der gesetzlich definierten Klimaschutzziele.

Im Rahmen des LBP zum Ringschluss Südring in Rheda-Wiedenbrück, Stadtteil Wiedenbrück, (MESTERMANN LANDSCHAFTSPLANUNG 2018) wurde der Klimaschutz durch Betrachtung des Schutzgutes Klima und Luft berücksichtigt.

Durch die versiegelten Flächen im Trassenbereich wird es zukünftig zu einem höheren Wärmespeichervermögen mit geringer Verdunstungsmöglichkeit kommen. Dies kann zu Belastungen der kleinklimatischen Situation führen. Auch der Verlust von Gehölzbeständen mit kleinräumig ausgleichender klimatischer Funktion hat negative Auswirkungen auf das Klima. Außerdem werden der Neubau der Brücke

über die Ems sowie der Lärmschutzwälle in Teilbereichen der Emsaue voraussichtlich geringfügige Einschränkungen der Frischluftschneise nach sich ziehen. Daraus können potenziell negative Wirkungen auf den Klimaschutz entstehen.

Um diesen nachteiligen Wirkungen entgegen zu wirken, wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan Maßnahmen dargestellt, die auch dem Klimaschutz dienen.

Durch den Schutz von trassennahen Gehölzstrukturen können Strukturen mit kleinklimatischer Ausgleichs- bzw. Schutzfunktion erhalten werden. Zudem führt die über Gestaltungsmaßnahmen vorgesehene, trassennahe Bepflanzung zu einer Schutzfunktion für das Kleinklima.

Das Ausgleichskonzept für den Neubau des Ringschlusses umfasst darüber hinaus den Erhalt und die Optimierung der trassennahen Auenbereiche der Ems. Hierdurch können Bereiche mit hoher Ausgleichs- bzw. Schutzfunktion für das Kleinklima optimiert und langfristig erhalten werden, sodass insgesamt, bei Berücksichtigung der Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, die Belange des Klimaschutzes ausreichend gewürdigt werden.

Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die CO₂-Bilanz bei dem Bau einer Straße ergeben sich bau- und anlagebedingt generell bei der Ausgestaltung von Schutzeinrichtungen, Nebenanlagen sowie bei Lärmschutzmaßnahmen. Insbesondere sollten natürliche Baustoffe bei der Betrachtung der CO₂-Bilanz Vorrang gegenüber produzierten Baustoffen und Materialien haben.

Es ist zu prüfen, ob durch die jeweilige Entscheidung die Emissionen von Treibhausgasen erhöht oder verringert werden. Im Zuge der sich an die Planfeststellung anschließenden Ausführungsplanung, Ausschreibung sowie bei der Baustellenablaufplanung sind weitere Maßnahmen im Sinne der Gesetze zu prüfen und umzusetzen. Diese Maßnahmen sollen sich insbesondere auf Ausstattungselemente (Materialwahl) sowie auf das Recycling vorhandener ausgebauter Baustoffe im Rahmen von Umbaumaßnahmen und der grundsätzlichen Wiederverwendung von ausgebauten Massen im Rahmen der Baumaßnahme (Massenmanagement) beziehen.

Soweit der globale Klimaschutz und die nationalen Klimaschutzziele betrachtet werden, wird hierzu auf die Abwägung in Kapitel B Nr. 7.6 dieses Beschlusses verwiesen.

7. Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 38 Abs. 1 S. 4 StrWG NRW die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dieses Abwägungsgebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis und verlangt, dass ein bewertender Ausgleich der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Interessen untereinander und gegeneinander vorgenommen wird, der die Prüfung einschließt, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt.

Das Abwägungsgebot wird dabei nicht schon dadurch verletzt, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Abwägung der verschiedenen Belange dem Einen den Vorzug eingeräumt und sich damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die Planfeststellungsbehörde hat dabei aber die Grenzen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit zu beachten und das ihr zukommende Planungsermessen abwägungsfehlerfrei auszuüben.

Die Zusammenstellung des nach "Lage der Dinge" in die Abwägung einzustellenden Abwägungsmaterials geschieht daher im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung ziel- und ergebnisorientiert. Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist. Auch ist jedem Belang das ihm nach den rechtlichen Vorgaben und tatsächlichen Gegebenheiten zukommende objektive Gewicht beizumessen.

Eine derartige Entscheidung ist auf der Grundlage der Planunterlagen, der durchgeführten Untersuchungen, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Äußerungen des Vorhabenträgers sowie unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele mit der gebotenen Schärfe und Untersuchungstiefe möglich. Im Einzelnen wird dazu auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Beim Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielvorgabe bei öffentlichen Planungen im Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den Planungsleit-

sätzen 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 / Alternativen**

7.1.1 **Allgemeines**

Zur fachplanerischen Abwägung gehören auch die vergleichende Untersuchung möglicher Alternativlösungen und die Auswahl der Ausbauvariante unter den verschiedenen in Betracht kommenden Möglichkeiten.

Zum Abwägungsmaterial gehören alle Ausbauvarianten, 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). Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Vorhabenträger vorgeschlagene und beantragte Variante nicht ledig-

lich darauf zu prüfen, ob sich eine andere Planungsvariante als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt, sondern – wenn Alternativlösungen 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 unter Einschluss des Gesichtspunktes der Umweltverträglichkeit einzubeziehen. Dies erfordert im Abwägungsvorgang, dass der Sachverhalt hinsichtlich der Planungsvarianten so weit aufgeklärt wird, wie dies für eine sachgerechte Variantenwahl 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. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Variante, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2016, 9 A 25.15, Rn. 42).

Wird in dieser Weise verfahren, ist das Abwägungsergebnis nicht schon fehlerhaft, wenn sich nachträglich herausstellt, dass die verworfene Lösung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre, sondern erst dann, wenn sie 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 als vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen (ständige Rechtsprechung, vgl. u. a. BVerwG, Urteile vom 09.11.2017, 3 A 4.15, und 02.07.2020, 9 A 19.19).

Die Auswahl unter verschiedenen in Betracht kommenden Trassenvarianten stellt, ungeachtet dabei zu beachtender zwingender rechtlicher Vorgaben, eine fachplanerische Abwägungsentscheidung (§ 38 Abs. 1 S. 4 StrWG NRW) dar.

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 Ausbauvarianten müssen nur soweit untersucht werden, bis erkennbar wird, dass sie nicht 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.

In Anwendung dieser Kriterien ist der planfestgestellten Ausbauvariante der Vorrang einzuräumen. Sie erweist sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als einzig ernsthaft in Betracht kommende Lösung.

Die Trasse des geplanten Südrings beginnt am Knotenpunkt Lippstädter Str./ Südring, verläuft von hier aus über landwirtschaftlich genutzte Flächen und schwenkt dann auf eine ehemalige Bahntrasse ein. Nach Querung der Ems mittels eines neues Brückenbauwerks verlässt sie die Bahntrasse und verschwenkt nach Norden, dicht an das Gebäude des Hallenbades heran. Von dort verläuft sie auf dem vorhandenen Ostring bis zum Knoten Rietberger Str./ Ostring. Nur durch die Nutzung der ehemaligen Bahntrasse wird der Ringschluss überhaupt möglich.

Zum Abwägungsmaterial gehören alle Ausbauvarianten, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen.

Eine grundsätzliche Alternative für die Trassenwahl bietet sich jedoch in der aktuellen Nutzungsstruktur des Siedlungsbereichs und entsprechend dem Anspruch eines Netzschlusses des bestehenden Ringstraßensystems durch den Südring nicht an. Der einzige Streckenverlauf, der ernsthaft in Betracht kommt, nutzt die ehemalige Bahntrasse. Durch das Vorliegen baulich bedingter Zwangspunkte (Wohnbebauung, Schulzentrum) bieten sich weitere Trassierungsvarianten aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht von selbst an und liegen deshalb auch nicht vor.

Soweit in den Einwendungen das Fehlen einer Alternativenprüfung für die Trassierung bemängelt wurde, so werden diese seitens der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen, da keine weitere Trassierung ernsthaft in Betracht kommt und im Übrigen auch nicht in den Einwendungen dargelegt wurde.

Als Alternative wäre lediglich am Knotenpunkt Lippstädter Str./ Südring eine Trassierung über den bereits vorhandenen Südring denkbar und im weiteren Verlauf der Straße im Kreuzungsbereich Südring/ Burgweg ein Verschwenken auf die ehemalige Bahntrasse. Die Trasse würde in dem Fall jedoch im Bereich des Südrings direkt zwischen vorhandener Bebauung verlaufen. Damit einhergehende Lärmemissionen müssten durch Lärmschutzwände o.ä. reduziert werden. Da jedoch die Trassenbreite relativ gering ist, müssten die Lärmschutzwände nah an die vorhandene Bebauung heranreichen. Dies würde wiederum zu Verschattungs- und Verdunklungseffekten führen. Zudem würde sich die Fahrtstrecke durch den Umweg erhöhen. Ein Ziel der Planung ist jedoch, dass Umwege vermieden werden sollen. Eine Alternativlösung kommt somit nicht ernsthaft in Betracht. Weitere Trassenvarianten als die Vorgeschlagene waren somit nicht zu prüfen.

Unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange stellt sich die vorgeschlagene Variante folgerichtig als die einzige in Betracht kommende Lösung dar.

Andere Varianten konnten von der Vorhabenträgerin in den Planungsüberlegungen aus den vorstehend genannten Gründen zulässigerweise ausgeschlossen werden und waren somit nicht weiter zu prüfen.

Denkbare Alternativen, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht zu ziehen und in die Abwägung einzustellen wären, sind nicht ersichtlich.

Die planfestgestellte Variante ist somit der Vorrang einzuräumen. Sie erweist sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als einzig ernsthaft in Betracht kommende Lösung.

7.1.2 **Nullvariante**

Bei der Nullvariante bliebe der Zustand so, wie er sich ohne den Neubau des Südrings darstellt. Mit dem Verbleiben dieses Zustands lassen sich die planerischen

Ziele nicht verwirklichen. Die wesentliche Bedeutung für den neuen Südring besteht darin, dass er ein allgemeines Verkehrsinteresse befriedigt. Auf Grund der vorgegebenen Netzstruktur für das Vorbehaltsnetz im Stadtteil Wiedenbrück wird diese Netzverbindung den innerstädtischen Straßenring Nordring/Ostring/Südring/Westring schließen. So soll durch die Maßnahme eine deutliche verkehrliche Entlastung des historischen Stadtkerns Wiedenbrück erreicht werden. Der Historische Stadtkern Wiedenbrück wird durch die Straßenneubautrasse vom „Durchgangsverkehr“ bezogen auf den Innenstadtbereich entlastet. Zudem erfolgt in der Gesamtbetrachtung eine gleichmäßigere Verteilung der Verkehrsbelastung.

Auch die geordnete Verkehrsabwicklung der im Umfeld der neuen Trasse entstehenden Ziel- und Quellverkehre bedingen das regelmäßige Verkehrsbedürfnis an dem Neubau des Südrings. Erhebliche Umwegverkehre, die u. a. die Straßen im historischen Stadtkern Wiedenbrück belasten, können durch den Neubau des Südringes ebenfalls minimiert werden, so dass durch die Reduzierung von Abgasemissionen ein Entlastungseffekt für das Klima erreicht werden kann.

Die Überlastung des historischen Stadtkerns und die damit einhergehende unzureichende verkehrliche Situation, die sich aus dem Durchgangsverkehr ergibt, bliebe erhalten. Eine Anbindung der südlichen Siedlungsbereiche an das übergeordnete Hauptverkehrsnetz und die Vermeidung von Umweg- und Schleichverkehren ließen sich ohne den Neubau des Südrings ebenfalls nicht erreichen. Zudem führt der Neubau zu einer deutlich besseren und ausgewogeneren Verteilung des Verkehrs.

In den Einwendungen und im Erörterungstermin wurde seitens einiger Einwender vorgeschlagen innerhalb der Innenstadt ein Parkleitsystem einzuführen, um so den Parksuchverkehr zu verringern und der Überlastung der Innenstadt entgegenzuwirken. Allerdings wurden keine Nachweise dafür erbracht, dass die Verkehrsüberlastung tatsächlich durch Parksuchverkehr verursacht wird. Durch ein Parkleitsystem würde nur der Zielverkehr schneller abfließen, eine bessere Verteilung der Durchgangsverkehre bezogen auf den historischen Stadtkern ließe sich damit jedoch nicht erreichen. Zudem würde die Errichtung eines Parkleitsystems auch nicht dazu beitragen, dass die südlichen Siedlungsbereiche Rheda-Wiedenbrücks besser an das bestehende Verkehrsnetz angeschlossen würden. Es drängt sich auch keine Alternative außer dem Neubau auf, mit der man eine gleichmäßigere Verteilung des Verkehrsaufkommens erreichen könnte.

Die Nullvariante könnte den Erfordernissen des Straßenverkehrs daher nicht ge-

nügen. Hinsichtlich der Unzulänglichkeiten der bestehenden Situation wird im Übrigen auf die Ausführungen unter Kapitel B Nr. 6.1 – Nr. 6.3 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Ein mit der Nullvariante verbundener Verzicht auf den Neubau des Südrings kommt deshalb als Planungsalternative nicht in Betracht. Sie ist deshalb in der Variantenwahl als Alternative nicht weiter berücksichtigt worden. Die Vorhabenträgerin hat von ihr zu Recht Abstand genommen. Dabei wird nicht verkannt, dass die Nullvariante im Vergleich mit allen Neubauvarianten auch Vorzüge aufweist. Insbesondere könnte auf viele Eingriffe in Natur und Landschaft verzichtet werden. Allerdings zeigen die Verkehrsuntersuchung und die dort dokumentierten Belastungszahlen für die innerstädtischen Straßen auf, dass ein erhebliches Verkehrsbedürfnis an dem Ausbau besteht.

Soweit in den Einwendungen die Planrechtfertigung bestritten wird und damit auch der Verzicht auf den Neubau des Südrings im Sinne einer Variantenwahl zu Gunsten der Nullvariante gemeint ist, sind diese Einwendungen bereits vorstehend zurückgewiesen worden. Auch hierzu wird auf die Ausführungen unter Nr. 6.1 Kapitel B des Beschlusses verwiesen.

7.1.3 **Gesamtbewertung der Planfeststellungsbehörde**

Die verkehrlichen Planungsziele lassen sich lediglich mit Fertigstellung der untersuchten Variante erreichen.

Nach eingehender Würdigung aller maßgeblichen Bewertungskriterien erweist sich die Trassenwahl des Vorhabenträgers als abwägungsfehlerfrei; unter vollständiger Abwägung aller im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigenden Belange ist die jetzt planfestgestellte Ausbauvariante die einzig in Betracht kommende Ausbauvariante.

Wie schon festgestellt, ist die Abwägungsentscheidung des Vorhabenträgers zu Gunsten der Variante daher nicht zu beanstanden.

Einzelheiten der Baumaßnahme, Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens einschließlich seiner Folgemaßnahmen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange und Interessen entsprechen. Die Überprüfung hat ergeben, dass die festgestellte Planung einer sachgerechten Abwägung auch in dieser Hinsicht genügt.

Der Südring erhält den Querschnitt, den die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) gem. Nr. 5.2.12 für anbaufreie Hauptverkehrsstraßen vorsehen. Es ist der Querschnitt, der gem. RASt 06 geeignet ist, um ein Verkehrsvolumen zu bewältigen, das sich zwischen 7.200 Kfz pro Tag und gut 8.300 Kfz pro Tag – jeweils im DTV – bewegt. Um diese Menge des Verkehrs zu bewältigen, wären grundsätzlich jedoch auch andere Querschnitte denkbar, die eine geringere Dimensionierung aufweisen. So ließe sich bei einem Ausbau des Südrings als Sammelstraße gem. Nr. 5.2.3 RASt 06 der anfallende Verkehr ebenfalls bewältigen. Allerdings ist für eine Sammelstraße charakteristisch, dass sie überwiegend für Wohnen mit einzelnen Geschäften genutzt wird und den Verkehr aus Anliegerstraßen in Wohn- oder Gewerbegebieten an eine Hauptverkehrsstraße führt. Der geplante Südring soll das Hauptverkehrsnetz des Stadtteil Wiedenbrücks vervollständigen und so den Ringschluss herbeiführen. Somit handelt es sich um keine Sammelstraße, sondern um eine Hauptverkehrsstraße. Zu beachten ist auch, dass über den Südring auch der Schwerlastverkehr mit einem berechneten Anteil von ca. 3,9 Prozent des Verkehrs fließen wird. Da es sich also nicht um eine reine Sammelstraße für anfallenden Verkehr der Anliegerstraßen handelt, sondern um einen Lückenschluss des übergeordneten gemeindlichen Hauptverkehrsstraßennetzes entfällt die Option der Dimensionierung als Sammelstraße gem. Nr. 5.2.3 RASt 06. Auch eine Dimensionierung als Dörfliche Hauptstraße gem. Nr. 5.2.5 RASt 06 würde den anfallenden Verkehr bewältigen können. Bei dem Südringschluss handelt es sich jedoch um eine innerstädtische Verkehrsstraße. Die dörfliche Funktion ist sowohl geographisch, als auch von der Bebauung nicht gegeben. Somit verbleibt als einzig ernsthaft denkbare Option eine Einstufung gem. Nr. 5.2.12 RASt 06 als anbaufreie Hauptverkehrsstraße. Diese Einstufung wird auch durch die Ausführungen der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) gestützt. Demnach sind anbaufreie Hauptverkehrsstraßen anbaufreie Straßen im

Vorfeld oder innerhalb bebauter Gebiete. Diese Straßen übernehmen im Wesentlichen Verbindungsfunktionen (Verbindungsstraßen). Straßenseitenräume sind häufig geprägt von einer lockeren Bebauung mit Einrichtungen der tertiären Nutzung, deshalb bleibt die Erschließungsfunktion gering. Die Straßen sind einbahnig oder zweibahnig, die Verknüpfung mit dem übrigen Straßennetz erfolgt überwiegend durch plangleiche Knotenpunkte - im vorliegenden Fall durch die Anlage von Kreisverkehren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt innerhalb bebauter Gebiete in der Regel 50 km/h. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung kann es sich um Bundes-, Landes- bzw. Staats-, Kreis- oder Gemeindestraßen handeln. Einer Klassifizierung des Südrings als Gemeindestraße steht es mithin nicht im Wege.

Zu prüfen war seitens der Planfeststellungsbehörde noch, ob der vorgeschlagenen Ausbauvariante der Bürgerinitiative Vorrang einzuräumen wäre, wonach eine verkehrsberuhigte Verbindungsstraße mit LKW-Verbot von der Einfahrt des Schulzentrums über die Ems und anschließend bis zum Hallenbad führen würde. Es ist im Ergebnis festzuhalten, dass diese Variante nicht geeignet ist, um die Ziele der Planung zu erreichen. Zwar würde die direkte Anbindung der Siedlungsbereiche im Süden Wiedenbrücks ermöglicht und durch die vorgeschlagene Dimensionierung könnte der Verkehr der entsprechenden Wohngebiete abfließen, die anderen Ziele der Planung könnten allerdings nicht verwirklicht werden. Die insgesamt bessere Verteilung der Verkehre wäre dadurch ausgeschlossen, dass eine verkehrsberuhigte Straße die prognostizierte Verkehrsmenge nicht aufnehmen könnte und es zu einer Überlastung führen würde. Eine Verkehrsentlastung des Historischen Stadtkerns ließe sich nicht mehr verwirklichen, da Autofahrer weiterhin andere Routen nutzen würden und die neue Straße aufgrund der Überlastung nicht mehr als Alternativroute geeignet wäre. Gleiches gilt auch für das Planungsziel der Vermeidung von Umweg- und Schleichverkehren. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass bei der vorgeschlagenen Alternative der BI nur eins von vier Planungszielen erreicht würde.

Zudem ist festzuhalten, dass das VG Koblenz entschieden hat, dass eine bestimmungsgemäße Nutzung eines verkehrsberuhigten Bereichs ausgeschlossen ist, wenn die Verkehrsdichte zu den Hauptverkehrszeiten mehr als 20 Kraftfahrzeuge pro Stunde beträgt (VG Koblenz, Urteil vom 09.05.2011 – 4 K 932/10.KO, Rand-

nummer 30). Mit 7.400 Kfz/24h wird dieser Wert deutlich überschritten. Eine bestimmungsgemäße Nutzung der Straße wäre somit nicht mehr gegeben. Dies führt zu einem erhöhten Gefährdungspotenzial.

Sofern in den Einwendungen und im Erörterungstermin ein Ausbau als verkehrsberuhigte Straße gefordert wurden, so werden diese Forderungen seitens der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Wie beim RQ für die Typische Entwurfssituation „Anbaufreie Straße“ normiert, sind für die beiden Fahrbahnen Fahrbahnbreiten von 3,25 m vorgesehen. Die einseitige Geh- und Radwegführung auf der Nordseite der geplanten Straße erhält eine Breite von 5 m. Entgegen der Empfehlung des RQ auf beidseitige Errichtung mit jeweils 2,50 m Breite, wurde diese Ausbauvariante des Geh- und Radweges gewählt, um an der Südseite der Straße in Richtung der Wohngebiete den benötigten Lärmschutz realisieren zu können. Die Gesamtbreite von 5 m für die Fußgänger und Radfahrer wird somit trotzdem eingehalten. Der kombinierte Geh- und Radweg ist somit durchgängig jeweils 2,50 m, also insgesamt 5,00 m breit, nur im Bereich zwischen Ems und Ausbauende verringert dieser sich auf insgesamt 3,00 m. Die Breite von 2,50 Metern für den Radweg werden als ausreichend angesehen, um den zu erwartenden Radverkehr bewältigen zu können. Die Berechnung des Radverkehrs konnte von der Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt werden. Etwas Anderes hat sich auch nicht aus der Stellungnahme des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Detmold ergeben. Lediglich im Zufahrtsbereich zum Schulparkplatz „Schulzentrum Burgweg“ und der Kleingartenanlage werden Querungen von Einmündungen vorgesehen. Die Querung der Einmündungen wird durch besondere Vorkehrungen gesichert, um eine verkehrssichere Führung der Radfahrer zu gewährleisten.

Der Grünstreifen erhält je Straßenseite eine Breite zwischen 1 m und 2,50 m. Der Sicherheitsstreifen zwischen dem Geh- und Radweg und der Fahrbahn (0,75 m Breite), der Sicherheitsstreifen zwischen den beiden Fahrbahnen in Bau-km 0+520 bis 0+780 (2,50 m Breite), die Wall-Wandkombination in den Regelquerschnitten 02 und 04 (Breiten von 5,50 m bzw. 7 m) sowie die Angleichung von 1 m zwischen Bau-km 0+340 und 0+520, kommen hinzu.

Auch insoweit ist die Ausgestaltung des gebauten Südrings angesichts des zu erwartenden Verkehrsgeschehens erforderlich und angemessen, die Vorgaben der

technischen Regelwerke wie der RASSt 06 werden beachtet. Weder ist eine Reduzierung der Fahrstreifenzahl möglich noch kann die Breite und sonstige Ausgestaltung der Fahrbahn eingriffsmindernd reduziert werden, ohne die Leistungsfähigkeit der Straße zu überfordern oder, und auch diesem Belang ist ein besonderes Gewicht beizumessen, die Verkehrssicherheit zu gefährden. Eine ausgewogene, d. h. eine die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen einschließende Planung, die auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit einschließt und in der Regel auf vorgegebenen Flächen unter Wahrung der städtebaulichen Zusammenhänge und unter Berücksichtigung gestalterischer und ökologischer Belange zu erfolgen hat, ist im Übrigen Sinn und Zweck der Vorgaben der RASSt 06. Mit der vorliegenden Querschnittswahl ist somit auch insgesamt sichergestellt, dass der planungsbedingte Eingriff auf das absolut notwendige und unverzichtbare Minimum beschränkt bleibt.

Die Straßenbefestigung (u. a. Dimensionierung des Fahrbahnaufbaus) und -ausstattung erfolgt ebenfalls nach den einschlägigen Richtlinien (u. a. Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, RStO 2012).

Die vorgesehene Dimensionierung und Ausgestaltung des Aus-/Neubaus des Südrings und damit verbundener Maßnahmen ist zur Sicherstellung einer der Verkehrsbedeutung der Straßenverbindungen entsprechenden Verkehrsqualität und einer größtmöglichen Verkehrssicherheit notwendig und angemessen.

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 die Vorhabenträgerin das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft zu beachten, wie es sich u. a. aus § 1 Landwirtschaftsgesetz und § 15 Abs. 3 BNatSchG ergibt.

