# **Bezirksregierung Detmold**



25.4-35-10-1/15

# Planfeststellungsbeschluss

für die Verlängerung der Linie 4 der Stadtbahn Bielefeld bis zur neuen Endhaltestelle

im Quartier "Dürkopp Tor 6" in der Carl-Schmidt-Straße in Bielefeld



Vorhabenträgerin: Bielefelder Beteiligungs- u. Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH (BBVG), Altes Rathaus, Niederwall 25, 33602 Bielefeld

# Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

AGBGB NRW	Ausführungsgesetz des Landes NRW zum Bürgerlichen Gesetzbuch
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftver- unreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BlmSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions- schutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
39. BlmSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV), früher 22. BImSchV)
24. BlmSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenver- ordnung)
32. BlmSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverord- nung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn- Bau- und Betriebsordnung)
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
dB(A)	A-bewerteter Schalldruckpegel (in Dezibel)
DIN	Deutsche Industrie Norm
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
DVBI.	Deutsches Verwaltungsblatt
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein- Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
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)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
LAfAO	Landesamt für Agrarordnung NRW

LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LÖBF	Ehemalige Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten des Landes NRW
LPIG	Landesplanungsgesetz NRW
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LG NRW	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz) des Landes Nordrhein-Westfalen
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz)
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MBI. NRW	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MLuS 05	Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
NSG	Naturschutzgebiet
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht-Rechtsprechungs-Report
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RAS-LP	Richtlinie für die Anlage von Straßen – Teil: Landschaftspflege
RLS 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
StrWG NRW	Straßen und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
SüwVKan	Selbstüberwachungsverordnung Kanal
Schall 03	Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenfahrzeuge
TKG	Telekommunikationsgesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG NRW	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie

VAwS	Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
V-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG, Vogelschutzrichtlinie)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
ZustVU	Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz

# Inhaltsverzeichnis

A	bkürzu	ngs- und Fundstellenverzeichnis	2
In	haltsve	rzeichnis	5
A. I	Entsc	heidung	8
1.	. Fes	tstellung des Plans	8
2.	. Fes	tgestellte Planunterlagen	8
3.	. Nel	oenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss	11
	3.1	Allgemeines und Schutzmaßnahmen	11
	3.2	Allgemeine Unterrichtungspflicht	14
	3.3	Wasserwirtschaft	14
	3.4	Bodenschutz und Altlasten	16
	3.5	Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz	16
	3.6	Lärmschutz	17
	3.7	Bodendenkmalschutz	20
	3.8	Arbeitsschutz	20
	3.9	Kampfmittelfunde	21
	3.10	Ver- und Entsorgungsleitungen, Telekommunikationsanlagen	21
	3.11	Ausgestaltung der Betriebsanlagen gem. BOStrab / Genehmigung gem. § 9 PBefG	23
4.	. Ent	scheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen	24
	4.1	Verfahrenseinwendungen	24
	4.2	Präkludierte Einwendungen	24
	4.3	Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen	25
	4.4	Sonstige Einwendungen und Forderungen	25
	4.5	Einzeleinwendungen	26
5.	. Zus	sagen, Zusicherungen der Vorhabenträgerin	26
6.	Sof	ortige Vollziehbarkeit	27
B.	Begr	ündung	28
1.	. Das	s Vorhaben	28
2.	. Vo	gängige Verfahren	29
3.	Ab	auf des Planfeststellungsverfahrens	30
	3.1	Einleitung des Verfahrens	30
	3.2	Auslegung der Planunterlagen	30
	3.3	Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange	31
	3.4	Erörterungstermin	32
	3.5	Nachträgliche Ergänzung der Planunterlagen	33
4.	. Vei	fahrensrechtliche Bewertung	34
	4.1	Notwendigkeit der Planfeststellung	34
	4.2	Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde	35

4.3 Anhörungsverfahren	
4.4 Umfang der Planfeststellung	
5. Umweltverträglichkeitsprüfung	40
5.1 Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPC	<b>3</b> 40
5. Materiell-rechtliche Bewertung	42
6.1 Planrechtfertigung / Verkehrliche Bedeutung des Vorhabens	42
6.1.1 Planrechtfertigung	42
6.1.2 Verkehrstechnische Planungsziele	46
6.2 Planungsleitsätze	47
6.3 Raumordnung / Landes- und Regionalplanung	47
6.4 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	48
6.4.1 Artenschutz	49
6.4.1.1 Rechtliche Grundlagen des Artenschutzes / Verbotstatbestände	49
6.4.1.2 Prüfmethodik / Bestandserfassung	52
6.4.1.3 Planungsrelevante Arten	57
6.4.1.4 Prüfung der Verbotstatbestände	58
6.4.2 Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz	64
6.4.3 Landschaftsschutz- / Naturschutzgebiete	65
6.4.4 Eingriffsregelung	65
6.4.4.1 Rechtliche Grundlagen	65
6.4.4.2 Beschreibung und Bewertung der Beeinträchtigungen, angewart	dte Methodik 66
6.4.4.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen	67
6.4.4.4 Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme	n) 68
6.4.4.5 Ersatzmaßnahmen	69
7. Abwägung	69
7.1 Grundsätzliches zur Abwägung	69
7.2 Planungsvarianten / Trassenwahl	71
7.2.1 Beschreibung der Trassenvarianten	74
7.2.2 Variantenbewertung und -vergleich	78
7.2.3 Nullvariante	96
7.2.4 Wahl der Vorhabentrasse	96
7.3 Technische Ausgestaltung der Bahnanlagen / Zweigleisigkeit	98
7.4 Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft	98
7.5 Straßenverkehrliche Belange / Umbaumaßnahmen im Straßennet:	
7.6 Jagd	
7.7 Immissionsschutz	
7.7.1 Lärmschutzbelange (Luftschall)	
7.7.1.1 Rechtsgrundlagen	
7.7.1.2 Methodik Berechnung statt Messung der Beurteilungsnegel	

7.7.1.3 Maßgebliches Fahrzeug-/Verkehrsaufkommen und sonstige vorhabenbezog	gene
Rahmenparameter	109
7.7.1.4 Auswirkungen / Lärmschutzmaßnahmen	111
7.7.1.5 Hinweise zu den lärmtechnischen Unterlagen	138
7.7.2 Luftschadstoffe	139
7.7.3 Lichtimmissionen	140
7.7.4 Erschütterungen / Körperschall (Schwingungsimmissionen)	142
7.7.5 Beeinträchtigungen während der Bauphase / Bauimmissionen	147
7.8 Grundwasser- und Gewässerschutz	150
7.9 Bodenschutz	150
7.10 Sonstige öffentliche Belange	151
7.10.1 Denkmalpflegerische Belange	151
7.10.2 Forstwirtschaft	151
7.10.3 Kommunale Belange der Stadt Bielefeld	152
7.11 Sonstige Träger öffentlicher Belange	154
7.12 Private Belange / Anwohner- und Eigentümerbelange	155
7.12.1 Gesundheit	155
7.12.2 Eigentum	156
7.12.3 Wertminderungen und Übernahmeansprüche	156
7.12.4 Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeans	<b>prüche</b> 158
7.12.5 Sonstige private Einwendungen	160
7.12.6 Sonstiges	164
8. Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten	171
9. Abschließende Gesamtbewertung	172
10. Rechtsbehelfsbelehrung	173
11. Hinweise zum Entschädigungsverfahren	175
12. Hinweise zur Geltungsdauer des Beschlusses	176
13. Hinweis auf die Auslegung des Plans	176

# A. Entscheidung

# 1. <u>Feststellung des Plans</u>

Der Plan für die Verlängerung des Schienenweges der Linie 4 der Stadtbahn Bielefeld bis zur neuen Endhaltestelle im Quartier "Dürkopp Tor 6" / in der Carl-Schmidt-Straße und für den Neubau dieser Endhaltestelle wird nach Maßgabe der in diesem Beschluss enthaltenen Regelungen, Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des von der moBiel GmbH, Otto-Brenner-Straße 242, 33604 Bielefeld, im Auftrag der Vorhabenträgerin, der Bielefelder Beteiligungs- und Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH (BBVG), Niederwall 25, 33602 Bielefeld, aufgestellten Plans erfolgt gem. §§ 28 ff. PBefG in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 VwVfG NRW.

# 2. Festgestellte Planunterlagen

2.1 Der festgestellte Plan umfasst folgende von der BBVG mit Schreiben vom 12.10.2015 vorgelegten Unterlagen, die in der Zeit vom 02.11.2015 bis einschließlich 01.12.2015 in der Stadt Bielefeld öffentlich ausgelegen haben:

lfd.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage/	Maßstab
Nr.		Anlage-Nr.	1:
1	Anlagenverzeichnis	-	1
2	Erläuterungsbericht vom 12.10.2015	1, S. 1 - 42	ı
3	Übersichts-/Liniennetzplan	2.1, Blatt 1	1
4	Übersichtslageplan (Bestand)	2.2, Blatt 1	-
5	Übersichtslageplan (Planung)	2.2, Blatt 2	-
6	Lageplan Planungsgrenzen	2.3, Blatt 1	250
7.1	Lageplan	3, Blatt 1	250

	I	I	ı
7.2	Lageplan Fahrleitung (Oberleitung)	3, Blatt 2	250
7.3	Lagepläne (Gradientenplanung, Hö-	3, Blatt 3.1 und	050
	henpläne Gleis 1 und Gleis 2)	Blatt 3.2	250
0	Overselevitte (A bis D)	4 Dlatt 4 bis 4	50
8	Querschnitte (A bis D)	4, Blatt 1 bis 4	50
9	Bestandsplan Versorgungsleitungen	5, Blatt 1	250
10	Lageplan Grunderwerb	6, Blatt 1	-
11	Umweltverträglichkeit, Unterlage zur	7.1, S. 1 - 20	-
	Vorprüfung des Einzelfalls gem. §§ 3c		
	und 3d UVPG vom November 2013		
12	Schall- und schwingungstechnisches	7.2a, S. 1 - 17,	-
	Gutachten, Teil I, vom 01.07.2014	sowie Anlagen	
	(Luftschallimmissionen)	1.1, 1.2, 2.1.1,	
		2.1.2, 2.1.3,	
		2.2.1, 2.2.2,	
		2.2.3, 3.1.1,	
		3.1.2, 3.1.3,	
		3.2.1, 3.2.2,	
		3.2.3, 4.1, 4.2,	
		4.3, 5.1.1, 5.1.2,	
		5.1.3, 5.2.1, 5.2.2	
		und 5.2.3	
13	Schall- und schwingungstechnisches	7.2b, S. 1 - 21,	-
	Gutachten, Teil II, vom 02.07.2014	sowie Anlagen	
	(Schwingungsimmissionen)	1.1, 1.2, 1.3, 1.4,	
		1.5, 2.1, 2.2, 2.3	
		u. 2.4	
14	Schall- und schwingungstechnisches	7.3, S. 1 - 15,	-
	Gutachten, Teil III, vom 29.09.2015	sowie Anlagen	
	(Luftschallimmissionen durch den	1.1, 1.2, 1.3, 1.4,	
	Schienen- und den Gesamtverkehr an	1.5, 2.1, 2.2, 2.3,	
	der umliegenden Bebauung / Verän-	2.4, 3.1, 3.2, 3.3,	
	derungen in der Nikolaus-Dürkopp-	3.4, 4.1, 4.2, 4.3,	

	Straße)	4.4, 5.1, 5.2, 5.3,	
		5.4	
15	Schall- und schwingungstechnisches	7.4, S. 1 - 12,	-
	Gutachten, Teil IV, vom 03.12.2010	sowie Anlagen	
	(Beweissicherungsmessung)	1.1 und 1.2	
16	Landschaftspflegerischer Begleitplan	7.5 (Teil 1),	-
	vom Mai 2015	S. 1 - 18	
17	Artenschutzprüfung vom November	7.5 (Teil 2),	-
	2013	S. 1 - 38	

# 2.2 Planunterlagen des Deckblatts vom Juli 2016, die im Laufe des Verfahrens nachgereicht worden sind und die nicht öffentlich ausgelegen haben:

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage/ Anlage-Nr.	Maßstab 1 :
18	Antrag/Beschreibung der Änderungen	ohne (2 Seiten)	-
19	Lageplan	3, Blatt 1 (neu)	-
20	Lageplan Fahrleitung (Oberleitung)	3, Blatt 2 (neu)	-
21	Bestandsplan Versorgungsleitungen	5, Blatt 1 und 2 (neu)	-

Weiterhin wurden folgende Unterlagen am 19.01.2017 nachgereicht, die ebenfalls nicht öffentlich ausgelegen haben:

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage/ Anlage-Nr.	Maßstab 1 :
22	Antrag/Beschreibung der Änderungen	ohne (1 Seite)	-
23	Lageplan	ohne	200
24	Schall- und schwingungstechnisches Gutachten vom 06.01.2017	6 Seiten sowie Anlagen 1.1, 1.2,	-

		2.1, 2.2, 3.1 u. 3.2	
25	Schall- und schwingungstechnisches	21 Seiten sowie	-
	Gutachten, Teil II	Anlagen 1.1 – 1.5	
		und 2.1 – 2.4	

# 3. Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss

#### 3.1 Allgemeines und Schutzmaßnahmen

3.1.1 Während der Bauphase hat die Vorhabenträgerin darauf hinzuwirken und die ausführenden Firmen entsprechend zu verpflichten, dass die in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV-Baulärm vom 19. August 1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) festgesetzten Immissionsrichtwerte für die betroffenen Gebiete entsprechend der Art ihrer tatsächlichen baulichen Nutzung beachtet werden.

Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) vom 29.08.2002 (BGBI. I S. 3478) in ihrer derzeit gültigen Fassung sind ebenfalls zu beachten. Nach Möglichkeit sind lärmarme Geräte und Maschinen i. S. d. 32. BImSchV einzusetzen.

3.1.2 In den Nachtstunden (22 Uhr abends bis 6 Uhr morgens) sind zum Schutz der Anwohner Bauarbeiten (Baustellenverkehr eingeschlossen) grundsätzlich unzulässig. Von dieser Einschränkung kann die zuständige Immissionsschutzbehörde auf Antrag bei dargelegtem öffentlichen Interesse Ausnahmen zulassen, wenn die Nachtruhe der Anwohner nicht erheblich gestört wird und auch sonstige Belange nicht entgegenstehen.

Unabhängig davon sind die Bauzeiten für alle Betroffenen so kurz wie möglich zu halten und verträglich zu gestalten (z. B. auch durch rechtzeitige Informationen und / oder einheitliche Durchführung besonders lärmintensiver Bauarbeiten).

3.1.3 Die Vorhabenträgerin hat darauf hinzuwirken, dass während der Bauzeit Belästigungen durch Staubemissionen und Beeinträchtigungen durch verschleppten Schmutz

vermieden werden. Sie hat maßnahmenbedingte Schäden (z. B. durch die Benutzung von Baufahrzeugen) am Straßen- und Wegenetz nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zu beheben.

Im Übrigen ist während der Bauphase die Verkehrssicherheit der benutzten Straßen, z. B. durch Beseitigung von Verschmutzungen, sicherzustellen.

- 3.1.4 Nach Abschluss der Bauarbeiten sind vorübergehend in Anspruch genommene Grundstücksflächen fachgerecht wiederherzustellen und soweit wie möglich in ihren ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen.
- 3.1.5 Die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz vom 10.05.2000, in NRW eingeführt durch den gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand NRW und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport NRW vom 31.07.2000 (SMBI. NRW 7129), sind in der Bauphase (Arbeiten in der Carl-Schmidt-Straße) zu beachten. Beim späteren Betrieb des neuen Abschnitts der Stadtbahnlinie 4 sind die Vorgaben der DIN 4150 zu beachten.
- 3.1.6 Bezüglich der betrieblichen Auswirkungen des Stadtbahnbetriebes der Linie 4 im Bereich zwischen dem Niederwall im Westen und dem Neubauabschnitt in der Carl-Schmidt-Straße im Osten auf Erschütterungen bzw. Schwingungsimmissionen inklusive Körperschall hat die Vorhabenträgerin für das Gebäude Niederwall 31 35 sowie auch für die sonstige Bebauung entlang der Nikolaus-Dürkopp-Straße ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Neben dem Gebäude Niederwall 31 35 kann dieses Beweissicherungsverfahren auf zwei repräsentative festzulegende Gebäude bzw. schützenswerte Immissionspunkte beschränkt werden, die gutachterlich festzulegen sind und die höchstbelastete Bereiche in der Nikolaus-Dürkopp-Straße abdecken müssen. Messungen der Vorbelastungen (Erschütterungen und Körperschall) sind vor der Inbetriebnahme der neuen Führung der Stadtbahnlinie 4 und Messungen der neuen Gesamtbelastungen nach der vollständigen Inbetriebnahme der neuen Führung der Stadtbahnlinie 4 durchzuführen. Auf bereits durchgeführte Messergebnisse kann bezüglich der Vorbelastungen zurückgegriffen werden.

Sofern das Beweissicherungsverfahren als Ergebnis Anhebungen der Vorbelastung durch Erschütterungen um 25 % ausweist und gleichzeitig die 1,5 fachen

Anhaltswerte für Kern- und Mischgebiete der Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, Juni 1999) überschritten werden, hat die Vorhabenträgerin gutachtlich ein Schutzkonzept erstellen zu lassen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Die abschließende Entscheidung über die Schutzmaßnahmen (wie z. B. ein Masse-Feder-System) und ihre Umsetzung trifft die Planfeststellungsbehörde. Gleiches gilt für den Körperschall, sofern hier die Körperschallimmissionen um 3 dB(A) zunehmen und sie über dem Orientierungswert von 40 dB(A) für Schlafräume liegen. Auf die Ausführungen im Kapitel B Nr. 7.7.4 wird verwiesen.

Die Ergebnisse des Beweissicherungsverfahrens sind der Planfeststellungsbehörde unverzüglich nach Durchführung vorzulegen.

- 3.1.7 Die Anlagen zur Beleuchtung der neuen Endhaltestelle sowie sonstige im Zusammenhang mit dem Vorhaben stehende neue Beleuchtungsanlagen im Umfeld der neuen Endhaltestelle bzw. an den Straßen und Wegen bzw. Zugängen zu der Haltestelle müssen sowohl den sicherheitstechnischen Vorgaben (vgl. u. a. § 27 BOStrab) als auch den sonstigen einschlägigen Normen und damit dem Stand der Technik entsprechen. Sie sind so zu gestalten, dass Belästigungen der Nachbarschaft und Umwelt durch Lichtimmissionen so gering wie möglich gehalten werden. Dazu sind
  - die im gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW sowie des Ministeriums für Städtebau und Wohnen des Landes NRW vom 11.12.2014 (Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung, SMBI. NRW 7129) sowie
  - die in den Hinweisen zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)

jeweils unter Nr. 6 beschriebenen Maßnahmen zur Minderung der Störwirkung von Beleuchtungsanlagen umzusetzen.

Der Standort der Beleuchtungsanlagen ist so auszurichten, dass Rettungsarbeiten (z. B. die Bergung von Personen aus angrenzenden Wohnhäusern) nicht be-

hindert werden. Dazu ist eine vorherige Abstimmung mit der zuständigen Dienststelle der Feuerwehr (Feuerwehramt) vorzunehmen.

# 3.2 Allgemeine Unterrichtungspflicht

3.2.1 Die Bauarbeiten sind der Stadt Bielefeld und der Planfeststellungsbehörde jeweils 14 Tage vor ihrer Aufnahme, die Beendigung der Arbeiten jeweils unmittelbar danach schriftlich anzuzeigen.

In der Anzeige über die Aufnahme der Arbeiten ist der zuständige / verantwortliche Bauleiter unter Angabe seiner regelmäßigen Erreichbarkeit (Anschrift, Telefon) zu benennen. Spätere Änderungen in der Person des zuständigen / verantwortlichen Bauleiters sind ebenfalls anzuzeigen.

3.2.2 Über den Beginn und das Ende der Bauarbeiten ist außerdem jeweils die Bundeswehr (Landeskommando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 6, 65189 Wiesbaden, E-Mail: LKdoHEVerkInfra@bundeswehr.org) zu informieren.

#### 3.3 <u>Wasserwirtschaft</u>

- 3.3.1 Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Gewässerschutzes Rücksicht zu nehmen. Insbesondere ist bei der Verwendung wassergefährdender Stoffe (Treibstoffe, Öle und andere wassergefährdende Stoffe) Vorsorge vor einer zumindest über die öffentliche Kanalisation möglichen Verunreinigung eines oberirdischen Gewässers oder auch des Grundwassers zu treffen. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten. Die Vorschriften des WHG, des LWG und der VAwS sind zu beachten.
- 3.3.2 Sofern mineralische Stoffe aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) oder mineralische Stoffe aus industriellen Prozessen im Trassen- und Erdbau verwendet werden, sind hinsichtlich der Verwendungsgebiete und der Güteüberwachung und Dokumentation folgende gemeinsame Runderlasse zu beachten:
  - Gem. RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 21.12.1992 (MBI.

- NRW, Nr. 17, 1993, S. 511, Hinweise für die Wiederverwendung teerhaltiger Straßenbaustoffe -),
- Gem. RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV) vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 75, 2001, S. 1472, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau -),
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 76, 2001, S. 1494, Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- u. Erdbau -),
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 77, 2001, S. 1508, Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungsaschen im Straßen- und Erdbau -),
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBl. NRW, Nr.78, 2001, S. 1528, - Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen- und Erdbau -) und
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 14.09.2004 (MBI. NRW, Nr.36, 2004, S. 871, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau -).

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

3.3.3 Die über die öffentliche Kanalisation der Stadt Bielefeld erfolgende Oberflächenentwässerung des Bahnkörpers, der Haltestelle und der sonstigen befestigten Flächen ist mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld abzustimmen. Sie hat so zu erfolgen, dass Anliegergrundstücke nicht beeinträchtigt werden. Schäden, die durch ungeregelten Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, hat die Vorhabenträgerin zu beseitigen.

#### 3.4 Bodenschutz und Altlasten

3.4.1 Bei Erdarbeiten sind die abfall- und bodenschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Baumaßnahmen im Bereich der Altlast bzw. Altablagerung 3917 MM 346 "Dürkopp Werk V Tor 6" (Bielefelder Nr.: AS 019/V), vgl. Stellungnahme des Dezernates 52 der Bezirksregierung Detmold, sind zur Sicherstellung der Bodenschutzbelange vor ihrer Durchführung mit der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Bielefeld abzustimmen. Soweit die untere Bodenschutzbehörde Schutzmaßnahmen für erforderlich hält, sind diese umzusetzen.

Unabhängig davon ist bei den Erdarbeiten auf Auffälligkeiten (Abfälle, Boden- und/ oder Grundwasserverunreinigungen, Verfärbungen oder sonstige augenscheinlich bzw. geruchlich auffällige/kontaminierte Materialien etc.) zu achten. Werden sie angetroffen, ist die untere Bodenschutzbehörde zu informieren (vgl. dazu § 2 Abs. 1 LBodSchG).

Soweit erforderlich, sind dabei auch Bodenuntersuchungen durchzuführen. Belastete Böden und Abfälle sind unter Einhaltung der für Arbeiten auf Altlasten geltenden Arbeits- und Anwohnerschutzvorkehrungen und in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde ordnungsgemäß zu entsorgen.

3.4.2 Soweit im Trassenbereich Altablagerungen vor Ort verbleiben, sind altlastentypische Probleme wie z. B. das Setzungsverhalten bei den Detailplanungen zu berücksichtigen.

#### 3.5 Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz

- 3.5.1 Die Vorhabenträgerin hat die Eingriffe in Natur und Landschaft auf den im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) beschriebenen Umfang zu beschränken. Zusätzliche, in den festgestellten Planunterlagen nicht ausgewiesene Eingriffe oder
  Flächeninanspruchnahmen sind ohne vorherige Planänderung unzulässig.
- 3.5.2 Die im LBP sowie in der Artenschutzprüfung benannten Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen sowie die 11 Einzelbäume umfassenden Ersatzpflanzungen für die für das Vorhaben zu fällenden 7 jungen Einzelbäume sind vollständig vorzunehmen und dabei so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachte Funktion auf Dauer erfüllen können. Dies schließt die sachgerechte Pflege ein.

In Abstimmung mit der zuständigen unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld sind dazu landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen. Die zeitliche Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege muss mindestens den in den RAS-LP 2 für den Straßenbau dargestellten Grundsätzen entsprechen.

3.5.3 Das in § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG normierte Zeitfenster für Gehölzentnahmen ist zu beachten.

Die Ersatzpflanzungen müssen spätestens innerhalb eines Jahres nach Inbetriebnahme der neuen Stadtbahnstrecke erfolgt sein.

- 3.5.4 Soweit Flächen bauzeitlich in Anspruch genommen werden, die nicht bereits dauerhaft versiegelt sind, sind sie nach Abschluss der Bauarbeiten in ihren vorherigen Zustand zurück zu versetzen; Verdichtungen sind durch Auflockerungen soweit wie möglich zu beseitigen.
- 3.5.5 Pflanzenbestände wie solche am Rande zum Georg-Rothgiesser-Park oder die Baumbestände an der Ecke Carl-Schmidt-Straße/Hermann-Kleinewächter-Straße sind während der Bauzeit mit Maßnahmen gem. DIN 18 920 bzw. analog zur RAS-LP 4 vor Beschädigungen zu schützen und zu erhalten.

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

## 3.6 <u>Lärmschutz</u>

Entsprechend der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchungen und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaß-

nahmen an den baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Auf Kapitel B Nr. 7.7 dieses Beschlusses mit allen Unterkapiteln wird verwiesen.

#### Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke haben, soweit die Grenzwerte der jeweiligen Gebietskategorie nach der 16. BImSchV überschritten werden, der Vorhabenträgerin gegenüber dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen (passiver Lärmschutz). Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV.

Ansprüche haben dem Grunde nach die Eigentümer der folgenden Grundstücke:

Straße	Hausnummer	Gebietseinstufung
August-Bebel-Straße	108a	MI
August-Bebel-Straße	110a	MI
August-Bebel-Straße	133	MI
August-Bebel-Straße	135-145	GE
August-Schroeder-Straße	12	MI
August-Schroeder-Straße	15	MI
Carl-Schmidt-Straße	1	MI
Carl-Schmidt-Straße	11-13	MI
Hermann-Kleinewächter-Straße	1	MI
Niederwall	31-35	MI
Niederwall	37	MI
Niederwall	39	MI
Nikolaus-Dürkopp-Straße	2	MI
Nikolaus-Dürkopp-Straße	2a	MI
Nikolaus-Dürkopp-Straße	2b	MI
Nikolaus-Dürkopp-Straße	2c	MI
Nikolaus-Dürkopp-Straße	2d	MI
Nikolaus-Dürkopp-Straße	4	MI

Nikolaus-Dürkopp-Straße	4a	MI	
Nikolaus-Dürkopp-Straße	5	MI	
Nikolaus-Dürkopp-Straße	7	MI	
Nikolaus-Dürkopp-Straße	8	MI	
Nikolaus-Dürkopp-Straße	9	MI	
Nikolaus-Dürkopp-Straße	10	MI	
Nikolaus-Dürkopp-Straße	11	MI	
Nikolaus-Dürkopp-Straße	12	MI	
Nikolaus-Dürkopp-Straße	13	MI	
Nikolaus-Dürkopp-Straße	14	MI	
Nikolaus-Dürkopp-Straße	15	MI	
Nikolaus-Dürkopp-Straße	16	MI	
Nikolaus-Dürkopp-Straße	17	MI	
Teutoburger Straße	99	MI	

MI = Mischgebiete

GE = Gewerbegebiete

# Entschädigungsanspruch Außenwohnbereich

Die Eigentümer des Grundstücks Carl-Schmidt-Straße 1, deren Wohnungen mit einem Außenwohnbereich (Balkon) ausgestattet sind, haben gegenüber der Vorhabenträgerin Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch den von der hiermit planfestgestellten Maßnahme ausgehenden Verkehrslärm, soweit die Beurteilungspegel im Außenwohnbereich den jeweils in Ansatz gebrachten Grenzwert von 64 dB(A) (vgl. Kapitel B Nr. 7.7.1.4.7) für den Tag überschreiten.

Der Anspruch wird hiermit dem Grunde nach festgestellt.

Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich analog der Regelungen der VLärmSchR 97. 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 (§ 30a PBefG in Verbindung mit § 41 EEG NRW).

Unabhängig von den hiermit dem Grunde nach verbindlich festgestellten Ansprüchen hat die Vorhabenträgerin alle betroffenen Grundstückseigentümer nochmals gesondert über diesen Anspruch zu informieren.

Soweit auch Gebäude im Bereich der Nikolaus-Dürkopp-Straße über einen Außenwohnbereich verfügen sollten, für die vorstehend dem Grunde nach passiver Lärmschutz festgeschrieben wurde, besteht insoweit dem Grunde nach auch Anspruch auf eine Außenwohnbereichsentschädigung, die vom jeweiligen Eigentümer bei der Vorhabenträgerin geltend gemacht werden kann.

#### 3.7 Bodendenkmalschutz

Wenn im Zuge der Erdarbeiten kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (etwa Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien) entdeckt werden, ist dies der Stadt Bielefeld oder dem Landschaftsverband Westfalen Lippe (LWL), hier dem LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld, Am Stadtholz 24a, 33609 Bielefeld, unverzüglich anzuzeigen. Entdeckungsstätten sind mindestens drei Werktage nach Zugang der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 und 16 DSchG NRW).

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

#### 3.8 Arbeitsschutz

Die Bestimmungen der Baustellenverordnung 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 Arbeitsabschnitte und der zeitlichen Abschätzung zu berücksichtigen.

- Spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle ist der zuständigen Arbeitsschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold, Dezernat 55, Leopoldstraße 13 - 15, 32756 Detmold, das Bauvorhaben anzukündigen.
- Vor Einrichtung der Baustelle ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen, der die erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen enthält.
- Bei T\u00e4tigwerden mehrerer Firmen auf der Baustelle ist ein Koordinator zu bestellen, der w\u00e4hrend der Planungsphase und der Bauphase den Arbeitsschutz organisiert.

# 3.9 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 der Stadt Bielefeld zu benachrichtigen. Weitere Tiefbauarbeiten sind mit der gebotenen Vorsicht auszuführen.

## 3.10 <u>Ver- und Entsorgungsleitungen, Telekommunikationsanlagen</u>

Die Stadtbahntrasse bzw. die Endhaltestelle queren und berühren diverse Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom Technik GmbH und der Stadtwerke Bielefeld sowie diverse Fernwärme-, Elektro-, Gas- und Wasserversorgungsleitungen einschließlich Hausanschlussleitungen und Beleuchtungskabel der Stadtwerke Bielefeld bzw. der Stadt Bielefeld.

Im Bereich dieser Leitungen, zu denen auch die gehören, die sich aus dem von der Telekom mit der Stellungnahme vom 10.11.2015 übersandten Lageplan dargestellt sind, sind die Arbeiten unter Berücksichtigung der gebotenen Vorsicht und unter Beachtung der erforderlichen Sicherungs- und Schutzmaßnahmen durchzuführen.

#### 3.10.1 Anlagen und Leitungen der Stadtwerke Bielefeld

3.10.1.1 Rechtzeitig vor dem Beginn der Arbeiten zur Errichtung des Schienenweges hat der bauausführende Betrieb die sich auf die entsprechenden Bereiche erstreckenden Arbeiten bei dem Bereich "Zentrale Arbeitsvorbereitung" bzw. bei dem

Bereich "Fernwärmeverteilung und Wärmeservice" der Stadtwerke Bielefeld anzukündigen (jeweilige Ansprechpartner vgl. Stellungnahme der Stadtwerke Bielefeld) und sie inklusive der zugunsten dieser Anlagen und Leitungen ggf. erforderlich werdenden Leitungsverlegungen und Schutzmaßnahmen abzustimmen.

- 3.10.1.2 Bezüglich der erforderlich werdenden Neutrassierung der Wasserversorgungsleitung DN 150 PE im Bereich der geplanten Straßenabläufe sowie der erforderlichen Verlagerung des Wasserschiebers im Bereich August-Bebel-Straße/Carl-Schmidt-Straße ist vor Baubeginn eine gesonderte Abstimmung mit dem Bereich "Gas/Wasser, Sachbereich Instandhaltung Verteilsystem" erforderlich.

  Bezüglich der öffentlichen Straßenbeleuchtung bedarf es vor der Aufnahme der Bauarbeiten einer separaten Abstimmung mit dem Bereich "Netzbau, Sachbereich Netze IV", sowie bezüglich der zu querenden Niederspannungskabel mit dem Bereich "Elektrizität, Sachbereich Instandhaltung Kabeltechnik"
- 3.10.1.3 Die genaue Lage der Leitungen ist vor Baubeginn bei dem Bereich "Netzinformation und Geodaten" der Stadtwerke zu erfragen. Ausschachtungsarbeiten im Nahbereich der Versorgungsleitungen dürfen nur per Handschachtung durchgeführt werden.

# 3.10.2 Anlagen und Leitungen der Telekom

3.10.2.1 Bezüglich der Telekommunikationslinien der Telekom und der zu ihren Gunsten erforderlichen Sicherungs-, Schutz- und Änderungsmaßnahmen ist ebenfalls rechtzeitig – mindestens 3 Monate vor Baubeginn – eine entsprechende Abstimmung (Telekom Technik, PTI 15) erforderlich.

In Abstimmung mit der Telekom ist ein Bauzeitenablaufplan zu erstellen, um ihr die erforderlichen Vorbereitungsmaßnahmen zu ermöglichen.

Aus betrieblichen Gründen (z. B. für den Fall einer Störung) muss der Zugang zu den Telekommunikationslinien auch während der Bauphase jederzeit gesichert sein. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Dazu sind die bauausführenden Firmen vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum

Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom zu informieren.

- 3.10.2.2 Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.
- 3.10.3 Für den Fall, das mit den Stadtwerken oder der Telekom bezüglich der Maßnahmen keine Einigung erzielt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor.

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

# 3.11 <u>Ausgestaltung der Betriebsanlagen gem. BOStrab / Genehmigung gem.</u> § 9 PBefG

**3.11.1** Bau und Betrieb der Schienenwege und der zugehörigen Anlagen sind nach den Vorgaben der BOStrab auszugestalten.

Die gem. § 60 BOStrab vor der Aufnahme der Arbeiten zur Errichtung der Betriebsanlagen erforderliche Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und gesondert zu beantragen.

3.11.2 Nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und daher gesondert einzuholen ist auch die gem. § 2 Abs. 1 Nr. 1 und § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG erforderliche unternehmerische Genehmigung für den Bau, den Betrieb und die Linienführung des Straßenbahnverkehrs. Sie muss vor der Inbetriebnahme der planfestgestellten Stadtbahnstrecke vorliegen.

# 4. <u>Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen</u>

# 4.1 <u>Verfahrenseinwendungen</u>

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.

### 4.2 <u>Präkludierte Einwendungen</u>

Drei Einwendungen (Nrn. 43, 44 und 45) sind im Anhörungsverfahren erst am 16. bzw. 18. Dezember 2015 und damit einen Tag bzw. drei Tage nach der am 15.12.2015 abgelaufenen Einwendungsfrist erhoben worden. Diese Einwendungen sind damit gem. § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG NRW i. V. m. § 29 Abs. 4 Satz 1 PBefG zumindest für das Verwaltungsverfahren der Planfeststellung ausgeschlossen (präkludiert). Die Einwender wurden am 29.12.2015 schriftlich über die Verfristung der Einwendungen informiert.

Die Regelung des § 73 Abs. 4 VwVfG NRW bestimmt, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Auslegungsgemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben kann. Dem haben die Einwender nicht entsprochen. Sie haben ihre Forderungen und Bedenken erst nach Ablauf der Einwendungsfrist vorgetragen, obgleich in der Bekanntmachung der Auslegung auf die Frist hingewiesen wurde und in den offen gelegten Plänen die Baumaßnahme so dargestellt war, dass die Einwender schon zu diesem Zeitpunkt und damit rechtzeitig und vor Ablauf der Frist eine möglicherweise aus dem Straßenbahnbau resultierende Beeinträchtigung ihrer Rechte hätten erkennen können.

Mit Schreiben vom 08.01.2016 hat der Einwender Nr. 44 die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gem. § 32 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW beantragt. Die Voraussetzungen für die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand liegen nicht vor. Der Antrag wurde daher am 14.01.2016 abgelehnt. Die Einwenderin Nr. 43 hat mit Schreiben vom 14.01.2016 ebenfalls die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand beantragt. Die Begründung des Antrags reicht für die Erfüllung der Vorausset-

zungen des § 32 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW nicht aus. Dem Interessenvertreter der Einwenderin wurde dies mit Schreiben vom 20.01.2016 mitgeteilt.

Die Frage der materiellen Präklusion und damit insbesondere die Frage, inwieweit damit Rechtsschutzmöglichkeiten (d. h. die Möglichkeiten, den Klageweg zu beschreiten) eingeschränkt sind, bleibt vor dem Hintergrund des Urteils des BVerwG vom 22.10.2018, Az. 7 C 15.13, unberührt. Inhaltlich sind in diesem Planfeststellungsverfahren unabhängig davon alle Einwendungen, auch die verfristeten, berücksichtigt bzw. geprüft und in die Abwägung einbezogen worden.

# 4.3 <u>Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen</u>

Den Einwendungen und Stellungnahmen wird, soweit sie durch

- Planänderungen,
- Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren oder
- Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt worden sind, inhaltlich Rechnung getragen.

#### 4.4 Sonstige Einwendungen und Forderungen

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

- der Verzicht auf den Bau des Schienenweges gefordert bzw. dessen Notwendigkeit in Frage gestellt wird,
- andere Trassenvarianten bzw. -führungen gefordert werden,
- die Untersuchungen im Hinblick auf Alternativen als unzureichend kritisiert werden,
- Gefährdungen insbesondere für Kinder, ältere Menschen sowie Menschen mit Behinderung durch den Betrieb der Stadtbahntrasse beklagt werden,
- Beeinträchtigungen durch Lärm- und Lichtimmissionen, bezüglich des Lärms auch durch Körperschall befürchtet werden,
- über das vorgesehene Maß hinaus aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen gefordert werden,

- Erschütterungen und als Folge daraus auch Gebäudeschäden befürchtet werden,
- Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich des Entfalls der Begrünung vor dem sog. "Berliner Bahnhof" kritisiert werden,
- Wertminderungen bezüglich anliegender Grundstücke und Gebäude geltend gemacht werden,
- allgemein eine Verschlechterung der Wohnqualität durch den Betrieb der Bahn und der Haltestellen (u. a. z. B. auch durch Vermüllung des Umfelds) sowie die Zerstörung der Lebensqualität im sog. Expo-Projekt (Stadtentwicklungskonzept "Dürkopp Tor 6") befürchtet werden,

werden sie aus den sich aus Kapitel B, Nummer 6 ff. dieses Beschlusses benannten Gründen zurückgewiesen.

Fragen der Entschädigung bleiben dem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

## 4.5 Einzeleinwendungen

Diesbezüglich wird ergänzend auf Nr. 7.12 im Kapitel B dieses Beschlusses und die dortigen Einzelfallentscheidungen verwiesen.