Nach der Rechtsprechung kann ferner eine besondere Beeinträchtigung der Agrarstruktur dann gegeben sein, wenn in einem bestimmten Gebiet eine größere

Anzahl landwirtschaftlicher Betriebe in ihrer Existenz gefährdet oder vernichtet werden, so dass von der Möglichkeit einer Gefährdung der Landwirtschaft insgesamt in diesem Gebiet ausgegangen werden kann (in diesem Sinne: BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990, 4 C 25.90).

Die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme wird nach 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.

Die Landwirtschaftskammer NRW hat sich im Rahmen des Verfahrens dahingehend geäußert, dass der Verlust landwirtschaftlicher Bewirtschaftungsflächen grundsätzlich bedauert wird, die überplanten Gebiete jedoch nur in geringem Maße landwirtschaftlich genutzt werden. In Zuge dessen hat sie auch mitgeteilt, dass keine nachhaltigen Störungen der Agrarstruktur erwartet werden und daher keine grundsätzlichen Bedenken aus Sicht der Landwirtschaft gegen das Vorhaben vorliegen.

Das Dezernat 33 (Ländliche Entwicklung, Bodenordnung) der Bezirksregierung Detmold hat die Belange der Agrarstruktur und der allgemeinen Landeskultur geprüft und festgestellt, dass durch die vorliegende Planung Belange der Agrarstruktur und der allgemeinen Landeskultur nicht betroffen sind. Insgesamt kam das Dezernat 33 zu der Einschätzung, dass gegen die Planung keine Bedenken bestehen.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, 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 Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer zu berücksichtigender Belange nicht möglich.

7.3.2 **Flächenverbrauch und Grundstücksbetroffenheit/ Grundstücksinanspruchnahme**

Für das Vorhaben muss notwendigerweise privates Eigentum in Anspruch genommen werden.

Die Landschaft im Bereich des zu bauenden Südrings ist überwiegend städtisch geprägt. Es befinden sich nur kleinflächig landwirtschaftlich genutzte Flächen in dem Plangebiet. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der bestehenden Nutzung durch Düngung, Pestizideinsatz und Nivellierung der Standortbedingungen sind die vorhandenen Flächen anthropogen überprägt.

Da eine Verschiebung des Südrings aufgrund der innerstädtischen Lage und der damit verbundenen Knotenpunkte (s. auch die Ausführungen zur Alternativenprüfung vorstehend in Kapitel 7.1) nicht in Betracht kommt, ist eine Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen und damit auch eine Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Belange nicht zu vermeiden.

Nach Abwägung aller betroffenen Interessen ist diese Beeinträchtigung jedoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar.

Das Vorhaben beeinträchtigt die Interessen der betroffenen Landwirte und das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft nicht in einer Weise, die einer Zulassung des Vorhabens entgegensteht.

Weder die Landwirtschaft allgemein noch die Existenz einzelner landwirtschaftlicher Betriebe werden durch den Flächenverbrauch im betreffenden Raum gefährdet.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht unter Berücksichtigung der mittelbaren Beeinträchtigungen durch mögliche Strukturschäden (Verschattung, Wurzelwerk etc.) und auch nicht infolge der Bauphase und die damit im Zusammenhang stehenden Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen. Insoweit überwiegt das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens (siehe Ausführungen zur "Planrecht-fertigung" unter Kapitel B Nr. 6.1).

Flächeninanspruchnahmen von betroffenen Eigentümern können nicht in Gänze vermieden und überdies auch nicht wesentlich vermindert werden.

Das Vorhaben kann nur mit entsprechenden Kompensationsmaßnahmen zugelassen werden, die in Art und Umfang an die naturschutzfachlichen Vorgaben gebunden und insoweit nicht frei wählbar sind (vgl. Kapitel B Nr. 6.4.4 dieses Beschlusses).

Die durch die Ausweisung der Kompensationsmaßnahmen betroffenen Landwirte können nur dann gegen die Inanspruchnahme vorgehen und die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses fordern, wenn das Konzept der Kompensationsmaßnahmen fehlerhaft ist (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 19.94; BVerwG, Urteil vom 26.02.1999, 4 A 47/96). Hierfür haben sich vorliegend jedoch im Verfahren weder aus den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden noch aus den sonstigen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange einschließlich der Stellungnahme der Bezirksstelle für Agrarstruktur Ostwestfalen-Lippe der Landwirtschaftskammer NRW Anhaltspunkte ergeben.

Auch das rechtsstaatliche Übermaßverbot hat der Vorhabenträger bei der Planung des naturschutzfachlichen Konzeptes zur Minderung und Kompensation der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe beachtet.

Diesbezüglich geeignete und erforderliche Maßnahmen müssen auf privatem Grundeigentum unterbleiben, wenn sie für den betroffenen Eigentümer Nachteile herbeiführen, die erkennbar außer Verhältnis zu dem angestrebten Zweck stehen (BVerwG, Urteil vom 26.01.2005, 9 A 7.04; BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95).

Neben den naturschutzfachlichen Voraussetzungen muss eine planfestgestellte Ausgleichs- und / oder Ersatzmaßnahme wegen der enteignungsrechtlichen Vorwirkung auch im Übrigen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen. Wird für eine solche Maßnahme auf privates Grundeigentum zugegriffen, muss dies das mildeste Mittel zur Erfüllung der naturschutzrechtlichen Kompensationsverpflichtung darstellen. Daran fehlt es, sofern Kompensationsmaßnahmen - insbesondere Ersatzmaßnahmen - im Rahmen der naturschutzfachlichen Gesamtkonzeption an anderer Stelle ebenfalls (vergleichbaren) Erfolg versprechen, bei einer Gesamtschau aber den Vorteil bieten, dass den dort Betroffenen geringere Opfer abverlangt werden.

Der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG) gebietet es, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücksflächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen, wenn diese naturschutzfachlich geeignet sind. Schließlich dürfen die mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verbundenen nachteiligen Folgen nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg stehen. Dabei ist bei der Beurteilung der Zumutbarkeit einer Flächeninanspruchnahme für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens, sondern nur das Interesse an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ins Verhältnis zu den Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme für den Betroffenen zu setzen (OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 23.08.2017 - 2 K 66/16 -, juris Rn. 239 unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3/10). Auch insoweit genügt das Maßnahmenkonzept den Anforderungen.

Unter Nr. 6.4.4.5 im Kapitel B dieses Beschlusses ist bereits dargestellt, dass zur Minderung der den Betroffenen abverlangten Opfer vorrangig auf Grundstücke, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, oder auf einvernehmlich zur Verfügung gestellte Grundstücke zurückgegriffen werden muss.

Zum Ausgleich der Flächeninanspruchnahmen stehen den betroffenen Eigentümern jedoch Entschädigungsansprüche zu.

Die Entschädigungsregelungen sind indes nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens, sondern bleiben den Grunderwerbsverhandlungen oder den sich gegebenenfalls anschließenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Bezogen auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen regelt der Planfeststellungsbeschluss die Zulässigkeit des Vorhabens zwar unabhängig von der dinglichen oder schuldrechtlichen Rechtslage der Grundstücke, die zur Realisierung des Vorhabens vorübergehend oder dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen.

Ein Planfeststellungsbeschluss entfaltet aber enteignungsrechtliche Vorwirkung, d. h. er schafft die Grundlage für eine mögliche Enteignung (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1992, 7 C 18.91 sowie § 42 Abs. 1 Satz 1 und 2 StrWG NRW).

Mit der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses kann der betroffene Eigentümer den Entzug seines Grundstücks nicht mehr abwenden; er kann lediglich entscheiden, ob er das Grundstück "freiwillig" verkauft oder es sich durch einen weiteren Hoheitsakt, die in einem gesonderten Verwaltungsverfahren vorzunehmende Enteignung gegen Entschädigung entziehen lässt. Die Planfeststellung ist für die Enteignungsbehörde insoweit bindend. Das Enteignungsverfahren selbst und die Feststellung einer Entschädigung richten sich dann allein nach dem EEG NRW (vgl. auch § 42 Abs. 1 StrWG NRW).

Gleiches gilt für die Entschädigung etwaiger Nebenfolgen der Grundstücksinanspruchnahmen (BVerwG, Beschluss vom 24.08.2009, 9 B 32.09). Im Planfeststellungsverfahren werden deshalb keine Entscheidungen über die Enteignung oder die Entschädigung getroffen (BVerwG, Urteile vom 14.05.1992, 4 C 9.89, vom 07.07.2004, 9 A 21.03 und vom 21.06.2006, 9 A 28/05).

Es ist vielmehr erforderlich und abwägungsfehlerfrei, die betroffenen Eigentümer bzgl. der Inanspruchnahme von Eigentumsflächen und der daraus folgenden Entschädigungsansprüche in die Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen gemäß EEG NRW zu verweisen.

Ein derart betroffener Eigentümer, dem Grundeigentum zum Zwecke der Vorhabenrealisierung notfalls im Wege der Enteignung entzogen werden soll, hat eine besonders starke Rechtsposition (BVerwG, 27.10.2000, 4 A 18.99, und BVerwG, 26.02.1999, 4 A 47.96), so dass die Frage der Inanspruchnahme von Grundstücken ein besonders abwägungserheblicher Belang ist.

Ein grundstücksbetroffener Eigentümer ist nicht darauf beschränkt, persönliche Belange zur Geltung zu bringen, sondern kann darüber hinaus gestützt auf Art. 14 GG jede sein Grundstück betreffende Maßnahmen abwehren, die mit einfachem Recht nicht vereinbar ist, unabhängig davon, ob die angesprochene Norm auch dem Schutz eines privaten Belangs dient (BVerwG, 18.03.1983, 4 C 80.79).

Er hat einen Anspruch aus Art. 14 Abs. 1 GG, „von einer nicht dem Wohl der Allgemeinheit dienenden, insbesondere nicht gesetzmäßigen Entziehung seines Grundeigentums verschont zu bleiben.“ (BVerwG, Gerichtsbescheid vom 21.09.2010, 7 A 7/10).

Der Prüfungsumfang einer grundstücksbezogenen Einwendung ist dementsprechend weit und umfasst alle verfahrensrechtlichen und materiell-rechtlichen Anforderungen an das Planfeststellungsverfahren (BVerwG, 27.10.2000, 4 A 18.99).

Unter Anwendung dieser Grundsätze und in Kenntnis und Berücksichtigung der Betroffenheit der Grundeigentümer wird in vertretbarer Weise den in Kapitel B Nr. 6.1.2 dieses Beschlusses benannten verkehrlichen Belangen und Planungszielen der Vorrang eingeräumt.

Dabei ist auch festzustellen, dass das Interesse des Eigentümers von Grundstücken, nicht enteignend in Anspruch genommen zu werden, gegenüber den sonstigen zu berücksichtigenden Belangen keinen generellen Vorrang besitzt (BVerwG, Beschluss vom 30.09.1998, 4 VR 9.98, Rn. 8).

Abwägungserhebliche Fehler sind nicht zu erkennen. Vielmehr ist das Vorhaben zuzulassen, weil es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist und darüber hinaus trotz der nicht zu verneinenden Betroffenheit die Belange der Grundeigentümer bzw. der Landwirte angemessen berücksichtigt. Die unvermeidlichen Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch reduzierte Grundstücksgrößen und Anschnittschäden müssen zur Erreichung der Planungsziele hinter den übrigen Belangen zurücktreten. Durch möglichst optimal anzulegende neue Zuwegungen werden die Beeinträchtigungen der jeweiligen Grundstücke - soweit möglich - minimiert.

7.3.3 **Sonstige Beeinträchtigungen der Landwirtschaft**

Sonstige Beeinträchtigungen der Landwirtschaft sind insoweit grundsätzlich denkbar, als landwirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz gefährdet, Wegebeziehungen zerschnitten oder Drainagen beschädigt werden könnten. Vorliegend sind Beeinträchtigungen dieser Art jedoch nicht zu erwarten.

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). Für das Vorhandensein landwirtschaftlicher Betriebe, die aufgrund von Eingriffen in die von ihnen bewirtschafteten landwirtschaftlichen Flächen so betroffen sein könnten,

dass eine Existenzgefährdung möglich oder zumindest – ggf. auch von Amts wegen – näher zu prüfen wäre, ergeben sich jedoch weder aus der Planung heraus Anhaltspunkte noch haben sich solche im Anhörungsverfahren aus der Stellungnahme der LWK oder aus privaten Einwendungen heraus – die gegen die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Grundstücke auch nicht erhoben worden sind – ergeben. Existenzgefährdungen schließt die Planfeststellungsbehörde damit aus. Auch die Frage von Ersatzlandgestellungen, die bei Existenzgefährdungen relevant werden könnte, stellt sich damit nicht.

Wegebeziehungen werden weder durch den Neubau des Südrings unterbrochen noch durch die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen. Von den Kompensationsmaßnahmen bleiben vorhandene Straßen und Wirtschaftswege vollständig unberührt.

Dafür, dass im Zuge des Ausbaus die Drainagen landwirtschaftlicher Flächen beschädigt werden könnten, haben sich ebenfalls und auch im Anhörungsverfahren keine Anhaltspunkte ergeben. Sollten dennoch Drainagen beschädigt werden, die auch künftig benötigt werden und ihre Bedeutung durch den planfestgestellten Ausbau nicht verlieren, sind sie von der Vorhabenträgerin funktionsfähig wiederherzustellen (vgl. Nebenbestimmung Nr. 4.6.3 im Kapitel A des Beschlusses). Diese Nebenbestimmung berücksichtigt dabei insbesondere auch etwaige Beeinträchtigungen der Drainagen durch landschaftspflegerische Maßnahmen (z.B. Verstopfungen durch das Wurzelwerk der Pflanzen). Die Verpflichtung, Drainagen bei der Ausführung der Planung zu berücksichtigen, erstreckt sich ausdrücklich auch auf diese Fälle und zwingt die Vorhabenträgerin dazu, bei Bedarf Lösungen zu finden, die diesem Umstand gerecht werden.

7.4 **Jaqd**

Eine Betroffenheit jagdlicher Belange ist angesichts der städtischen Umgebung mit nahe an den Südring heranreichender Bebauung und des Fehlens größerer bewaldeter Bereiche nicht erkennbar. Sie ist auch im Anhörungsverfahren nicht geltend gemacht worden. In der Abwägung zu berücksichtigende Belange ergeben sich damit nicht.

7.5 **Immissionsschutz**

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Neubaumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist und – erforderlichenfalls – wie dieser im Einzelfall hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten Belangen eines Anwohners, die bei einem Straßenausbauvorhaben zu berücksichtigen sind, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle – wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV normativ geregelt sind – liegen.

Zu prüfen war daher, ob und ggf. in welcher Weise bei der vorgesehenen Baumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann. Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind vom planfestgestellten Vorhaben jedoch keine schädlichen Umweltauswirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzwürdige Belange zu erwarten.

Anspruchsgrundlage ist die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV; Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist.

Die Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 4. November 2020 findet keine Anwendung, da diese Verordnung erst am 1. März 2021 in Kraft trat. Damit wurden auch die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 - RLS-19 eingeführt. Für Vorhaben, für die bis dahin – wie hier - der Planfeststellungsantrag gestellt wurde, bleibt es bei den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90.

7.5.1 **Lärmschutzbelange**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

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

Damit bei der Straßenbaumaßnahme die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können, sind in den planfestgestellten Unterlagen aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, denen gegenüber dem passiven Lärmschutz Vorrang zukommt und dementsprechend auch der Vorzug gegeben wurde. Eigentümer von Wohngrundstücken, die mangels aktiver Schutzmaßnahmen oder auch nach Durchführung der aktiven Schutzmaßnahmen die Grenzwerte der jeweiligen Gebietskategorie nach der 16. BImSchV überschritten werden, haben einen Anspruch auf passiven Lärmschutz. Das Lärmschutzkonzept ist unter Hinzunahme der Regelungen der Nebenbestimmungen dieses Beschlusses insgesamt fehlerfrei. Die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden im Rahmen der Straßenbaumaßnahme entsprechend der hiermit planfestgestellten Unterlagen eingehalten. Die Anordnung von aktiven und/oder passiven Lärmschutzmaßnahmen ist folglich nicht notwendig.

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 auch der Neubau einer Straße zählt – die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen so weit wie möglich vermieden werden. Schutzobjekt sind insofern die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie sonstige schutzbedürftige, insbesondere öffentliche genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle 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 schäd-

liche Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft nicht gebaut werden kann. In diesem Sinne wäre nämlich jede schädliche Umwelteinwirkung durch den Straßenverkehr vermeidbar. Die Vermeidbarkeit ist vielmehr eingeschränkt durch den Zusatz „soweit wie möglich“. Das beinhaltet eine Abwägung zwischen den durch § 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere der Wohnruhe der Straßenanlieger, und den entgegenstehenden Belangen, insbesondere an einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung sowie auch der Beschränkung der Kosten des Straßenbaus (Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage (1999), Kapitel 34, Rn. 51.22 und zum Kostenaspekt am Beispiel Schienenverkehrswegebau: BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25/95).

Neben finanziellen Aspekten können auch andere gewichtige Belange der Berücksichtigung des Trennungsgebotes entgegenstehen. § 50 BImSchG dient letztlich dazu, die Berücksichtigung des Immissionsschutzes im Rahmen der Abwägung verschiedener Planungsalternativen zu konkretisieren, er verlangt aber keine uneingeschränkte Durchsetzung. Die Vorschrift gebietet vielmehr die abwägende Prüfung, ob durch die konzeptionelle Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens schädliche Umwelteinwirkungen, hier durch Straßenverkehrslärm, vermieden werden können. Dabei gehört zur konzeptionellen Ausgestaltung der Planung insbesondere die räumliche Lage der Trasse und zwar sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung. Das Grundkonzept der Planung erhält damit nicht nur durch den Trassenverlauf im Oberflächenbereich, sondern auch durch Gradientenabsenkungen, Tief- oder Troglagen seine Prägung (OVG Münster, Urteil vom 05.10.2000, 7a D 56/97.NE).

Das Optimierungs-/Trennungsgebot stellt dadurch einen innerhalb einer Vielzahl von Belangen dar, die bei der Variantenabwägung einander gegenüber zu stellen sind. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zur Variantenwahl Bezug genommen.

Gem. § 50 Satz 1 BImSchG sollen Straßen vor allem so trassiert werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Der Immissionsschutz stellt für die straßenrechtliche Planung zwar einen gewichtigen abwägungserheblichen Belang dar, bestimmt aber nicht als Planungsleitsatz das Ziel der Straßenplanung und verleiht den Bewohnern der zu schützenden Gebiete keine subjektiven öffentlichen Rechte.

Nach dem Lärmschutzkonzept des BImSchG soll § 50 Satz 1 „soweit wie möglich“ Lärmvorsorge unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle durch räumliche Trennung störungsträchtiger und störungsempfindlicher Nutzungen herstellen. Die Abwehr schädlicher Lärmeinwirkungen durch technische Maßnahmen des Lärmschutzes nach § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV kommt als zweite Stufe erst dann zum Tragen, wenn von einer Lärmvorsorge durch räumliche Trennung abwägungsfehlerfrei abgesehen werden kann (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, 4 CN 5.98, und Beschluss vom 05.12.2008, 9 B 28.08, Rn. 27). Inhaltlich enthält die Vorschrift danach – insbesondere nach der früheren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts – eine Abwägungsdirektive in Form eines Optimierungsgebotes (BVerwG, Urteile vom 28.01.1999, 4 CN 5.98, vom 11.01.2001, 4 A 13.99, und vom 04.05.1988, 4 C 2.85).

Auch in Entscheidungen aus jüngerer Zeit hat das BVerwG zur Reichweite des § 50 Satz 1 BImSchG verschiedentlich Stellung genommen. Insbesondere das Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 164, ebenso auch der Beschluss vom 06.03.2013, 4 BN 39/12, 1. Orientierungssatz, kann aber als naheliegender Beleg für die von Paetow (Lärmschutz in der aktuellen höchstrichterlichen Rechtsprechung, NVwZ 2010, S. 1184ff.) und Grüner (Die Einschränkungen der fachplanerischen Gestaltungsfreiheit durch Optimierungsgebote und Abwägungsdirektiven, UPR 2011, S. 50 ff.) vertretenen Ansicht gewertet werden, das BVerwG habe schon seit längerem seine früher geäußerte Ansicht, bei dem Trennungsgebot handele es sich um ein „Optimierungsgebot“, zugunsten der Kennzeichnung des Trennungsgebotes als (bloße) „Abwägungsdirektive“ 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 Optimierungsgebotes“, wiederholt dies in jüngeren Entscheidungen jedoch nicht, sondern spricht dem in § 50 BImSchG normierten Trennungsgebot nur noch die Funktion einer Abwägungsdirektive zu, die im Rahmen der planerischen Abwägung durch Belange von hohem Gewicht überwunden werden kann (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72.07). Auch im Beschluss vom 20.10.2010 (9 VR 5.10) ist nur noch von dem „als Planungsdirektive anerkannten Trennungsgebot des § 50 BImSchG“ die Rede. Dieses Verständnis legt die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall zugrunde.

Der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG ist damit jedenfalls im Grundsatz überwindbar bzw. steht – wie vorliegend der Fall – einer Planung dann nicht entgegen, wenn an deren Realisierung zum einen ein hohes öffentliches Interesse besteht und für diese zum anderen auch keine echte Alternative ersichtlich ist. Dies gilt vorliegend insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Südring innerorts in einem relativ schmalen Korridor errichtet werden soll und sich eine Trassenalternative nicht aufdrängt. Denn nach den Zielsetzungen des § 50 S. 1 BImSchG soll dem Trennungsgebot vorrangig durch eine räumliche Trennung des Infrastrukturvorhabens von schutzbedürftigen Gebieten Rechnung getragen werden. Nur soweit auf diese Weise schädliche Umwelteinwirkungen nicht vermieden werden können, greifen dann bei Straßen- und Eisenbahnbauvorhaben die Ansprüche auf aktiven und passiven Schallschutz auf der Grundlage von § 41 und § 42 BImSchG.

Die hohe Bedeutung des Vorhabens ergibt sich aus den in Kapitel B Nr. 6.1.2 dargestellten Planungszielen.

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

b) § 41 BImSchG/16. BImSchV - Verkehrslärmvorsorge

Sind somit die von dem geplanten Verkehrsweg ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen nicht im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG vermeidbar, so ist auf der nächsten Stufe zu prüfen, ob und in welcher Form sie gleichwohl mit den Lärmschutzbelangen der Anlieger vereinbar sind.

Soweit sich danach eine Lärmbeeinträchtigung einstellt, ist gem. § 41 Abs. 1 BImSchG beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Den Begriff der „schädlichen Umwelteinwirkungen“ definiert § 3 Abs. 1 BImSchG als Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

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.

Allerdings löst nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Aufлагengebot (Schutzauflagen zum Wohl der Allgemeinheit im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW) aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des „Erheblichen“ nicht erreichen (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979, 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89).

Mit dem Begriff des „Zumutbaren“ wird nicht die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als „schwer und unerträglich“ und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als „unzumutbar“ erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der „Enteignungsschwelle“ die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreitung dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979, 4 C 10.77). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 63.80).

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung, die 16. BImSchV, konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und Betrieb von Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umweltein-

wirkungen zu verhindern und unvermeidbare Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken. 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 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 Regelungen der §§ 3 und 6 zu ermittelnde Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

		Tag	Nacht
1.	An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altersheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2.	In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3.	In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4.	In Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

In einem Planfeststellungsverfahren, das wie hier vor dem 01.03.2021 beantragt worden ist, sind die entsprechenden Beurteilungspegel gem. § 6 S. 1 Nr. 1 der am gleichen Tag in Kraft getretenen Änderung der 16. BImSchV nach der Fassung der 16. BImSchV zu berechnen, die bis zum Vortag (d. h. bis zum 28.02.2021) Gültigkeit hatte, mithin gem. § 3 der 16. BImSchV alter Fassung nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ – Ausgabe 1990 – (RLS-90). Die mit Wirkung vom 01.03.2021 eingeführten Regelungen der Neufassung der RLS-90, die RLS-19, finden somit keine Anwendung.

Die Art der bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen.

Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den insoweit maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung.

Zur Gewährung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber nach besonders schutzbedürftigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsarten.

Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärmbelastungen auszugehen. Das dem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums innerhalb der jeweiligen Gebietsart ist. Damit korrespondiert auch die höchstrichterliche Rechtsprechung, wonach Betroffenen im Außenbereich dem Gebietscharakter entsprechend ein höheres Maß an Verkehrsimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 25.03.1993, III ZR 60/91), die Eigentümer von Wohngebäuden im Außenbereich vielmehr stets damit rechnen müssen, dass außerhalb ihres Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, 4 A 39/95; BVerwG, Urteil vom 06.06.2002, 4 A 44/00).