# 5. <u>Zusagen, Zusicherungen der Vorhabenträgerin</u>

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

Die Vorhabenträgerin sagt zu,

 den Bauablauf grundsätzlich so zu organisieren, dass die Eingriffe in die Anliegerbelange und die Belastungen der Nutzergruppen der Carl-Schmidt-Straße auf ein Mindestmaß reduziert werden,

- für mobile Bewohner und Besucher des Quartiers die barrierefreie Mobilität gemäß Personenbeförderungsgesetz zu sichern und die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ohne fremde Hilfe zu verbessern,
- die Anlagen stadtverträglich zu gestalten,
- ein Masse-Feder-System im Bereich der Weichen in der Nikolaus-Dürkopp-Straße (bereits umgesetzt) sowie eine elastische Schienenlagerung in der Carl-Schmidt-Straße zu verbauen,
- eine Spurkranzschmierung zur Minderung des Kurvenquietschens an der Weiche in der Carl-Schmidt-Straße sowie eine Schienenkopfbenetzungsanlage an den Kurven der Weichen in der Nikolaus-Dürkopp-Straße sowie in der August-Bebel-Straße einzusetzen,
- z. B. durch betriebliche Anweisungen auf die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit hinzuwirken und sie ggf. auch betriebstechnisch zu überwachen,
- die Verkehrsflächen in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld so zu gestalten, dass die Verkehrssicherheit auch für Kinder gewährleistet ist sowie
- ein Beweissicherungsverfahren zur Überwachung der Anliegergebäude im Hinblick auf etwaige Gebäudeschäden bzw. zu deren Vermeidung auf der Basis des gutachterlichen Vorschlags vom 03.12.2010 "Schall- und schwingungstechnisches Gutachten, Teil IV" durchzuführen. Diese Zusage wird ergänzt durch die Nebenbestimmung Nr. 3.1.6.

Die Vorhabenträgerin hat auch alle sonstigen Zusagen, die im Anhörungsverfahren schriftlich dokumentiert wurden (insbesondere in den Stellungnahmen bzw. Gegenäußerungen zu Einwendungen und Stellungnahmen der Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange), einzuhalten, sofern in diesem Planfeststellungsbeschluss nichts anderes geregelt ist.

### 6. Sofortige Vollziehbarkeit

Der Planfeststellungsbeschluss über den Bau und die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG), eine Anfechtungsklage hat daher keine aufschiebende Wirkung.

# B. Begründung

# 1. <u>Das Vorhaben</u>

Das hiermit planfestgestellte Vorhaben umfasst die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 um einen 250 m langen Gleisabzweig in das Quartier "Dürkopp Tor 6" sowie die dortige Errichtung einer barrierefreien Endhaltestelle.

Die moBiel, ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Bielefeld und Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs, betreibt in der Stadt Bielefeld ein aus vier Linien bestehendes Straßenbahnnetz. Die Linie 4 beginnt am Lohmannshof (Zehlendorfer Damm) stadtauswärts hinter der Universität Bielefeld und endet zurzeit am Rathaus an der Straße Niederwall.

Die Neubaustrecke verlängert die Linie 4 über ihre bisherige Endhaltestelle "Rathaus" hinaus bis zur künftigen Endhaltestelle "Dürkopp Tor 6". Zunächst wird die Linie 4 auf der vorhandenen Trasse der Linie 3 über die Nikolaus-Dürkopp-Straße bis zur Kreuzung mit der August-Bebel-Straße geführt. Dort beginnt der Neubau der zweigleisigen Ausbaustrecke, die straßenbündig mit einer leichten Rechtsverschwenkung in die Carl-Schmidt-Straße führt. Sie verläuft zunächst gradlinig und dann über eine leichte Linksverschwenkung bis zur Haltestelle kurz vor der Teutoburger Straße. Die geplante Endhaltestelle wird als eingleisige Stumpfkehranlage mit einem 72 m langen, zum Teil überdachten und 3,5 m breiten Hochbahnsteig angelegt. Dadurch entsteht ein barrierefreier Einstieg für den Fahrgast. Die Stadtbahnzüge kehren über eine Gleisverbindung.

Der Knotenpunktbereich August-Bebel-Straße / Nikolaus-Dürkopp-Straße / Carl-Schmidt-Straße wird durch eine Lichtsignalanlage mit Bevorrechtigung für die Stadtbahn ausgestattet.

Mit dieser neuen Endhaltestelle bzw. mit der neuen Kehranlage wird die bisherige Nutzung der Kehranlage am Niederwall südlich der bisherigen Endhaltestelle "Rathaus" für den Regelbetrieb der Linie 4 entbehrlich.

Das Vorhaben schließt neben dem Gleiskörper selbst mit allen zugehörigen Bauwerken und Anlagen inkl. des Hochbahnsteiges auch alle mit ihm im Zusammenhang stehenden Änderungs- und Folgemaßnahmen am bestehenden Stadtbahnnetz sowie am betroffenen Straßen- und Wegenetz sowie die Änderungen an Anlagen Dritter und die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen mit ein.

Zu dem Vorhaben gehören daher u. a.

- die Gleisanlagen selbst inkl. Weichen und Stumpfkehranlage mit dem jeweiligen, dem Beschluss entsprechenden Unterbau,
- der Hochbahnsteig,
- die Änderungen an Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen sowie
- die landschaftspflegerischen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen und insbesondere auch die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen.

Die unternehmerische Genehmigung gem. § 9 PBefG ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und gesondert einzuholen. Auch die technische Ausgestaltung der Betriebsanlagen ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie ist nach den Vorgaben der BOStrab vorzunehmen und bedarf gem. § 60 BOStrab der gesonderten vorherigen Genehmigung bzw. Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde, hier der insoweit landesweit zuständigen Bezirksregierung Düsseldorf.

Eines Wasserrechtes für die Entsorgung anfallenden Niederschlagswassers bedarf es ebenfalls nicht. Die Entwässerung erfolgt über die Kanalisation der auch abwasserbeseitigungspflichtigen Stadt Bielefeld.

### 2. <u>Vorgängige Verfahren</u>

Das als notwendig erachtete raumordnerische Zielabweichungsverfahren nach § 16 Landesplanungsgesetz wurde mit Schreiben vom 15.02.2016 seitens der Stadt Bielefeld beantragt, der Regionalrat hat in seiner Sitzung am 27.06.2016 sein Einvernehmen zu der beantragten Zielabweichung erteilt.

Das Dezernat 32 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung) hat der Planung in seiner Stellungnahme vom 01.02.2017 vorbehaltlos zugestimmt.

# 3. <u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u>

## 3.1 Einleitung des Verfahrens

Die BBVG, Niederwall 25, 33602 Bielefeld, hat den von der moBiel GmbH in ihrem Auftrag erstellten Plan mit Schreiben vom 12.10.2015 der Bezirksregierung Detmold zur Durchführung des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens gem. §§ 28 ff. PBefG i. V. m. §§ 73 ff. VwVfG NRW zugeleitet.

## 3.2 Auslegung der Planunterlagen

Der Plan hat gem. § 29 Abs. 1 a PBefG und § 73 Abs. 2 und 3 VwVfG NRW auf Veranlassung der Bezirksregierung Detmold einen Monat in der Zeit vom 2. November 2015 bis einschließlich 1. Dezember 2015 bei der Stadt Bielefeld im Technischen Rathaus während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Er war der Öffentlichkeit gem. § 27 a Abs. 1VwVfG NRW außerdem auf der Homepage der Bezirksregierung Detmold im Internet zugänglich.

Die Stadt Bielefeld hat Zeit und Ort der Auslegung am 24. Oktober 2015 und damit rechtzeitig vorher in den Bielefelder Tageszeitungen (Neue Westfälische und Westfalen-Blatt) ortsüblich bekannt gemacht (§ 29 Abs. 1 a Nr. 3 PBefG und § 73 Abs. 5 VwVfG NRW). Die hat die Bekanntmachung darüber hinaus auch über ihre Homepage im Internet veröffentlicht.

Die in § 73 Abs. 5 VwVfG NRW vorgesehenen Hinweise auf den Zeitraum der Auslegung, auf die Frist für Einwendungen, auf die Stellen, wo Einwendungen vorzubringen sind, und zum Erörterungstermin sind im Text der ortsüblichen Bekanntmachung vollständig und korrekt benannt worden. Darauf, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind, wurde hingewiesen.

Während der gesetzlichen Frist (2 Wochen bis einschließlich 15.12.2015) sind – zum Teil in Form von Sammeleinwendungen – insgesamt 47 Einwendungen

eingegangen, die der Vorhabenträgerin zur Auswertung und Erarbeitung einer Stellungnahme / Gegenäußerung zugeleitet worden sind.

Drei Einwendungen wurden verspätet erhoben, die Einwender wurden über die Verfristung unterrichtet (vgl. Kapitel A, Nr. 4.2).

#### 3.3 <u>Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange</u>

Mit Schreiben vom 19. Oktober 2015 hat die Planfeststellungsbehörde den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (Träger öffentlicher Belange), die Planunterlagen zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet. Beteiligt wurden:

- die Stadt Bielefeld,
- die Landwirtschaftskammer NRW, Bezirksstelle für Agrarstruktur, Brakel,
- der Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Amt für Denkmalpflege in Westfalen. Münster.
- der Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Archäologie für Westfalen, Bielefeld.
- die Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld, Bielefeld,
- die Handwerkskammer Ostwestfalen-Lippe zu Bielefeld, Bielefeld,
- der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, Bielefeld,
- die Dezernate 25 (Verkehr), 32 (Regionalentwicklung), 52 (Abfallwirtschaft),
   53 (Immissionsschutz), 54 (Wasserwirtschaft) und 55 (Technischer Arbeitsschutz) der Bezirksregierung Detmold,
- das Dezernat 51 der Bezirksregierung Detmold (höhere Landschaftsbehörde, seit November 2016 höhere Naturschutzbehörde),
- das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn
- die Stadtwerke Bielefeld,
- die Deutsche Telekom AG, Bielefeld.

Die abgegebenen Stellungnahmen wurden – zusammen mit den Einwendungen – der Vorhabenträgerin zur Auswertung und Erarbeitung einer Stellungnahme / Gegenäußerung übersandt.

## 3.4 Erörterungstermin

Zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den insgesamt 47 erhobenen Einwendungen hat die Vorhabenträgerin am 9. Mai 2016 eine Stellungnahme / Gegenäußerung abgegeben.

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 20. Juni 2016 zu einem Erörterungstermin am 4. Juli 2016 eingeladen.

Zuvor hatte die Vorhabenträgerin im Hinblick auf die Einwendungen und den anstehenden Erörterungstermin mit Schreiben vom 4. Mai 2016 die Unterlagen des schall- und schwingungstechnischen Gutachtens unter Berücksichtigung weiterer Gebäude an der Nikolaus-Dürkopp-Straße und der Carl-Schmidt-Straße/Teutoburger Straße ergänzt. Diese Unterlagen wurden am 21. Juni 2016 über die Homepage der Bezirksregierung Detmold veröffentlicht, um den Betroffenen die Gelegenheit zur Einsichtnahme vor dem Erörterungstermin zu ermöglichen. Auf die Veröffentlichung der Unterlagen wurde in der Einladung zum Erörterungstermin hingewiesen.

Der Erörterungstermin wurde am 4. Juli 2016 im Rathaus der Stadt Bielefeld 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 Bielefeld am 25. Juni 2016 in der örtlichen Presse und im Internet.

Im Rahmen einer Generaldebatte ist in dem in Bielefeld 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 - soweit im Ausnahmefall nicht z. B. durch die Minimierung des Kurvenquietschens durch eine Schmieranlage ausgeräumt - bestehen. Für die weiteren Inhalte wird auf das Ergebnisprotokoll vom 20. Juli 2016 zu dem Erörterungstermin Bezug genommen.

#### 3.5 <u>Nachträgliche Ergänzung der Planunterlagen</u>

Aufgrund der Ergebnisse der Behördenbeteiligung hat die Vorhabenträgerin am 22. Juli 2016 zur Ergänzung und teilweisen Korrektur der Planunterlagen

- eine Änderung der Anlage 3.1 (Lageplan) und der Anlagen 3.2 (Fahrleitungsplanung) und 5.1 (Leitungsbestandsplan) sowie
- eine Aktualisierung der Anlage 5.1 (Leitungsbestandsplan) aufgrund einer
   2015 durchgeführten Umbaumaßnahme

vorgenommen und um den Bestandsplan der Telekom ergänzt.

Die Anpassungen beinhalten folgende Maßnahmen im Kreuzungsbereich August-Bebel-Straße / Nikolaus-Dürkopp-Straße / Carl-Schmidt-Straße:

- Zunächst wird an der August-Bebel-Straße in Richtung Süden eine Vergrößerung des Querungswinkels für Radfahrer anhand einer Markierung vorgenommen, um Radfahrer zur Erhöhung ihrer Sicherheit (Sturzrisiko) in einem steileren Winkel über die Gleise der Straßenbahn zu führen.
- Weiterhin wird die Lichtsignalanlage an der August-Bebel-Straße / Nikolaus-Dürkopp-Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit um eine Pförtnerampel ergänzt. Sie führt dazu, dass die Stadtbahn als Pulkführer in den Knotenpunkt einfährt und der motorisierte Individualverkehr nur noch einspurig geführt wird.
- Der westliche Fußgängerüberweg wird zum Knotenpunkt hin verschoben und eine zusätzliche Mittelinsel mit Lichtsignalanlage auf der Kreuzung eingerichtet.

• Ein Prellbock wird zur Vereinfachung von Wartungsarbeiten im Bereich des Bahnsteigs leicht in Richtung Teutoburger Straße verschoben.

Die Planung als solche bleibt hiervon jedoch unberührt.

Verstärkte oder erstmalige Betroffenheiten der Belange von Privatpersonen oder der Träger öffentlicher Belange ergaben sich nicht, so dass auch keine gesonderten Beteiligungserfordernisse entstanden sind.

Im Laufe des weiteren Verfahrens wurde außerdem eine Optimierung der Trassierung durch eine leichte Anpassung der Weiche kurz vor dem geplanten Hochbahnsteig in der Carl-Schmidt-Straße vorgenommen. Mit Datum vom 19. Januar 2017 wurden die Planunterlagen entsprechend ergänzt. Neue oder erstmalige Betroffenheiten haben sich auch hier nicht ergeben, so dass auf ein Beteiligungsverfahren bzw. eine öffentliche Auslegung verzichtet werden konnte.

Das schall- und schwingungstechnische Gutachten zu der umliegenden Bebauung wurde am 6. Dezember 2017 noch um die Betrachtung der Kurve Niederwall/ Nikolaus-Dürkopp-Straße ergänzt. Die Anstoßwirkung war seinerzeit bereits durch das ausgelegte Gutachten vom 29. September 2015 in ausreichender Weise gegeben, so dass auch hier keine Beteiligungserfordernisse entstanden sind.

# 4. <u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u>

## 4.1 <u>Notwendigkeit der Planfeststellung</u>

Gem. § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Die Stadtbahnverlängerung "Dürkopp Tor 6" mit dem Strecken- und Haltestellenanbau in der Carl-Schmidt-Straße für eine Straßenbahn i. S. v. § 4 Abs. 1 Nr. 1 PBefG setzt somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens voraus, das nach den Vorschriften der §§ 28 ff. PBefG - bezüglich des Anhörungsverfahrens in Verbindung mit § 73 VwVfG NRW - durchzuführen ist.

Das Vorhaben ist damit zulässiger Gegenstand der personenbeförderungsrechtlichen Planfeststellung. Dies gilt sowohl für die Straßenbahnanlagen selbst, d. h. den Gleiskörper mit seinem Unter- und Oberbau als auch für die zugehörigen Anlagen und Bauwerke (der Hochbahnsteig, Fahrleitung etc.), für die Bepflanzungen sowie für die Entwässerungsanlagen, für Schutzmaßnahmen, für die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (vgl. dazu § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW) sowie für die zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG, vorliegend nur Ausgleichsmaßnahmen). Es gilt damit auch für alle in Kapitel B Nummer 1 dieses Beschlusses benannten Bauwerke und Anlagen.

Soweit mit dem in die Carl-Schmidt-Straße führenden Streckenneubau sowie der Errichtung der neuen Endhaltestelle auch Änderungen des Straßenraums in der Carl-Schmidt-Straße verbunden sind, sind dies Folgemaßnahmen des Baus und späteren Betriebs der Straßenbahnanlagen, die als solche bei gemeinsamer Nutzung des vorhandenen öffentlichen Verkehrsraums durch Kraftfahrzeuge und Straßenbahn nicht vermeidbar sind. Ein Straßenum- oder -ausbau, der ggf. gem. StrWG NRW gesondert planfeststellungspflichtig wäre, findet nicht statt.

### 4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Die Bezirksregierung Detmold ist gem. § 29 Abs. 1 Satz 1 und § 11 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1 PBefG i. V. m. § 2 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung über die zuständigen Behörden und über die Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem PBefG vom 30.03.1990 in ihrer derzeitigen Fassung die zuständige Planfeststellungsbehörde und – da keine gesondert zuständige Anhörungsbehörde bestimmt worden ist – zugleich auch die zuständige Anhörungsbehörde im Regierungsbezirk Detmold.

### 4.3 <u>Anhörungsverfahren</u>

Die sich im Wesentlichen aus den §§ 29 ff. PBefG und § 73 VwVfG NRW ergebenden Vorgaben an das Anhörungsverfahren (vgl. Kapitel B Nummer 3.1 bis 3.5 dieses Beschlusses) sind eingehalten worden. Die Planfeststellungsbehörde hat die darin enthaltene Pflicht zur Auslegung des Plans nebst Zeichnungen und Erläuterungen, schalltechnischer Untersuchungen, landschaftspflegerischem Be-

gleitplan und aller sonstigen Unterlagen, die das Vorhaben, seinen Anlass, die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie die möglichen Auswirkungen erkennen lassen, vollständig erfüllt.

Gem. § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. § 73 Abs. 2 VwVfG NRW ist der Plan in den Gemeinden auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Zum Schutz ihrer individuellen Interessen sollen alle Betroffenen durch die Offenlegung der Planunterlagen über das Vorhaben informiert werden.

Immer und in erster Linie von den Auswirkungen eines Vorhabens berührt sind diejenigen, auf deren Grundstücksflächen das Vorhaben geplant wird. Dementsprechend muss die Auslegung der Planunterlagen in der oder den Gemeinden erfolgen, in deren Gebiet das Vorhaben verwirklicht werden soll. Dies ist hier die Stadt Bielefeld, auf deren Gebiet sich der Bau des gesamten planfestgestellten Schienenwegebaus flächenmäßig beschränkt. Dort ist dementsprechend auch die Auslegung erfolgt. Weitergehende Offenlegungen waren mangels erkennbarer möglicher Auswirkungen auf andere Gemeindegebiete – solche könnten sich hier allenfalls durch Lärm-, Staub- und sonstige Immissionen ergeben – nicht erforderlich. Entsprechend große Reichweiten der Immissionen sind sicher auszuschließen.

Inhaltlich sind nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes alle Unterlagen aus- bzw. offenzulegen, die – aus der Sicht der potentiell Betroffenen – erforderlich sind, um ihnen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen (vgl. nur BVerwG, NVwZ 2005, 940, 940; BVerwG, NVwZ 1996, 381, 387). Der Entfaltung dieser sog. Anstoßwirkung sind die ausgelegten Unterlagen in vollem Umfang und auch im Hinblick auf Immissionen gerecht geworden. Einwendungen gegen das Verfahren als solches wurden insoweit auch nicht erhoben.

Dass die ausgelegten Planunterlagen keine Berechnungen des zu erwartenden Baulärms enthalten, stellt entgegen der Kritik in einigen Einwendungen keinen Verfahrensfehler dar. Denn es liegt in der Natur der Sache und bedarf keiner besonderen Erläuterung, dass der Strecken- und Bahnsteigbau nicht immissionsfrei von statten gehen kann. Einer gesonderten Thematisierung und ggf. auch auszulegenden Berechnung des Baulärms bedarf es von daher nur dann, wenn zur

Realisierung eines Vorhabens besonders lärmintensive Bauverfahren oder Maschinen und Geräte zum Einsatz kommen oder aus einem anderen Grund Baulärm über das normale und regelmäßig zu erwartende Maß zu erwarten ist. Dies ist vorliegend jedoch auszuschließen. Weder bedarf es für die bautechnisch eher unkomplizierten Arbeiten im Bereich der Verkehrsflächen und der zugehörigen Tiefbauarbeiten besonders lärmintensiver Bautechniken noch des Einsatzes spezieller und von daher besonders lärmintensiver Baumaschinen oder -geräte. Auch das Ausmaß bzw. die Summe der Arbeiten und ihre Gesamtdauer (ca. 6 Monate, vgl. Erläuterungen der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin) erreichen für den kurzen Streckenabschnitt samt Hochbahnsteig keinen besonderen Umfang. Es gibt von daher auch keine Anhaltspunkte dafür, dass die gem. Nebenbestimmung 3.1.1 des Beschlusses einzuhaltenden Grenzwerte der AVV-Baulärm, die insoweit die Zumutbarkeitsschwelle definieren, überschritten werden könnten bzw. nicht einhaltbar sind. Im Übrigen zeigt letztlich auch schon die in den entsprechenden Einwendungen enthaltene Kritik selbst, dass die ausgelegten Planunterlagen ihre Anstoßwirkung jedenfalls auch diesbezüglich erfüllt haben.