Wohnbebauung im bauplanungsrechtlichen Außenbereich kann aus den vorstehenden Erwägungen nur nach den für Kern-, Dorf- und Mischgebiete vorgesehenen Grenzwerten geschützt werden.

Durch die 16. BImSchV geschützt werden nicht die vorbezeichneten Gebiete oder die darin gelegenen Grundstücke, sondern ausschließlich die dort befindlichen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs. Die bauliche Anlage muss zum Zeitpunkt der Planauslegung bereits vorhanden oder zumindest planerisch (durch Baugenehmigung) hinreichend konkretisiert gewesen sein (BVerwG, Beschluss vom 19.10.2011, 9 B 9.11, Rn. 5; OVG Lüneburg, Urteil vom 23.11.2010, 7 KS 143/08, 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 die Vorhabenträgerin zu gewährleisten hat, grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, 9 B 57.01).

Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss die Vorhabenträgerin 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 nicht unumstritten und werden immer wieder als zu hoch kritisiert. Gleichwohl entsprechen sie doch der geltenden Rechtslage und sind somit verbindlich von der Planfeststellungsbehörde anzuwenden.

Sowohl zu den Grenzwerten der 16. BImSchV wie auch zu den Vorgaben der RLS-90 hat das BVerwG in seinem Urteil vom 09.06.2010 (9 A 20.08) 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 Ordnungsgeber, 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).“

Trotz der Einführung der RLS-19 für ab März 2021 eingeleitete Planfeststellungsverfahren gibt es deshalb keinen Grund für die Annahme, die Verkehrslärmschutzverordnung in der bis Ende Februar 2021 gültigen Fassung und die dort in Bezug genommenen RLS-90 entsprächen nicht bzw. nicht mehr der Ermächtigungsnorm des § 43 BImSchG. „Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts steht dem Ordnungsgeber bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte, die die Zumutbarkeitsgrenze des § 41 Abs. 1 BImSchG konkretisieren, ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (..). Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig. Der mit dem Regelungsauftrag der Verordnungsermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG verbundene Spielraum wird erst überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (..). Insoweit trifft den Ordnungsgeber 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 Lärmberechnung nach der Vorgängerregelung der RLS-19 daher nicht zu beanstanden. Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens der RLS-90 begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung ausreichend 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 des Lärmschutzes anzuwenden. Die Methodik zur Berechnung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen ist durch die Anlage 1 zur 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS-90 vorgegeben.

Die Anspruchsvoraussetzungen im Einzelnen werden in Nr. 10 ff. der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997, eingeführt mit ARS 26/1997 des Bundesministers für Verkehr, geregelt. Liegen die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz vor, so ist der sich aus der Systematik des Gesetzes ergebende Zweck des § 41 Abs. 2 BImSchG, den Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor den in § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG geregelten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sicherzustellen, zu beachten (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42.97). Aktiver Lärmschutz ist insoweit nur dann verzichtbar, wenn Aufwand und Kosten zu seiner Umsetzung außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen oder die Maßnahmen mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Die Unverhältnismäßigkeit tritt jedoch nicht bereits dann ein, wenn aktive Maßnahmen kostenaufwendiger als passive sind. Nur soweit zwischen den Kosten für aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen oder zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis besteht, ist der Aufwand für aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht zu rechtfertigen (BVerwG, Beschluss v. 30.08.1989, 4 B 97/89). Dabei sollen die Kosten des Lärmschutzes den Verkehrswert der schutzbedürftigen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs nicht übersteigen.

Letztlich wird die Ausgewogenheit einer Planung trotz Betroffenheit der Nachbarn durch Lärm oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV dann nicht berührt, wenn bei der Planung eine Alternative nicht ernsthaft in Betracht kam und die genannte Betroffenheit der Nachbarn abwägungsfehlerfrei durch Anordnung von aktivem oder passivem Schallschutz ausgeglichen werden kann (BVerwG, Beschluss vom 29.11.1995, 11 VR 15.95 und Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25.95). Dies ist hier der Fall.

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 zu Grunde liegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht erstellt worden ist. Die Überprüfungsbezugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet ist (..).“ UA Rn. 96 m.w.N.

Die hier in das Verfahren eingebrachte Verkehrsuntersuchung genügt diesen Anforderungen (vgl. Kapitel B Nr. 6.1.2 dieses Beschlusses). Soweit sie von den Einwendern kritisiert wird, wurde dies dort thematisiert, die Einwendungen wurden zurückgewiesen.

7.5.1.3 Lärmuntersuchung/-berechnung

Die Lärmuntersuchungen in der Fassung des Deckblatts 1 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.

Die durchgeführte Verkehrslärmberechnung in der Fassung der Neuberechnung des Deckblatts 1 (Unterlage 17.1.1) genügt in vollem Umfang den rechtlichen Vorgaben. Alle dafür erforderlichen Daten wurden sorgfältig erhoben und nach allgemein anerkannten Methoden aufbereitet. Der gewählte Untersuchungsraum bildet die Bebauung im Umfeld des Vorhabens ausreichend und vollständig ab und die schalltechnische Berechnung selbst ist nach Überprüfung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei und sachlich richtig. Auch die für die Bestimmung des korrekten Lärmschutzanspruchs zu treffende Erfassung

des jeweiligen Gebietscharakters, in dem sich die Schutzobjekte befinden, ist korrekt erfolgt.

Der schalltechnischen Berechnung wurden die in der Verkehrsuntersuchung von November 2015 ermittelten Verkehrsmengen zu Grunde gelegt. Neben dem maßgeblichen durchschnittlichen Verkehrsaufkommen und seinem LKW-Anteil (Schwerlastverkehr über 2,8 t) jeweils im DTV, sind u. a. auch die zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten für PKW und LKW Geschwindigkeit von 50 km/h (innerhalb der Kreisverkehrsplätze 30 km/h) sowie die z. B. für verschiedene Straßenoberflächen oder Steigungs-/Gefällestrecken vorgesehenen Korrekturwerte in die Berechnung eingeflossen. Wind wurde mit einer Geschwindigkeit von 3 m/s in Richtung zum jeweiligen Immissionsort ebenfalls eingerechnet. Die Berechnungen selbst wurden mit dem Programm Soundplan, Version 7.3, der SoundPLAN GmbH auf der Grundlage des in den RLS-90 vorgeschriebenen Rechenverfahrens durchgeführt.

Zur Berücksichtigung der sich auf die Ausbreitung des Schalls auswirkenden örtlichen Gegebenheiten (Topographie des Straßenverlaufs und der ihn umgebenden Landschaft, Standorte und Höhe der Lärmschutzanlagen, Abstände zwischen Emissions- und Immissionsorten etc.) greift das Berechnungsprogramm dabei auf ein digitales Geländemodell zurück, dass dazu vorab von der Vorhabenträgerin 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 Münster, Urteil vom 15.05.2015, 11 D 12/12AK, OVG Lüneburg, Urteil vom 20.05.2009, 7 KS 59/07; OVG Münster, Urteil vom 13.12.2007, 7 D 122/06.NE; OVG Schleswig, Urteil vom 10.10.2006, 4 KS 12/03). Es entspricht nach der Bestätigung des Lizenzgebers allen Anforderungen, Rechenoperationen nach der 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS-90 durchzuführen und ist in einem Testverfahren des Bundesverkehrsministeriums und der Straßenbauverwaltung überprüft worden (so OVG Schleswig, a.a.O.; OVG Lüneburg, Urteil vom 23.11.2010, 7 KS 143/08).

Die Orientierung an den Lärmgrenzwerten der 16. BImSchV ist auch nur möglich, wenn das nach dieser Verordnung vorgesehene Berechnungsverfahren angewendet wird, um die Lärmbelastung zu ermitteln. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Berechnungsverfahren wären die Grenzwerte unbestimmt und ohne Aussagekraft, ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene. Die Berechnung des Verkehrslärms trägt darüber hinaus dem Umstand Rechnung, dass direkte Lärmmessungen vor Ort abhängig von der Witterungslage, den konkreten Verkehrsströmen und anderen Einflussfaktoren zu unterschiedlichen und nicht repräsentativen Ergebnissen führen. Nur die Anwendung eines einheitlichen Berechnungsverfahrens führt insoweit zu aussagekräftigen und vergleichbaren Werten (OVG Münster, Urteil vom 21.03.2003, 8 A 4230/01 unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteile vom 20.10.1989, 4 C 12/87 und 21.03.1996, 4 C 9.95).

Die RLS-90 sind zudem eine Rechenkonvention mit zahlreichen Vereinfachungen, die sich zumeist zum Vorteil der betroffenen Straßenanlieger auswirken.

Nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. den RLS-90 werden neben der Berechnung des Mittelungspegels für besondere, auch durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht. Die vorgesehene energetische Mittelung des Schalldruckpegels führt zu einer stärkeren Berücksichtigung der Spitzenpegel, als dies bei einer arithmetischen Mittelung der Fall wäre. Die Summe aus Mittelungspegel und Zuschlägen ergibt den Beurteilungspegel, der mit dem jeweiligen Grenzwert 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.

Die Einwendung, die Lärmberechnung sei fehlerhaft, weil die durchgängige Anpassung an die Verkehrsprognose nicht erfolgt sei, kann nicht durchgreifen und wird zurückgewiesen. Bei der Angabe des Prognosehorizonts „2025“ handelt es sich offensichtlich um einen redaktionellen Fehler. Vergleicht man dies mit der Verkehrsuntersuchung, so ist festzustellen, dass korrekterweise der DTV des Prognosehorizonts 2030 in Ansatz gebracht wurde. Soweit in Einwendungen die An-

nahme eines einheitlichen Verkehrsaufkommens für den ganzen Südring bemängelt wurde, wurden diese durch Nachberechnung berücksichtigt. In der Nachberechnung des Deckblatts 1 wurden Verkehrsmengen von 7.200 und 8.300 Kfz/24 h in Ansatz gebracht. Im Ergebnis ergeben sich um 0,1 dB(A) geringere Emissionspegel (7.200 Kfz/24 h) bzw. um 0,5 dB (A) höhere Emissionspegel (8.400 Kfz/24 h). Neue Betroffenheiten ergeben sich durch eine Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsstärken im Bereich des Südringes jedoch nicht.

Die Forderung nach Anrechnung des Zuschlags K gemäß RLS-90 für die Bedarfslichtsignalanlage im Bereich der Querung Burgweg wird zurückgewiesen. Die diesbezügliche Forderung scheitert für den o.g. Bereich bereits daran, dass dort keine Kreuzung oder Einmündung vorgesehen ist. Insbesondere nach Sinn und Zweck der Regelung kann bei einer Bedarfsampel nicht von einer lichtzeichengeregelten Kreuzung oder Einmündung gesprochen werden. Vielmehr ist in einer Lichtzeichenanlage im Bereich der Querung des Burgwegs vorrangig eine Fußgängerampel zu sehen, welcher kein Zuschlag K zuzuordnen ist (vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 2. Mai 2002 – 1 C 11563/00, auch bestätigt durch das BVerwG, Urteil vom 18. November 2004 – 4 CN 11/03). Auch für an anderer Stelle des geplanten Südrings ggf. anzubringende Fußgängerampeln ist im Übrigen kein Zuschlag K in Ansatz zu bringen. Die Einwendung kann insoweit nicht durchgreifen.

7.5.1.4 Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel

Die Ermittlung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen erfolgt nach den Vorgaben des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV sowie ständiger Rechtsprechung (so zuletzt BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22.08 und auch OVG Münster, Urteil vom 21.01.2003, 8 A 4230/01) nicht anhand örtlicher Schallmessungen, sondern ausschließlich auf der Basis entsprechend vorgenommener Berechnungen.

Abgesehen davon dass bei neuen Verkehrswegen Messungen ohnehin nicht möglich sind (s. hierzu bereits Bundestagsdrucksache 661/89, Begründung zu § 3 der 16. BImSchV), wird zur Beurteilung der Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich – d. h. auch bei schon verwirklichten Straßenbauvorhaben, vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.02.1999, 4 B 147.92; BVerwG, Urteil vom 20.10.1989, 4 C 12.87 – ein Mittelungspegel berechnet und nicht gemessen, eben weil die Verkehrsbelastung stark schwanken kann und erhebliche Pegelschwankungen bei größeren

Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort insbesondere auch durch die o.g. Faktoren auftreten können.

Die tatsächliche Lärmbelastung kann daher abhängig von diesen Faktoren ebenso unter wie auch über dem errechneten Mittelungspegel liegen. Dies ist jedoch im Lichte der 16. BImSchV normimmanent und gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mittelungspegels, ohne dass sich hieraus ein Verstoß gegen höherrangiges Recht ableiten ließe. Messungen sind insoweit vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den späteren Ausbau- bzw. Betriebszustand vorgesehen.

Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet nach den obigen Erwägungen wirklichkeitsnahe Beurteilungspegel.

7.5.1.5 Notwendigkeit einer Summenpegelbildung

Der zur Beurteilung der Frage, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erreicht oder überschritten werden, maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung von anderen sich ggf. im Planungsraum auswirkenden Verkehrswegen zu ermitteln. Maßgeblich ist ausschließlich der Beurteilungspegel des von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms (vgl. Ziffer 10.6 Abs. 2 der VLärmSchR 97 und BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95, sowie Beschluss vom 06.03.2013, 4 BN 39.12, Rn. 6 m.w.N.). Soweit die Lärmimmissionen der planfestgestellten Straße in baulich nicht veränderte Bereiche hinein ausstrahlen, bleibt die auf den dortigen Verkehr zurückzuführende Vorbelastung deshalb unberücksichtigt.

Dies ergibt sich aus den folgenden Überlegungen:

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).

Die Beurteilungspegel sind für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen. Für

Straßen ergibt sich dies aus der Anlage 1 der 16. BImSchV ihrer bis zum 28.02.2021 gültigen Fassung und der RLS-90, wobei sich mit der Neufassung der 16. BImSchV und der RLS-19, mit der die Anlage 1 ersatzlos entfallen ist, keine Änderungen ergeben haben. Diese Regelungen lassen 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 (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95; Beschluss vom 11.11.1996, 11 B 66.96, Urteil vom 12.04.2000, 11 A 18/98, sowie auch Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13.99).

Lärmgrenzwerte erlangen ihre Aussagekraft insoweit nur im Zusammenspiel mit einem Mess- oder Berechnungsverfahren, in dem sie zu ermitteln sind. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Verfahren wären die Grenzwerte unbestimmt. Ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene (BVerwG, Urteil vom 20.10.1989, 4 C 12.87). Die Regelung des § 43 Abs. 1 S. 1 BImSchG ermächtigt demgemäß den Verordnungsgeber zum Erlass von Vorschriften auch über das „Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen“. Dies ist für Straßen über die Anlage 1 der 16. BImSchV alter Fassung und die RLS-90 bzw. über die RLS-19 geschehen. Diese darin enthaltenen Vorgaben lassen in die Berechnung des Beurteilungspegels ausschließlich Faktoren eingehen, welche sich auf den neuen oder zu ändernden Verkehrsweg beziehen. Auswirkungen von anderen Verkehrswegen bleiben gänzlich unberücksichtigt.

Für die Ermittlung eines wie auch immer gearteten Summenpegels stellt die 16. BImSchV jedenfalls für den Regelfall kein Verfahren bereit. Das Diagramm V der Anlage 1 zur 16. BImSchV alter Fassung bzw. die RLS-19 (vgl. dort insbesondere Nr. 3.2 und Diagramm IV) stellen die Berechnungsweise eines Summenpegels lediglich für die zusammenfassende Berechnung der Beurteilungspegel mehrerer Fahrstreifen bzw. Fahrstreifenteilstücke und Parkflächen derselben Straße zur Verfügung. Dies legt den Umkehrschluss nahe, den Ausschluss einer summativen Berechnung für alle anderen Fallbereiche als gewollt anzusehen (BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, 4 C 9.95, und vom 11.01.2001, 4 A 13.99).

Für die auszulegenden Planunterlagen war es daher ausreichend, dass sich die lärmtechnische Unterlage mit den Ergebnislisten der ermittelten Beurteilungspegel auf grundsätzlich auf den Verkehrslärm des zu bauenden Südrings ohne Einbeziehung von Vorbelastungen bzw. ohne den Verkehrslärm anderer Verkehrswege

und damit ohne Summenpegel beschränkt hat.

Notwendig werden kann die Bildung eines Summenpegels allerdings dann, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg zusammen mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (vgl. u. a. BVerwG, Beschluss vom 24.10.2010, 4 BN 28.10, Rn. 3, und Urteil vom 19.12.2017, 7 A 7.17, Rn. 46). Dabei besteht, wie das VG Hamburg in seinem Urteil vom 05.06.2019, 7 K 7639/16, Rn. 192, zusammenfassend ausgeführt hat, grundsätzlich Einigkeit darüber, dass sich eine feste Grenze im Sinne eines exakten grundrechtsrelevanten Eingriffs nicht bestimmen lässt (vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, 9 C 2.06, Rn. 29 m.w.N.; VGH Mannheim, Urteil vom 04.11.2014, 10 S 1663/11, Rn. 41; OVG Münster, Beschluss vom 10.02.2015, 2 B 1323/14.NE, Rn. 26; VGH München, Urteil vom 04.08.2017, 9 N 15.378, Rn. 91).

Nach der 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. Die Grenze zur Gesundheitsgefährdung beginnt danach in der Nacht bei 60 dB(A) und am Tage bei 70 dB(A). Das BVerwG hat dazu in seinem Hinweisbeschluss vom 25.04.2018, 9 A 16/16, Rn. 86 und 87, folgendes ausgeführt:

„Dabei wird die vorgenannte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle allerdings uneinheitlich bestimmt (vgl. auch Storost, UPR 2015, 121 <124> m.w.N.): Regelmäßig wird sie für Wohngebiete an Werten von etwa 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts festgemacht (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 71 Rn. 53 und OVG Münster, Beschluss vom 26. April 2018 - 7 B 1459/17.NE - juris Rn. 25), teilweise werden aber auch für Kern-, Dorf- und Mischgebiete etwas höhere Werte (72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts) für zulässig gehalten (BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 36). Eine solche Differenzierung nach Baugebieten hält der Senat mit Blick darauf, dass die Werte von 70/60 dB(A) nicht nur im Eigentumsschutz (vgl. zur "enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle" etwa BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987 - III ZR 204/86 - NJW 1988, 900 = juris Rn. 13), sondern

auch im vorsorgenden Gesundheitsschutz verankert werden (BVerwG, Urteil vom 8. September 2016, a.a.O. Rn. 54), für zweifelhaft.

Die vorgenannten Werte scheinen dem Senat aus einem weiteren Grund überdenkenswert: Die in Nr. 37.1 der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkBl. 1997, 434) - VLärmSchR 97 - enthaltenen Richtwerte, an denen sich die vorgenannte Rechtsprechung zur grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle teilweise ausdrücklich orientiert (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 36 und BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987 - III ZR 204/86 - NJW 1988, 900 = juris Rn. 16), wurden im Zusammenhang mit dem Bundeshaushalt 2010 um 3 dB(A) abgesenkt; die frühere Bezeichnung "Immissionsgrenzwerte" wurde durch den Begriff "Auslösewerte" (zur Lärmsanierung) ersetzt. Die Maßnahme erfolgte im Zusammenhang mit dem "Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (vgl. BT-Drs. 17/5077 S. 2; vgl. auch Schreiben des genannten Ministeriums vom 25. Juni 2010, Az.: StB 13/7144.2/01/1206434). Hiervon ausgehend dürfte einiges dafür sprechen, auch die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen.“

Diese eine Herabsetzung der Relevanzschwelle in Hinweisen des BVerwG, die sich bislang auch in keinem BVerwG-Urteil wiederfindet, betrachtet die Planfeststellungsbehörde – wie auch schon das VG Hamburg in seinem vorstehend benannten Urteil vom 05.06.2019, 7 K 7639/16, Rn. 193 – als jedenfalls derzeit nicht bindend und überholt. Die Planfeststellungsbehörde geht vielmehr analog zur sonstigen herrschenden Rechtsprechung davon aus, dass sich eine Gesundheitsgefährdung bzw. ein enteignungsgleicher Eingriff erst mit Lärmwerten ergibt, die im Summenpegel mindestens 60 dB(A) bzw. 70 dB(A) nachts/tags ergeben. Diese Auffassung wurde auch durch Beschluss des BVerwG vom 15.07.2022, 7 B 16.21, Rn. 13, gestützt. Das BVerwG führt hierzu folgendes aus:

„Eine Ermittlung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels - im Sinne einer summierten Lärmbelastung der Dauerschallpegel bei energetischer Addition - ist allerdings dann geboten, wenn wegen der in Rede stehenden Planung zusammen mit vorhandenen Vorbelastungen insgesamt eine Lärmbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder einem

Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Dabei wird die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Wohngebiete grundsätzlich erst bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 70 db(A) tags und 60 dB(A) nachts angenommen (vgl. BVerwG, Urteile vom 13. Mai 2009 - 9 A 72.07 - BVerwGE 134, 45 Rn. 69 und vom 19. Dezember 2017 - 7 A 7.17 - juris Rn. 46; Beschluss vom 25. April 2018 - 9 A 16.16 - juris Rn. 85 f.).“

Dementsprechend geht auch die Planfeststellungsbehörde unverändert von Werten von 60 bzw. 70 dB(A) als entsprechender Relevanzschwelle aus.

Nach der lärmtechnischen Berechnung werden Werte von mehr als 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts jedoch an keinem der untersuchten Objekte erreicht.

Die enteignungs- oder gesundheitsgefährdende Schwelle, die bisher bei etwa 70 bis 75 dB(A) am Tage und ca. 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen ist - Grenzwerte für diesen Bereich sind wie bereits erwähnt nicht normiert -, wird bezogen auf die jeweilige Nutzung der Gebäude und ihrer Räumlichkeiten somit bei keinem Gebäude überschritten, zumal für die Nachtstunden unter dem Gesichtspunkt der Grundrechtsbeeinträchtigung nur der Innenraumpegel bei geschlossenem Fenster relevant ist, während die berechneten Werte ausschließlich die höheren Außenpegel darstellen.

Auch bei summativer Betrachtung werden Beurteilungspegel jenseits der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle daher nicht erreicht.

Die Einwendung, dass es bei dem Anschluss der Roggestraße an den Südring zu einer Funktionsänderung kommt und deshalb auch die Häuser Nr. 7/9/11/13/15/17 in der Lärmberechnung berücksichtigt werden müssten, wird zurückgewiesen, da diese als Gemeindestraße für den öffentlichen Verkehr gewidmet wurde und es somit zu keiner Funktionsänderung kommt. Zudem wurde die Roggestraße mit dem bereits bestehenden Querschnitt im Bebauungsplan Nr. 315 „Westernstroer“ berücksichtigt. Durch die erste Änderung des Bebauungsplans wurde die spätere Anbindung der Roggestraße an den geplanten Südring nochmals bestätigt. Mit Anbindung an den Südring erfüllt die Roggestraße somit die für sie vorgesehene – und bereits im Bebauungsplan beschriebene – Funktion.

Überdies wurden - entgegen der Einwendungen - die Häuser Nr. 13 und 15 der

Roggestraße im Lärmgutachten betrachtet. Im Rahmen der Nachberechnungen des Deckblatts 1 wurde auch die Lärmbelastung für das Objekt Roggestraße 11 berechnet. Es ergab sich keine lärmschutzrelevante Betroffenheit. Da sich die Häuser Nr. 7/9/17 in noch größerer Distanz zum Emissionsort befinden, war eine weitergehende Betrachtung dieser Objekte nicht notwendig. Die Einwendung konnte insoweit keinen Erfolg haben.

7.5.1.6 Verhältnismäßigkeit des Lärmschutzkonzeptes

Die geplante Straßenbaumaßnahme kann den Anliegern auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde und unter Berücksichtigung der durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmten Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit insofern zugemutet werden, als das vom Vorhabenträger entwickelte Lärmschutzkonzept einer Kombination von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen den konkreten örtlichen Verhältnissen angemessen Rechnung trägt.

Die planbedingt zu erwartenden lärmtechnischen Folgen des Vorhabens hat die Vorhabenträgerin rechtsfehlerfrei ermittelt. Dabei waren die Lärmimmissionen durch das planbedingte– prognostizierte – Verkehrsaufkommen auf dem Südring zu betrachten. Wie schon erläutert, ist die Planfeststellungsbehörde zu der Auffassung gelangt, dass die Verkehrsuntersuchung von plausiblen Grundannahmen ausgeht und daraus nachvollziehbare Schlussfolgerungen zieht. Die darauf aufbauende schalltechnische Untersuchung des Vorhabenträgers entspricht den einschlägigen Regelwerken.

Das sich daraus ergebende und hiermit planfestgestellte Lärmschutzkonzept ist mit § 41 BImSchG vereinbar. Es ist auch unter Beachtung des Vorrangs des aktiven Lärmschutzes gegenüber dem passiven (§ 41 Abs. 2 BImSchG) rechtlich nicht zu beanstanden. Bei der Beurteilung dieses Konzeptes geht die Planfeststellungsbehörde im Einklang insbesondere mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (grundlegend: BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 46.97, NVwZ 2001, S. 81 ff.; BVerwG, Urteil vom 03.03.2004, 9 A 15.03, UPR 2004, S. 275) von folgenden Grundsätzen aus:

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind

(§ 41 Abs. 1 BImSchG), wobei prinzipiell ein Anspruch auf Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen besteht. Dieser steht aber unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG. Danach gilt die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Die den Vorrang des aktiven Lärmschutzes normierende Vorschrift des § 41 Abs. 1 BImSchG hat für die Fachplanung Schrankenfunktion, d. h. sie zeigt für den Bereich des Verkehrslärmschutzes eine äußerste Grenze auf, die nicht im Wege der fachplanerischen Abwägung überwindbar ist. Die Ergebnisoffenheit, die für die fachplanerische Abwägung an sich kennzeichnend ist, gilt für die Verhältnismäßigkeitsprüfung des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht. Die Planfeststellungsbehörde darf und muss damit sämtliche öffentlichen und privaten Belange, die Einfluss auf das Maß des aktiven Lärmschutzes haben, bei ihrer Verhältnismäßigkeitsprüfung berücksichtigen. Die Vorhabenträgerin ist also gehalten, mit planerischen Mitteln eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt.

Diese Lärmschutzplanung erschöpft sich dabei aber nicht in einer schlichten Machbarkeitsstudie, mit der lediglich festgestellt wird, was der Stand der Lärmtechnik ohne Verstoß gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften hergibt. Aufgrund des § 41 Abs. 2 BImSchG ist immer zugleich die Kostenfrage aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abstriche gegenüber einer optimalen Lösung, d. h. der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können.

Diese Verhältnismäßigkeitsprüfung stellt nicht grundsätzlich individuell auf den einzelnen Lärmbetroffenen in der Nachbarschaft ab. Es ist z. B. nicht zu beanstanden, wenn abgrenzbare Schutzbereiche einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden (BVerwG, Urteil vom 15.05.2000, 11 A 42/97); im Übrigen aber können überschlägig die Gesamtkosten der Schutzanlagen im Planfeststellungsabschnitt ermittelt und hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes bewertet werden. Ziel der Bewertung muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen sind dabei zulässig und geboten.

In der Regel kann dann schließlich nur im Rahmen einer differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse unter Beachtung z. B. auch topographischer Schwierigkeiten (Trasse in Dammlage, Brückenbauwerke) dem Einzelfall planerisch angemessen Rechnung getragen werden. Ausschlaggebend ist, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt.

Lösungen, die nicht dem Stand der Technik entsprechen, scheidet dabei aus der Verhältnismäßigkeitsprüfung von vornherein aus. Sie kommen bei der Betrachtung möglicher Alternativen nicht in Frage, wenn ihre Umsetzung z. B. technisch unmöglich ist oder aus anderen Gründen, z. B. aus Gründen der Verkehrssicherheit (vgl. BVerwG, Beschluss vom 05.09.2008, 9 B 10/08) oder auch aus städtebaulichen Gründen, keine ernsthafte Alternative für eine Lösung des Lärmschutzes darstellen. In seinem Urteil vom 03.03.2004, 9 A 15/03, Rn 25, formuliert das BVerwG dazu u. a. auf Verweis auf das BVerwG-Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25.95, unter Rn 25 wie folgt:

„..... Der Betroffene hat also prinzipiell einen Anspruch auf „Vollschutz“ durch aktive Schallschutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich sind. Der Senat hat wiederholt entschieden, dass sich die nach dieser Vorschrift gebotene Verhältnismäßigkeitsprüfung auf der Grundlage einer für die Planfeststellungsbehörde mit begrenzten Spielräumen verbundenen planerischen Abwägung vollziehen muss. Bestandteil der Abwägung ist namentlich die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen. Typischerweise haben solche Maßnahmen, bezogen auf die Schutzwirkung, ihre Stärken und Schwächen, verursachen verschieden hohe Kosten und tangieren andere Belange in unterschiedlicher Weise. Die daraus folgenden Zielkonflikte lassen sich nur planend bewältigen. Deshalb ist in der Planfeststellungsbehörde auch und gerade für die Auswahlentscheidung über das Schallschutzkonzept ein Abwägungsspielraum eingeräumt (.....). Anders als das allgemeine Planungsermessen besteht er freilich nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen. Die Planfeststellungsbehörde hat ihre Auswahlentscheidung dementsprechend an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes zu orientieren und im Rahmen ihrer Prüfung eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. (.....) Hierbei muss sie allerdings nicht alle denkbaren Alternativen einschließlich möglicher Maßnahmenkombinationen in gleicher Tiefe untersuchen.

Ausreichend ist schon eine Grobprüfung, soweit sich bereits auf deren Grundlage die Vorzugswürdigkeit eines bestimmten Konzeptes abzeichnet.“

In einem weiteren vom 14.04.2010 datierenden Urteil des BVerwG (9 A 43/08) heißt es unter Rn 37:

„Nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats (.....) hat die Planfeststellungsbehörde bei der Prüfung, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden, einen Abwägungsspielraum, der es gestattet, neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkten auch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen. Dazu gehören auch öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belang negativ betroffener Dritter – z. B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch einer Lärmverlagerung.“

Maßgebend bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind daher vorrangig 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 aber auch andere Gesichtspunkte miteinbezogen werden. Neben den schon benannten können das als weiteres Beispiel auch allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen – Sprungkosten im weiteren Sinne – sein (vgl. auch OVG Münster, Urteil vom 14.08.2008, 7 D 68/07.NE; BayVG, Urteil vom 12.04.2002, 20 A 01.416/-17/-18; BVerwG, Urteil vom 24.09.2003, 9 A 69.02). Als private Belange negativ Betroffener Dritter kommen u. a. auch veränderte Licht- und Belüftungsverhältnisse, Lärmverlagerungen sowie der Verlust von Sichtbeziehungen in Frage.

Diesen Anforderungen wird das vom Vorhabenträger entwickelte Lärmschutzkonzept im vollen Umfang gerecht. Dabei müssen sowohl aktive als auch passive Schutzmaßnahmen zum Einsatz kommen. Mit den im Tenor verbindlich vorgeschriebenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass künftig keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche für die Nachbarschaft hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Über dieses Konzept hinausgehende Forderungen sind unbegründet und werden

daher zurückgewiesen. Insbesondere auf weitergehende aktive Maßnahmen ergeben sich aus § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV vorliegend keine Ansprüche.

Die auf der Immissionstechnischen Untersuchung basierend geplanten und in das Planfeststellungsverfahren eingebrachten Lärmschutzmaßnahmen beinhalten folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen:

Auf der Nordseite des Südrings ist zwischen der Brüder-Grimm-Schule östlich des Kreisverkehrs Lippstädter Straße (Bau-km 0+175) fast bis zum Beginn der Einmündung Burgweg (Bau-km 0+340) eine Lärmschutzwand-Wand-Kombination mit einer Höhe von 4,00 m vorgesehen. Auf der Südseite ebenfalls in Höhe der Brüder-Grimm-Schule (Bau-km 0+175) bis zu Bau-km 0+305 ist ebenfalls eine Lärmschutzwand-Wand-Kombination mit einer Höhe von 4,00 m vorgesehen. Daran anschließend (Bau-km 0+305) ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,00 m bis zur Einmündung Burgweg (Bau-km 0+370) vorgesehen. Auf der Südseite des Südrings östlich der Einmündung des Burgwegs (Bau-km 0+381) bis auf Höhe der Kleingartenanlage (Bau-km 0+520) ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von ebenfalls 3,00 m vorgesehen. Direkt daran (Bau-km 0+520) schließt sich bis in etwa zum Ende der Kleingartenanlage (Bau-km 0+653) eine Lärmschutzwand-Wand-Kombination mit einer Höhe von 4,00 m an. Westlich der Stichstraße „Roggestraße“ (Bau-km 0+653 bis Bau-km 0+669) und östlich der Stichstraße (Bau-km 0+667 bis Bau-km 0+689) südlich des Südrings sind Lärmschutzwände mit einer Höhe von 4,00 m geplant. Anschließend ist eine Lärmschutzwand-Wand-Kombination in Höhe von 4,00 m im Bereich zwischen den beiden Stichwegen der „Roggestraße“ (Bau-km 0+689 und Bau-km 0+782) vorgesehen. Des Weiteren ist auf der Südseite zum Schutz der angrenzenden Bebauung eine 3,0 m hohe Lärmschutzwand in Höhe des zweiten Stichwegs „Roggestraße“ (Bau-km 0+782) bis in etwa der Querung zur Ems (Bau-km 0+848) auf einer Länge von 66 m vorgesehen.

Die Lärmschutzwände sind durchgehend – wie in der Immissionstechnischen Untersuchung dargestellt – hochabsorbierend auszuführen, um Reflexionen so weit wie möglich zu vermeiden.

Zu den weiteren Details des aktiven Lärmschutzes wird auf die Nebenbestimmung 4.5.2.1 und 4.5.2.2 im Kapitel A des Beschlusses, auf Nr. 4.8 des Erläuterungsberichtes zu den Planunterlagen sowie auf den Erläuterungsbericht zur Immissionstechnischen Untersuchung Bezug genommen.

Mit diesen umfangreichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes wird sichergestellt, dass mit Ausnahme von 16 Gebäuden bei keinem der betroffenen Schutzobjekte, bei denen ohne aktiven Lärmschutz Grenzwertüberschreitungen von bis zu 6 dB(A) in der Nacht bzw. 8 dB(A) am Tage festzustellen sind, eine Grenzwertüberschreitung mehr verbleibt. Durch den aktiven Lärmschutz nördlich des geplanten Südrings wird für die dort befindliche Brüder-Grimm-Schule ein Vollschutz mit einer maximalen Lärmbelastung von 56 dB(A) tags im 1. Obergeschoss der südlichen Hausseite erzielt. Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen in diesem Untersuchungsgebiet sind aufgrund fehlender Grenzwertüberschreitung nicht vorgesehen bzw. scheiden aufgrund der Erschließung der Grundstücke und damit nicht erreichbarer Überstandslängen im Bereich des Ostrings aus. Dem Grunde nach anspruchsberechtigt auf Durchführung ergänzender Lärmschutzmaßnahmen sind in diesem Untersuchungsbereich somit 3 Gebäude.

Der Schutzabschnitt südlich des geplanten Südrings ist im Durchschnitt durch jeweils mindestens 2-geschossige Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser gekennzeichnet. Teilweise enthalten die Häuser jedoch auch eine Etage mehr. Zum Schutz der angrenzenden Wohngebiete wurden aktive Lärmschutzmaßnahmen geplant, die zu einer maximal noch verbleibenden Lärmbelastung an dem Gebäude Roggestraße 15 von 63 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts führen. Ohne die Anordnung des aktiven Lärmschutzes würde es an 67 Immissionsorten zu einer Überschreitung der Grenzwerte kommen. Für fast die Hälfte der Immissionsorte (rund 44 %) beträgt die ermittelte Überschreitung mehr als 3 dB(A).

Bei Errichtung eines 2,0 m (Mindesthöhe) hohen aktiven Lärmschutzes südwestlich der Ems werden an 34 Immissionsorten die Grenzwerte überschritten. davon sind 24 Objekte tags und nachts betroffen. Damit würden 23 Schutzfälle gelöst. Wird der aktive Lärmschutz auf 3,0 m erhöht ergeben sich weitere 23 gelöste Schutzfälle und damit nur noch 11 Immissionsorte mit einer Überschreitung der Grenzwerte, davon 6 mit einer Überschreitung am Tage und in der Nacht.

Mit der gewählten Vorzugsvariante und einer Höhe von 3.0 bzw. 4.0 m über der Gradiente des Südrings verbleiben vor der Querung der Ems nur noch 3 Immissionsorte mit einer Überschreitung des Grenzwertes, d. h. es wurden 64 Schutzfälle gelöst.

Die verbleibenden Überschreitungen der Grenzwerte ergeben sich durch die Öffnungen im Verlauf des ansonsten durchgehenden Lärmschutzes. Damit fehlen die gemäß RLS-90 notwendigen Überstandslängen der Abschirmeinrichtung. Diese könnten nur mit der Errichtung von hohen Lärmschutzwänden ausgeglichen werden und somit zu einem Vollschutz führen.

Analog zum Lärmschutz und dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor dem passiven ist auch derartigen Beeinträchtigungen in der Abwägung ein hohes Gewicht beizumessen. Zu hohe Lärmschutzwände können deshalb in der Abwägung kontraproduktiv sein.

Um einen Vollschutz auch an den baulichen Anlagen im Bereich der Einmündungen der öffentlichen Verkehrsflächen in den Südring gewährleisten zu können, müssten die Lärmschutzwände bzw. die Wall-Wand-Kombinationen auf eine Höhe von 7,0 m im Bereich Roggestraße und auf 4,0 m im Bereich Burgweg erhöht werden. Jedoch stehen die Aufwendungen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Diese Bauwerkshöhe ist aus städtebaulicher Sicht nicht geeignet, im Innenstadtbereich in naher Entfernung zu den Wohngebäuden Lärmschutzwände in einer derartigen Höhe zu errichten. Geht man von einer durchaus üblichen Gebäudehöhe von 9,0 oder 10,0 m aus, so wären Bauwerke in einer Höhe von 7,0 m für das Orts- und Landschaftsbild nicht für die Gebäudereihen und Grundstücke verträglich, die nahe an den Südring heranreichen. So würde es zu einer wesentlichen Beeinträchtigung des Stadtbildes, zu einer erheblichen Verschattung der angrenzenden Grundstücke und zu einer Beeinträchtigung der Wohnqualität führen.

So wird für 3 Gebäude auf der Südseite des Südrings südwestlich der Ems auf ergänzenden passiven Lärmschutz abgestellt.

Von den insgesamt 67 Schutzfällen in diesem Untersuchungsbereich verbleiben damit nur noch 3, für die zusätzlich passiver Lärmschutz erforderlich ist. Für die 64 gelösten Schutzfälle (dies sind 95,52 %) besteht Vollschutz.

Nordöstlich der Ems zwischen dem Horstwiesenweg und der Rietberger Straße Wohnbebauung vorhanden, die über den Ostring als weiterer Verlauf des Südrings erschlossen ist.

Die Bebauung ist durch 2 bis 3-geschossige (1-2 Voll-/1 Dachgeschoss) Einfamilien-, Reihen- und Doppelhäuser geprägt. Die Anordnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der baulichen Anlagen scheidet aus, da mit der Erschließung der Wohnhäuser über den Ostring kein lückenloser aktiver Lärmschutz hergestellt und damit auch keine ausreichenden Überstandslängen erreicht werden können.

Überdies würden sich hinsichtlich der 3-geschossigen Bauweise der Gebäude auch in diesem Untersuchungsbereich notwendige Höhen des aktiven Lärmschutzes ergeben, die aus den bereits oben genannten Erwägungen städtebaulich unverträglich sind.

Eine Abwägung hinsichtlich des Aufwands zur Lösung sogenannter Schutzfälle war aus o. g. Gründen nicht durchzuführen. Für die Erzielung des Vollschutzes ergibt sich eine notwendige Höhe der Lärmschutzwand von 7,0 m über der Gradienten des Südrings. Diese Höhe wäre nur für die Gebäude Ostring 133 und 135 erforderlich, für alle weiteren Gebäude wäre zur Erzielung des Vollschutzes eine Höhe von 4,0 m ausreichend. Aus den Lücken innerhalb eines ansonsten durchgehenden Lärmschutzes resultiert ein unangenehmer Pegelverlauf, da die Überstandslängen des aktiven Lärmschutzes nicht gewährleistet werden können. Damit wäre verbunden, dass die Zufahrten als Lücken im durchgehenden Lärmschutz geschlossen werden. Soweit Lücken für die Zufahrten zu den Grundstücken verbleiben ergibt sich eine notwendige Höhe von 5,0 m.

Für alle 16 Gebäude, an denen es trotz des aktiven Lärmschutzes entweder am Tage oder in der Nacht an mindestens einer der insgesamt 62 Hausseiten oder einer Etage zu einer Grenzwertüberschreitung am Tage oder in der Nacht kommt, enthält der Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach den ergänzenden Anspruch auf passiven Lärmschutz, der im Detail nachgelagert nach den Regelungen der 24. BImSchV zu überprüfen und ggf. umzusetzen ist. Dazu ist dem Vorhabenträger aufgegeben worden, Entschädigungen in Höhe des notwendigen Aufwands für die passiven Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster und/oder Lüftungsanlagen) zu erbringen, sofern und soweit sie sich nach der 24. BImSchV unter Berücksichtigung der vorhandenen Schalldämmmaße der Gebäudefassaden und Fenster als notwendig erweisen (vgl. Kapitel A Nebenbestimmung 4.5.3.1 des Beschlusses).

Nach dem derzeitigen Stand der Technik ist davon auszugehen, dass der auftretende Lärm durch solche nachträglichen die baulichen Anlagen erfassenden Schutzmaßnahmen auf zumutbare Innenpegel gemindert werden kann, so dass insbesondere verkehrslärmbedingte Schlafstörungen während der Nachtstunden, aber auch Kommunikationsstörungen während des Tages, auszuschließen sind und gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden. Da der Gesetzgeber den Anwohnern von neuen oder geänderten Verkehrswegen unter den in §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern – ggf. in Verbindung mit Lüftungseinrichtungen – zumutet, ist von ihnen in Kauf zu nehmen, dass sie bei gelegentlich geöffnetem Fenster oder beim Aufenthalt im Außenwohnbereich ggf. grenzwertüberschreitendem Verkehrslärm ausgesetzt sind (BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, 11 A 86.95, sowie VG Neustadt, Urteil vom 01.08.2016, 3 K 74/16.NW).

Eine Ausweitung des vorgesehenen aktiven Lärmschutzes mit dem Ziel, weitere Schutzfälle durch den aktiven Lärmschutz zu erfassen und damit den Umfang des ihn ergänzenden passiven Lärmschutzes zu minimieren oder ihn durch eine Vollschutzlösung ganz entbehrlich zu machen, wäre durch einen entsprechenden Lärmindernden Asphalt denkbar.

Die RLS-90 nennen für Straßen mit Geschwindigkeiten bis 50 km/h nur vier verschiedene Typen von Straßenoberflächen:

- nicht geriffelte Gussasphalte (Referenzbelag), Asphaltbetone oder Splitt-Mastix-Asphalte (SMA),
- Betone oder geriffelte Gussasphalte,
- Pflaster mit ebener Oberfläche,
- sonstige Pflaster.

Keine dieser Straßenoberflächen wird eine Lärminderung zugeschrieben, so dass diese Lösung zur Erzielung des Vollschutzes ausscheidet. Die Vorhabenträgerin hat jedoch ausgeführt, dass der Straßenausbau mit lärmindernden Fahrbahnbelägen erfolgen soll und zwar mit einem lärmoptimierten Asphalt. Dieser wurde laut dem Umweltbundesamt in den letzten Jahren häufig aus Gründen des Lärmschutzes innerorts eingebaut. Jedoch wurde ihm noch kein negativer DStrO-Wert (Fahrbahnoberflächen-Korrekturwert) zugewiesen. Zudem sei die bau- und lärmtechnische Dauerhaftigkeit nicht abschließend bekannt.¹ Das Bayerische

¹ Vgl. Peschel, Ulrich und Reichart, Urs: Lärmindernde Fahrbahnbeläge - Ein Überblick über den Stand der Technik, Aktualisierte Überarbeitung, Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt, 2014, S. 34-35.

Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gibt an, dass mit der Bauweise LOA D innerorts eine Lärminderung von im Mittel -3 dB(A) erreicht werden kann. Doch auch sie betont, dass zur Dauerhaftigkeit noch keine Aussage gemacht werden kann und noch keine Zuordnung der Lärminderungswerte gemäß RLS 90 erfolgt ist.² Somit ist davon auszugehen, dass der lärmindernde Fahrbahnbelag ebenfalls zu einer Reduzierung des Lärms beitragen wird, auch wenn er in der Lärmberechnung nicht als lärmindernd angerechnet wurde.

Höheren Lärmschutzwänden stehen städtebauliche Gründe (stadträumliche und stadtgestalterische Aspekte eingeschlossen) entgegen, so dass diese ebenfalls als Alternative ausscheiden. Es verbleiben in diesem Bereich somit 10 Gebäude die dem Grunde nach Anspruch auf ergänzenden passiven Lärmschutz haben.

Die Vorhabenträgerin hat daher für ihre Planung nach einer Lösung für einen einerseits möglichst leistungsfähigen aktiven Lärmschutz gesucht, der passiven Lärmschutz auf ein nicht vermeidbares Maß begrenzt, andererseits aber unter den städtebaulichen Aspekten noch verträglich ist und benachbarte Grundstücke möglichst vor neuen Beeinträchtigungen bewahrt.

Die planfestgestellte Variante entspricht diesen Planungszielen.

Gleichzeitig ist trotz des Verzichts auf höhere Schutzwände aber – und auch diesbezüglich unter Berücksichtigung des ihm beizumessenden Gewichtes – der Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz gewahrt. Dies gilt nicht zuletzt vor dem Hintergrund der schon beschriebenen großen Zahl an Gebäuden und Schutzfällen, die bei freier Schallausbreitung ohne aktiven Lärmschutz von Lärmpegeln oberhalb der Grenzwerte betroffen wären, und der in Relation dazu kleinen Zahl der Gebäude und Schutzfälle, für die unter Berücksichtigung des aktiven Schutzes dem Grunde nach noch passive Schutzansprüche verbleiben.

Insoweit ist von Bedeutung, dass die das störungsfreie Schlafen ermöglichende Nachtruhe gesundheitlich zwar von besonderer Bedeutung ist, sich aber mit passivem Lärmschutz besser sicherstellen lässt als störungsfreies Wohnen am Tage, das mit Ortswechseln, häufigerem Lüften, Aufenthalt im Freien etc. verbunden ist. Die dem Lärmschutzkonzept des Vorhabenträgers zu Grunde liegende Abwä-

² Vgl. AC 5 D LOA - Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Link: <https://www.leiserstrassenverkehr.bayern.de/ac5dloa/index.php>, Zugriff am 22.05.2023

gung ist daher insgesamt plausibel und entspricht den Vorgaben des § 41 BImSchG sowie der eingangs benannten einschlägigen Rechtsprechung. Sie lässt sich vorliegend angesichts der Bedeutung und des Gewichts der betroffenen anderen Belange nicht an der Relation zwischen den Kosten unterschiedlich ausgeprägten aktiven Lärmschutzes einerseits und den jeweils aus dem aktiven Lärmschutz herausfallenden Gebäuden bzw. Schutzfällen sowie den Kosten des dadurch notwendig werdenden passiven Lärmschutzes andererseits vollziehen, so dass der Verzicht auf die Kosten-Nutzen-Analyse im engeren Sinne als gerechtfertigt erachtet wird.

Außenwohnbereiche

Grundsätzlich gilt, dass der Begriff des Wohnens nach der VLärmSchR 1997 (dort Nr. 49) sowie der Rechtsprechung des BVerwG, soweit es um die Sicherung der Benutzung von Grundstücken, nicht nur - wie in § 42 BImSchG - von baulichen Anlagen, geht, seinem Gegenstand nach sowohl das Leben innerhalb der Gebäude als auch die angemessene Nutzung der Außenwohnbereiche, wie Balkone, Terrassen, Hausgärten, Kinderspielplätze und sonstige Grün- und Freiflächen umfasst.

Die Qualität des zu schützenden Wohnens wird bestimmt durch die mit der Eigenart des Wohngebietes berechtigterweise verbundenen Wohnerwartungen und Wohngewohnheiten (Kodal / Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage 1999, Kapitel 34, Rn. 51.25 m.N. zur Rspr.). Ob Flächen tatsächlich zum "Wohnen im Freien" geeignet und bestimmt sind, ist daher jeweils im Einzelfall festzustellen.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 11.11.1988, 4 C 11/87) sind Freiflächen gegenüber Verkehrslärm nicht allein deswegen schutzbedürftig, weil die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Vielmehr müssen sie darüber hinaus auch zum Wohnen im Freien geeignet und bestimmt sein.