Die Bekanntgabe der Auslegung und der Einwendungsfrist ist ordnungsgemäß erfolgt.

Soweit sich vorgetragene Einwendungen ansonsten im weiteren Sinne auch auf das Anhörungsverfahren beziehen könnten, werden sie zurückgewiesen.

Die vorgetragenen Einwände bezüglich der vorgelagerten politischen Willensbildung und Antragstellung gegen den Willen der Anwohner beziehen sich nicht auf Bestandteile des Planfeststellungsverfahrens. Sich verfahrensrechtlich auswirkende Fehler können sich nur aus Verfahrensschritten ergeben, die Bestandteil des – förmlichen – Anhörungsverfahrens sind. Von daher kann die Entscheidungsfindung zur Antragstellung nicht als Verfahrensfehler im Hinblick auf die Regelungen des § 73 VwVfG NRW durchschlagen, da dieses erst mit der Antragstellung beginnt und dem vorgelagerte Handlungen (z. B. die Erarbeitung / Aufstellung des Plans und frühe Öffentlichkeitsbeteiligung) nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens als Verwaltungsverfahren sind. Maßgebliche Benachteiligungen oder Beschneidungen der Rechte der Betroffenen innerhalb des Planfeststellungsverfahrens haben sich jedenfalls nicht ergeben.

Unabhängig von diesen rechtlichen Erwägungen wurde in einer öffentlichen Veranstaltung am 25.10.2012 die bis dahin erstellte Planung der Öffentlichkeit und den Anwohnern und Anliegern des Quartiers vorgestellt und es erfolgte die Bildung einer Arbeitsgruppe für die Erarbeitung eines Freiraum- und Gestaltungskonzeptes. In mehreren Workshops wurde die weitere Planung abgestimmt und in den im Antrag vorgelegten Unterlagen berücksichtigt. Die Erfordernisse des § 25 Abs. 3 Satz 1 VwVfG einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden damit erfüllt.

Auch die Einladung zu dem Erörterungstermin ist ordnungsgemäß erfolgt.

Gem. § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG NRW ist der Erörterungstermin mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekanntzumachen. Diese Bekanntmachung ist am 25. Juni 2016 und damit eine Woche vor dem Erörterungstermin vom 4. Juli 2016 erfolgt, so dass die Frist eingehalten worden ist. Auch die persönliche Einladung der Einwender, für die keine explizite gesetzliche Vorlaufzeit geregelt ist, ist eine Woche vor dem Termin vorgenommen worden. Sie wurde am 20. Juni 2016 zur Post aufgegeben, so dass sie den Einwendern in der Regel am 21. oder spätestens 22. Juni 2016 und damit noch zeitlich vor der ortsüblichen Bekanntmachung zugegangen ist. Die gesetzlichen Vorgaben wurden daher beachtet.

# 4.4 <u>Umfang der Planfeststellung</u>

- 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 der Trägerin des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW). Die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1, 2. Halbsatz VwVfG NRW).
- 4.4.2 Der Planfeststellungsbeschluss umfasst mit Ausnahme des Regelungsgehalts des § 60 BOStrab neben der Errichtung aller Betriebsanlagen für die Straßen-

bahn, zu denen u. a. die Gleisanlagen, die Fahrleitung, die Stumpfkehranlage und die Haltestelle gehören, auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Notwendig sind nur Folgemaßnahmen, die den Anschluss und der Anpassung des Vorhabens an andere Anlagen dienen, Probleme von einigem Gewicht betreffen und erforderlich sind, um durch das Vorhaben aufgeworfene Konflikte zu bewältigen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2005, Az. 9 A 62/03).

#### Demnach stellen insbesondere

- die Verlegung der Wasserversorgungsleitung DN 150 PE der Stadtwerke Bielefeld,
- der Umbau der Wassereinbindung im Bereich der August-Bebel-Straße,
- die Sicherung, Veränderung oder Verlegung der im Planungsbereich vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom sowie
- der Umbau der bestehenden öffentlichen Verkehrsfläche (Carl-Schmidt-Straße)

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

Die Verlegung der Wasserversorgungsleitung ist erforderlich, da sie im Planungsgebiet liegt und durch die Maßnahme zerstört werden würde. Der Umbau der Wassereinbindung verlagert den Wasserschieber außerhalb des Schienenbereiches, so dass auch hier die Funktionsfähigkeit aufrecht erhalten bleibt (vgl. Kapitel A Nr. 3.10.1.2). Die Telekommunikationslinien der Telekom würden ohne Sicherung oder Verlegung durch die Maßnahme beschädigt werden und damit ebenfalls ihre Funktionsfähigkeit verlieren.

4.4.3 Kostenregelungen, die im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen in das Bauwerksverzeichnis aufgenommen worden sind, haben 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.

# 5. <u>Umweltverträglichkeitsprüfung</u>

# 5.1 Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG

Das Vorhaben unterliegt grundsätzlich den Regelungen des 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 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. § 1 UVPG<sup>1</sup>).

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 im Sinne des UVPG verzichtet werden.

Gem. § 3 Abs. 1 Satz 1 und § 3 c UVPG i. V. m. Nr. 14.11 seiner Anlage ist die Pflicht zur Durchführung einer solchen UVP vom Ergebnis einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls (sog. Screening) abhängig.

Abschnitt 1 über die Vorprüfung des Einzelfalls in der bis dahin geltenden Fassung weiter anzuwenden, wen wie hier am 19.09.2016 - das Verfahren zur Feststellung der UVP-Pflicht im Einzelfall nach § 3c vor dem 16.05.2017 eingeleitet wurde.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Im Folgenden ist bei Nennung des UVPG - soweit nicht ausdrücklich anders bezeichnet - stets die Fassung in der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBI. I S 94) gemeint, welche durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30.11.2016 (BGBI. I S. 2749) geändert worden ist. Nach der Übergangsvorschrift des aktuell rechtsgültigen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in § 74 Abs. 1 UVPG sind die Vorschriften des Teils 2 Abschnitt 1 über die Vorprüfung des Einzelfalls in der bis dahin geltenden Fassung weiter anzuwenden, wenn -

Für die Stadtbahnverlängerung der Stadtbahnlinie 4 in das Quartier "Dürkopp Tor 6" hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 27.02.2014 unter Beifügung entsprechender Unterlagen (Erläuterungsbericht, Lageplan, Artenschutzgutachten und Darstellung der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls) ein solches Screening beantragt.

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 15. April 2014 festgestellt, dass es keiner UVP bedarf.

Die Feststellung begründete sich wie folgt:

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um die Erweiterung einer Gleisstrecke um ca. 250 m in einem größtenteils bereits versiegelten Straßenraum. Insgesamt erstreckt sich die Maßnahme über 0,53 ha Fläche. Der Umfang des Vorhabens ist damit unwesentlich.

Da sich in dem geplanten Gebiet keine Still- oder Fließgewässer befinden, liegt keine Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser vor.

Aufgrund der bereits vorhandenen Bebauung wird kein schutzwürdiger Boden beeinträchtigt.

Die beabsichtigten Eingriffe in die Natur beschränken sich auf die Fällung von 7 Bäumen und der Beseitigung einer Grünfläche von 230 m², die keine erheblichen Eingriffe darstellen.

Landschaftlich handelt es sich bei der überplanten Fläche um eine innerstädtischen Fläche, so dass ferner das Schutzgut Landschaft nicht betroffen ist.

Auch bezogen auf die Merkmale Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, Risiken von Störfällen und den weiteren in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien ist keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten.

Die untere Naturschutzbehörde, die untere Wasserbehörde, die untere Abfallbehörde und die untere Bodenschutzbehörde der Stadt Bielefeld, die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold und die Stadt Bielefeld als Selbstverwaltungskörperschaft waren zuvor in ihren Stellungnahmen ebenfalls zu dem Ergebnis gekommen, dass es keiner UVP bedarf.

Das Vorhaben führt insoweit zu keinen erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft, die Verbote des § 44 Abs. 1 BNAtSchG, das Schutzgut Boden und Gewässer, die Bereiche Hochwasser- und Grundwasserschutz und sog. Zaunanlagen sind von der Planung nicht betroffen, auch aus grünplanerischer Sicht, aus Sicht des Lärmschutzes, der Energieeffizienz, des Stadtklimas und der Luftreinhaltung ist eine UVP nicht erforderlich.

Das Vorhaben hat daher unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 des UVPG benannten Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen, die gem. § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Dies folgt insbesondere aus dem Umstand, dass hier nahezu ausschließlich innerstädtische versiegelte Flächen betroffen sind, die schon heute dem öffentlichen Verkehrsraum zuzurechnen sind und durch den Menschen maßgeblich geprägt sind.

Das Ergebnis des Screenings wurde der Öffentlichkeit durch die Veröffentlichung im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Detmold (ABI. Reg. Dt 2014, Nr. 18 vom 28.04.2014, Seite 105) bekannt gegeben.

Einwendungen, die sich auf die Entscheidung beziehen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist, werden daher zurückgewiesen.

# 6. <u>Materiell-rechtliche Bewertung</u>

# 6.1 <u>Planrechtfertigung / Verkehrliche Bedeutung des Vorhabens</u>

#### 6.1.1 Planrechtfertigung

Der Neubau des Schienenweges zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in der Stadt Bielefeld um einen 250 m langen Gleisabzweig in das Quartier "Dürkopp Tor 6" ist gemessen an den Zielen des PBefG planerisch erforderlich.

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 (§ 30 PBefG) den verfassungs-

rechtlichen Vorgaben an den Schutz des Grundeigentums (Art. 14 Abs. 3 GG) genügen. Eine Planung ist in diesem Sinne gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv als erforderlich anzusehen ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteile vom 22.06.1985, Az. 4 C 15.83, vom 08.07.1998, Az. 11 A 53.97 sowie vom 11.08.2016, Az. 7 A 1.15, juris Rdnr. 58 m. w. N.).

Diese Voraussetzung ist hier erfüllt, weil das Vorhaben den Zielen entspricht, die das für das Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 28, 29 maßgebliche Personenbeförderungsgesetz festlegt. Danach dient der öffentliche Personennahverkehr im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes dazu, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen (§ 8 Abs. 1 Satz 1 PBefG). Die Genehmigungsbehörde hat nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung zu sorgen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG). Auf dieser Grundlage der Zielbestimmung des öffentlichen Personennahverkehrs durch das Personenbeförderungsgesetz sind darin die in § 2 ÖPNVG NRW normierten Grundsätze einzubeziehen. Zu diesen Grundsätzen gehört insbesondere die Bevorzugung des schienengebundenen Verkehrs sowie die Berücksichtigung der Erfordernisses des Umweltschutzes (vgl. § 2 Abs. 1 ÖPNVG NRW).

Die moBiel betreibt im ostwestfälischen Oberzentrum Bielefeld als zuständige Aufgabenträgerin im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG ein aus diversen Bus- und vier Stadt- bzw. Straßenbahnlinien bestehendes Netz des öffentlichen Personennahverkehrs. Die zu diesem Netz gehörende Stadtbahnlinie 4 führt von der Universität Bielefeld an der Rudolf-Oetker-Halle vorbei über den Hauptbahnhof bis zum Rathaus. Seit ihrer Eröffnung im Jahr 2000 wendet sie "provisorisch" in der Wendeanlage im Niederwall südlich der Endhaltestelle und der Einmündung der Nikolaus-Dürkopp-Straße. Diese Wendeanlage war ursprünglich für die Aufrechter-

haltung des Stadtbahnbetriebes im Störungsfall vorgesehen. Dafür ist sie jedoch derzeit nicht nutzbar. Angesichts des bestehenden 10-Minuten-Taktes der Linie 4 bleiben für Nutzungen im Störungsfall keine offenen Fenster übrig.

Ziel des Vorhabens ist es, die Wendeanlage Niederwall wieder ihrem ursprünglichen Zweck - für den Störfall - zur Verfügung zu stellen und damit künftig den erforderlichen stabilen Betrieb des gesamten Stadtbahnverkehrs (d. h. aller vier Linien) und damit auch der Daseinsvorsorge der Bevölkerung mit Personenbeförderungsdienstleistungen ausreichend sicher zu stellen.

Bis auf die Linie 4 weisen alle Stadtbahnen einen Nord- und einen Südast auf. Alle vier Stadtbahnen verlaufen im zentralen Innenstadtbereich in einem zweigleisigen Tunnelabschnitt, der bis an seine Kapazitätsgrenze ausgelastet ist. Daher wirkt sich eine Störung im Tunnelbereich, unabhängig davon, auf welcher Linie sie sich einstellt, sowohl auf den gesamten Stadtbahnverkehr als auch auf den sich daran anschließenden Busverkehr, letztlich mithin auf den gesamten öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Bielefeld aus.

Für Störfälle im erweiterten Innenstadtbereich steht angesichts der anderweitig belegten Anlage am Niederwall momentan nur die Wendeanlage Obernstraße zur Verfügung. Diese ist jedoch im Hauptbedarfsfall, d. h. bei einer Störung im Tunnel, wegen des langen und auch selbst wieder Störungen bedingenden Anfahrtsweges nur sehr bedingt als Störfallanlage geeignet.

Mit der zusätzlichen und ihrem ursprünglichen Zweck entsprechenden Nutzungsmöglichkeit der Wendeanlage am Niederwall könnte der Stadtbahnbetrieb hingegen bei Störungen im Gleisdreieck Landgericht, am Adenauerplatz oder auf den nördlichen Ästen der Stadtbahnen der Betrieb der Linien 1, 2 und 3 zwischen Schildesche, Milse bzw. Babenhausen Süd und Rathaus aufrecht erhalten werden. Bei Störfällen am Adenauerplatz würde auch der Stadtbahnbetrieb der Linie 1 zwischen Schildesche und Rathaus nicht mehr tangiert werden.

Und bei Störungen auf den nördlichen Ästen der Linien, insbesondere aber bei solchen im Tunnel selbst, könnte der Betrieb der Südäste der Linien 1, 2 und 3 zwischen Innenstadt und Senne, Sieker bzw. Stieghorst ungestört weiterlaufen. Zudem könnte die Wendeanlage Niederwall auch für das Auswechseln bzw. kurzfristige Abstellen von defekten Fahrzeugen oder für Überholvorgänge genutzt werden. Eine tunnelnahe Wendeanlage ist daher im Ergebnis für einen stö-

rungsfreien Betrieb mit hoher Versorgungssicherheit und angesichts beständig steigender Nutzerzahlen unerlässlich.

Weitere Ziele der Planung sind deshalb auch die Kapazitätserweiterung des Stadtbahnbetriebes sowie die Anpassung der Beförderungskapazitäten an die gestiegenen und auch noch weiter steigenden Fahrgastzahlen.

Im Wesentlichen ist die neue Führung der Stadtbahnlinie 4 somit betrieblich begründet. Gleichzeitig wird aber mit der neuen Endhaltestelle auch der angrenzende Bereich durch die Integration des Wohngebietes, besonderer Orte wie z. B. Theaterlabor, Finanzamt, Ausbildungszentrum BAJ etc. im Sinne der Vorgaben des PBefG besser erschlossen.

Die Fahrgastzahlen haben sich im Übrigen in den vergangenen 23 Jahren mehr als verdoppelt, und auch in Zukunft ist davon auszugehen, dass die Nachfrage steigen wird. Da eine weitere Verdichtung des werktäglichen Taktes der Bahnen durch die baubedingte Zweigleisigkeit des Tunnelabschnitts nicht mehr möglich ist, soll daher der Einsatz breiterer und längerer Fahrzeuge (Typ Vamos) die Kapazitäten erweitern.

Die momentan eng beieinander liegenden Haltestellen "August-Schroeder-Straße" und "Ravensberger Straße" sollen durch die neuen barrierefreien Hochbahnsteige "Dürkopp Tor 6" und (in einem separaten Verfahren) "Marktstraße" ersetzt werden, so dass sowohl eine Verlagerung der Liniennutzung als auch vom Individualverkehr und damit eine Entzerrung des heutigen Zustandes erreicht wird.

Schließlich hat der Nahverkehrsplan gem. § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG "die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen". Aus diesem Grunde wird die Endhaltestelle als barrierefreier Hochbahnsteig gestaltet.

Durch den geplanten Hochbahnsteig wird in dem betroffenen Stadtteil erstmalig eine barrierefreie Einstiegsmöglichkeit geschaffen und ein erweiterter Kundenkreis in dem Einzugsgebiet erreicht.

Diese mit dem Vorhaben verfolgten Ziele entsprechen denen des PBefG und sind geeignet, die Planung zu rechtfertigen.

Im Bebauungsplan wurden die Flächen bereits als Verkehrsflächen ausgewiesen; auch die bestehende Fußgängerbrücke zwischen Jugendgästehaus und Mensa berücksichtigt in ihrer Höhenlage bereits eine unterquerende Stadtbahnlinie.

Die Verlängerung der Linie 4 in das Quartier "Dürkopp Tor 6" ermöglicht die Nutzung der Wendeanlage Niederwall wieder für Störungen auf allen vier Linien und die Errichtung der neuen Endhaltestelle erfasst neue Kunden durch die Barrierefreiheit und das neu erschlossene Umfeld.

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.

Als Teil des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs unterstützt das planfestgestellte Vorhaben zudem eine Entlastung der Umgebungsbebauung von Luftschadstoff- und Feinstaubbelastungen (zu diesem Effekt jüngst OVG NRW, Beschluss vom 23.12.2016 – 20 B 710/16.AK – juris Rn. 65).

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

### 6.1.2 Verkehrstechnische Planungsziele

Entsprechend dem Zweck des Straßenbahnstreckenneubaus – vgl. vorstehende Ausführungen zur Planrechtfertigung – ergeben sich folgende Planungsziele:

- die Stabilisierung des fahrplanmäßigen Betriebes aller vier Stadtbahnlinien durch die Freihaltung der Wendeanlage am Niederwall für den Störungsfall,
- die Einrichtung eines neuen Endpunktes für die Stadtbahnlinie 4
- sowie in Verbindung mit der neuen Endhaltestelle die Schaffung eines verkehrlichen Mehrwertes durch die barrierefreie Erschließung und Aktivierung neuer Kundenpotentiale.

Die an diesen Zielen ausgerichtete Planung ist nicht zu beanstanden, ausreichend aktuell und stellt eine gesicherte Planungsgrundlage dar. Das ermittelte Fahrgastpotential wird als realistisch erachtet und die getroffenen Feststellungen werden von der Planfeststellungsbehörde geteilt.

### 6.2 <u>Planungsleitsätze</u>

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

# Die Regelungen wie die

- des § 36 Abs. 1 PBefG über die Bau- und Unterhaltungspflicht des Unternehmers,
- des § 57 Abs. 1 Nr. 1 PBefG in Verbindung mit der BOStrab über Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der Betriebsanlagen sowie den Schutz der Betriebsanlagen und Fahrzeuge gegen Schäden und Störungen,

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

Als externer Planungsleitsatz ist außerdem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG), beachtet worden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass ein Verzicht auf den Eingriff durch Aufgabe des Vorhabens nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebots sein kann (vgl. dazu VGH Baden-Würtemberg, Urteil vom 03.09.1993, Az. 5 S 874/92, juris Rn. 52 m. w. N.).

### 6.3 Raumordnung / Landes- und Regionalplanung

Die Maßnahme 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. Mit den Instrumenten der Raumordnung soll die Landesentwicklung so beeinflusst werden, dass unerwünschte Entwicklungen verhindert und erwünschte Entwicklungen ermöglicht und gefördert werden (§ 1 LPIG).