Geschützt wird der Außenwohnbereich allerdings nur während des Tagzeitraums nach der 16. BImSchV, d. h. in der Zeit von 6.00 Uhr 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 (gegebenenfalls 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).

Insofern hat der Vorhabenträger die in Kapitel A Nebenbestimmung 4.5.3.1 des Beschlusses genannten Gebäude dahingehend zu untersuchen, ob bei konkret ermittelten Außenwohnbereichsflächen nach den Berechnungsmethoden der VLärmSchR 97 Überschreitungen des jeweils gültigen Grenzwertes für den Tag festzustellen sind.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wurde den Forderungen in den Einwendungen nach der Berechnung der Schallpegel in den Außenwohnbereichen insoweit Rechnung getragen, dass eine Überprüfung der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für die Außenwohnbereiche angeordnet wird, an denen eine Überschreitung denkbar erscheint. Eine generelle Berechnung aller Immissionsgrenzwerte für die Außenwohnbereiche ist demnach nicht notwendig.

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 (vgl. u. a. 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 Planfeststellungs-

verfahren grundsätzlich abwägungserheblich ist. In Bestätigung dieser Rechtsprechung hat das BVerwG dazu zuletzt in seinem Beschluss vom 31.01.2011, 7 B 55/10, ausgeführt:

„Soweit Geräusche schädliche Umwelteinwirkungen sind, sind sie unzumutbar. Die fachplanerische Abwägung beschränkt sich aber nicht auf solche Nachteile eines Vorhabens, die unzumutbar sind und deshalb nicht hingenommen werden müssen. Bei der Abwägung sind vielmehr alle vom Vorhaben berührten öffentlichen sowie privaten Belange zu berücksichtigen und – sofern zwischen ihnen Konflikte auftreten – einer umfassenden planerischen Problembewältigung zuzuführen. Dabei sind abwägungserheblich alle im jeweiligen Einzelfall von der Planung betroffenen Belange mit Ausnahme derjenigen, die geringwertig oder nicht schutzwürdig sind (vgl. Urteil vom 28. März 2007, BVerwG 9 A 17.06 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 64 und Beschluss vom 05. Oktober 1990 – BVerwG 4 B 249.89 – Buchholz 442.40 § 9 LuftVG Nr. 6). Schutzbedürftig ist auch der Belang, nicht von mehr als nur geringfügigem Lärm unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit betroffen zu sein. Dies gilt selbst bei normativ festgesetzten Immissionsgrenzwerten (vgl. Beschlüsse vom 11. November 2008 – BVerwG 9 A 56.07 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 51 und vom 05. März 1999 – BVerwG 4 A 7.98 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 149).

§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, wonach dem Träger des Vorhabens Schutzmaßnahmen aufzuerlegen sind, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, besagt nichts anderes. Im Gegenteil kennzeichnet die Vorschrift in Übereinstimmung mit dem Vorstehenden eine im Wege der Abwägung nicht zu überwindende Schwelle zum Schutz von Rechtspositionen (vgl. Urteile vom 16. März 2006 – BVerwG 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 = Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23 und vom 01. September 1999 – BVerwG 11 A 2.98 – Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 52). Sie vermittelt einen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Schutzmaßnahmen und lässt nicht im Gegenschluss zu, dass nachteilige Wirkungen unterhalb dieser Schwelle Dritte nicht in schutzwürdigen und – nach den jeweiligen Umständen – schutzbedürftigen Interessen betreffen. Planbetroffene haben Anspruch auf fehlerfreie Abwägung gerade auch dann und insoweit, als ihr Betroffensein die Behörde nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zu Schutzanordnungen verpflichtet. Ebenso wenig

hindert § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG die Behörde, abwägungserhebliche Belange nach Maßgabe der jeweiligen Gegebenheiten als so gewichtig zu betrachten, dass die Vorhabenträgerin 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 aber weder im Verfahren aufgezeigt noch sind sie für die Planfeststellungsbehörde sonst ersichtlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, aus denen sich die Notwendigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen unterhalb bzw. unabhängig von den Grenzwerten der 16. BImSchV etwa im Sinne eines Lärminderungsanspruchs 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 hingenommen werden. Insbesondere erreichen diese aber nicht eine solche Intensität, dass mit einer Gesundheitsgefährdung oder auch mit Eigentumseingriffen zu rechnen ist.

7.5.1.8 Sonstiges zu den Einwendungen

Die Forderungen nach weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen wurden bereits abgelehnt, die gegen die lärmtechnische Unterlage gerichteten Einwendungen zurückgewiesen. Von daher erfolgen die nachstehenden Ausführungen zu einigen konkreten Punkten der Einwendungen nur noch ergänzend:

- a) Der maßgebliche Emissionspegel $L_{m,E}$ muss nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht gesondert ausgewiesen werden, da sich auf Seite 11 der Unterlage 17.0 klar und eindeutig erkennen lässt, welche Daten dem Emissionspegel zugrunde liegen.

- b) Soweit in den Einwendungen die Ungenauigkeit des Lageplans bemängelt wird, wird dies zurückgewiesen, da die in der Unterlage 17.2 dargestellte „Emissionslinie Straße“ die Mitte der beiden äußeren Fahrstreifen abbildet. Zudem kann der genaue Straßenverlauf den Lageplänen aus der Unterlage 5 entnommen werden, die ebenfalls planfestgestellt und somit verbindlich sind.
- c) Einwendungen bezüglich des Fehlens der textlichen Erläuterung zu Lärmschutzmaßnahmen, die fehlende Immissionsortangabe in der Kleingartenanlage und Kritik am passiven Lärmschutz geäußert werden, so werden diese Einwendungen als unbegründet zurückgewiesen.

7.5.2 **Luftschadstoffe**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab der Regelungen des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW als auch unter Beachtung des Optimierungsgebotes des § 50 BImSchG.

Gem. § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umweltauswirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Entlang des neuzubauenden Südrings sind keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen in diesem Sinne zu erwarten.

7.5.2.1 Rechtsgrundlagen

Normierte Werte, die bei der Planfeststellung von Straßen zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 GG jedoch eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Umgestaltung eines öffentlichen Verkehrswegs keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des

BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft aber mittelbar auch auf den Bau von Straßen anzuwenden. Die in der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte werden deshalb zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen herangezogen. Sie hat mit Wirkung von August 2010 die bis dahin gültige 22. BImSchV abgelöst, dabei allerdings bezüglich der für den Straßenverkehr relevanten Parameter Stickstoffdioxid und Staubpartikel/PM₁₀ letztlich nur die Grenzwerte der 22. BImSchV übernommen und sie um einen solchen für den Parameter Staubpartikel/PM_{2,5} ergänzt. Mit den sich daraus ergebenden Vorgaben zu Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen steht das Vorhaben im Einklang.

7.5.2.2 Verfahren

Zur Abschätzung und Quantifizierung der lufthygienischen Auswirkungen hat das Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Karlsruhe zunächst mit dem „Luftschadstoffgutachten zum Ringschluss des Südrings in Rheda-Wiedenbrück“ im September 2015 eine Berechnung der verkehrsbedingt entstehenden Luftschadstoffmengen und -konzentrationen sowie ihrer Ausbreitung vorgenommen. Diese Berechnung ist Gegenstand der Planunterlagen, die im November/Dezember 2016 öffentlich ausgelegt haben. Durch das Deckblatt 1 wurden mit Datum vom 22.03.2018 die „Auswirkungen aktualisierter Fachgrundlagen auf die Ergebnisse des Luftschadstoffgutachtens zum Ringschluss des Südrings in Rheda-Wiedenbrück“ überprüft und aktualisiert. Das Gutachten von 2018 hat das Gutachten von 2015 insoweit ergänzt bzw. ersetzt. Im Rahmen des vorliegenden lufthygienischen Gutachtens ist zu prüfen, ob die durch die geplanten Baumaßnahmen verursachten Auswirkungen die Konzentrationen der Luftschadstoffe (Immissionen) unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung in gesetzlich unzulässigem Maße erhöhen. Die Ausgangsdaten dieser Berechnungen bilden die abgeschätzten Vorbelastungen des Raums, Weitere Grundlagen der Immissionsberechnungen sind die basierend auf den Verkehrsdaten berechneten Schadstoffemissionen, die meteorologischen Daten und die Schadstoffhintergrundbelastung. So konnte sowohl ermittelt werden, welche Veränderungen sich mit dem Neubau des Südrings einstellen und ob die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

Den Berechnungen wurden als Verkehrsmengen des geplanten Südrings und des umgebenden Straßennetzes die Daten der durchgeführten Verkehrsuntersuchungen (Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall, vgl. Kapitel B Nr. 6.1 und hier insbesondere Nr. 6.1.2 des Beschlusses) sowie für die jeweiligen Luftschadstoffe sog. Emissionsfaktoren zu Grunde gelegt. Die motorbedingten Emissionsfaktoren für 2030 der Fahrzeuge einer Fahrzeugkategorie (PKW, leichte Nutzfahrzeuge, Busse etc.) wurden mit Hilfe des „Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“ Version 3.2 (UBA, 2014) berechnet.

Das Untersuchungsgebiet des Luftschadstoffgutachtens deckt dabei nicht nur den engeren Trassenraum des geplanten Südrings, sondern den gesamten Planungsraum mit bis zu > 500 m beidseits der Trasse ab.

Neben der Höhe der ermittelten Verkehrsemissionen sind meteorologische Daten in die Ermittlung der Immissionsbelastung für das Untersuchungsgebiet eingegangen, die notwendig sind, um die u. a. von der Windrichtung, der Windgeschwindigkeit und der Stabilität der Atmosphäre abhängige Ausbreitung der Immissionen abschätzen zu können. Für den Bereich des Untersuchungsgebiets konnte auf keine Windmessungen zurückgegriffen werden. Jedoch werden 10 km nördlich des Untersuchungsgebietes Daten durch den Deutschen Wetterdienst auf einem Flugplatzgelände erfasst. Die Hauptwindrichtung ergibt sich durch Winde aus westlichen bis südwestlichen Richtungen. Winde aus südöstlichen bis östlichen Richtungen bilden ein Nebenmaximum. Die mittlere jährliche Windgeschwindigkeit beträgt ca. 3.1 m/s.

Überdies wurden 2002 durch das Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen mobile Immissionsmessungen auf einem Parkplatzgelände in Rheda-Wiedenbrück nördlich der A 2 durchgeführt (LUA NRW, 2002). So wurden für den Zeitraum zwischen März und Mai 2002 Informationen über die Windrichtungsverteilung am besagten Standort erfasst. Demnach prägten Winde aus westlichen und ost-südöstlichen Richtungen die Hauptwindrichtung am Messstandort in Rheda-Wiedenbrück.

In nicht zu beanstandender Weise wurden für die Ausbreitungsrechnungen im Betrachtungsgebiet aufgrund vergleichbarer Windrichtungsverteilung die Ausbreitungsklassenstatistik von Gütersloh herangezogen und unter Berücksichtigung der Rauigkeit im Untersuchungsgebiet angewendet.

Darüber hinaus berücksichtigt das Schadstoffgutachten korrekterweise die im Raum bereits vorhandene Hintergrundbelastung, verursacht durch Emissionen der Industrie, des Hausbrandes, des Verkehrs außerhalb des Untersuchungsgebietes und auch abseits des klassifizierten Straßennetzes im Untersuchungsgebiet selbst sowie durch den überregionalen Ferntransport von Schadstoffen. Nur zusammen aus den verkehrlichen Zusatzbelastungen (Südring und umgebendes Straßennetz) einerseits und aus der Hintergrundbelastung andererseits lässt sich die an den Grenzwerten zu messende Gesamtbelastung des Raums ermitteln. Auch sie ist fehlerfrei in die gutachtlichen Bewertungen eingeflossen.

Aufgrund fehlender Messstationen in Rheda-Wiedenbrück selbst, konnten die Gutachter dazu bezüglich der Schadstoffparameters Staubpartikel (Feinstaub, PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) Erhebungen der Messstationen „Bielefeld-Ost“ (ca. 27 km Entfernung), „Soest-Ost“ (ca. 32 km südwestlich), „Münster-Geist“ (ca. ca. 50 km westnordwestlich) und „Osnabrück“ (ca. 51 km nordwestlich) anwenden, die durch die Vielzahl der genutzten Messstationen die städtische Hintergrundbelastung daher hinreichend abbilden. Aufgrund der Lage der geplanten Trasse in städtischem Siedlungsrand wurden die Werte in Orientierung an den städtischen Hintergrund-Messstationen „Münster-Geist“ und „Osnabrück“ für die Immissionsprognose für die Hintergrundbelastung im Untersuchungsgebiet angesetzt. Des Weiteren liegen u.a. die Luftreinhaltepläne Bielefeld, Paderborn und Halle vor (Bezirksregierung Detmold, 2014; Bezirksregierung Detmold, 2011; Bezirksregierung Detmold, 2013), in denen aus Messwerten umliegender Stationen der Jahre 2006, 2008 und 2009 eine regionale Stickstoffdioxid NO₂-Hintergrundbelastung und Feinstaubbelastung abgeleitet werden kann. Für den Feinstaub PM₁₀ wird eine Hintergrundbelastung von 20 µg/m³ abgeleitet. Für Stickstoffdioxid NO₂ wird eine Hintergrundbelastung von 21 µg/m³ abgeleitet.

Da anhand von Untersuchungen eine Korrelation zwischen Belastungen durch PM₁₀ und den Parameter Staubpartikel (Feinstaub, PM_{2,5} = einer in der Regel in einem Verhältnis von ca. 0,6 bis 0,8 zu PM₁₀ stehenden Teilfraktion von PM₁₀) besteht, wurden die PM₁₀-Ergebnisse in einem Verhältnis von 0,75 auf PM_{2,5} angewandt, so dass eine PM_{2,5} Hintergrundbelastung von 15 µg/m³ angesetzt wurde.

Auch diese Datengrundlage begegnet nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken und sie wurden im Anhörungsverfahren auch nicht vorgebracht.

Aufgrund politischer Vorgaben und technischer Verbesserungen wird davon ausgegangen, dass die Hintergrundbelastung in den kommenden Jahren weiter zurückgehen wird. Das Schadstoffabschätzungsverfahren nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012, Fassung 2012) enthält insofern Reduktionsfaktoren, die auch bei Schadstoffgutachten mit anderen Berechnungsverfahren grundsätzlich eingesetzt werden können. Der Gutachter hat darauf jedoch in diesem Fall mit der Folge verzichtet, dass die Hintergrundbelastung tendenziell höher angesetzt wurde, als sie tatsächlich in Zukunft zu erwarten ist. Auch diesbezüglich sind die angenommenen Werte der Hintergrundbelastung daher als konservativ, d. h. „auf der sicheren Seite liegend“, zu betrachten.

Die eigentlichen Immissionsberechnungen wurden dann mit dem Berechnungsverfahren PROKAS durchgeführt, welches den Einfluss des umgebenden Straßennetzes bis in eine Entfernung von mehreren Kilometern vom Untersuchungspunkt berücksichtigt. Das Modell entspricht der Richtlinie VDI 3782, Blatt 1, so dass seiner Anwendung nichts entgegensteht. Für das Prognosejahr und den Planfall wurden dabei auch die vorgesehenen Lärmschutzwände berücksichtigt.

Für weitere Einzelheiten wird auf die detaillierte Darstellung im Gutachten Bezug genommen. Die Ergebnisse der Berechnungen sind in dem Gutachten graphisch dargestellt und verbal erläutert worden.

Die Vorgehensweise, von prognostisch berechneten Werten und nicht von gemessenen Werten auszugehen, ist im Übrigen methodisch nicht zu beanstanden. Messungen kommt unmittelbare Bedeutung nur im Zusammenhang mit der Luftreinhalteplanung zu. Bei der Beurteilung der Schadstoffsituation künftiger Vorhaben ist die Vornahme von Messungen dagegen schon faktisch ausgeschlossen. Vielmehr können die zu erwartenden Schadstoffimmissionen von vornherein nur im Wege der Prognose ermittelt werden.

7.5.2.3 Ergebnisse und Bewertung

Im Umfeld des zu bauenden Südrings 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 die Parameter Stickstoffdioxid (NO₂) und Staubpartikel (PM₁₀ sowie als Teilfraktion davon PM_{2,5}) in den Blick genommen.

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/m ³
Stundenmittelwert	200 µg/m ³ bei 18 zulässigen Überschreitungen/Jahr

Feinstaub (PM₁₀):

Jahresmittelwert	40 µg/m ³
Tagesmittelwert	50 µg/m ³ bei 35 zulässigen Überschreitungen/Jahr

Feinstaub (PM_{2,5}):

Jahresmittelwert	25 µg/m ³ .
------------------	------------------------

Stickstoffdioxid (NO₂):

Da entlang der geplanten Trasse des Lückenschlusses des Südrings bisher noch keine Straße verläuft sind im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall Zunahmen der Schadstoffbelastungen berechnet. Die NO₂-Gesamtbelastungen

sind mit Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens an der nächstgelegenen Bebauung des geplanten Südrings mit ca. $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berechnet. Überdies kann nachvollziehbar davon ausgegangen werden, dass entlang den Streckenabschnitten mit geplanten Lärmschutzbauten geringere NO_2 -Immissionen prognostiziert werden. An der Randbebauung der Wasserstraße sind durch die Aktualisierung des Gutachtens die höchsten NO_2 -Belastungen mit ca. $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berechnet. An der Randbebauung im Mündungsbereich der Ostendstraße in die Wasserstraße ergeben sich mit der aktualisierten Emissionsdatenbank ca. $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$. An der städtischen Randbebauung wird an der bisherigen Ortsdurchfahrt im Prognosenullfall der jahresmittlere NO_2 -Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nahezu erreicht, jedoch nicht überschritten.

Gleiches gilt im Ergebnis auch für NO_2 -Kurzzeitbelastungen, die bei 18 zulässigen Überschreitungen pro Jahr im Stundenmittel $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht überschreiten dürfen. Die Gutachter haben eine Wahrscheinlichkeit, dass dieser Grenzwert überschritten wird, von weniger als 2 % errechnet und daraus nachvollziehbar den Schluss gezogen, dass auch insoweit die Grenzwerte sicher eingehalten werden.

Feinstaub (PM_{10}):

Schadstoffbelastungen durch PM_{10} -Staubpartikel sind im Prognosenullfall an der beurteilungsrelevanten Randbebauung entlang der Wasserstraße, im Mündungsbereich der Ostendstraße in die Wasserstraße, an der Randbebauung der Rietberger Straße, des Ostrings und Südrings sowie der Lippstädter Straße zwischen $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel prognostiziert. An der Bebauung im übrigen Untersuchungsgebiet sind im Prognosenullfall mit der angesetzten Hintergrundbelastung vergleichbare PM_{10} -Immissionen unter $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel berechnet.

Im Planfall sind entlang der geplanten Trasse überwiegend PM_{10} -Immissionen unter $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berechnet und nur an der Randbebauung im Mündungsbereich der geplanten Trasse in den Ostring sind PM_{10} -Jahresmittelwerte bis $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert. An der Randbebauung der Wasserstraße und im Mündungsbereich der Ostendstraße in den Wasserweg sind im Planfall um bis zu $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ reduzierte PM_{10} -Immissionen bis $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel berechnet. An der Randbebauung der Rietberger Straße, des Ostrings und Südrings sowie der Lippstädter Straße sind vereinzelt PM_{10} -Immissionen bis $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert. An der Bebauung

im übrigen Untersuchungsgebiet sind im Planfall mit der angesetzten Hintergrundbelastung vergleichbare PM₁₀-Immissionen unter 21 µg/m³ im Jahresmittel berechnet. Der zulässige Jahresmittelwert von 40 µg/m³ wird demnach an allen Stellen deutlich um ca. 40 bis ca. 48 Prozent unterschritten.

Überschreitungen des Grenzwertes und somit auch Gesundheitsgefährdungen schließt die Planfeststellungsbehörde deshalb aus.

Dass auch der Tagesmittelwert von 50 µg/m³, der zulässigerweise bis zu 35-mal überschritten werden darf, eingehalten wird, lässt sich – ähnlich des Stundenmittels beim NO₂ – an statistisch belegten Zusammenhängen zwischen den Jahresmittelwerten und den Tagesmittelwerten festmachen. Wie die Gutachter darlegen, wird der Grenzwert von 35 Überschreitungen im Jahr nur bei einem Jahresmittelwert von 29 µg/m³ (und mehr) erreicht. Werte dieser Größenordnung sind aber nicht zu erwarten.

Feinstaub (PM_{2,5}):

Der Grenzwert für PM_{2,5}-Feinstäube von im Jahresmittel 25 µg/m³ wird sowohl im Prognosenußfall als auch im Planfall sicher eingehalten. Die höchsten Werte werden im Prognosenußfall für die Randbebauung der Wasserstraße mit 18 µg/m³ angegeben. Dieser Wert reduziert sich im Planfall noch um bis zu 1 µg/m³. Im übrigen Untersuchungsgebiet sind im Prognosenußfall mit der angesetzten Hintergrundbelastung vergleichbare PM_{2,5}-Immissionen unter 16 µg/m³ berechnet. Entlang der geplanten Trasse ergibt sich für den Planfall eine damit vergleichbare PM_{2,5}-Gesamtbelastung von ebenfalls unter 16 µg/m³.

Die zu diesem Ergebnis kommenden gutachtlichen Abschätzungen und Berechnungen sind nachvollziehbar und haben sich eines Berechnungsverfahrens bedient, dass den technischen Anforderungen genügt, so dass von einer realistischen Abbildung der zukünftigen Schadstoffsituation ausgegangen werden kann. Für fachlich bzw. methodische Fehler haben sich keine Anhaltspunkte ergeben.

Soweit die Einhaltung Grenzwerte für Luftschadstoffe in den Einwendungen angezweifelt wird, werden diese seitens der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Es wurde nicht dargelegt – und ist für die Planfeststellungsbehörde auch nicht ersichtlich – worin die Fehlerhaftigkeit der Berechnung liegen könnte. Zudem wurde

durch Stellungnahme des Gesundheitsamtes des Kreises Gütersloh bestätigt, dass die Aussagen des Gutachtens nachvollziehbar seien und nicht angezweifelt werden.

Im Hinblick auf alle drei relevanten Parameter, d. h. NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5}, gilt damit, dass Überschreitungen der Grenzwerte und damit auch etwaige gesundheitliche Risiken sicher ausgeschlossen werden können.

Darauf, dass die 39. BImSchV im Übrigen bezüglich ihrer Grenzwerte nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen abstellt, sei im Übrigen hingewiesen (vgl. 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). Insoweit müssen daher nach der Rechtsprechung des BVerwG zur Thematik der Luftschadstoffe die Grenzwerte der 39. BImSchV (früher der 22. BImSchV) 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.

7.5.3 **Beeinträchtigungen während der Bauphase, Erschütterungen**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch über die Zulässigkeit des Vorhabens angesichts der sich daraus ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens erfasst nicht nur das Vorhaben nach seiner Fertigstellung, sondern auch dessen Herstellung selbst. Auch wenn es sich bei Baustellen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne der Regelungen des BImSchG handelt, sind dennoch gem. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen des Vorhabens einschließlich derjenigen Auswirkungen zu berücksichtigen, die aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 11.11, UA Rn. 24).

Unter dem Gesichtspunkt von „Bauimmissionen“ sind zunächst die Beeinträchtigungen der Anwohner durch Baustellenlärm, aber auch durch die Staubentwicklung oder ggf. Luftimmissionen zu verstehen. Gewisse Beeinträchtigungen dieser Art, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht im Detail absehbar sind, weil der genaue Bauablauf – und mit ihm z.B. auch die Zahl, Art und Verteilung der eingesetzten Baumaschinen oder auch etwaige Änderungen an eingesetzten Verfahren

aufgrund aktueller, sich während der Bauphase ergebender Erkenntnisse – noch nicht bekannt sind, lassen sich nicht vollständig vermeiden.

Über die Nebenbestimmungen unter der Nr. 4.1 im Kapitel A dieses Beschlusses werden diesbezügliche Beeinträchtigungen für die angrenzenden Wohngebiete jedoch auf das 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.

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.

Bezüglich bauzeitlich verursachter Erschütterungen werden mit den Regelungen der Nebenbestimmung 4.12.2 im Kapitel A des Beschlusses in ausreichendem Maße Schutzvorkehrungen getroffen.