Anders als bei den übrigen und vorhandenen Stadtbahnstrecken ist das Vorhaben im zeichnerischen Teil des gültigen Regionalplans derzeit nicht dargestellt, so dass die Durchführung eines raumordnerischen Verfahrens (Zielabweichungsverfahren) erforderlich ist. Dieses raumordnerische Verfahren nach § 16 LPIG wurde seitens der Stadt Bielefeld am 15.02.2016 bei der Bezirksregierung Detmold als zuständige Regionalplanungsbehörde beantragt. Mit Beschluss vom 27.06.2016 hat der Regionalrat des Regierungsbezirks sein Einvernehmen zur beantragten Zielabweichung von der zeichnerischen Darstellung des rechtsgültigen Regionalplans "GEP – TA Oberbereich Bielefeld" auf dem Gebiet der Stadt Bielefeld erteilt.

Das Dezernat 32 der Bezirksregierung Detmold als Regionalplanungsbehörde hat der Planung vor diesem Hintergrund in seiner Stellungnahme vom 01.02.2017 zugestimmt.

Hiergegen ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde nichts vorzubringen.

# 6.4 <u>Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz</u>

Zu den von der Maßnahme betroffenen öffentlichen Belangen, die im Rahmen der Abwägung von der Planfeststellungsbehörde gem. § 28 PBefG zu berücksichtigen sind, gehören einschließlich des Artenschutzes auch die Belange des

Natur- und Landschaftsschutzes, die durch europarechtliche Vorgaben (FFH-RL, V-RL), die im § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze sowie die darauf aufbauenden weiteren Regelungen des BNatSchG und des LNatSchG NRW (zuvor LG NRW) konkretisiert werden.

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

Hindernisse in Form rechtlicher Verbote stehen der Verwirklichung des Planvorhabens nicht entgegen. Verbotstatbestände werden ersichtlich nicht erfüllt.

#### 6.4.1 Artenschutz

Der Bau und Betrieb des Schienenweges widerspricht nicht den Anforderungen des Artenschutzrechtes. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen bzw. mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Vermeidungsmaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Insoweit treten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht ein.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Artenschutz sind Gegenstand des LBP bzw. des im Antrag vom November 2013 enthaltenen artenschutzrechtlichen Fachbeitrages und des im Vorfeld durchgeführten sog. Screenings im Rahmen des UVPG. Die in diesen Unterlagen enthaltenen und auf den zugehörigen faunistischen Untersuchungen basierenden Aussagen zu den betroffenen Biotopen und ihrer Flora und Fauna stellen hier angesichts des betroffenen Umfeldes 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 VRL) und zum anderen artenschutzrechtliche Verbotsregelungen (Art. 12 - Art. 16 FFH-RL, Art. 5 - Art. 9 VRL).

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

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

Zu beachten sind die Tatbestände des § 44 Abs. 1 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,
- Arten 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 der Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung (Rechtsverordnung im Sinne von § 54 Abs. 1 BNatSchG) benannt sind.

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

- im Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- im Anhang IV der FFH-RL oder
- in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung benannt sind.

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

Dabei gelten die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG bei gem. § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffen, d. h. bei Eingriffen, denen die dortige Eingriffsregelung nicht entgegensteht, bei Tieren des Anhangs IV Buchstabe a) der FFH-RL, bei Europäischen Vogelarten und bei in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführten Arten (besonders geschützte Arten, die in ihrem Bestand gefährdet sind und für die die Bundesrepublik Deutschland in hohem Maße verantwortlich ist) dann nicht, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Bezüglich unvermeidbarer Beeinträchtigungen wild lebender Tiere wird dann auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Sofern nicht andere Verbotstatbestände gegeben sind, bleibt die Anwendung des Artenschutzes dann auf die Anwendung der Eingriffsregelung (vgl. Kapitel B, Nr. 6.4.4 dieses Beschlusses) beschränkt.

### 6.4.1.2 Prüfmethodik / Bestandserfassung

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

Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote (insbesondere solche nach § 44 Abs. 1 BNatSchG) entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen 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. 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 Individuen bezogene 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 die Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Nur in Kenntnis dieser Fakten kann beurteilt werden, ob Verbotstatbestände erfüllt werden.

Grundsätzlich erforderlich, und dann auch ausreichend ist – auch nach den Vorgaben des europäischen Unionsrechts – 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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, Rn. 54 und dortige weitere Rechtssprechungsverweise, sowie Urteil vom 12.08.2009, Az. 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, Naturund Verbraucherschutz v. 06.06.2016, Az. III 4 - 616.06.01.17, in der z. Zt. gültigen Fassung) ausgeführt, dass in Bezug auf die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und der Fachliteratur die vom LANUV im Fachinformationssystem "Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen" niedergelegten umfangreichen Informationen zu Lebenszyklus, Populationsbiologie und Lebensraumansprüchen der Arten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW>Artengruppen) sowie aktuelle Raster-Verbreitungsdaten (unter: Liste der geschützten Arten NRW>Messtischblätter) zur Verfügung stehen (www.naturschutzinformationennrw.de/artenschutz/de/arten/blatt). Hierauf kann abgestellt werden. Weiter gehende Informationen über konkrete Fundorte der Arten in Nordrhein-Westfalen finden sich im Fachinformationssystem "@LINFOS" (nur für Behörden verfügbar, für Landesbehörden unter: http://geo1.lds.nrw.de/osirisweb/viewer/viewer.htm, für andere Behörden unter: <a href="http://www.gis.nrw.de/osirisweb/viewer/viewer.htm">http://www.gis.nrw.de/osirisweb/viewer/viewer.htm</a>). Nach der genannten VV-Artenschutz sind 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, geeignet.

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 fachlichen und rechtlichen Anforderungen ist die Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten des Planungsraums trotz des Verzichts auf eigene Kartierungen gerecht geworden.

Das Gutachterbüro hat zum einen das Messtischblatt 3917 "Bielefeld" (3. Quadrant) des Fachinformationssystems "Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen" (FIS) der Landschafts- und Informationssammlung des LANUV (@linfos) ausgewertet. Nach aktueller Fassung des Messtischblatts könnte der Planungsraum danach 14 planungsrelevante Fledermaus- und 15 planungsrelevante Vogelarten aufweisen (Einstufung und Bedeutung planungsrelevanter Arten vgl. nachstehend Nr. 6.4.1.3). Dabei handelt es sich um:

- a) Fledermäuse: Großer Abendsegler, Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Breitflügel- und Fransenfledermaus, Kleine und Große Bartfledermaus, Großes Mausohr, Kleinabendsegler, Rauhhaut-, Teich- und Wasserfledermaus, Zweifarben- und Zwergfledermaus
- b) Vogelarten: Feldsperling, Graureiher, Kleinspecht, Mehlschwalbe, Mäusebussard, Nachtigall, Saatkrähe, Schleiereule, Schwarzspecht, Sperber, Turmfalke, Waldkauz, Waldlaubsänger, Wanderfalke und Zwergtaucher

Sonstige Arten, auch solche sonstiger Artengruppen, benennt das Messtischblatt in seiner aktuellen Fassung nicht. In der auf eine ältere Fassung des Messtischblatts zurückgreifenden Artenschutzprüfung werden davon die Vogelarten Schwarzspecht, der Waldlaubsänger und der Zwergtaucher nicht benannt, während andere (u. a. Eisvogel, Feldschwirl, Gartenrotschwanz, Kuckuck, Neuntöter, Rebhuhn und Rotmilan) sowie auch die Amphibien Kammmolch und Kleiner Wasserfrosch sowie die Reptilienart Zauneidechse als von daher potentielle Arten benannt sind.

Zum anderen hat das Gutachterbüro am 10.10.2013 eine Begehung des Planungsraums durchgeführt und im Rahmen dieser Begehung die konkret vorhandenen Biotopstrukturen und Lebensraumtypen und damit auch das im hier betroffenen großstädtischen Innenstadtbereich vorhandene Lebensraumpotential ermittelt und erfasst. Die Ergebnisse dieser Biotopkartierung sind im LBP sowie in der Artenschutzprüfung (u. a. Bestands- und Konfliktplan des LBP, Übersichten/Luftbild in der Artenschutzprüfung) dargestellt worden. Die einzigen nicht ohnehin versiegelten und überbauten Flächen, in die eingegriffen wird, sind dem-

nach eine 230 m² große Rasenfläche und ein Pflanzstreifen. Als sonstige natürliche Lebensräume sind nur noch sieben Einzelbäume betroffen.

Die mit diesen Untersuchungen und Auswertungen ermittelte Datenlage hat hier nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, die von der höheren Naturschutzbehörde geteilt wird, zusammen mit dem daraus abzuleitenden Lebensraumpotential als Grundlage für eine Planungsentscheidung ausgereicht. Defizite hinsichtlich des Untersuchungsumfangs und der Untersuchungstiefe sowie der Methodik sind nicht erkennbar.

Vom Grundsatz her hätte es nach den eingangs beschriebenen rechtlichen und fachlichen Anforderungen über diese Untersuchungen und Auswertungen hinaus zwar eigentlich auch noch eigener faunistischer Kartierungen bedurft. Angesichts der ermittelten Ausgestaltung des konkret von der Planung betroffenen Raums, seiner Struktur und auch seiner großräumig aus Bebauung und öffentlichem Verkehrsraum bestehenden Umgebung konnte hierauf jedoch im vorliegenden Ausnahmefall verzichtet werden. Denn annähernd naturnahe Bereiche weist der sich in großstädtischer Innenstadtlage befindende und von daher fast ausschließlich für ubiquitär auftretende Allerweltsarten, nicht jedoch für planungsrelevante Arten - und bezogen auf diese letztlich lebensfeindliche - geeignete Planungsraum nicht auf. Den planungsrelevanten Arten fehlt es nicht nur an geeigneten Fortpflanzungs- und Ruhestätten (u. a. keine geeigneten Brut- und Rast- und Laichplätze für die Avifauna und Amphibien sowie keine Quartierbäume für Fledermäuse; die wenigen vorhandenen Bäume weisen keine als Quartier geeigneten Strukturen auf), sondern auch an den begleitend bedeutsamen Nahrungs- und Jagdhabitaten. Dies ist auch für die in der Artenschutzprüfung benannten weiteren Arten wie den Eisvogel, das Rebhuhn und den Neuntöter sowie für die fehlenden Arten Schwarzspecht, Waldlaubsänger und Zwergtaucher offensichtlich, ohne dass es über die Angaben in der Artenschutzprüfung hinaus einer weitergehenden expliziten Begründung bedarf.

Teilweise ausgenommen sind diesbezüglich nur die Breitflügel- und die Zwergfledermaus, die beispielsweise auch in Gebäuden Quartiere finden und für die zumindest potentiell Lebensraum vorhanden ist, so dass sich ihr Vorkommen nicht vollständig ausschließen lässt.

Aufgrund dessen konnte der Gutachter im Ergebnis das Vorkommen planungsrelevanter Arten mit Ausnahme der beiden genannten Fledermausarten mangels eines geeigneten Lebensraumpotentials jedenfalls beanstandungsfrei ausschließen und auf gesonderte Kartierungen, die von daher "ins Blaue hinein" erfolgt wären, verzichten. Da der Gutachter – ihr Vorkommen unterstellt – auch für die Breitflügel- und die Zwergfledermaus aber Beeinträchtigungen ausschließen konnte, u. a. weil keine Eingriffe in Gebäudebestände erfolgen (vgl. nachstehend Nr. 6.4.1.4), gilt dies auch für eine etwaige gesonderte Erfassung dieser beiden Arten.

Soweit in den Einwendungen kritisiert wurde, bei der notwendigen Erfassung des zu berücksichtigenden Arteninventars seien die einschlägigen Standards und Methoden missachtet worden, so dass diese Erfassung nicht den gebotenen Anforderungen entspreche, werden diese Einwendungen hiermit zurückgewiesen. Wenn im Quartier "Dürkopp Tor 6", wie behauptet wird, Arten wie der Mauersegler, der Rotschwanz, der Zilpzalp, der Buchfink, der Sperling, das Wintergoldhähnchen, Amseln und die eine oder andere Meisenart sowie des Weiteren Hummeln und Bienen anzutreffen sind, steht dies dem nicht entgegen. Denn diese Arten gehören zu den ubiquitär auftretenden Arten und sind deshalb nicht den sog. planungsrelevanten Arten – siehe dazu auch nachstehend – zuzurechnen. Zwar gibt es mit der Bartmeise und der Beutelmeise auch planungsrelevante Meisenarten. Sie benötigen mit Ufergehölzen, Auwäldern oder Schilfflächen jedoch so spezielle Habitatstrukturen, dass mit ihrem Vorkommen nicht gerechnet werden kann.

Auch die Behauptung, dass Fledermäuse im Planungsraum vorkommen, stellt die Untersuchungen nicht in Frage. Denn die Breitflügel- und die Zwergfledermaus sind als potentielle Arten des Raums berücksichtigt worden. Nur für die übrigen Fledermausarten wurde ein Vorkommen aufgrund des fehlenden Lebensraums ausgeschlossen.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die aus den Untersuchungen gewonnenen Daten auch hinreichend aktuell und daher verwendbar.

Ohnehin ist die Frage, ob ein gewisser zeitlicher Abstand die Aktualität der naturschutzfachlichen Bestandsaufnahme in Frage stellt, einzelfallbezogen zu beurteilen. Nach der Rechtsprechung des BVerwG hängt es "von den Umständen des Einzelfalls ab, namentlich davon, ob zwischenzeitlich so gravierende Änderungen eingetreten sind, dass die gewonnenen Kenntnisse nicht mehr die tatsächlichen

Gegebenheiten wiedergeben" (BVerwG, Beschluss vom 14.04.2011, Az. 4 B 77.09).

Im vorliegenden Fall sind jedoch wesentliche Veränderungen vor Ort, die geeignet sein könnten, den Artenbestand in der Zwischenzeit nachhaltig zu verändern, nicht erkennbar und auch nicht vorgetragen.

### 6.4.1.3 Planungsrelevante Arten

Nach der VV-Artenschutz vom 15.09.2010 sind planungsrelevante Arten eine naturschutzfachlich begründete Auswahl derjenigen geschützten Arten, die bei einer Artenschutzprüfung im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung einzeln zu bearbeiten sind. Sie werden 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 (<a href="http://www.naturschutz-fachinformationen-nrw.de/artenschutz/">http://www.naturschutz-fachinformationen-nrw.de/artenschutz/</a>; unter: Downloads).

Die artenschutzrechtlichen Vorschriften gelten hiernach für alle Arten des Anhangs IV der FFH-RL (und damit u. a. für alle Fledermausarten) sowie für alle europäischen Vogelarten. Insoweit kann sich die Artenschutzprüfung auf diese Arten beschränken. Die "nur" national besonders geschützten Arten sind nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten freigestellt 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 in der Artenschutzprüfung der Vorhabenträgerin die Auswahl der sich im Ergebnis auf zwei Fledermausarten beschränkten planungsrelevanten Arten fehlerfrei erfolgt. Vorkommen sonstiger Säugetierarten und auch aller sonstigen planungsrelevanten Arten und Artengruppen (Amphibien, Reptilien, Vogelarten, Wirbellose etc. inklusive auch etwaiger planungsrelevanter Arten der Flora) können hier vielmehr angesichts der Lage und Struktur des Raums sicher ausgeschlossen werden, weswegen es auch keiner eigenen Kartierungen bedurfte (vgl. vorstehend Nr. 6.4.1.2). Für diese Ar-

ten fehlen die notwendigen Biotopstrukturen, die bezüglich der übrigen Fledermausarten Gewässer, an denen sie jagen können, oder Waldbestände voraussetzen.

Die Untersuchung zum Vorkommen geschützter Arten im Bereich der neuen Straßenbahntrasse geht in diesem Zusammenhang hinsichtlich der europäischen Vogelarten zu Recht davon aus, dass nicht alle und vorliegend keine der gemessen am Lebensraumpotential möglichen Arten als planungsrelevant einzustufen sind. Besonders geschützte, landesweit aber aufgrund eines flächendeckend guten Erhaltungszustands ungefährdete und ubiquitär auftretende Arten – dies beträfe z. B. etwaige Vorkommen der Amsel, der Blaumeise und des Zaunkönigs – sind keine Arten, bei denen populationsrelevante Beeinträchtigungen zu erwarten wären. Diese Einschätzung deckt sich auch mit der VV-Artenschutz, wonach bei den Allerweltsarten im Regelfall davon ausgegangen werden kann, dass 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).

Von den entsprechenden und letztlich nur in naturnäheren Gebieten innerhalb des vom Messtischblatt erfassten Raums zu erwartenden Arten wurden bezogen auf das vorliegend planfestgestellte Vorhaben alle Arten berücksichtigt und in die artenschutzrechtlichen Prüfungen einbezogen, die nicht vollständig und sicher ausgeschlossen werden konnten. Dies sind vorliegend von den zu den Arten des Anhangs IV der FFF-Richtlinie gehörenden Arten nur die beiden Fledermausarten Breitflügelfledermaus und die Zwergfledermaus.

Für diese beiden Arten sind, soweit aufgrund der sich ergebenden Konfliktträchtigkeit erforderlich, auch Art-für-Art-Betrachtungen durchgeführt worden.

## 6.4.1.4 <u>Prüfung der Verbotstatbestände</u>

Weder bezüglich der Breitflügel- noch bezüglich der Zwergfledermaus wird einer der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht. Diese Einschätzung der Planfeststellungsbehörde teilt auch die höhere Naturschutzbehörde. Auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben sich keinerlei Anhaltspunkte

für die Verwirklichung eines Verbotstatbestandes ergeben; für keine planungsrelevante Pflanzen- oder Tierart ist ein Verbotstatbestand vorgetragen oder geltend gemacht worden. Soweit Einwender das Vorkommen von Fledermäusen oder Mauerseglern als Einwand gegen die Durchführung des Verfahrens vorgetragen haben, ist dem in der Artenschutzprüfung Rechnung getragen worden; es wird dadurch kein Verbotstatbestand des § 44 BNatSchG erfüllt.

# § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Im Zusammenhang mit der Breitflügelfledermaus und der Zwergfledermaus kann sich ein Fangen, Nachstellen, Verletzen oder Töten einzelner Fledermäuse oder eine Entnahme ihrer Entwicklungsformen aus der Natur (Verbotstatbestand der Nr. 1 des § 44 Abs. 1 BNatSchG) bei der Umsetzung des Vorhabens, also mit der Baumaßnahme und der Einrichtung des Baufeldes, nur durch die Beschädigung oder die Entnahme von Fledermausquartieren ergeben. Potentielle Quartierbäume werden dem Planungsraum aber ebenso wenig entnommen wie Gebäudequartiere, die für die Breitflügel- und die Zwergfledermaus von Relevanz sind. Die wenigen zu fällenden Straßenbäume weisen keine als Quartier geeigneten Strukturen auf, es erfolgen insbesondere keinerlei Eingriffe in für die beiden Arten relevante Gebäudebestände.

Grundsätzlich möglich wäre bezüglich dieses Verbotstatbestandes nur, dass während des späteren Betriebs der Bahntrasse Fledermäuse dieser Arten durch eine Kollision mit einer Straßenbahn zu Schaden kommen. Der entsprechende Verbotstatbestand der 1. Alternative der Nr. 1 des § 44 BNatSchG ist zwar individuenbezogen, wird damit allerdings nur erfüllt, wenn dies in einem Rahmen geschieht, mit dem sich die Mortalitätsrate der betroffenen Art in signifikanter Weise erhöht (vgl. Urteil des BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07). Auch dies kann vorliegend aber sicher ausgeschlossen werden.

Fledermäuse orientieren sich auf ihren Flügen zwischen Quartierstandort und Jagdgebiet regelmäßig an entsprechenden Leitstrukturen wie z. B. Gehölzen und Gewässern. Eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos kann dabei dann entstehen, wenn aufgrund solcher Strukturen Flugkorridore, also regelmäßig genutzte Flugrouten, über einen Schienenweg hinweg führen. Je höher das Fahrzeugaufkommen und je höher die Geschwindigkeiten, umso höher fällt für Fle-

dermäuse das entsprechende Risiko aus. Unabhängig davon, ob und in welchem Umfang die wenigen entlang der neuen Trasse in der Carl-Schmidt-Straße sowie im Umfeld der künftigen Endhaltestelle vorhandenen Gehölze als Leitstruktur in diesem Sinne überhaupt geeignet sind und dienen – vorrangig kommen dafür die Gehölze in Frage, die entlang des von der Webereistraße zur Carl-Schmidt-Straße führenden Weges und in Verlängerung dieses Weges nach Querung der Carl-Schmidt-Straße entlang der Hermann-Kleinewächter-Straße zu finden sind kann ein solches Risiko schon aufgrund des geringen Fahrzeugaufkommens und der gefahrenen geringen Geschwindigkeiten ausgeschlossen werden. Denn angesichts des geplanten Taktes wird maximal alle 10 Minuten ein Fahrzeug pro Richtung auf dem Schienenweg verkehren. In den für die nachtaktiven Tiere letztlich vorrangig maßgebenden Nachtstunden zwischen 20 Uhr abends und 6 Uhr morgens sind es insgesamt maximal 23 Fahrten pro Richtung (von 20 Uhr bis 22 Uhr alle 15 Minuten, maximal 11 mal nach 22 Uhr abends und maximal 3 mal vor 6 Uhr morgens). Im Schnitt ergibt dies nach jeweils 26 Minuten ein Fahrzeug pro Richtung. Schon allein dieses insoweit geringe Stadtbahnaufkommen lässt keine Kollisionsrisiken erwarten, die den Verbotstatbestand auslösen könnten.

Dies gilt ferner unter weiterer Berücksichtigung der geringen Geschwindigkeiten. Denn die Stadtbahnfahrzeuge fahren aus der Nikolaus-Dürkopp-Straße kommend mit maximal 30 km/h über die August-Bebel-Straße in die nur rd. 250 m lange Neubaustrecke in der Carl-Schmidt-Straße ein und bremsen dann auf dem nur noch kurzen Weg zur künftigen Endhaltestelle ab. Im besonders relevanten und zumindest teilweise Vegetation aufweisenden Bereich von der Hermann-Kleinewächter-Straße bis zur Endhaltestelle und dem Georg-Rothgiesser-Park beträgt die Geschwindigkeit schließlich bis zum Stillstand weiter abnehmend nur noch etwa 10 km/h. Von daher erreicht das Fahrzeugaufkommen auch kein Geschwindigkeitsniveau, das für Fledermäuse zu einer signifikanten Erhöhung des Mortalitätsrisikos führen könnte (vgl. VG Dresden, Urteil vom 30.10.2008, 3 K 923/04).

Im Ergebnis und unter Berücksichtigung beider Aspekte kann daher die Verwirklichung des Tötungsverbotes durch den Straßenbahnverkehr in der Carl-Schmidt-Straße jedenfalls mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Auch auf den als Vorbelastung schon vorhandenen Anlieger- / Kraftfahrzeugverkehr hat das planfestgestellte Vorhaben diesbezüglich zudem keine Auswirkun-

gen; das Kfz-Aufkommen wird vorhabenbedingt weder bezüglich seines Aufkommens noch bezüglich seiner Geschwindigkeit in einer Weise verstärkend beeinflusst.

#### § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Es ist auch keine erhebliche Störung einer der beiden Fledermausarten im Sinne der Nr. 2 des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu befürchten.

Wirkungen, die grundsätzlich als Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu werten sind, kommen grundsätzlich vor und sind auch nicht vermeidbar. Sie ergeben sich temporär im Zuge des Baus der Betriebsanlagen für die Straßenbahn sowie der sonstigen, zum Vorhaben gehörenden Anlagen und Bauwerke 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 ergeben sich dauerhafte Wirkungen durch Lärmimmissionen. Neue oder zusätzliche Barrieren, die z. B. eine potentielle Flugroute zerschneiden könnten, ergeben sich dagegen vorliegend vor dem Hintergrund, dass die Carl-Schmidt-Straße auch schon jetzt als Verkehrsweg dient, nicht.

Diese Störungen sind jedoch auf zwei Fledermausarten beschränkt und nicht erheblich im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, wirken sich also nicht negativ auf den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population aus.

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 langfristig weiterhin bilden wird 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). 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.

Vorliegend bleiben die Wirkungen des planfestgestellten Vorhabens, wie auch die Ergebnisse des LBP und der Artenschutzprüfung zeigen, deren Ergebnisse die höhere Naturschutzbehörde teilt und bestätigt hat, ohne Einfluss auf den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population und sind daher nicht erheblich im Sinne des Verbotstatbestandes. Dies ergibt sich hier schon aus der fast vollständig urban geprägten und daher nur sehr wenig Vegetation aufweisenden innerstädtischen Lage des Planungsraums, der mit Ausnahme von Einzelbäumen, die ersetzt werden, soweit sie gefällt werden müssen, der Grünflächen des Georg-Rothgiesser-Parks, die erhalten bleiben, und weniger Pflanzstreifen, Rasen- und Gartenflächen, die wiederum wenig naturnah sind, kaum Vegetation aufweist.

Auch wenn Vorkommen der beiden benannten Fledermausarten nicht auszuschließen sind, fehlen jedenfalls gleichwohl im von Baumaßnahmen betroffenen Bereich der Carl-Schmidt-Straße die potentiellen Leitstrukturen und Jagdgebiete, die üblicherweise von Fledermäusen genutzt werden, vollständig. Auch die daran angrenzenden Bereiche, in die sich von hier aus bau-, anlage- und betriebsbedingte Störwirkungen erstrecken können, weisen derartige Strukturen nur rudimentär und zumindest nicht in geschlossener und verknüpfter Form auf. Gleichzeitig sind auch die angrenzenden Flächen ganz überwiegend solche, die dem öffentlichen Verkehr dienen oder die mit Ausnahme weniger Pflanzstreifen und kleiner Gartenflächen in anderer Weise versiegelt, überbaut und entsprechend vorbelastet sind. Betriebsbedingte und damit dauerhafte Störwirkungen, ausgelöst durch Lärm- und Lichtimmissionen, können sich erst mit der Aufnahme des Bahnverkehrs einstellen.

Die Auswirkungen sich neu einstellender Störwirkungen sind daher gering. Von Relevanz sind sie für die nachtaktiven Fledermäuse, die sich tagsüber in ihren Quartieren aufhalten, letztlich nur in den Nachtstunden, in denen keine Bauarbeiten stattfinden und im Betrieb durchschnittlich nicht öfters als alle 26 Minuten ein Fahrzeug pro Richtung verkehrt (vgl. Ausführungen zum Tötungsverbot). Soweit damit Störwirkungen einhergehen, sind sie gering, treffen auf einschlägig vorbelastete, d. h. auch schon heute durch Lärm- und Lichtimmissionen geprägte Bereiche und auf als Kulturfolger auftretende Fledermausarten, die sich in diesem Raum trotzt der Vorbelastungen aufhalten, die entsprechende Immissionen von daher gewohnt und die insoweit nicht besonders empfindlich sind.

Populationswirksame Störungen sind daher im Ergebnis auszuschließen, zumal keine der beiden Arten einen schlechten Erhaltungszustand aufweist. Er wird vielmehr in beiden Fällen sogar als gut eingestuft.

## § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Zum diesbezüglichen Schutzbereich des Verbotstatbestandes und damit zu den in der Vorschrift ausdrücklich genannten Fortpflanzungs- und Ruhestätten gehören bezüglich der Fledermäuse nur deren Quartierstandorte, etwaige Wochenstuben oder spezielle Winterquartiere eingeschlossen. Soweit der Planungsraum

diese aufweist, befinden sie sich mangels geeigneter Höhlenbäume ausschließlich innerhalb von Gebäuden, in deren Bestand nicht eingegriffen wird. Eine Verwirklichung dieses Verbotstatbestandes ist daher von vornherein auszuschließen.

#### Allgemeiner Artenschutz des § 39 BNatSchG

Darüber hinaus werden auch sonst keine wild lebenden Tiere mutwillig beunruhigt oder ohne vernünftigen Grund gefangen, verletzt oder getötet oder wild lebende Pflanzen ohne vernünftigen Grund von ihrem Standort entnommen oder ihre Bestände niedergeschlagen bzw. Lebensstätten wild lebender Tiere und Pflanzen ohne vernünftigen Grund beeinträchtigt oder zerstört (§ 39 Abs. 1 BNatSchG).

Soweit nicht besonders oder streng geschützte Arten der Flora und Fauna im Einwirkungsbereich der Bahnstrecke und aller damit verbundenen Maßnahmen 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 und damit mutwillig, werden im Rahmen der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen jedoch auch insoweit so weit wie möglich minimiert. Solche Wirkungen, die nicht zur Erfüllung von Verbotstatbeständen führen, sondern unabhängig davon die Beeinträchtigung einer oder mehrerer Arten oder allgemein des Lebensraums der Flora und Fauna zur Folge haben, werden mit Hilfe der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Insoweit wird der allgemeine Artenschutz über die Eingriffsregelung bewältigt (vgl. nachfolgende Ausführungen zur Eingriffsregelung unter Ziffer 6.4.4).

### 6.4.2 Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz

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

Die von dem Vorhaben berührten Flächen liegen außerhalb eines Landschaftsplans. Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete oder auch gesetzlich geschützte Biotope werden nicht berührt.

#### 6.4.4 Eingriffsregelung

Den Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird Genüge getan. Die Baumaßnahme mit dem der Planung zu Grunde liegenden landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) entspricht den entsprechenden Regelungen der §§ 13 ff. BNatSchG und §§ 30 ff. LNatSchG NRW.

# 6.4.4.1 Rechtliche Grundlagen

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. Obwohl sich der Planungsraum in einer großstädtischen Innenstadtlage befindet, ist das Vorhaben wegen des Verlustes von mehreren Einzelbäumen als Eingriff im Sinne dieser Regelung zu werten.

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

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

Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Die Erhaltung der bestehenden Landschaftsräume und ihrer Funktionen und damit letztlich auch jeweils der Landschaftsräume und ihrer Funktionen vor Ort ist dabei eine Hauptzielvorgabe des BNatSchG (vgl. dort insbesondere § 1).

Dieses naturschutzrechtliche Eingriffskonzept wurde vorliegend eingehalten.

# 6.4.4.2 <u>Beschreibung und Bewertung der Beeinträchtigungen, angewandte Methodik</u>

Wie der LBP aufzeigt, verursacht das Bauvorhaben vor allem infolge der Entfernung von Bäumen und Grünstreifen – ungeachtet der im LBP genannten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen – Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsschutzes. Diese Beeinträchtigungen sind im LBP ermittelt, quantifiziert und bewertet worden.

Zusammengefasst werden im LBP folgende eingriffsbedingte Beeinträchtigungen erläutert und beschrieben:

- Beseitigung und Versiegelung von zwei Rasenstreifen nebst Bodendeckern sowie
- o die Fällung von sieben Bäumen

Die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Biotope und Pflanzen sowie Tiere wurden untersucht und anhand einer Fotodokumentation sowie textlich erläutert und beschrieben.

Bezüglich der Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigungen – und auch bezüglich des im Weiteren davon abzuleitenden Kompensationsumfangs sowie der Entwicklung der Kompensationsmaßnahmen – bedient sich der LBP dabei der "Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung NRW" (sog. "LANUV-Modell" von 2008) sowie einer Gegenüberstellung der Bestandssituation mit der Planungssituation.

Rechtliche Fehler bezüglich der im LBP vorgenommenen Eingriffsbewertungen sowie der entwickelten Kompensationsmaßnahmen ergeben sich nicht. Die vorgenommenen Quantifizierungen bei Eingriffswirkungen und Kompensationsmaßnahmen sind naturschutzrechtlich vertretbar und das Bewertungsverfahren entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Im Ergebnis sind alle relevanten Beeinträchtigungen ermittelt worden. Sie sind in methodisch nicht zu beanstandender Art und Weise in die Bewertung der Einwirkungsintensitäten eingeflossen und wurden bei der Entwicklung der Ausgleichsmaßnahme ausreichend berücksichtigt. Diese Einschätzung wird auch von der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold geteilt.

#### 6.4.4.3 <u>Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen</u>

Gemäß dem naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minimierungsgebot hat der Planungsträger zur Begrenzung der vorhabenbedingten Eingriffe folgende Maßnahmen gemäß des LBP vorgesehen:

- Schutz des Bodens gem. DIN 18 300 (Erdarbeiten) und DIN 18 915 (Bodenarbeiten), u. a. durch getrenntes Lagern und Wiedereinbauen von Oberund Unterboden sowie ausreichend tiefe Lockerung zur Beseitigung baubedingter Verdichtungen auf künftigen Vegetationsflächen,
- Vermeidung der Lagerung grundwassergefährdender Stoffe außerhalb versiegelter Flächen,
- Sicherstellung der Dichtheit aller verwendeten Behälter und Leitungen mit
   Wasser gefährdenden Stoffen von Baumaschinen und -fahrzeugen,
- Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen gem. DIN 18 920 u. a. durch Freihaltung eines 1,5 m breiten Schutzstreifens im Umfeld von Kronentraufen, um Beeinträchtigungen durch Lagerflächen, Abgrabungen und Verdichtungen, wie z. B. auch solchen durch das Befahren oder Parken mit Baufahrzeugen, zu vermeiden
- Inanspruchnahme von Gehölzen außerhalb der Brutzeit (1. März bis 30. September),

Diese Maßnahmen sind geeignet, die mit dem Eingriff verbundenen nachteiligen Folgen für Natur und Landschaft so weit einzuschränken, dass keine vermeidbaren Beeinträchtigungen im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG verbleiben.

Mit dem Maßnahmenpaket ist schlüssig aufgezeigt, dass die Eingriffsfolgen ausreichend entschärft werden. Weitere, mit verhältnismäßigen Mitteln realisierbare Maßnahmen bzw. zumutbare Alternativen, mit denen darüber hinaus die Beeinträchtigungen durch den Eingriff an Ort und Stelle noch weiter reduziert werden könnten, sind nicht ersichtlich. Weder hinsichtlich des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und Biotope noch hinsichtlich der Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaftsbild sowie Kultur- und sonstige Sachgüter bieten sich insoweit entsprechende zusätzliche Vermeidungs- bzw. Minimierungs- oder Schutzmaßnahmen an. Insbesondere sind keine Maßnahmen erkennbar, mit denen ohne Aufgabe des Trassenverlaufs – die Trassenwahl ist nicht Gegenstand der Eingriffsregelung – und ohne eine Beeinträchtigung der Planungsziele weitere Flächenreduzierungen bzw. Fällen weiterer Bäume und damit eine weitere Minimierung der Lebensraumverluste erreicht werden könnten.

Dem in den §§ 13 und 15 Abs. 1 BNatSchG normierten Vermeidungsgebot hat die Vorhabenträgerin daher Rechnung getragen.

Einwendungen dahingehend, dass die Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen unzureichend wären, sind im Übrigen nicht erhoben worden.

#### 6.4.4.4 Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)

Auch das vorgesehene Ausgleichs- und Ersatzkonzept ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die Vorgaben der §§ 15 Abs. 3 BNatSchG und 30 LNatSchG NRW zur vorrangigen Auswahl der Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie zur 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 oder neu gestaltet ist". Dies setzt neben einem räumlichen Zusammenhang zwischen der ausgleichsbedürftigen Beeinträchtigung und der Ausgleichsmaßnahme voraus, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.

Die im LBP im Planungsraum vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen umfassen die Anpflanzung von 11 Einzelbäumen im unmittelbar angrenzenden und damit in einem unmittelbar räumlich-funktionalen Zusammenhang liegenden Georg-Rothgiesser-Park.

Im Zusammenhang mit den ergänzenden Regelungen der Nebenbestimmungen unter Nr. 3.5 im Kapitel A des Beschlusses zum Natur-, Landschafts- und Artenschutz sind diese Pflanzungen geeignet, die beeinträchtigenden Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes positiv zu beeinflussen und vollständig wiederherzustellen. Sie sind auch nach Auffassung der höheren Naturschutzbehörde geeignet, die aus dem Eingriff in Natur und Landschaft resultierenden Beeinträchtigungen in vollem Umfang auszugleichen. Ausreichende Pflegemaßnahmen zur dauerhaften Erhaltung des Zwecks der Ausgleichsmaßnahmen sind gewährleistet.

In der Gesamtbilanz bleibt daher keine dem Vorhaben entgegenstehende und nicht ausreichend kompensierte Beeinträchtigung von Natur und Landschaft zurück, die gem. § 15 Abs. 2 und 5 BNatSchG der Zulassung des Vorhabens entgegenstehen könnte. Einwendungen gegen das Kompensationskonzept des LBP sind im Übrigen nicht, auch nicht von den beteiligten Umweltverbänden, erhoben worden. Bezüglich der Verteilung der Baumpflanzungen s. Kapitel B Nr. 7.10.3.9.

# 6.4.4.5 Ersatzmaßnahmen

Da die Ausgleichsmaßnahmen ausreichend und geeignet sind, eine vollständige Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft zu erreichen, ist eine Umsetzung von Ersatzmaßnahmen nicht mehr erforderlich.

# 7. Abwägung

### 7.1 <u>Grundsätzliches zur Abwägung</u>

Bei der Planfeststellung sind gem. § 28 PBefG 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 einräumt 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.

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

Beim Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielvorgabe bei öffentlichen Planungen im Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den Planungsleitsätzen anhaftende Wirkung. Kennzeichnend dafür sind Regelungen mit einem Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss vom 21.08.1990, 4 B 104/90, zur Vorgängerregelung, § 19 Abs. 1 BNatSchG a. F.).

Ferner ist beispielsweise § 50 BlmSchG eine Regelung, die nur bei der Abwägung des Für und Widers 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.

# 7.2 Planungsvarianten / Trassenwahl

Zur fachplanerischen Abwägung gehört auch die vergleichende Untersuchung möglicher Alternativlösungen unter den verschiedenen, in Betracht kommenden Möglichkeiten ihres Verlaufs.

Zum Abwägungsmaterial gehören dabei die Varianten, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, Az. 4 B 211.88, NVwZ-RR 1989, S. 458). Sie sind mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunktes der Umweltverträglichkeit einzubeziehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die von der Vorhabenträgerin vorgeschlagene und beantragte Variante nicht lediglich darauf zu prüfen, ob sich eine andere Planungsvariante als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt. Sie hat vielmehr – wenn Alternativlösungen einer Trassenführung ernsthaft in Betracht kommen – diese als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen (BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, Az. 9 A 11.03, juris, Rdnr. 75)

Dies erfordert im Abwägungsvorgang, dass der Sachverhalt hinsichtlich der Planungsvarianten so weit aufgeklärt wird, wie dies für eine sachgerechte Trassenwahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Dabei müssen allerdings nicht alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend untersucht und die Variantenprüfung muss nicht bis zuletzt offen gehalten werden. Eine Alternative, die auf der Grundlage einer fehlerfrei erstellten Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, darf – schon in einem frühen Verfahrensstadium – ausgeschlossen werden. Wird in dieser Weise verfahren, ist das Abwägungsergebnis nicht schon fehlerhaft, wenn sich herausstellt, dass die verworfene Lösung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre, sondern erst dann, wenn sich diese Lösung als die vorzugswürdige hätte aufdrängen müssen (vgl. z. B. BVerwG, Urteile vom 25.01.1996, Az. 4 C 5.95, vom 18.07.1997, Az. 4 C 3.95, vom 26.03.1998, Az. 4 A 7.97, vom 26.02.1999, Az. 4 A 47.96, vom 21.08.2008, Az. 9 A 68/07, juris Rdnr. 15, vom 12.08.2009, Az. 9 A 64/07, juris Rdnr. 119, vom 18.03.2009, Az. 9 A 39/07, juris Rdnr. 131, vom 03.03.2011, Az. 9 A 8.10, juris Rdnr. 66 und vom 23.03.2011, Az. 9 A 9.10, juris Rdnr. 36; auch jüngst wieder aufgegriffen in BayVGH, Beschluss vom 16.10.2017, Az. 8 ZB 16.407, juris, Rdnr. 33 ff.). Die Auswahl unter verschiedenen, in Betracht kommenden Trassenvarianten ist, ungeachtet dabei zu beachtender zwingender rechtlicher Vorgaben, eine fachplanerische Abwägungsentscheidung (§ 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG).