Zur Reichweite unabhängig davon bestehender zivilrechtlicher Eigentumsansprüche 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 Eigentumschutz 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

Klimaschutz

Das Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen sieht vor, dass der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist. Mit dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12.12.2019 wurde ein rechtlicher Rahmen für den Klimaschutz in Deutschland geschaffen. In § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG wird geregelt, dass die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen haben.

Grundsätzlich folgt aus Art. 20a Grundgesetz und § 13 Abs. 1 S. 1 KSG das Erfordernis für die Planfeststellungsbehörde, auch in der Abwägung nach § 38 Abs. 1 S. 4 StrWG NRW bei der Zulassung von Straßenprojekten Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit zu berücksichtigen. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG formuliert aber keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen; ein Vorrang des Klimaschutzgebots gegenüber anderen Belangen lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten.

Eine Berücksichtigung der globalen Klimaauswirkungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung war nicht erforderlich. Für das vorliegende Planfeststellungsverfahren ist das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) nach § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG noch in der bis zum 15. Mai 2017 geltenden Fassung vom 24. Februar 2010 - UVPG a. F. - anzuwenden, denn der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens unter Vorlage der Planfeststellungsunterlagen ist im Jahr 2016 und damit vor dem 16. Mai 2017 erfolgt. Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG erfordert die Umweltverträglichkeitsprüfung nach altem Recht keine Berücksichtigung globaler Klimaauswirkungen, weil der Begriff des Klimas in § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UVPG a. F. allgemein eng im Sinne des standortbezogenen lokalen Klimas verstanden wurde und auch europarechtlich eine großräumigere Betrachtung des Klimas nicht geboten war.

Das Inkrafttreten des Bundes-Klimaschutzgesetzes gebietet keine andere Beurteilung und führt nicht zu einer nachträglichen "Aufladung" und Erweiterung des Begriffs der Umweltauswirkungen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung um den Aspekt des globalen Klimas. Das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG soll laut Rechtsprechung des BVerwG (vgl. Urteil vom 04.05.2022 -BVerwG 9 A 7.21) immer dann zur Anwendung kommen, wenn es um die Ausfüllung vorhandener Entscheidungsspielräume geht, nicht aber neue Aufgaben begründen. Besteht im Planfeststellungsverfahren nach den einschlägigen Vorschriften über die Umweltverträglichkeitsprüfung keine Verpflichtung, das globale Klima zu betrachten, wird eine solche Pflicht nicht durch das Bundes-Klimaschutzgesetz erstmals begründet.

Wie bereits ausgeführt, besteht für das KSG kein Vorrang vor anderen Rechtsbelangen. Da laut o.g. Urteil selbst für UVP-pflichtige Vorhaben in Altverfahren mit Antragsstellung vor dem 16. Mai 2017 keine Betrachtung der Auswirkungen auf das Makroklima gefordert wird, so gilt dies erst recht nicht für ein Vorhaben, welches – wie hier – nicht UVP-pflichtig ist.

Gleichwohl sind der globale Klimaschutz und die nationalen Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes als öffentlicher Belang in die planerische Abwägung einzustellen.

Bislang fehlt es jedoch an fachgesetzlichen Vorgaben oder Orientierungshilfen zur Ermittlung der Folgen für die Klimaschutzziele des KSG. Eine Ermittlung oder Auswertung der Klimawirkungen durch das Vorhaben ist für die Planfeststellungsbehörde somit nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich. Ferner sind die zusätzlichen Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima so geringfügig, dass – mit vertretbarem Aufwand im Verhältnis zum Umfang der Maßnahme- eine Ermittlung, Darstellung und Bewertung nicht vorgenommen werden kann und muss. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist davon auszugehen, dass das Vorhaben kein für das globale Klima relevantes Vorhaben ist. Die Auswirkungen auf die Sektorenziele des KSG sind als so gering einzuschätzen, dass durch das Vorhaben keine Gefährdung der Einhaltung der Sektorenziele ausgeht.

Einer gesonderten Ermittlung der Treibhausgas-Emissionen (THG) seitens der Planfeststellungsbehörde bedurfte es folglich nicht. Bereits der Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung deutet darauf hin, dass durch den Neubau des Süd-

rings nur sehr geringe Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Da die Maßnahme eine Gesamtlänge von nur 1,25 km aufweist, ist die Neuversiegelung des Bodens auf einen verhältnismäßig geringen Umfang begrenzt. Bei dem Neubau des Südrings handelt es sich um einen innerstädtischen Ringschluss der zum Großteil auf dem Gleisbett einer alten Bahnanlage verläuft. Es handelt sich somit um einen Bau auf bereits stark vorbelastetem Boden, es werden also nicht hochwertige Treibhausgasspeicher- und -senken beansprucht. Durch die Landnutzungsänderung werden nur geringe Auswirkungen auf das globale Klima eintreten.

Wie bereits in Kapitel B Nr. 6.1 ausgeführt, wird bei einer Betrachtung der Verkehrsprognose deutlich, dass durch den Netzschluss Bereiche, die heute eine deutlich höhere Verkehrsbelastung aufweisen, entlastet werden und andere Straßen durch den Netzschluss stärker belastet werden. Es kommt mithin zu einer Verlagerung der Verkehre aus dem historischen Stadtkern auf den Südring, aber nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Somit ist auch bei den Treibhausgasemissionen des Verkehrs nur von einer geringen Auswirkung auf das Klima auszugehen. Diese werden wiederum zumindest teilweise durch die geplanten Ersatzmaßnahmen gemindert, da davon auszugehen ist, dass die angepflanzten Bäume, Sträucher und die Aufwertung des Bodens CO₂ aufnehmen und speichern werden.

Auch die Ermittlung der Lebenszyklusemissionen wäre für die Planfeststellungsbehörde nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich. Zwar können die Errichtung, Unterhaltung und der Betrieb der Straße (Lebenszyklusemissionen) Auswirkungen auf die Erreichung der Klimaschutzziele haben. Allerdings fehlten der Planfeststellungsbehörde auch hier Vorgaben, wie die Lebenszyklusemissionen bei einer Gemeindestraße zu berechnen sind. Entsprechende Angaben sind lediglich für die THG-Emissionen im Lebenszyklus von Bundesfernstraßen vorhanden. Zudem ist bei einer vorgesehenen Länge von 1,25 km und einer Straßenbreite von lediglich 6,50 m davon auszugehen, dass die Einhaltung der Sektorenziele nicht gefährdet wird.

Unter der Berücksichtigung der minimalen Auswirkungen des Vorhabens auf die Klimaschutzziele überwiegen die Gründe für den Neubau des Südrings. Das öffentliche Interesse an der Erreichung der Planungsziele (vgl. Nr. 6.1 in Kapitel B dieses Beschlusses) überwiegen die durch das Bauvorhaben berührten Belange des Klimaschutzes. Durch den Ringschluss werden die Fahrwege in vielen Fällen

gekürzt, was wiederum dem Klimaschutz dient. Die mit dem Vorhaben verbundenen sehr geringen negativen Auswirkungen auf das globale Klima stehen nicht außer Verhältnis zu den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen.

Dabei wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass der Klimawandel durch zahlreiche, für sich genommen oftmals geringe Mengen an Treibhausgasemissionen verursacht wird. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, werden folgende Maßnahmen ergriffen:

- Schutz von trassennahen Gehölzstrukturen
- trassennahe Bepflanzung
- Erhalt und die Optimierung der trassennahen Auenbereiche der Ems
- Nach Möglichkeit Vorrang natürlicher Baustoffe gegenüber produzierten Baustoffen und Materialien
- Prüfung, ob durch die jeweilige Entscheidung die Emissionen von Treibhausgasen erhöht oder verringert werden
- In der Ausführungsplanung, Ausschreibung sowie bei der Baustellenablaufplanung sind weitere Maßnahmen im Sinne der Gesetze zu prüfen und umzusetzen

Unter Berücksichtigung dieser Klimaschutzmaßnahmen kann der Negativbeitrag des Vorhabens zum Klimaschutz gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Belangen zurückgestellt werden. Eine Gefährdung der Erreichung der Klimaschutzziele ist durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

7.7 **Bodenschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

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 an-

gesichts der zu erwartenden Verkehrsbelastung im betroffenen Bereich des Südrings 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.

7.8 **Grundwasser- und Gewässerschutz**

Die vom Vorhabenträger vorgesehenen und durch diesen Beschluss noch ergänzten Maßnahmen zum Schutz der Gewässer stellen sicher, dass die Belange des Schutzgutes Wasser in sachgerechter Weise Berücksichtigung finden und Gefährdungen der Gewässer einschließlich des Grundwassers im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben – und soweit technisch möglich – ausgeschlossen bzw. minimiert werden.

Die Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, wie sie sich insbesondere aus den allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung sowie den wasserwirtschaftlichen Zielvorgaben des § 6 WHG und bezüglich der mit der Straßenentwässerung zusammenhängenden Gewässerbenutzungen aus §§ 12, 27 und 47 WHG ergeben, werden beachtet. Unmittelbare Eingriffe in Oberflächengewässer oder in das Grundwasser ergeben sich nicht.

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 sind nicht zu erwarten und die Bewirtschaftungsziele für die oberirdischen Gewässer bzw. das Grundwasser werden nicht gefährdet, stehen dem Vorhaben also nicht entgegen.

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die gem. § 22 LWG NRW erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen für Anlagen gem. § 36 WHG (Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern), zu denen auch Brücken gehören, erfasst. Soweit es für die Erneuerung bzw. Vergrößerung der Brückenkappe des Bauwerks über dem Hamelbach, der Geh- und Radwegbrücke und der Straßenbrücke über die Ems einer Genehmigung gem. § 22 LWG NRW bedarf, sind diese daher Bestandteil dieses Beschlusses.

Wasserrechtliche Erlaubnisse gem. § 8 Abs. 1 WHG für Abwassereinleitungen fallen zwar materiell nicht unter die Konzentrationswirkung, gem. § 19 Abs. 1 WHG erfolgt jedoch eine Zuständigkeitsverlagerung von der Wasserbehörde zur Planfeststellungsbehörde. Das gem. § 19 Abs. 3 WHG zur Erteilung der Erlaubnisse erforderliche Einvernehmen des Kreises Gütersloh als zuständige Wasserbehörde liegt vor.

Insofern konnten auch die wasserrechtlichen Erlaubnisse gemäß § 8 Abs. 1 WHG für die Einleitungen des auf den Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers in oberirdische Gewässer mit erteilt werden.

Im Ergebnis sind keine Betroffenheiten öffentlicher oder privater Belange erkennbar, die der Planfeststellung entgegenstehen könnten.

7.8.1 **Straßenentwässerung**

Die ordnungsgemäße Ableitung des als Abwasser im Sinne des § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG einzustufenden Oberflächen- bzw. Niederschlagswassers ist sichergestellt. Die Grundsätze der Abwasserbeseitigung (§ 55 WHG), zu denen auch das Wohl der Allgemeinheit gehört, werden beachtet und sowohl die Menge als auch die Schädlichkeit des Abwassers so geringgehalten, wie es nach dem Stand der Technik möglich und mit Blick auf gewässerbezogenen Anforderungen erforderlich ist (§ 57 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 WHG).

Das Verkehrsaufkommen auf dem Südring erreicht mit 7.400 Kfz pro Tag im DTV (Prognose 2030) eine Größenordnung, bei der als Folge von Abspülungen von der Fahrbahn mit mäßigen Belastungen des Niederschlagswassers zu rechnen ist. Zur Vermeidung von Gewässerverunreinigungen sind Einleitungen daher nur nach ei-

ner vorherigen Abwasserbehandlung zulässig (vgl. Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren, RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW vom 26.05.2004, SMBl. NRW 772, und Ziffer 7.1 der RAS-Ew). Entsprechend geeignete Behandlungen sind den Einleitungen mit den beschriebenen Entwässerungsanlagen jedoch vorgeschaltet. Diese stellen auch sicher, dass die Gewässerkörper betroffener Oberflächengewässern und auch die des Grundwassers frei von Beeinträchtigungen im Sinne der WRRL bzw. der §§ 27, 28 und 47 WHG bleiben. Ein mit konkreten Grenzwerten verbundener Stand der Technik im Sinne von § 57 Abs. 2 WHG ist insoweit für Niederschlagswasser-Einleitungen in der AbwV nicht definiert.

Die Straßenoberflächen des Südrings sind zu ihrer Entwässerung in insgesamt drei Einzugsgebiete eingeteilt (vgl. Planunterlage 18, Wassertechnischer Entwurf, Erläuterungsbericht einschl. wassertechnische Berechnung, Blatt 8).

Das Niederschlagswasser wird grundsätzlich gesammelt und über parallel zur Straße verlaufende Verrohrungen in die vorhandene Einleitungsstelle 099 T HAB 5, die Einleitungsstelle E 1 und die ebenfalls vorhandene Einleitung 027 T Ems 18 in den Vorfluter abgeleitet. Den Ableitungen sind jeweils Trennbauwerke und Regenklärbecken vorgeschaltet.

Der erste Entwässerungsabschnitt beginnt am Ausbauanfang (Kreisverkehr Lippstädter Str./Südring) und dehnt sich bis zum Brückenbauwerk über den Hamelbach. Auf eine Regenrückhaltung kann aufgrund des kleinen Entwässerungsgebiets verzichtet werden. Das in diesem Bereich anfallende Niederschlagswasser wird daher über Straßenabläufe gefasst und an den vorhandenen Entwässerungskanal der nördl. Lippstädter Straße angebunden.

Anschließend wird das Niederschlagswasser dem Regenklärbecken 1 (RKB 1) zugeführt. Der Zulauf zum RKB wird über ein im vorgeschalteten Trennbauwerk angeordnetes Drosselorgan sichergestellt, wobei die Zulaufmenge aufgrund der hydraulischen Berechnung auf 3 l/s begrenzt ist. Bis mindestens zum krit. Regen ($r_{krit} = 15 \text{ l/(s} \times \text{ha)}$) erfolgt hier eine Vorreinigung des Oberflächenwassers. Zunächst werden die aufschwimmenden Leichtstoffe zurückgehalten. Im Anschluss sinken die schweren Bestandteile zu Boden und das von Sedimenten und Leichtstoffen

vorgereinigte Niederschlagswasser wird durch die Ablaufleitung abgeführt. Größere Regenwassermengen werden über die Überlaufschwelle im Trennbauwerk ebenfalls dem vorh. RW-Kanal zugeführt.

Der Beckenablauf wird dann an die vorh. RW-Kanalisation mit Vorflut zur vorhandenen Einleitungsstelle 099 T HAB 5 in den Hamelbach angeschlossen.

Der Entwässerungsabschnitt Abschnitt 2 umfasst die Neubaustrecken von der Brücke über den Hamelbach bis zum Hochpunkt im Bereich der Brücke über die Ems (BW 01). Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird über Rohrleitungen gesammelt und einem Regenklärbecken (RKB 3) mit nachgeschaltetem Regenrückhalte-raum (RRR 1), zugeleitet. Der RKB Zulauf erfolgt wie im Abschnitt 1 über das im vorgeschalteten Trennbauwerk angeordnete Drosselorgan. Die Zulaufmenge wird dabei gemäß hydraulischer Berechnung auf 10 l/s begrenzt. Größere Regenwassermengen werden über die Überlaufschwelle im Trennbauwerk direkt der Rückhaltung zugeleitet.

Der RRR 1 hat bei einer Beckentiefe von 2,40 m ein Nutzvolumen von ca. 235 m³. Bei der gewählten Einstauhöhe von 1,40 m bleibt somit 1,00 m als Freibord.

Im RRR 1 wird das Niederschlagswasser gespeichert und danach gedrosselt der Ems zugeführt. Dies geschieht mithilfe eines Auslaufbauwerks, in welchem der Notüberlauf und das Drosselbauwerk integriert sind. Der Abfluss aus dem Becken wird durch eine geeignete Drosseleinrichtung auf den zulässigen Abflusswert begrenzt. Der Beckenablauf wird zur ca. 80 m nördlich entfernten Ems geleitet (Einleitung E 1).

Das auf dem Geh- und Radweg anfallende Niederschlagswasser wird in den parallel verlaufenden Mulden über die belebte Bodenzone versickert. Nach einer Zwischenspeicherung in den Mulden versickert das Niederschlagswasser durch eine ca. 30 cm starke Mutterbodenschicht in den Untergrund.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Versickerungsfähigkeit der Mulden ausreicht. Durch einen Abfluss in den Untergrund und die Retentionswirkung der unbefestigten Flächen kommt es zu einer Verringerung der Abflussmenge. Durch die gewählte Tiefe der Mulden verbleibt jedoch ausgehend vom Bemessungsregen ausreichend Freibord als Reservekapazität.

Vom Entwässerungsabschnitt 3 werden die Straßenflächen von der Emsbrücke bis zum Knotenpunkt „Rietberger Straße“ umfasst. Die Abschnittsentwässerung soll über den zu erneuernden vorhandenen Kanal erfolgen. Um auch den Abfluss aus dem Kreisverkehr erfassen zu können, wird der bereits bestehende Kanal bis zur Rietberger Str. verlängert, so dass die geplanten Straßenabläufe ebenfalls angeschlossen werden können.

Darüber hinaus wird der vorhandenen Einleitung eine Regenwasserbehandlungsanlage bestehend aus einem Regenklärbecken (RKB 4) mit anschließendem Regenrückhalteraum (RRR 2), vorgeschaltet. Das RKB einschließlich dem vorgeschalteten Trennbauwerk sind analog zu den übrigen Anlagen als Rundbecken entworfen. Durch die größeren Einzugsflächen aus den angrenzenden Grundstücken und des Hallenbades mit Parkplatz wurden für das RKB größere Abmessungen gewählt (Innendurchmesser von 4,0 m).

Der RRR 2 erhält ein Becken mit den Innenabmessungen $B \times L = 7,0 \times 30,80$ m. Bei einer Einstauhöhe von 1,30 m, beträgt das Nutzvolumen ca. 280 m³. Der Ablauf ist analog dem des Regenrückhalteraums 1 geplant. Auf weitergehende Ausführungen wird daher verzichtet. Um einen Rückstau in die Beckenanlage im Hochwasserfall zu vermeiden, wird der Auslauf zur Ems zusätzlich mit einer Rückstauklappe ausgerüstet. Der gedrosselte Abfluss aus dem Becken wird über die vorhandene Einleitungsstelle 027 T EMS 18 in die Ems eingeleitet.

Die vorgesehene Ausgestaltung und Bemessung der Abwasserbehandlungs- und Entsorgungsanlagen, entspricht dabei den jeweiligen Vorgaben des Trennerlasses und den einschlägigen Arbeitsblättern der DWA, die insoweit die allgemein anerkannten Regeln der Technik im Sinne von § 60 Abs. 1 S. 2 WHG beschreiben, nach denen sie zu errichten und zu betreiben sind. Die Anlagen sind im Sinne von § 57 Abs. 1 Nr. 3 WHG erforderlich, aber auch ausreichend, um die eingangs benannten Anforderungen des § 57 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 WHG zu erfüllen. Bezogen auf die Menge und Schädlichkeit des Abwassers wird insoweit der Stand der Technik erfüllt. Die Leistungsfähigkeit der Entwässerung durch Sedimentation der in Regenklärbecken erfolgenden Abwasserbehandlung kombiniert mit der belebten Bodzone ist ausreichend. Die Notwendigkeit für eine weitergehende Abwasserbehandlung bzw. Regenklärung z. B. in Form von allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechenden Retentionsfiltern sind derzeit nicht erkennbar.

Beeinträchtigungen des Grundwassers und der Gewässer Ems und Hamelbach sind insoweit nicht zu erwarten.

Die am Verfahren beteiligten Wasserbehörden, die insoweit keine Einwände erhoben haben, teilen diese Einschätzung.

Da auch die in einem gesonderten wasserrechtlichen Fachbeitrag geprüften Voraussetzungen der WRRL bzw. der sie ins deutsche Recht umsetzenden §§ 27, 28 und 47 WHG vorliegen (vgl. dazu gesonderte Ausführungen unter Ziff. 7.7.5 dieses Beschlusses), werden die gesetzlichen Anforderungen an die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse erfüllt. Sie konnten mit der unter der Nr. 3 im Kapitel A des Beschlusses enthaltenen wasserrechtlichen Erlaubnis erteilt werden. Versagungsgründe im Sinne von § 12 Abs. 1 WHG, d. h. schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen oder Verstöße gegen die Anforderungen anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften sind nicht ersichtlich. Von daher ist auch nicht ersichtlich, weswegen die Abwasserbeseitigung nicht im Sinne von § 55 Abs. 1 WHG dem Wohl der Allgemeinheit entsprechen sollte. Die zu den Behandlungsanlagen und Einleitungsstellen führenden Straßenabläufe, Kanäle und Mulden sind im Übrigen rechnerisch nachgewiesen worden und damit ausreichend dimensioniert. Auch ist die ordnungsgemäße und den Regeln der Technik entsprechende Wartung und Unterhaltung der Behandlungsanlagen, die zur dauerhaften Sicherstellung der Funktion der Abwasserbehandlungsanlagen zwingend erforderlich ist, in der wasserrechtlichen Erlaubnis festgeschrieben.

7.8.3 **Bau- und sonstige anlagebedingte Auswirkungen auf Gewässer**

Unmittelbare Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern ergeben sich insoweit, als es zu einer Überbauung der Ems durch zwei Brückenbauwerke kommt und die Querung des Hamelbaches geringfügig verbreitert wird und es zu einer Erneuerung des Oberbaus der Brücke kommt. Fließ- und Stillgewässer bleiben ansonsten unberührt. Möglichen baubedingten Beeinträchtigungen z. B. durch Schmutzeinträge, Bodeneintrag und dem Eintrag von chemischen Stoffen (Treib- und Schmierstoffe) in die genannten Fließgewässer im Umfeld des zu bauenden Südrings wirkt das planfestgestellte Schutzregime (Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis sowie auch die der Nr. 4.3 des Kapitels A des Beschlusses) entgegen.

Letzteres gilt auch bezüglich möglicher baubedingter Beeinträchtigungen des Grundwassers. Bei ordnungsgemäßer Baudurchführung können Beeinträchtigungen daher ausgeschlossen werden. Als wesentliche sonstige Eingriffe in Gewässer verbleiben die Neuversiegelungen, die sich auf die Grundwasserneubildung auswirken können und eine möglicherweise erforderliche temporäre Absenkung des Grundwasserspiegels im Zuge der Errichtung der Brückenbauwerke. Dem Vorhaben entgegenstehende Beeinträchtigungen des Grundwassers ergeben sich dadurch jedoch nicht. Die mit dem Straßenbau verbundenen Versiegelungen sind ohne Gefährdung der Planungsziele zwar nicht vermeid- oder reduzierbar und auch – mangels entsprechender Flächen – zumindest nicht durch Entsiegelungen an anderer Stelle ausgleichbar. Da der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers mit gut bewertet ist, sind bezogen auf den gesamten Grundwasserkörper diese Auswirkungen jedoch unerheblich. In Bezug auf den chemischen Zustand des Grundwasserkörpers geht von den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen eine positive Wirkung aus. Die temporäre Absenkung des Grundwasserspiegels für die Errichtung der Brückenbauwerke ist nur kleinräumig begrenzt und hat ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserspiegels. Eine negative Bilanz lässt sich jedenfalls ausschließen.

7.8.4 **Anforderungen der WRRL bzw. der §§ 27 und 47 WHG**

7.8.4.1 Die Planfeststellung setzt voraus, dass das Vorhaben insgesamt betrachtet, d. h. sowohl bau- als auch anlage- und betriebsbedingt, mit den wasserwirtschaftlichen Belangen vereinbar ist, die sich aus dem Verschlechterungsverbot (Art. 4 WRRL sowie für Oberflächengewässer § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG und für das Grundwasser § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG) und dem Verbesserungsgebot (Art. 4 WRRL sowie für Oberflächengewässer § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG und für das Grundwasser § 47 Abs. 1 Nrn. 2 und 3 WHG) ergeben. Dies ist vorliegend der Fall.

Die entsprechenden Vorgaben sind nicht als Zielvorgaben, sondern als verbindliches „striktes“ Recht zu betrachten, das in der Abwägung nicht überwindbar ist [vgl. EuGH, Urteil vom 01.07.2015, C-461/13, und BVerwG, Urteil vom 11.08.2016, 7 A 1/15, 7 A 1/15 (7 A 20/11), Rn. 169]. Sie sind vor der Zulassungsentscheidung anhand der Kriterien und Pflichten der WRRL/des WHG und von Angaben zu prüfen, die die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde dazu vorzulegen hat und die der Öffentlichkeit zugänglich zu machen sind (vgl. EuGH, Urteil vom

28.05.2020, C-535/18, Rn. 76 und 80 ff., BVerwG, Urteil vom 30.11.2020, 9 A 5/20).

Dementsprechend hat die Vorhabenträgerin zur Prüfung des Verschlechterungsverbot und des Verbesserungsgebotes durch das UIH Ingenieur- und Planungsbüro, Höxter, den Fachbeitrag zur EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) vom Juni 2018 – den sog. „wasserrechtlichen Fachbeitrag“ – erstellen lassen, der im Rahmen des Deckblattes eingereicht wurde und in der Zeit vom 05.11.2018 bis 04.12.2018 ausgelegt wurde und damit der Öffentlichkeit zugänglich war. Er kommt zu dem Ergebnis, dass die entsprechenden Vorgaben, mithin auch das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot, der Planung nicht entgegenstehen.

Den dazu vorliegenden fachbehördlichen Voten der Wasserbehörden folgend schließt sich die Planfeststellungsbehörde dem an.

7.8.4.2 Oberflächengewässer

Unmittelbar vom Neubau des Südrings betroffen sind nur die Gewässer Hamelbach und Ems.

Das im Sinne der WRRL berichtspflichtige Fließgewässer Ems, das von Rietberg nach Warendorf verläuft, ist insoweit betroffen, dass die Ems durch zwei Brückenbauwerke überspannt wird. Negative Auswirkungen oder Schäden durch Eintrag von Boden und chemischen Stoffen in das Gewässer sind wie o.g. bei Beachtung des Schutzregimes nicht zu erwarten. Überdies kann es durch die Überspannung des Gewässers mit den beiden Brücken (Befestigung der Brücke im Sohl- und Uferbereich) zu einem Verlust von Lebensraumfunktion kommen. Die Eingriffintensität ist, bezogen auf den gesamten Wasserkörper, jedoch so gering, dass keine Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten bzw. Abwertung der aktuellen Bewertung des ökologischen Potenzials zu erwarten ist. Hingegen führen die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der hydromorphologischen Situation der Ems im Planungsraum. So wirkt sich die geplante extensive Grünlandnutzung positiv auf den chemischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers aus. Beeinträchtigungen des ökologischen oder chemischen Zustands der Ems oder auch des Verbesserungsgebotes, die der Planfeststellung entgegenstehen könnten, sind daher sicher auszuschließen. Weiterer Untersuchungen bedurfte es insoweit nicht.

Soweit in die Ems Niederschlagswasser von Straßenoberflächen versickert, wird zu den separaten Ausführungen zum Grundwasser Bezug genommen.

Der Hamelbach ist ebenfalls insoweit betroffen, dass durch Eintrag von Boden und chemischen Stoffen in das Gewässer negative Auswirkungen auf das Gewässer entstehen könnten. Auch dies ist jedoch bei Beachtung des Schutzregimes auszuschließen. Anlagenbedingte Auswirkungen sind hingegen nicht zu erwarten. Zudem kann es zu einer bauzeitlich begrenzten Inanspruchnahme von Sohl- und Uferbereichen des Hamelbaches kommen. Dies hätte jedoch nur geringfügige, lokale und kurzfristige Auswirkungen auf die Hydromorphologie des Standortes. Das Verschlechterungsgebot bleibt gewahrt und steht dem Neubau somit nicht entgegen. Auch dem Verbesserungsgebot stehen diese unwesentlichen, zeitlich begrenzten Inanspruchnahmen nicht entgegen.

Soweit in den Hamelbach Niederschlagswasser von Straßenoberflächen versickert, wird zu den separaten Ausführungen zum Grundwasser Bezug genommen.

Unabhängig von direkten Betroffenheiten durch bauliche Maßnahmen oder die Einleitung des Niederschlagswassers von Straßenoberflächen sind Beeinträchtigungen des Hamelbaches und der Ems und auch sonstiger im Planungsraum zu findender Fließ- und Stillgewässer im Zusammenhang mit Bautätigkeiten auch indirekt möglich. So könnten in ihrer Nähe wassergefährdende Stoffe freigesetzt werden oder Baufahrzeuge, -geräte und -maschinen Schmierstoffe, Dichtmittel, Kraftstoffe oder Hydrauliköle verlieren, die z. B. im Zusammenhang mit Regenerieignissen auch in Oberflächengewässer gelangen könnten. Bei sachgemäßer Durchführung der Bautätigkeiten, ordnungsgemäßem Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und Beachtung des vorgesehenen Schutzregimes (vgl. Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis in Kapitel A Nr. 3 des Beschlusses sowie die allgemeinen Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft in Kapitel A, Nr. 4.3 des Beschlusses), von der auszugehen ist und die unterstellt werden darf, sind jedoch auch solche Beeinträchtigungen auszuschließen. Auch insoweit sind weitergehende Untersuchung im Zuge des wasserrechtlichen Fachbeitrages entbehrlich.

7.8.4.3 Grundwasser

Analog zu den Oberflächengewässern sind auch bezogen auf das Grundwasser bei ordnungsgemäßer Durchführung der Bautätigkeiten baubedingte Beeinträchtigungen im Sinne von § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG auszuschließen. Auszuschließen ist des Weiteren auch eine relevant werdende Verschlechterung der Grundwassermengen als Folge der Neuversiegelungen.

Als mögliche Beeinträchtigungsfaktoren im Sinne von § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG verbleiben auf den chemischen Zustand des Grundwassers durchschlagende Wirkungen der an verschiedenen Stellen erfolgenden Versickerungen des von Straßenflächen abfließenden Niederschlagswassers. Denn das zu versickernde Niederschlagswasser nimmt vorher Verunreinigungen und Schmutzpartikel sowie Streusalze aus dem Winterdienst auf, die sich verkehrsbedingt im Straßenraum ablagern, und transportiert sie mit sich.

Zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwassers führt dies, sobald mindestens eine Umweltqualitätsnorm (UQN) für einen Parameter vorhabenbedingt überschritten wird. Für Schadstoffe, die den maßgeblichen Schwellenwert bereits im Ist-Zustand überschreiten, stellt jede weitere (messbare) Konzentrationserhöhung eine Verschlechterung dar (vgl. EuGH, Urteil vom 28.05.2020, C-535/18, Rn. 119, und BVerwG, Urteil vom 04.06.2020, 7 A 1/18, Rn. 106 und 122).

Die diesbezüglich relevanten Umweltqualitätsnormen sind der GrwV, und zwar als Schwellenwerte der Anlage 2, zu entnehmen. Sie sind dort für eine Reihe von Parametern festgelegt, von denen vorliegend neben Chloriden aus Streusalzeinträgen des Winterdienstes allenfalls die Schwermetalle von Bedeutung sind. Alle übrigen Parameter (Nitrat, Wirkstoffe in Pflanzenschutzmitteln, Nitrit, Sulfat etc.) sind keine, die dem Straßenverkehr zuzuordnen wären.

Die Versickerung über Mulden und auch die Versickerung, die ggf. im Hamelbach und in der Ems stattfindet, erfolgen in den Grundwasserkörper „Niederung der Oberen Ems“, dem der Bewirtschaftungsplan zur WRRL die Wasserkörper ID 3_08 zuordnet. Sein mengenmäßiger Zustand wird im aktuellen Entwurf des 3. WRRL-Bewirtschaftungsplans für die Laufzeit 2022 - 2027 bzw. dem zum Grundwasserkörper gehörenden Streckbrief mit „gut“ bewertet. Sein chemischer Zustand mit

„schlecht“. Bezüglich der einzelnen Schwellenwerte der GrwV wird der Zustand des Grundwasserkörpers mit Ausnahme Stoffes Nitrat durchgehend als „gut“ eingestuft. Signifikante anthropogene Belastungen bzw. signifikante Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung werden bejaht.

Im zweiten Bewirtschaftungsplan für die Laufzeit 2016 - 2021 bzw. dem zugehörigen Steckbrief, auf den der wasserrechtliche Fachbeitrag Bezug nimmt, war der chemische Zustand des Grundwasserkörpers ebenfalls als „schlecht“ bewertet worden. Für die Parameter Nitrat (Schwellenwert: 50mg/l), Ammonium (0,5 mg/l) und Cadmium (0,5 µg/l) der Anlage 2 der eine Überschreitung des Schwellenwertes von 50 mg/l dokumentiert. Signifikante anthropogene Belastungen bzw. signifikante Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung wurden bejaht.

Wie dieser Datenlage zu entnehmen ist, hat sich der chemische Zustand des Grundwasserkörpers 3_08 nur unwesentlich verbessert. Sein schlechter chemischer Zustand ist allerdings nicht auf Chloride oder auf Schwermetalle zurückzuführen, die im Straßenverkehr emittiert wurden.

Auch künftig sind nach dem wasserrechtlichen Fachbeitrag Einträge von Schwermetallen und Chloride aus dem Straßenverkehr auszuschließen, die zu einer Überschreitung der Schwellenwerte der GrwV und damit einer Umweltqualitätsnorm führen könnten.

Für Schwermetalle gilt dies vor dem Hintergrund, dass sie vorwiegend als Anhaftungen von Partikeln im zu versickernden Niederschlagswasser enthalten sind und über das physikalische Sedimentationsprinzip nutzenden Regenklärbecken rückhaltbar sind. Reinigungsleistungen entsprechender Regenklärbecken variieren in Abhängigkeit von ihrer Ausgestaltung, ihrer Belastung und ihrem Betrieb. Ihre Wirkungsgrade können in Abhängigkeit z. B. von den Durchlaufmengen, von der horizontalen Durchlaufgeschwindigkeit, vom Betrieb mit oder ohne Dauerstau, von der Tiefe des etwaigen Dauerstaus, von der Größe des Feststoffdepots oder auch von der Häufigkeit der Räumung dieses Depots zwischen ca. 40 % im unteren Bereich und ca. 80 % im oberen Bereich schwanken.

Die sich so nach Durchlaufen der Regenklärbecken einstellenden Ablaufkonzentrationen sind vorliegend nicht geeignet, bei großen Grundwasserkörpern wie dem der „Niederung der Oberen Ems“ Überschreitungen der Schwellenwerte der GrwV zu verursachen.

Obwohl sie wasserlöslich und daher weder per Sedimentation rückhaltbar sind noch von den Filterwirkungen der Regenklärbecken oder belebten Bodenzonen

erfasst werden, sind auch bezüglich der Chloride Konzentrationen im Grundwasserkörper auszuschließen, die den Schwellenwert der GrwV erreichen oder übersteigen. Chlorideinträge als Folge des Winterdienstes sind letztlich nicht vermeidbar, belasten aber selbst im Winter das Niederschlagswasser witterungsabhängig nur temporär. Die Mengen, die statistisch – d. h. im Jahresmittel unter Berücksichtigung der Fahrbahnlflächen, üblicher Wetterlagen, zugehöriger Streumengen und der Chloridanteile des Streugutes – zu erwarten sind und die der wasserrechtliche Fachbeitrag errechnet hat, sind jedenfalls nicht geeignet bzw. reichen nicht aus, um eine Belastung des Grundwassers von 200 mg/l zu verursachen. Eine Verschlechterung des ohnehin schlechten chemischen Zustandes des betroffenen Grundwasserkörpers ist daher nicht zu erwarten.

Das Verschlechterungsverbot bleibt somit gewahrt. Die sich anschließende Frage, ob dem Vorhaben auch das Verbesserungsgebot nicht entgegensteht, ist daran auszurichten, ob es den Bewirtschaftungszielen und den zu ihrer Verwirklichung konkret vorgesehenen Maßnahmen zuwiderläuft. Auch dies ist nicht der Fall.

Mit der Umsetzung der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen wird die Ems ökologisch aufgewertet und brachgefallene Feuchtwiesen entwickelt. Im Sinne des Verbesserungsgebotes der Nrn. 2 und 3 des § 47 Abs. 1 WHG führt dies dazu, dass ein guter chemischer Zustand erreicht werden kann.

Zum mengenmäßigen Zustand ist der schon erläuterte Hinweis zu wiederholen, dass mit dem Vorhaben zwar Neuversiegelungen verbunden sind, diese Auswirkungen jedoch bezogen auf den gesamten Grundwasserkörper außer Acht gelassen werden können.

Nicht ersichtlich ist auch, warum der Südringneubau dem Ziel entgegenstehen sollte, bis 2027 einen guten chemischen Zustand zu erreichen. Der Neubau lässt das auf weitere Verbesserungen abzielende Maßnahmenprogramm unberührt.

Neben den möglichen Belastungen durch Chlorideinträge und Schwermetalle kommen auch Belastungen durch Schmutzfrachten organischer Art (Kohlenwasserstoffe, auch Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe – PAK –) in Betracht. Ergänzend zu dem 2018 erstellten wasserrechtlichen Fachbeitrag hat die Vorhabenträgerin auch die Auswirkungen von PAK-Emissionen untersuchen lassen. Eine Überschreitung der ZHK-UQN würde zu einer Verschlechterung im

Sinne der WRRL und dem WHG führen. Es konnte jedoch in rechnerisch nicht zu beanstandender Weise nachgewiesen werden, dass die zu erwartenden Konzentrationen in den Gewässern um maximal 2 % ansteigen. Durch den Neubau des Südrings erfolgt nicht eine wesentliche Zunahme des Verkehrs, sondern eine deutliche Verlagerung des DTV aus dem Innenstadtbereich Wiedenbrücks auf den Südring. Auch aktuell werden die Straßen nach Vorbehandlung in einem RKB in die Ems entwässert. Bei dem prognostizierten DTV ist davon auszugehen, dass die Emissionen von PAK in die Ems und den Hamelbach örtlich verlagert und nicht grundsätzlich zunehmen werden. Nach Berechnung der PAK-Emissionen des geplanten Vorhabens auf die Wasserqualität bleibt das Verschlechterungsverbot gewahrt und dem Verbesserungsgebot steht nichts entgegen.

Erkenntnisse, die diese Ergebnisse des wasserrechtlichen Fachbeitrags in Frage stellen und im Anhörungsverfahren vorgetragen wurden, werden seitens der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die Schwellenwerte der OgewV Anlage 7 werden nicht überschritten, die Einwendungen konnten nicht durchgreifen.

7.9 **Sonstige öffentliche Belange**

7.9.1 **Denkmalpflegerische Belange**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Archäologie und des Denkmalschutzes/der Denkmalpflege vereinbar.

Die Regelung des § 1 Abs. 3 DSchG NRW bestimmt dazu, dass bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege angemessen zu berücksichtigen sind. Die für den Denkmalschutz und die Denkmalpflege zuständigen Behörden sind frühzeitig einzuschalten und so mit dem Ziel in die Abwägung mit anderen Belangen einzubeziehen, dass die Erhaltung und Nutzung der Denkmäler und Denkmalbereiche sowie eine angemessene Gestaltung ihrer Umgebung möglich sind.

Nach der für Planfeststellungen ergänzend dazu geltenden Sonderregelung des § 9 Abs. 3 DSchG (dazu zuletzt OVG Münster, Beschluss vom 11.05.1999, 20 B 1464/98.AK m.w.N., S. 32 des Urteilsendrucks) hat die Planfeststellungsbehörde

die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege in angemessener Weise im Rahmen ihrer Abwägung zu berücksichtigen.

Planungsrechtlich ist der Denkmalschutz ein abwägungsrelevanter Belang unter Vielen. Bei der Gewichtung der Belange und ihrer Abwägung kommt ihm aber kein absoluter Vorrang zu, denn dies widerspräche dem Abwägungsgebot.

Lässt es der Gesetzgeber, wie beispielsweise auch bei der Regelung der §§ 1 Abs. 3 und 9, Abs. 3 DSchG, mit einer Berücksichtigungspflicht bewenden, so bringt er damit zum Ausdruck, dass die betroffenen Belange einer Abwägung unterliegen und in der Konkurrenz mit anderen Belangen überwindbar sind, ohne dabei – wie bei Optimierungsgeboten, die eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange erfordern – einen irgendwie gearteten Gewichtungsvorrang zu postulieren (so BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96).

Wird der in die Betätigung des Planungsermessens eingestellte Belang bereichsspezifisch gesetzlich geregelt, spricht ferner eine Vermutung dafür, dass mit dieser Regelung die öffentlichen und privaten Belange gerecht gegeneinander abgesteckt werden (VG Düsseldorf, Urteil vom 30.10.2003, 4 K 61/01).

Im Bereich des planfestgestellten Südrings können bisher unbekannte Bodendenkmäler bei Erdarbeiten zum Vorschein kommen. Archäologisch strukturierte und großräumige Bodendenkmäler, wie Siedlungsplätze und Friedhöfe, dürften nach heutigem Kenntnisstand von der Planung nicht betroffen sein.

Es wird daher für erforderlich gehalten, dass die LWL-Archäologie rechtzeitig vor Baubeginn über die Aufnahme der Arbeiten informiert und ihr die Möglichkeit einer archäologischen Baubegleitung eingeräumt wird.

Im Übrigen ist im Zuge der Erdarbeiten besonders auf kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde wie z. B. Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien oder ähnliche Zufallsfunde zu achten (vgl. Nebenbestimmung Nr. 4.7 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.

Baudenkmäler sind im Planungs- bzw. Untersuchungsgebiet selbst nicht vorhanden und werden, soweit sie ansonsten vorhanden sind, nicht gefährdet. Das Westfälische Amt für Denkmalpflege des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe wurde im Verfahren beteiligt.

Insgesamt sind die denkmalpflegerischen Belange nach Maßgabe des DSchG damit in angemessener Weise berücksichtigt.

7.9.2 **Forstwirtschaft/Wald**

Wald weist der vom Neubau des Südrings betroffene Raum nur in Form von schmalen Gehölzstreifen, die sich an der Trasse entlang erstrecken, Baumreihen und vereinzelter kleinerer Gehölzflächen auf. Der Neubau des Südrings bedingt daher trotz des urbanen Charakters des Planungsraums mit erforderlich werden den Rodungen auch Beeinträchtigungen forstwirtschaftlicher Belange. Forstwirtschaftliche Belange sind jedoch nur kleinflächig betroffen. Vorhabenbedingt werden Waldflächen durch Versiegelung und baubedingt im Umfang von 50 m² beansprucht.

Diese Beeinträchtigungen werden im Rahmen der Maßnahmen zur Bewältigung der Eingriffsregelung durch Neuanpflanzungen und Aufforstungen kompensiert. Das Regionalforstamt Niederrhein des Landesbetriebs Wald und Holz NRW hat dem Vorhaben und auch den Kompensationsmaßnahmen unter der Voraussetzung zugestimmt, dass die im LBP beschriebenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen umgesetzt werden.

Dem Vorhaben entgegenstehende forstwirtschaftliche Belange sind daher nicht ersichtlich. Sie wurden auch im Anhörungsverfahren nicht vorgetragen.

7.9.3 **Stellungnahmen der Kommunen und Träger öffentlicher Belange**

7.9.3.1 Kommunale Belange der Stadt Rheda-Wiedenbrück

Eine Beeinträchtigung kommunaler Belange ist nicht erkennbar.

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück, die von im Zusammenhang mit dem Neubau des Südrings stehenden Baumaßnahmen berührt wird, ist zugleich die Vorhabenträ-

gerin und hatte im Vorfeld der Einreichung der Planunterlagen somit die umfassende Gelegenheit, die kommunalen Belange in die Planerstellung einfließen zu lassen. Die gesetzlich vorgesehene kommunale Verfahrensbeteiligung hat ihre Wurzeln im die Planungshoheit einschließenden Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG/Art. 78 Abs. 2 LVerf NRW) und dient dazu, der Gemeinde die Wahrnehmung ihrer ortsplanerischen Belange zu ermöglichen. Die Wahrnehmung sonstiger Belange wie z. B. der von Umweltbelangen ist insoweit kein kommunaler Belang.

Beeinträchtigungen des Selbstverwaltungsrechts der Stadt Rheda-Wiedenbrück durch erhebliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die von ihr geschaffenen oder geplanten öffentlichen Einrichtungen, die der öffentlichen Daseinsvorsorge dienen, sind durch die Planung ausgeschlossen. Auch ein sonstiges inhaltliches Abstimmungsdefizit in Bezug auf ihre eigenen örtlichen Planungen und sonstigen Maßnahmen, durch die Grund und Boden in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung ihres Gemeindegebietes beeinflusst wird, lässt sich somit ausschließen.

Erst recht ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass das Vorhaben die Planungshoheit der Stadt Rheda-Wiedenbrück nach den im Fachplanungsrecht entwickelten Maßstäben beeinträchtigt.

Vielmehr hat der Bau-, Stadtentwicklung-, Umwelt- und Verkehrsausschuss der Stadt Rheda-Wiedenbrück mit Beschluss vom 03.12.2015 den politischen Willen zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zum Ausdruck gebracht. Dadurch konnte die Planungshoheit und das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinde gem. Art. 28 Abs. 2 GG/ Art. 78 Abs. 2 LVerf NRW gewahrt werden.

7.9.3.2 Sonstige Träger öffentlicher Belange

Den Einwendungen, Anregungen und Forderungen der sonstigen beteiligten Träger öffentlicher Belange wurde weitgehend über Zusagen des Vorhabenträgers in der Gegenäußerung 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.

7.10 **Private Einwendungen / Anwohner- und Eigentümerbelange**

Dem Vorhaben stehen gewichtige auch in den Einwendungen geltend gemachte private Belange entgegen, die sich insbesondere aus der Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen sowie aus Belastungen mit zusätzlichen Immissionen wie Lärm und Luftschadstoffen ergeben.

Mit diesen privaten Belangen ist das Vorhaben vereinbar. Dies gilt auch für den Gesundheitsschutz und für den Schutz des Eigentums.

Aus dem objektiv-rechtlichen Gehalt der zugehörigen Grundrechte (Art. 2 Abs. 2 S. 1 und 14 Abs. 1 GG) ergibt sich die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die entsprechenden Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen anderer zu bewahren. Diese Pflicht wäre verletzt, wenn sie durch die Planfeststellung etwa an der Herstellung oder Fortsetzung solcher rechtswidrigen Eingriffe mitwirken würde (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, 11 A 3.98).

7.10.1 **Gesundheit und Erholung**

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass es aufgrund des Vorhabens weder während der Bauphase noch während des späteren Betriebs des gebauten Südrings für die betroffenen Anwohner zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen etwa durch Lärm oder Luftschadstoffe kommen wird. Soweit von dem Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgehen, wird durch das Planungskonzept sowie durch Schutzauflagen sichergestellt, dass die Grenze der Unzumutbarkeit nicht überschritten wird.

Auf die Ausführungen unter Kapitel B Nr. 7.5 dieses Beschlusses wird dazu ergänzend hingewiesen.

7.10.2 Eigentum

Für den Neubau des Südrings muss zwangsläufig privates Eigentum in Anspruch genommen werden.

Vor dem Hintergrund der sich aus § 42 Abs. 1 StrWG NRW ergebenden enteignungsrechtlichen Vorwirkung muss der Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich der Enteignungsvoraussetzungen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG genügen, denn mit dem rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht des Eigentümers aus dem genannten Grundrecht überwunden und in ein Entschädigungsrecht gewandelt.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst und hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen zu überwinden geeignet ist. Sie hat dabei insbesondere auch geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum hätten minimiert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren Grundstücksbedarf hätten führen können, ohne gleichzeitig die verfolgten Planungsziele ernsthaft zu beeinträchtigen oder gar in Frage zu stellen.

Bei der Abwägung der von einem Straßenbauprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 GG fallende Grundeigentum selbstverständlich in herausgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 20.04.2009, 1 KN 9/06, mit zahlreichen Nachweisen auf die Rechtsprechung des BVerfG und des BVerwG aus jüngerer Zeit sowie Urteil des BVerwG vom 27.10.2000, 4 A 18.99 und zuletzt umfassend BVerfG, Urteil vom 17.12.2013, 1 BVR 3139/08 und 1 BVR 3386/08). Die Planfeststellungsbehörde verkennt auch nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den davon betroffenen Eigentümer darstellt.