Die fachplanerische Abwägung umfasst die vergleichende Untersuchung von Alternativlösungen und die Auswahl einer Trasse unter verschiedenen in Betracht kommenden Möglichkeiten, wobei die engere Auswahl mehrerer Trassenvarianten nicht stets etwa auch die Entwicklung und Gegenüberstellung ausgearbeiteter Konzepte für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfordert. Ernsthaft in Betracht kommende Alternativstandorte müssen untersucht werden, bis erkennbar wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind, wobei allerdings eine gleichermaßen tiefgehende Untersuchung aller in Betracht kommenden Alternativen nicht geboten ist (OVG Saarlouis, Urteil vom 20.07.2005, 1 M 2/04).

Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Trasse sich unter Be-

rücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante darstellen würde.

Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist es, die nach "Lage der Dinge" ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen in die Abwägung einzustellen.

Die moBiel GmbH Bielefeld hat im Auftrag der Vorhabenträgerin zunächst 13 Varianten zur Lösung der Planungsziele, d. h. zur Stabilisierung des Betriebs aller vier Stadtbahnlinien durch die künftige Freihaltung der Wendeanlage am Niederwall für betriebliche Störfälle mittels einer eigenständigen und separaten neuen Wendemöglichkeit für die Linie 4, und aufgrund einer späteren Diskussion in den politischen Gremien noch eine 14. Variante entwickelt, untersucht und bewertet. Von diesen insgesamt 14 Varianten hat die Vorhabenträgerin nach grober Vorprüfung 8 ausgeschlossen. Die übrigen 6 Varianten wurden eingehender untersucht und darüber hinaus die schließlich verbliebenen Varianten 1 und 3 dann noch einer detaillierteren Analyse und Bewertung hinsichtlich ihrer Auswirkungen sowie ihrer Vor- und Nachteile durch das Büro TTK (Transport Technologie - Consult Karlsruhe GmbH, September 2011) unterzogen.

Alle 14 Varianten sind aber im erforderlichen Umfang in die Abwägung eingestellt worden. Weitere, ernsthaft in Betracht kommende Varianten oder Lösungsmöglichkeiten sind nicht ersichtlich und haben sich letztlich auch im Anhörungsverfahren nicht ergeben. Ausgenommen bleibt insoweit nur der Vorschlag aus dem Erörterungstermin, in Verbindung mit einem Wendegleis in Gadderbaum zwischen Friedrich-List-Straße und Eggeweg eine neue Endhaltestelle an der Friedrich-List-Straße zu errichten. Hierzu wird auf das Protokoll zum Erörterungstermin Bezug genommen.

Im Ergebnis ist dem Gebot, alle nach Lage der Dinge ernsthafterweise in Betracht kommenden Alternativen auch in die Abwägung einzustellen, damit Genüge getan worden.

# 7.2.1 Beschreibung der Trassenvarianten

# a) <u>im Bereich Nikolaus-Dürkopp-/Carl-Schmidt-Straße angesiedelte Varianten</u> 1 bis 4 und 8

Die Varianten 1 bis 4 und 8 stellen jeweils Lösungen dar, die in der vom Niederwall abzweigenden Nikolaus-Dürkopp-Straße – hier verlaufen Gleise der Linie 3, die für die Linie 4 vom Niederwall aus erreichbar sind – oder in der bislang nicht an die Stadtbahn angeschlossenen und die Nikolaus-Dürkopp-Straße über die August-Bebel-Straße hinaus nach Osten verlängernden Carl-Schmidt-Straße angesiedelt sind. Die in der August-Bebel-Straße weiterverlaufenden Gleise der Linie 3 müssen für eine Lösung in der Carl-Schmidt-Straße im Rahmen eines Neubaus verlängert bzw. um einen Abzweig erweitert werden.

In der planfestgestellten **Variante 1** wird die Linie 4 vom Niederwall aus verlängert. Sie wird zunächst von der derzeitigen Endhaltestelle "Rathaus" aus über die vorhandenen Gleise der Linie 3 durch die Nikolaus-Dürkopp-Straße geführt. Am Ende dieser Straße – die Linie 3 macht hier einen Schwenk nach Süden in die August-Bebel-Straße – wird die Linie 4 dann mittels eines über die August-Bebel-Straße hinwegführenden Trassenneubaus in die Carl-Schmidt-Straße geführt, wo sie neben einer neuen Wendeanlage gleichzeitig auch eine neue Endhaltestelle in Form eines barrierefreien Hochbahnsteigs erhält. Die südlich der bisherigen Endhaltestelle befindliche Kehranlage am Niederwall wird damit für ihren ursprünglichen betrieblichen Zweck wieder frei und kann bei Störfällen genutzt werden, um Auswirkungen zu vermeiden, die ansonsten in der Regel auf den gesamten Stadtbahnbetrieb aller Linien durchschlagen (siehe dazu Kapitel B, Nr. 6.1.1).

Die Variante 2 entspricht bezüglich der baulichen Erweiterungen der Variante 1, verzichtet aber auf eine neue Endhaltestelle, beinhaltet also in der Carl-Schmidt-Straße nur eine neue Wendeanlage. Die Linie 4 behält ihre Endhaltestelle am Rathaus sowie die Kehranlage im Niederwall und die neue Kehranlage übernimmt die Funktion der Wendeanlage für Störfälle, für die ursprünglich die Wendeanlage am Niederwall errichtet worden war.

Auch bei der **Variante 3** bleiben die Endhaltestelle und Kehranlage der Linie 4 am Niederwall erhalten. Die ursprünglich der dortigen Kehranlage zugedachte Funktion für Störfälle und Einsatzwagen übernimmt ein zusätzliches Gleis, das tunnelnah in der vom Niederwall abzweigenden Nikolaus-Dürkopp-Straße im Bereich der Haltestelle "August-Schroeder-Straße" als Abzweig der vorhandenen Gleise der Linie 3 errichtet wird. Die hier vorhandene (nicht barrierefreie) Haltestelle der Linie 3 muss bei dieser Variante aufgegeben werden und entfällt. Allerdings ist an dieser Stelle ohnehin die Aufgabe bzw. Verlagerung der Haltestelle geplant, weil sie nicht barrierefrei ist und für einen barrierefreien Hochbahnsteig der Platz fehlt.

Wie die Variante 3 beinhaltet auch die **Variante 4** eine die Gleise der Linie 3 einbeziehende tunnelnahe Lösung innerhalb der Nikolaus-Dürkopp-Straße. Näher am Niederwall und die Haltestelle "August-Schroeder-Straße" unberührt lassend wird unter Verzicht auf ein separates Gleis eine zusätzliche Kehrmöglichkeit für betriebliche Störfälle geschaffen, indem die Gleise der Linie 3 durch den Einbau von Weichen miteinander verbunden werden. Im Bedarfsfall findet das Wenden daher im Straßenraum statt. Die Endhaltestelle der Linie 4 verbleibt auch in diesem Fall am Niederwall, wo die Linie im Normalbetrieb auch weiterhin wendet.

Letzteres gilt auch für die ebenfalls in der Nikolaus-Dürkopp-Straße (Abschnitt zwischen Niederwall und Einmündung Turnerstraße) angesiedelte **Variante 8**. Sie stellt im Ergebnis eine Verlagerung der Variante 3 in westlicher Richtung bzw. eine Erweiterung der Variante 4 um ein Zusatzgleis dar.

# b) entlang des Stadtbahntunnels / des Niederwalls angesiedelte Varianten 9, 10, 11 und 13

Die Varianten 9, 10, 11 und 13 stellen jeweils direkt im Stadtbahntunnel oder entlang des Niederwalls südlich des Tunnelausgangs angesiedelte Alternativen dar.

Bei der Variante 9 wird die südlich der bisherigen Endhaltestelle vorhandene Wendeanlage der Linie 4 am Niederwall um ein zusätzliches Gleis samt zugehöriger Weichenanlagen erweitert, das dann bei Störungen, auch zum Abstellen eines Einsatzwagens, genutzt werden könnte. Der bisherige Regelbetrieb der Linie 4 mit der Endhaltestelle "Rathaus" bleibt unverändert.

Als **Variante 10** wurde die Errichtung eines zusätzlichen Gleises im Grünbereich neben dem ansonsten nur von den Linien 1 und 2 angefahrenen und noch südlich der Wendeanlage am Niederwall gelegenen Hochbahnsteiges am Landgericht in die Überlegungen einbezogen.

Nochmals weiter südlich am Niederwall gelegen beinhaltet die **Variante 11** ein über die Gleise der Linien 1 und 2 erreichbares Wendegleis für die Linie 4 in der Mittellage zwischen dem Hochbahnsteig am Landgericht und der Kreuzung Niederwall/Detmolder Straße.

Ebenfalls im Bereich des Niederwalls, jedoch nördlich des Rathauses gelegen, beinhaltet die **Variante 13** eine Lösung unterhalb der Erdoberfläche. Sie umfasst die Errichtung einer im Bedarfsfall von Fahrzeugen aller Linien unmittelbar nutzbaren Wendeanlage innerhalb des Stadtbahntunnels, der dazu baulich entsprechend erweitert werden müsste. Für die Linie 4 verbliebe es bei der Endhaltestelle "Rathaus" und der Nutzung der südlich davon gelegenen Kehranlage am Niederwall.

#### c) Sonstige Varianten (Varianten 5, 6, 7, 12 und 14)

Die sonstigen als Varianten 5, 6, 7, 12 und 14 zur Erreichung der Planungsziele entwickelten Möglichkeiten sind deutlich abseits des von allen vier Stadtbahnlinien genutzten Stadtbahntunnels angesiedelt.

Bei der Variante 5 erfolgt eine Verlängerung der Linie 4 über die vorhandenen Gleise der Linie 1. Zu ihrer neuen Endhaltestelle wird bei dieser Variante die vorhandene Haltestelle (barrierefreier Mittelbahnsteig) der Linie 1 am Adenauerplatz. Aber auch die vor dem Adenauerplatz liegende Haltestelle am Landgericht (bisher nur Linien 1 und 2) kann durch die Linie 4 mitbedient werden. Zum Wenden wird die Kehranlage "Obernstraße" genutzt, die sich nördlich des Adenauerplatzes sowie nördlich der Kunsthalle Bielefeld befindet und deren eingleisiger Bereich kurz vor der Einmündung der Obernstraße in die Artur-Ladebeck-Straße endet; der neue Endpunkt der Linie liegt bei dieser Variante hinter der Weiche im dort eingleisigen Gleisabschnitt.

Die Wendeanlage am Niederwall wird damit für die Linie 4 nicht mehr benötigt und kann dem Planungsziel entsprechend den Nutzungsbedarf abdecken, der sich bei betrieblichen Störungen im Zusammenhang mit dem Tunnelbetrieb einstellt.

Die **Variante 6** entspricht insoweit der Variante 5, als sie ebenfalls die Wendeanlage "Obernstraße" in die Planung einbezieht. Allerdings wird sie nur bei betrieblichen Notwendigkeiten aufgrund von Störungsfällen angefahren. Die Linie 4 behält ihre Endhaltestelle am Niederwall und wendet auch weiterhin dort.

Bei der Variante 7 wird an der Kreuzstraße kurz hinter ihrem Abzweig vom Niederwall eine Wendeanlage für die Linie 4 errichtet, die zwischen den Haltestellen am Landgericht und am Adenauerplatz liegend wiederum über die Gleise der Linie 1 erreichbar ist. Die Wendeanlage am Niederwall wird damit frei, als neue Endhaltestelle der Linie 4 wird die auch von den Linien 1 und 2 angefahrene Haltestelle am Landgericht genutzt.

Nicht über eine Kehranlage, sondern über eine Blockumfahrung durch die Hermannstraße, die August-Bebel-Straße und die Nikolaus-Dürkopp-Straße erhält die Linie 4 bei der Variante 12 eine gesonderte Wendemöglichkeit. Dazu werden, ausgehend von den Gleisen am Niederwall, ein eingleisiger Abzweig in die Hermannstraße sowie eine eingleisige Strecke durch die Hermannstraße errichtet. Die neue Strecke schließt in der August-Bebel-Straße an die vorhandenen Gleise der Linie 3 an. Über die Gleise dieser Linie führt die Blockumfahrung durch die Nikolaus-Dürkopp-Straße zurück zum Niederwall und zur dortigen Endhaltestelle.

Die zuletzt geprüfte Variante 14 verlängert die Linie 4 über die Gleise der Linie 3 und die Nikolaus-Dürkopp-Straße, die August-Bebel-Straße sowie die Oelmühlenstraße bis zum Städtischen Krankenhaus. Sie erhält dort neben einer Kehranlage auch eine neue barrierefreie Endhaltestelle in Form eines Hochbahnsteigs (die vorhandene Haltestelle "Krankenhaus Mitte" der Linie 3 an der Oelmühlenstraße ist noch nicht barrierefrei), der in der Teutoburger Straße direkt hinter dem Abzweig von der Oelmühlenstraße errichtet wird. Die Kehranlage am Niederwall wird damit dem Planungsziel entsprechend frei und steht für Störungsfälle zur Verfügung.

# 7.2.2 Variantenbewertung und -vergleich

Alle 14 Varianten, davon die Varianten 1 bis 6 etwas eingehender als die übrigen, sind, wie schon ausgeführt, von der moBiel GmbH für die Vorhabenträgerin bewertet und miteinander verglichen, die sodann favorisierten Varianten 1 und 3 durch das Büro TKK, Karlsruhe, außerdem ergänzend noch einem umfangreichen Detailvergleich unterzogen worden.

Danach sind zunächst vor allem die Varianten 7 bis 14 mit erheblichen Nachteilen verbunden:

Die Variante 7 ist zwar grundsätzlich zur Umsetzung der Planungsziele geeignet, aber mit sehr hohem Aufwand verbunden. Zu den erheblichen notwendigen Umbaumaßnahmen gehören u. a. die vollständige Umgestaltung des westlichen Teils des Gleisdreiecks Landgericht inklusive des Neubaus von zwei Weichen, des Neubaus von rd. 900 m Gleisstrecke inklusive Fahrleitung sowie eines vollständigen Straßenneubaus über rd. 300 m Länge. Sechs weitere neue Weichen sind in der Kreuzstraße erforderlich. Zudem hat diese Variante den letztlich noch gewichtigeren Nachteil, dass sie eine massive Einengung der Kreuzstraße für den motorisierten Verkehr mit sich bringt. Die Kreuzstraße verlängert die von Osten kommende B 66 (Detmolder Straße) in Richtung Westen, wo sie über den Adenauerplatz und die Artur-Ladebeck-Straße (über diese verläuft die B 66 weiter Richtung Norden) auch an den Ostwestfalendamm (B 61) sowie über diesen wiederum an die B 68 und die A 33 angebunden ist. Als eine der Hauptdurchgangsstraßen von Bielefeld ist sie vor 15 Jahren (wie vor ca. 10 Jahren im Übrigen auch die Detmolder Straße) mit öffentlichen Fördergeldern umfangreich ausgebaut worden und weist der Verkehrsbedeutung der B 66 entsprechend wie im Übrigen auch die Detmolder Straße, die Artur-Ladebeck-Straße und der Ostwestfalendamm – zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung auf. Wegen des Platzbedarfs für die Kehranlage fällt jedoch pro Fahrtrichtung jeweils ein Fahrstreifen weg, so dass die Leistungsfähigkeit der Kreuzstraße und mit ihr der B 66 in beiden Richtungen massiv und entgegen des zwei Fahrstreifen pro Richtung vorsehenden Verkehrskonzeptes der Stadt Bielefeld beeinträchtigt würde.

Da bezüglich der für den Ausbau der Kreuzstraße eingesetzten Fördermittel die Zweckbindungsfrist noch nicht abgelaufen ist, kommen zu dem erheblichen Bauaufwand Kosten für Fördermittelrückzahlungen hinzu.

Auch die Variante 8 ist insoweit, als sie die Nutzung der Kehranlage am Niederwall vom Regelbetrieb der Linie 4 freistellt und sie damit für aus dem Tunnelbetrieb resultierende Störfälle nutzbar macht, mit Blick auf die Planungsziele geeignet. Anders als die ansonsten vergleichbare und weiter östlich in der Nikolaus-Dürkopp-Straße angesiedelte Variante 3 lässt sie auch die Haltestelle "August-Schroeder-Straße" unberührt. Auch sie ist aber eine Variante mit ganz erheblichen Nachteilen für den Individualverkehr, denn sie setzt eine Neuaufteilung des gesamten betroffenen Straßenraums bzw. des Straßenquerschnitts voraus. Wegen des in den Seitenraum der vorhandenen Gleisanlagen hineinragenden 3. Gleises geht dort Raum verloren, der wegen der auf beiden Straßenseiten vorhandenen Bebauung in der Nikolaus-Dürkopp-Straße nicht kompensierbar ist. Insbesondere ein Gehweg für Fußgänger verbleibt nur in minimaler Breite und auch nur auf einer Straßenseite. Dies entspricht nicht den erforderlichen und gewünschten Anforderungen an eine solche innerstädtische Straße. Zudem liegt das als Wendegleis dienende 3. Gleis unmittelbar vor der Feuerwehrzufahrt zu dem Gebäude Nikolaus-Dürkopp-Straße 2, so dass bei dieser Variante die betriebstechnischen Notwendigkeiten des Straßenbahnbetriebs mit den sicherheitstechnischen Notwendigkeiten für Feuerwehr und Rettungsdienst kollidieren.

Einschränkungen des Straßenquerschnitts im Niederwall mit der Notwendigkeit einer Neuaufteilung des Verkehrsraums bringt auch die rein betriebstechnisch ansonsten geeignete Variante 9 mit sich. Bei ihr entfallen Parkplätze und müssen vorhandene und innerstädtisch nicht unbedeutsame Bäume entfernt werden, für die aus Platzgründen im näheren Umfeld auch keine Neuanpflanzungen möglich sind. Zum anderen würden stehende Straßenbahnfahrzeuge aufgrund verlängerter Ein- und Ausfahrtswege bis in den Kreuzungsbereich Niederwall/Am Bach/Hermannstraße hineinreichen, so dass sich Behinderungen für den motorisierten Individualverkehr einstellen. Gleichzeitig blockieren die Fahrzeuge die über die Gleise führende Anbindung der Hermannstraße an die Straße Am Bach, und es wäre nur noch das rechts Ein- und Ausbiegen in/aus diesen Straßen möglich. Da diese Stelle eine von nur zwei vorhandenen Möglichkeiten für den Individualverkehr darstellt, den Niederwall zu queren, sind die Einschränkungen

für den Individualverkehr entsprechend groß und ein ungestörter Kreuzungsbetrieb für die Stadt Bielefeld ist letztlich unverzichtbar. Zumindest in der Summe stehen der Variante 9 daher ihre Auswirkungen auf das sonstige Verkehrsgeschehen entgegen. Sie beeinträchtigt zudem die prägenden Elemente dieses grünen Bielefelder Stadtrings zwischen den Wallstraßen.

Schon rein betriebstechnisch nicht optimal ist die etwas weiter südlich angeordnete Variante 10, die den Bau eines weiteren Gleises als Wendegleis in Höhe des Hochbahnsteigs im Grünbereich am Landgericht beinhaltet. Sie sichert die notwendige Freihaltung der bislang letztlich provisorischen Kehranlage der Linie 4 für die ihr ursprünglich zugedachten betrieblichen Zwecke zu Lasten betrieblicher Einschränkungen an anderer Stelle. Denn wegen der Lage des Gleises seitlich der Streckengleise erfolgt die Ausfahrt aus dem Wendegleis entgegen der Fahrtrichtung der Linien 1 und 2. Angesichts der engen Taktung der Fahrten müssten daher die Fahrzeuge der Linien 1 und 2 regelmäßig auf die Abfahrt der Linie 4 oder umgekehrt die Fahrzeuge der Linie 4 warten, bis die Linien 1 und 2 die Strecke passiert haben. Zudem müsste die Ausfahrt gegen den Individualverkehr auf dem Niederwall in Fahrtrichtung zur B 66/Detmolder Straße gesichert werden.