Allerdings genießt das Interesse des Eigentümers am Erhalt seiner Eigentumssubstanz bei Vorhaben des Straßenbaus keinen absoluten Schutz. Der verfassungsgemäße Eigentumsschutz stößt dort an Grenzen, wo Aufgaben der öffentlichen

Daseinsvorsorge erfüllt werden müssen. Für das Eigentum gilt daher nichts Anderes als für andere abwägungsrelevante Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall durchaus zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden (vgl. auch vorstehend Nr. 7.3 im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücke). Im vorliegenden Fall kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke in dem vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne die im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele, Verbesserung des Verkehrsflusses und Gewährleistung der erforderlichen Leichtigkeit des Verkehrs, verkehrliche Entlastung der historischen Innenstadt von Wiedenbrück, die Erschließung der angrenzenden Wohngebiete und Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz, sowie die verbesserte Verteilung des kommunalen Verkehrs 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 die Vorhabenträgerin erhält das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95). Dies würde angesichts des Gewichts des öffentlichen Interesses letztlich selbst dann gelten, wenn sich straßenbaubedingte Existenzgefährdungen ergeben sollten oder einzelne Wohngebäude überplant wären und abgerissen werden müssten. Vorliegend werden jedoch weder Wohngebäude überplant noch sind Existenzgefährdungen zu erwarten (vgl. ergänzend auch vorstehend Nr. 7.3).

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 (Wohnbebauung, Schulzentrum, ehemalige Bahntrasse) nur eingeschränkt bzw. gar nicht zur Verfügung stehen und eine andere Variante dazu führen würde, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen und damit neue Betroffenheiten in Rechtskreisen anderer Betroffener ausgelöst würden.

Die Vorschrift des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW dient nur dem Ausgleich solcher Beeinträchtigungen, die nicht – wie etwa der Zugriff auf Grundeigentum – einen unmittelbaren Eingriff bedeuten, sondern – wie z. B. der Verkehrslärm – nur als Folge des Vorhabens und der mit ihr verbundenen Situationsveränderung in der

Umgebung des Vorhabens auftreten, und kann insoweit im Rahmen des Eigentumsschutzes keine Anwendung finden.

In dem planfestgestellten Umfang müssen daher die privaten Eigentumsbelange nach Abwägung und unter Beachtung der sich aus Art. 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Grenzen zurückgestellt werden. Vorliegend sind die Auswirkungen auf privates Grundeigentum zudem gering. Bezogen auf den eigentlichen Neubau des Südrings, d. h. den Straßenbau selbst, seine Folge- und auch die Gestaltungsmaßnahmen, kann jedenfalls ganz überwiegend auf Flächen der öffentlichen Hand zurückgegriffen werden. So befinden sich von dem gesamten Flächenbedarf nur rd. 6.600 m² in privater Hand. An ca. 6.450 m² davon besitzt die Vorhabenträgerin durch Erbbaurecht bereits grundstücksgleiche Rechte.

Die Auswirkungen des Vorhabens beschränken sich aber nicht nur auf die unmittelbar für den Straßenkörper notwendigen Flächen. Sie erstrecken sich zumindest vorübergehend auch auf andere Grundstücke, die z. B. im Rahmen der Baumaßnahme als Bau- oder Lagerplatz benötigt werden. Entsprechende Flächen sind in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesen.

Ohne die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht und auch nicht vorübergehend in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan gem. §§ 41, 42 StrWG NRW dem Enteignungsverfahren zu Grunde zulegen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass sich die beschriebene enteignungsrechtliche Vorwirkung aber nicht nur auf die Trasse und die Bauflächen, sondern darüber hinaus auch auf die Flächen bezieht, auf denen landschaftsrechtliche Kompensationsmaßnahmen planfestgestellt und damit verbindlich vorgeschrieben wurden, denn die Rechtsprechung hat es für zulässig erklärt, im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses auch über die Inanspruchnahme von Flächen für solche Maßnahmen mit bindender Wirkung für eventuell nachfolgende Besitzeinweisungs- und Enteignungsverfahren zu entscheiden. Dies gilt in gleicher Weise im Übrigen für die schon angesprochenen mit dem Vorhaben verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen und auch 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).

Selbst beim überwiegenden Teil der im LBP vorgesehenen Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen kann aber auf Flächen der öffentlichen Hand bzw. auf solche eines Ökokontos zurückgegriffen werden.

Insgesamt betrachtet bleiben die Grundstücksinanspruchnahmen damit auf ein Minimum beschränkt.

Für alle Flächeninanspruchnahmen gilt grundsätzlich, dass die Vorhabenträgerin 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 Werteschutzes 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. Ansonsten werden auch diese Flächen vom Vorhabenträger erworben.

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) und bei Kompensationsmaßnahmen auch den Nutzungseinschränkungen stehen den betroffenen Eigentümern Entschädigungsansprüche zu. Sollte über die Grundstücksinanspruchnahme bzw. über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Vorhabenträger und dem Eigentümer zustande kommen, so richten sich ein Enteignungsverfahren und/oder die Festsetzung der Höhe der Entschädigung selbst allein nach dem EEG NRW und dem danach ggf. durchzuführenden separaten Verfahren. Dies schließt es ein, dann ggf. auch eine Entschädigung für Nebenfolgen der Grundstücksinanspruchnahme festzusetzen (BVerwG, Beschluss vom 24.08.2009, 9 B 32/09).

Ein Planfeststellungsbeschluss kann keine solchen Entschädigungsregelungen umfassen (BVerwG, Urteile vom 21.06.2006, 9 A 28/05, und vom 07.07.2004, 9 A 21.03). Wegen der positiv-rechtlichen Regelung einer gesetzlichen Trennung der Konfliktebenen, die im Falle eines Rechtsstreits sogar zu unterschiedlichen Rechtswegen führt – Verwaltungsgerichtsbarkeit einerseits und Zivilgerichtsbarkeit (Kammern bzw. Senate für Baulandsachen, vgl. § 50 Abs. 1 EEG NRW) andererseits – kann und darf die Planfeststellungsbehörde deshalb grundsätzlich auch keine Enteignungsfolgeregelungen treffen (OVG Münster, Urteil vom 18.01.2013, 11 D 74/09.AK, u. a. Rn. 151). Es ist deshalb auch abwägungsfehlerfrei, die betroffenen Eigentümer auf die Verhandlungen bzw. das separate Verfahren zu verweisen (BVerwG, Beschluss vom 02.09.2010, 9 B 11/10).

Die nur vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen müssen im Übrigen in einem ordnungsgemäß wiederhergestellten Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden. Das bedeutet, dass die benötigten Flächen nach Abschluss der Maßnahme vollständig zu räumen, Bodenverdichtungen zu beseitigen und die Flächen ggf. wieder an das angrenzende Niveau anzupassen sind.

Auf die Ausführungen unter Ziffer 7.3 im Kapitel B zu den Belangen der Eigentümer landwirtschaftlicher Flächen, die auch im Hinblick auf das sonstige Grundstückseigentum gelten, wird auch insoweit ergänzend Bezug genommen.

7.10.3 **Wertminderung**

Bei der straßenrechtlichen Planfeststellung sind 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 raumbedeutende Maßnahme nur mittelbar auswirkt (BVerwG, Urteil vom 15.04.1977, 4 C 100.74).

Das Interesse eines betroffenen Eigentümers, von nachteiligen Wirkungen des Vorhabens verschont zu werden, insbesondere durch sie nicht in der bisherigen Nutzung seines Grundstücks - auch eine landwirtschaftliche, vgl. vorstehende Ausführung unter Nr. 7.3 - gestört zu werden, gehört deshalb ebenfalls zu den abwägungserheblichen Belangen.

Die Wertminderung eines Grundstücks als solche ist für sich gesehen auch 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 Satz 2 VwVfG NRW, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so ist auch für die Anwendung von § 74 Abs. 2 Satz 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 für passive Lärmschutzvorrichtungen, für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche 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 in Betracht.

Wenn ein Grundstück am Markt nur deswegen an Wert verlieren sollte, weil er ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück ohne vergleichbare unmittelbare Belegenheit zu einer solchen Straße, wäre allein damit keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers verbunden.

Eine etwaige derartige Wertminderung, die letztlich durch subjektive Vorstellungen der Marktteilnehmer geprägt wird und keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasst § 74 Abs. 2 Satz 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 bauplanungsrechtlich im Außenbereich gelegene Grundstücke oder auch für solche, die noch zur geschlossenen Bebauung eines Siedlungsbereiches gehören, aber unmittelbar an den Außenbereich angrenzen. Hier

muss der Eigentümer besonders damit rechnen, dass im näheren Umfeld seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Wertminderungen dürfen zwar bei der Abwägung insgesamt nicht unberücksichtigt bleiben, der Grundstückseigentümer genießt jedoch keinen Vertrauensschutz und muss eine Minderung der Rentabilität gegebenenfalls 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 Wohnmilieus 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 Einflussphäre des Planungsträgers.“

Etwas anderes würde insoweit nur gelten, wenn Wertminderungen planbedingt eintreten, etwa weil das Maß der möglichen wirtschaftlichen Nutzbarkeit eines Grundstücks und seiner Bebauung unmittelbar eingeschränkt wird.

Solche Einschränkungen vermag die Planfeststellungsbehörde vorliegend jedoch nicht zu erkennen. Die Nutzbarkeit der Grundstücke sowie die Möglichkeit, sie gegebenenfalls zu bewohnen, bleibt durch das Vorhaben unangetastet und auch Beeinträchtigungen durch Immissionen (z.B. Lärm, Luftschadstoffe etc.) treten - s. o. - nicht in einem Maße auf, dass diese unzumutbar oder gesundheitsgefährdend als enteignungsgleicher Eingriff im Sinne von Art. 14 GG zu werten wären.

Für "Restgrundstücke"/Teilflächen, die ihren Wert insoweit verlieren, als sie nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind, bleibt den Eigentümern im Entschädigungsverfahren die Forderung einer Übernahme unbenommen (vgl. auch nachfolgend 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 Satz 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 die durch ein Planvorhaben ausgelösten Verkehrswertminderungen, welche über den Schutzbereich des § 74 Abs. 2 Satz 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 NRW *"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 zuletzt in seinem Kammerbeschluss vom 23.02.2010, 1 BvR 2736/08, juris Rn. 38 ff., noch einmal grundlegend zur Reichweite der Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 GG und Fragen der Wertminderung vor dem Hintergrund des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld Stellung genommen und ausgeführt, dass Art. 14 Abs. 1 GG das Grundeigentum der Anwohner nicht vor jedem Wertverlust durch Planungen schütze.

Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit sei grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Der Eigentumsgarantie komme allerdings dann besonderes Gewicht zu, soweit das Eigentum die persönliche Freiheit des Einzelnen im vermögensrechtlichen Bereich sichere (a.a.O., juris Rn. 39). Das gelte insbesondere dann, wenn ein Grundstück den wesentlichen Teil des Vermögens des Pflichtigen bilde und die Grundlage seiner privaten Lebensführung einschließlich seiner Familie darstelle. In solchen Fällen trete die Eigentumsgarantie, dem Träger des Grundrechts einen Frei- raum 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 Höhe von 50 bis 60 Prozent hatte nach Auffassung des Bundesverfassungsgerichts allerdings die Grenze einer entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmenden Wertminderung (eindeutig) überschritten.

Wertminderungen sind im Anhörungsverfahren geltend gemacht worden (Einwender mit der laufenden Nr. 1, 5, 26, 29, 46, 47, 67, 87 und 84). Eine Wertminderung der Objekte (Einwender Nummer 1, 26, 46, 47, 84) scheidet aufgrund der fehlenden Nähe zum neuzubauenden Südring aus.

Für den Einwender mit der lfd. Nr. 5 wurde dem Grunde nach passiver Lärmschutz planfestgestellt (vgl. Nr. 4.5.3 in Kapitel A dieses Beschlusses).

Die Einwender mit der lfd. Nr. 29 und 87 haben nach dem o.g. Urteil eine Minderung der Wirtschaftlichkeit sowie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten hinzunehmen. Das Eigentum sichert nicht die persönliche Freiheit der Einwender im vermögensrechtlichen Bereich.

Auf die im Anhörungsverfahren durch die Einwenderin mit der lfd. Nr. 67 vorgebrachten Bedenken der wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Gebäudes Ostring 132a hat die Vorhabenträgerin mit Lösungsvorschlägen reagiert, die den Wegfall der Stellplätze für etwaige Mieter und das vorhandene Gewerbe kompensieren können. Eine erhebliche Einschränkung, die das Maß der wirtschaftlichen Nutzbarkeit der Bebauung unmittelbar einschränkt ist daher nicht erkennbar. Im Rahmen der Abwägung ist für die Planfeststellungsbehörde von Belang, dass die Vorhabenträgerin eine gesonderte Möglichkeit der Zufahrt zu dem Grundstück vorgeschlagen hat, so dass sich dadurch keine Einschränkungen der wirtschaftlichen Nutzbarkeit ergeben dürften. Von besonderer Bedeutung ist insoweit auch, dass der Pächter des Objektes keine Bedenken gegen die von der Stadt vorgeschlagenen Alternativen geäußert hat und somit nicht die Gefahr sieht, dass die wirtschaftliche Nutzung seines Gewerbes nach Neubau des Südrings erheblich eingeschränkt wäre. Die nahe des bestehenden Ostrings vorhandene Bebauung ist ohnehin schon deutlich vorbelastet und daher in ihrem Verkehrswert beeinflusst. Insoweit sind kaum - jedenfalls nicht in der vorgenannten Größenordnung - Wertminderungen durch den Straßenbau zu erwarten. Die erhobenen Einwendungen konnten insoweit nicht durchschlagen.

7.10.4 **Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeanprüche**

Nach der inzwischen gefestigten Rechtsprechung des BVerwG ist bei einem unmittelbaren Grundstückseingriff über Entschädigungsansprüche des Planbetroffenen für die Folgewirkungen dieses Zugriffs auf das Restgrundstück einschließlich eines Anspruchs auf Übernahme des gesamten Grundstücks (als besondere Form der Entschädigung) – anders als über den Ausgleich für ausschließlich mittelbare planungsbedingte Grundstücksbeeinträchtigungen – nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern im nachfolgenden Enteignungsverfahren zu entscheiden (vgl. Urteil des BVerwG vom 07.07.2004, 9 A 21.03). Dort ist dann über die Entschädigung nicht nur für den Flächenverlust, sondern auch für solche Folgewirkungen wie z.

B. die Verkleinerung eines Gartens als Erholungsraum oder andere mittelbare Beeinträchtigungen durch das Vorhaben (Nutzungsbeeinträchtigungen durch Geräusch- und Feinstaubimmissionen, Erschütterungen), auch in der Summierung dieser Gesichtspunkte, zu befinden (a. a. O., u. a. Rn. 26).

Allein zulässig und zugleich auch erforderlich wäre eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang – d. h. bezogen auf Grundstücke, die nicht unmittelbar für das Straßenbauvorhaben, die zugehörigen Folgemaßnahmen oder die ebenfalls zugehörigen Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden – also dann, wenn aus Sicht des Betroffenen auch bloß mittelbare Folgen des Vorhabens so schwer wiegen würden, dass ein Übernahmeanspruch geltend gemacht wird. Derartige Ansprüche sind vorliegend allerdings angesichts des Umfangs des Lärmschutzes für Grundstücke, die nicht schon unmittelbar betroffen sind, nicht begründet und auch nicht geltend gemacht worden. Sie ergeben sich auch nicht aus den Belastungen durch Luftschadstoffe.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern schließen mit unterschiedlicher Intensität auch andere Grundstücke ein. Die Planung des Vorhabenträgers trägt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber auch dem Interesse dieser Eigentümer angemessen Rechnung, indem sie diese soweit als möglich von mittelbaren Beeinträchtigungen verschont. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, wie beispielsweise dem Bau einer Straße, nicht generell, sondern diesbezüglich nur insoweit geschützt ist, wie ihm das Recht Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt.

Gem. § 41 BImSchG und § 72 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW haben auch insoweit betroffene Nachbarn einen Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, anderenfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen.

Sofern sich die faktischen Beeinträchtigungen dabei im Rahmen des gesetzlich Zulässigen halten, stehen dem Betroffenen jedoch grundsätzlich Abwehr-, Schutz- und Entschädigungs- oder gar Übernahmeansprüche nicht zu. So ist es auch hier.

Das Vorhaben führt nicht zu einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV, die Gesundheit beeinträchtigende oder in anderer Weise unzumutbare Auswirkungen durch Immissionen sind unter Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen nicht zu erwarten (vgl. vorstehende Ausführungen). Auch sonst sind der Planfeststellungsbehörde keine mittelbaren Beeinträchtigungen ersichtlich oder im Anhörungsverfahren bekannt geworden, die aufgrund unzumutbarer Auswirkungen auf ein Grundstück einen enteignungsgleichen und damit einen Entschädigungsanspruch auslösenden Eingriff zur Folge haben könnten. Auch die Nähe eines Wohngebäudes zu einer Lärmschutzwand und damit ggf. einhergehende visuelle Beeinträchtigungen können einen solchen Anspruch nicht auslösen. Übernahmeansprüche nicht unmittelbar betroffener Grundstückseigentümer, über die von der Planfeststellungsbehörde bereits im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden wäre (BVerwG, Urteil vom 17.07.2011, 9 A 14.10), treten somit nicht ein.

Verbleibende Beeinträchtigungen müssen danach vom Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden.

7.11 **Sonstiges zu den Einwendungen und Stellungnahmen**

Sonstigen Einwendungen, Anregungen und Forderungen der beteiligten Fachbehörden, Träger öffentlicher Belange, Einwender und Umweltverbände wurde über Zusagen der Vorhabenträgerin, die Änderungen des Deckblatts 1 oder auch über die Nebenbestimmungen im Kapitel A des Beschlusses weitestgehend Rechnung getragen. Im Übrigen wurden sie zurückgewiesen. Auf vorstehenden Ausführungen wird dazu Bezug genommen. In Ergänzung dazu wird auf Folgendes hingewiesen:

- a) Einwendungen, die die Baumaßnahme als unzulässig in den Überschwemmungsgebieten an der Ems und am Hamelbach einstufen, werden zurückgewiesen. Das Dezernat 54 (Wasserwirtschaft) der Bezirksregierung Detmold hat in seiner Stellungnahme bestätigt, dass durch die Änderungen im Bereich der Ems ein besserer Abfluss des Hochwassers möglich sei und die Änderungen im Bereich des Hamelbaches den Hochwasserabfluss nicht beeinträchtigen.

Dieser Stellungnahme der Fachbehörde schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Gründe, die eine Behinderung des Wasserabflusses bedingen könnten sind insoweit nicht erkennbar.

- b) Einwendungen, die Verkehrssicherheitsbedenken zum Ausdruck bringen wurden im Planungsprozess und durch Erarbeitung des Deckblattes 1 berücksichtigt. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit wurde bei der Erarbeitung des Deckblattes 1 in Abstimmung mit dem Verkehrsdezernat der Bezirksregierung Detmold durchgeführt. Sofern diesbezüglich Einwendungen erhoben wurden, werden sie zurückgewiesen. Die Planung der Kreisverkehre hinsichtlich der Radfahrerführung und der Querung der Kreisverkehre ist im Rahmen der Ausführungsplanung in der Unfallkommission zu erörtern und eine einvernehmliche Lösung zu erzielen.

8. **Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten**

Die Planfeststellungsbehörde hat sich an mehreren Stellen (vgl. Kapitel A des Beschlusses, unter anderem Nebenbestimmungen 4.4.1.1, 4.4.3.2, 5.5.3.2) eine nachträgliche Entscheidung vorbehalten.

Die Regelung des § 74 Abs. 3 VwVfG erlaubt entsprechende Vorbehalte, soweit zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, sich für die Bewältigung des Problems notwendige Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen sowie Substanz und Ausgewogenheit der Planung dadurch im Grundsatz nicht in Frage gestellt werden. Der Planfeststellungsbehörde wird es hierdurch ermöglicht, Regelungen, die an sich in dem das Planfeststellungsverfahren abschließenden Planfeststellungsbeschluss zu treffen wären, einer späteren Entscheidung vorzubehalten.

Zwar gilt der Grundsatz, dass die Vorhabenträgerin 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, Rn. 80 und Beschlüsse vom 31.01.2006, 4 B 49.05, Rn. 21, und vom 30.08.1994, 4 B 105.94, Rn. 13).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde genügt der von ihr verfügte Entscheidungsvorbehalt diesen rechtlichen Vorgaben.

9. **Abschließende Gesamtbewertung**

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Vorhaben, der Neubau des Südrings in Rheda-Wiedenbrück, ist aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt, das Vorhaben zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme geeignet. Mit dem Vorhaben werden die anstehenden Ziele, insbesondere die Verbesserung des Verkehrsflusses und Gewährleistung der erforderlichen Leichtigkeit des Verkehrs, verkehrliche Entlastung der historischen Innenstadt von Wiedenbrück, die Erschließung der angrenzenden Wohngebiete und Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz, sowie die verbesserte Verteilung des kommunalen Verkehrs erreicht. 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.

Gründe, die zu einer Ablehnung der beantragten Planung führen, sind nicht ersichtlich und haben sich auch während des Verfahrens nicht ergeben. Optimierungsgebote sind beachtet worden.

Unter Abwägung aller Belange erweist sich die Planung auch als vernünftig. Die Planfeststellungsbehörde bewertet das öffentliche Interesse am Neubau des Südrings höher als entgegenstehende andere öffentliche oder private Belange. Sie ist überzeugt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffent-

licher und privater Belange insgesamt auf ein unabdingbares Maß begrenzt werden. Dennoch verbleibende Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

C. Hinweise und Rechtsbehelfsbelehrung

1. Hinweise auf das Entschädigungsverfahren

Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernissen, anderer Nachteile und des passiven Lärmschutzes an Gebäuden) 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.

Die ordnungsgemäße Festsetzung der Entschädigung, d. h. auch die Vermeidung einer zu niedrigen Entschädigung, ist vielmehr Aufgabe des separaten Entschädigungsverfahrens nach dem EEG NRW.

Entsprechende Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an die

Stadt Rheda-Wiedenbrück,
Rathausplatz 13, 33378 Rheda-Wiedenbrück

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderungen in einem besonderen Entschädigungsfeststellungsverfahren entschieden werden, für das die

Bezirksregierung Detmold
Leopoldstr. 15, 32756 Detmold,

zuständig ist.

Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend oder nicht zur Zufriedenheit der Betroffenen geregelt werden können, steht den Betroffenen anschließend der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Entschädigung grds. in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

2. **Hinweis auf die Geltungsdauer des Beschlusses**

Nach § 38 Abs. 11 S. 1 StrWG NRW tritt der Plan außer Kraft, wenn mit der Durchführung nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird. Nach § 38 Abs. 11 S. 2 StrWG NRW kann die Planfeststellungsbehörde den Plan vor Ablauf dieser Frist auf begründeten Antrag des Trägers der Straßenbaulast um höchstens fünf Jahre verlängern.

3. **Hinweis auf die Auslegung des Planes**

Dieser Beschluss wird in der Stadt Rheda-Wiedenbrück zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt.

Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich und öffentlich bekanntgemacht.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (§ 74 Abs. 4 VwVfG NW).

Parallel zur Auslegung werden der Beschluss und die planfestgestellten Unterlagen gem. § 27a VwVfG NRW auch auf der Homepage der Bezirksregierung Detmold (www.bezreg-detmold.nrw.de) einsehbar sein.

4. **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach deren Zustellung Klage beim

Verwaltungsgericht Minden,
Königswall 8, 32423 Minden
(Postanschrift: Postfach 3240, 32389 Minden)

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist (vgl. vorstehend Nr. 3). Dies gilt nicht für Beteiligte, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wurde.

Die Klage ist beim Verwaltungsgericht schriftlich oder zur Niederschrift des / der Urkundsbeamten/ -in zu erheben. Sie kann auch durch Übertragung eines elektronischen Dokumentes an die elektronische Poststelle des Gerichts 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 sichereren Übermittlungsweg gem. § 55a Abs. 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 (Elektronische-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) vom 24.11.2017 in ihrer aktuellen Fassung.

Wird die Klage durch eine Rechtsanwältin oder einen Rechtsanwalt, eine Behörde oder eine juristische Person des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihr zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse erhoben, muss sie nach § 55d Satz 1 VwGO als elektronisches Dokument übermittelt werden. Dies gilt nach § 55d Satz 2 VwGO auch für andere nach der VwGO vertretungsberechtigte Personen, denen ein sicherer Übermittlungsweg nach § 55a Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 VwGO zur Verfügung steht.

Ist eine Übermittlung als elektronisches Dokument aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich, bleibt auch bei diesem Personenkreis nach § 55d Satz 1 und 2 VwGO die Klageerhebung mittels Schriftform oder zu Protokoll des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zulässig. Die vorübergehende Unmöglichkeit ist bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen; auf Anforderung ist ein elektronisches Dokument nachzureichen.

Bezirksregierung Detmold

Im Auftrag

Ausgefertigt

gez. Schönfeld

gez. Kimbel