Neben den baulichen Maßnahmen im Streckennetz der Stadtbahn sind auch bei dieser Variante bauliche Veränderungen im sonstigen Verkehrsraum erforderlich. Die Fußgängerwegeverbindung von der Rohrteichstraße über den südlichen Abgang des Hochbahnsteigs am Landgericht in Richtung Altstadt sowie die Einmündung der Neustädter Straße auf den Niederwall müssen aufgrund der Längenentwicklung der Anlage leicht in Richtung Süden verschoben werden. Da Wendeanlagen keine Längsneigung aufweisen dürfen, das Gelände nach Süden hin aber um ca. 3,6 % ansteigt, muss die Wendeanlage darüber hinaus in einer Einschnittlage angelegt werden. Am Ende des Wendegleises reicht dieser Einschnitt bis rd. 2 m unterhalb des vorhandenen Geländes, weswegen der neu zu errichtende Fußgängerweg mit Stützmauern abgefangen werden muss. Platz, die am Niederwall zu beseitigenden Einzelbäume durch Neuanpflanzungen zu ersetzen, ist nicht vorhanden.

Analog zur Variante 9 verletzt auch die Variante 10 die prägenden Parkelemente des grünen Bielefelder Stadtrings zwischen den Wallstraßen.

Die nochmals weiter südlich zwischen dem Landgericht und der Einmündung des Niederwalls auf die Detmolder Straße bzw. die Kreuzstraße angesiedelte Variante 11 ist, wie die Untersuchungen ergeben haben, unabhängig von ihrer Eignung zur Lösung der Planungsziele letztlich gar nicht umsetzbar. Denn hier weist das Gelände in Richtung Detmolder Straße/Kreuzstraße eine Steigung um 5,5 % auf. Wie schon im Zusammenhang mit der Lösung am Landgericht ausgeführt, dürfen Wendeanlagen aber keine Längsneigung aufweisen. Auch hier müsste das Wendegleis daher im Einschnitt – und zwar 3,40 m unterhalb der Streckengleise - liegen. Zudem kann das Wendegleis, das für Fahrzeuge mit Doppeltraktion mindestens 70 m lang sein muss, erst ca. 75 m hinter dem Bahnsteig am Landgericht beginnen, weil eine entsprechend lange Strecke, die zudem keine Weiche aufweisen darf, zum Ausgleich des Neigungswechsels bzw. Höhenunterschieds benötigt wird. Unter diesen nicht veränderbaren Vorgaben endet das Wendegleis erst ca. 10 m vor den Weichenanfängen des Gleisdreiecks am Landgericht. Über diese kurze Entfernung lässt sich aber die dann noch erforderliche Verziehung der Streckengleise nicht mehr verwirklichen bzw. sie würde ergänzend auch noch einen kompletten Umbau des gesamten Bereiches des Gleisdreiecks erfordern.

Die als Ersatz für die Kehranlage am Niederwall grundsätzlich geeignete Blockumfahrt der Variante 12 setzt voraus, dass in Höhe des Parkhauses Hermannstraße eine Warteposition für die Stadtbahnfahrzeuge eingerichtet wird, die sich dann in den Straßenverkehr der August-Bebel-Straße und auch in den Stadtbahnverkehr der Linie 3 einreihen müssen. Die Abbiegebeziehung in die August-Bebel-Straße hinein selbst ließe sich zwar ohne großen Aufwand realisieren. Während der jeweils nicht vermeidbaren Wartezeiten würden die Fahrzeuge aber einerseits die Zufahrten zu dem Parkhaus und andererseits die Zufahrten zu den Häusern 10, 12 und 14 blockieren. In der Hermannstraße erfordert die Variante zudem, dass auf der ganzen Länge der Südseite und im Bereich der Warteposition auch beidseits ein absolutes Halteverbot eingerichtet wird, um die Durchfahrtsmöglichkeit der Stadtbahn zu sichern und dem Individualverkehr die Vorbeifahrt an der wartenden Bahn zu ermöglichen. Des Weiteren ergeben sich dadurch Beeinträchtigungen für den Individualverkehr, weil sich die Leistungsfähigkeit des Knotens August-Bebel-Straße/Hermannstraße reduziert. Denn die Kreuzung muss bei der Einfahrt der Stadtbahn in die August-Bebel-Straße vollständig geräumt und daher für den Individualverkehr gesperrt sein und die Haltelinien des Kreuzungsbereichs müssen in der August-Bebel-Straße (Fahrtrichtung Süden) und in der Hermannstraße (Fahrtrichtung Osten) um 10 bis 15 Meter nach hinten verlagert werden, was längere Räumzeiten sowie eine entsprechende Anpassung der Steuerung der Lichtsignalanlage bedingt. Dass mit der Blockumfahrt erstmals Stadtbahnimmissionen in die insoweit bislang unvorbelastete Hermannstraße hineingetragen werden, kommt als Nachteil hinzu.

Dass eine Wendeanlage innerhalb des Stadtbahntunnels (**Variante 13**) mit einem ganz erheblichen und den für andere Varianten deutlich übersteigenden Aufwand verbunden ist, liegt in der Natur dieser Variante. Über die Variantenidee hinaus sind daher zu dieser Variante keine weiteren Untersuchungen erfolgt.

Die nachträglich in die Überlegungen einbezogene Variante 14 stellt die Kehranlage am Niederwall für zusätzliche Einsatzwagen und Störungsfälle frei und ist insoweit angesichts der Planungsziele auch als geeignet zu betrachten. Sie ist wenn auch zu Lasten der Kosten - trotz topographisch bedingter Einschnittlage baulich problemlos umsetzbar. Wie u. a. auch die Blockumfahrt der Variante 12 ist sie jedoch mit anderen, insbesondere betrieblichen Nachteilen neuer Art sowie auch mit Nachteilen für den Individualverkehr verbunden. Denn während einer Ausfahrt der Linie 4 aus der Anlage und neuen Endhaltestelle kann die Stadtbahnlinie 3 den Bereich der Ausschleifung – und dies gilt für beide Fahrtrichtungen - nicht befahren, muss also ggf. warten. Ist die Anlage durch ein Fahrzeug besetzt, muss auf der Oelmühlenstraße auch ein nachfolgendes Fahrzeug der Linie 4 warten, was wiederum den Betrieb der Linie 3, aber auch den Individualverkehr behindert. Aufgrund der Örtlichkeiten müssen in diesem Fall auch Kraftfahrzeuge, die in Richtung Osten unterwegs sind, anhalten und warten, bis das Stadtbahnfahrzeug nach Räumung der Anlage durch das vorherige Fahrzeug in die Teutoburger Straße abgebogen ist. Angesichts der Trassenlagen und der Taktung der Fahrten der beiden Linien wäre diese Situation auch nicht der Ausnahmefall. Sie wäre sehr häufig bis nahezu regelmäßig zu erwarten.

Insgesamt – unabhängig von wartenden Fahrzeugen auf der Oelmühlenstraße muss die Kreuzung ohnehin auch bei jeder Ausfahrt aus der Anlage frei vom Individualverkehr und für diesen daher gesperrt sein – geht mit der Variante 14 daher eine erhebliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Oelmühlenstraße/Teutoburger Straße einher, zumal sich auch die Räumwege verlängern.

Eine weitere Einschränkung der Eignung dieser Variante ergibt sich durch die bereits große Entfernung zum Stadtbahntunnel und zu der Kehranlage am Niederwall. Da die Stadtbahn insgesamt rd. 1,8 km (von der bisherigen Endhaltestelle am Niederwall bis zur neuen Endhaltestelle am Krankenhaus und zurück) zusätzlich zurücklegen muss, wird zur Aufrechterhaltung des Stadtbahnbetriebs im bisherigen Umfang/mit der bisherigen Taktung ein zusätzliches Fahrzeug benötigt und die Betriebskosten erhöhen sich dementsprechend deutlich.

Die Varianten 7 bis 14 sind daher aufgrund der sich bei näherer Betrachtung zeigenden und beschriebenen Nachteile nicht weiter verfolgt und ausgeschlossen worden.

Die eingehendere Untersuchung der verbliebenen Varianten 1 bis 6 ergab folgende Bewertung:

Mit der als erstes entwickelten Variante 1 kann die betriebstechnische Problematik der fehlenden und nach Möglichkeit auch für das Abstellen defekter Fahrzeuge oder von Einsatzfahrzeugen nutzbaren Wendeanlage für durch den Tunnelbetrieb begründete Störfälle ohne Einschränkungen gelöst werden. Sie verlängert die Strecke der Linie 4 um moderate rd. 540 m, ermöglicht den Bau einer allen betriebstechnischen Anforderungen entsprechenden neuen Wendeanlage, überlässt die Wendeanlage am Niederwall damit ihrem ursprünglichen Planungszweck und bedingt des Weiteren angesichts der Streckenlänge auch keines zusätzlichen und die Betriebskosten erhöhenden Stadtbahnfahrzeugs. Auch nennenswerte Einschränkungen des Individualverkehrs oder des Betriebs der Linie 3 sind – zumindest bei der geplanten Vollsignalisierung – mit dem Ausschleifen der Gleise aus dem Linienverlauf Nikolaus-Dürkopp-Straße/August-Bebel-Straße in die Carl-Schmidt-Straße und das damit verbundene Einreihen der Fahrzeuge der Linie 4 in den Betrieb der Linie 3 nicht zu erwarten. Da im Bedarfsfall mehrere Stadtbahnfahrzeuge in die Carl-Schmidt-Straße einfahren bzw. dort warten können, sind in die Nikolaus-Dürkopp-Straße oder in die August-Bebel-Straße hineinreichende Rückstaueffekte jedenfalls auszuschließen und der Individualverkehr in der Nikolaus-Dürkopp-Straße sowie insbesondere in der Carl-Schmidt-Straße ist so gering, dass er nicht behindert wird und dass auch leicht erhöhte Wartezeiten an der Lichtzeichenanlage insoweit nicht durchschlagen. Die bestehenden Verkehrsbeziehungen, auch die für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Teutoburger Straße, bleiben aufrechterhalten.

Gleichzeitig führt die Variante 1 die Linie 4 barrierefrei näher an ein bislang so noch nicht erschlossenes Stadtgebiet heran, verbessert damit die Erschließungseffekte der Stadtbahn und generiert so, auch wenn dies nicht vorrangiges Planungsziel ist, im Nebeneffekt neue Kundenpotentiale.

Auf der Seite ihrer Nachteile der Variante 1 ist zu vermerken, dass im Zuge des Betriebs der Linie 3 zwar auch schon jetzt Lärmimmissionen in die Carl-Schmidt-Straße hineingetragen werden, mit dem Betrieb der Linie 4 entsprechende Immissionen aber erstmals unmittelbar und tiefer als bislang in die Carl-Schmidt-Straße gelangen.

Anders als die Variante 1 kann die baulich bis auf den neuen Hochbahnsteig letztlich identische **Variante 2** die betrieblichen Planungsziele zumindest nicht in vollem Umfang und damit nicht für den Betrieb des gesamten Liniennetzes erfüllen. Denn anders als die bislang von der Linie 4 genutzte Wendeanlage am Niederwall ist die neue und als reine Störfallanlage dienende Wendeanlage in der Carl-Schmidt-Straße vom Südast der Linie 3 aus nicht erreichbar.

Mit einem, wenn auch in geringerem Umfang, erstmaligen Lärmimmissionseintrag in die Carl-Schmidt-Straße ist zudem auch die Variante 2 verbunden. Erschließungstechnische Vorteile oder auch einen sonstigen zusätzlichen Kundennutzen bringt die Variante mit dem Verbleib der Endhaltestelle am Niederwall nicht mit sich.

Bei umgekehrter Nutzung der neuen Wendeanlage in der Carl-Schmidt-Straße für die Linie 4 (Variante 2 b) und der damit verbundenen Freigabe der Wendeanlage im Niederwall für Störfälle ist die Linie 3 zwar nicht mehr ausgeschlossen, einen zusätzlichen Kundennutzen bei annähernd gleichen Kosten bringt aber auch diese Variante nicht ein.

Zwar behält auch bei der **Variante 3** die Linie 4 sowohl ihre bisherige Endhaltestelle am Niederwall als auch ihre bisherige Kehranlage. Die neue Störfall-Wendeanlage in der Nikolaus-Dürkopp-Straße im Bereich der heutigen Haltestelle "August-Schroeder-Straße" ist allerdings für das gesamte Netz nutzbar und der bauliche Aufwand bleibt auf ein Minimum reduziert. Er umfasst im Wesentlichen nur ca. 100 m Gleisstrecke und drei Weichen. Das südlich des Verlaufs der Linie

3 anzusiedelnde Wendegleis erfordert allerdings eine zu Lasten des südlichen Gehweges erfolgende Neuaufteilung des Straßenraums. Hauptnachteil dieser Variante ist, dass die Richtung Osten erforderliche Ausfahrt aus der Wendeanlage nur gegen den Betrieb der Linie 3 und gegen den Kfz-Verkehr auf der Nikolaus-Dürkopp-Straße erfolgen kann. Die Ausfahrt erfolgt daher in Richtung Westen und muss dabei sowohl die Richtung Osten führenden Gleise der Linie 3 als auch die nach Osten führende Fahrspur der Straße queren. Der Individualverkehr muss daher signaltechnisch gegen die Stadtbahn gesichert werden oder die Nikolaus-Dürkopp-Straße müsste insoweit für den Individualverkehr gesperrt werden, was gleichzeitig eine Teilabbindung der August-Schroeder-Straße zur Folge hätte. Dass die Haltestelle "August-Schroeder-Straße" wegfällt, hat dagegen nur vorübergehende Auswirkungen zur Folge, weil diese Haltestelle nicht barrierefrei ist und sie, weil hier die Errichtung eines Hochbahnsteiges nicht möglich ist, ohnehin an dieser Stelle aufgegeben und verlagert werden muss.

Die sich zur Vermeidung dieser Nachteile auf eine Wendemöglichkeit über Verbindungen der Gleise der Linie 3 durch Weichen beschränkende **Variante 4** vermeidet Eingriffe in den Straßenraum sowie die Haltestelle "August-Schroeder-Straße" und beschränkt nochmals den baulichen Aufwand. Die Funktionsweise einer vollwertigen Wendeanlage erreicht diese Variante jedoch nicht. Dies resultiert daraus, dass der Fahrer das Straßenbahnfahrzeug zunächst jeweils – und zwar im öffentlichen Verkehrsraum der Nikolaus-Dürkopp-Straße – abstellen muss, um von einem Ende des Zuges zur Fortsetzung der Fahrt zum anderen Ende zu wechseln. Während dieses rd. fünf Minuten dauernden Vorgangs werden der übrige Stadtbahnverkehr und der Individualverkehr in der Nikolaus-Dürkopp-Straße blockiert, weswegen sich für den Individualverkehr mindestens erhebliche Beeinträchtigungen ergeben, ggf. ist auch eine vollständige Sperrung der Nikolaus-Dürkopp-Straße erforderlich.

Vorteile für den Betrieb des Stadtbahnnetzes abseits des Planungsziels seiner Stabilisierung (Erschließungspotentiale oder sonstiger Kundennutzen) ergeben sich nicht.

Keine neuen Erschließungspotentiale, wohl aber Vorteile für die Fahrgäste ergeben sich neben der Erreichung des vorrangigen Planungsziels – die Wendeanlage am Niederwall wird wie gewünscht vom Regelbetrieb der Linie 4 freigehalten und so für Störungsfälle nutzbar – bei der **Variante 5**, bei der die Linie 4 bis zur

Haltestelle "Adenauerplatz" verlängert wird. Sie fährt damit Haltestellen an, die sonst nur mit einer anderen Linie bzw. nach dem Umsteigen auf diese Linie erreichbar wären. Der Nachteil dieser Variante besteht aus dem erheblichen Aufwand, der mit ihrer Umsetzung und ihrem Betrieb verbunden ist. Denn um mit den im Vergleich zum alten Fuhrpark längeren und vor allem auch breiteren Fahrzeugen des Typs "Vamos", die zur Erweiterung der Fahrgastkapazität insbesondere auch der Linie 4 angeschafft worden sind, die Haltestelle am Adenauerplatz und die hinter dieser Haltestelle anzuordnende Wendeanlage "Obernstraße" erreichen zu können, müssen

- die gesamte Kreuzstraße,
- der westliche Teil des Gleisdreiecks am Landgericht,
- der Abzweig von der Kreuzstraße in die Obernstraße sowie
- die Einfahrt in die neu zu errichtende Wendeanlage "Obernstraße"

um- bzw. ausgebaut werden. Im Zuge dieses Ausbaus müssen die vorhandenen Gleisanlagen weiter auseinandergezogen werden, um den Begegnungsverkehr zu ermöglichen, wodurch aus Platzgründen auch der Parkstreifen an der Kreuzstraße entfällt. Auf der Betriebskostenseite ist der Aufwand für ein zusätzliches Fahrzeug zu verbuchen, der entsteht, weil sich die Linie 4 bis zur Wendeanlage um rd. 1,2 km verlängert. Ohne zusätzliches Fahrzeug könnte jedenfalls der Fahrbetrieb im bisherigen Umfang nicht aufrechterhalten werden.

Ein weiterer und besonders gewichtiger Nachteil der Variante 5 resultiert aus einer deutlichen Minimierung der Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenpunktes Adenauerplatz. Dieser wird in der Hauptverkehrszeit im Schnitt alle zwei Minuten von einem Straßenbahnfahrzeug passiert (alle 10 Minuten eines der Linie 4 und alle 5 Minuten eines der Linie 1). Damit ist einerseits nicht auszuschließen, dass sich wechselweise durch den Betrieb einer der beiden Linien Beeinträchtigungen für die jeweils andere Linie ergeben. In jedem Fall und in besonderem Maße ergeben sich aber Beeinträchtigungen für den Individualverkehr. Um der Stadtbahn Vorrang zu gewähren, müssen angesichts des Stadtbahnaufkommens an einem der zentralen Knotenpunkte von Bielefeld – hier schließt u. a. die B 66 an den Ostwestfalendamm und über diesen an die B 68 und die A 33 an – gerade in den bedeutsamen Hauptverkehrsstunden die Grünzeiten erheblich minimiert werden, so dass mit der Variante 5 die Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenpunktes in ganz erheblichem Maße reduziert wird.

Einen großen Teil der Nachteile der Variante 5 weist auch die **Variante 6** auf, bei der die zu ertüchtigende Wendeanlage "Obernstraße" die ursprüngliche Funktion der Wendeanlage am Niederwall übernimmt und nur im Störungsfall genutzt wird. Von daher erfolgen Anfahrten zu der Kehranlage nicht mit der Regelmäßigkeit des Fahrplans, sondern der Häufigkeit von Störfällen folgend entsprechend seltener. Unabhängig davon muss aber die Anfahrt für Fahrzeuge des Typs "Vamos" möglich sein, weswegen letztlich der gleiche bauliche Aufwand (Um- und Ausbau der Kreuzstraße etc.) erforderlich ist. Es entfallen lediglich die Betriebskosten für ein weiteres Stadtbahnfahrzeug. Auch von einer - wenn auch im Vergleich zur Variante 5 geringeren - Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Adenauerplatz muss ausgegangen werden.

Einschränkungen für die betriebliche Eignung ergeben sich dadurch, dass die im Störfall anzufahrende Kehranlage recht weit von dem Stadtbahntunnel entfernt ist, der in der Regel den Nutzungsbedarf auslöst, so dass sich vergleichsweise lange Anfahrten ergeben, die dann selbst wieder Störungen auslösen können.

Erschließungstechnische Vorteile ergeben sich, da es bei der bisherigen Endhaltestelle "Rathaus" der Linie 4 am Niederwall verbleibt, ebenso wenig wie neue Erschließungspotentiale generiert werden.

Im Gesamtvergleich sind damit mit Ausnahme der Varianten 1 und 3 alle Varianten, sofern sie überhaupt realisierbar oder in ausreichendem Maße zur Umsetzung des vorrangigen Planungsziels (d. h. der Stabilisierung des Stadtbahnbetriebs aller Linien mit Hilfe einer im Bedarfsfall jederzeit verfügbaren und nicht durch den Regelbetrieb "besetzten" Kehranlage) geeignet sind, mit durchgreifenden erheblichen Nachteilen verbunden. Von ihrer Art und von ihrem Ausmaß her sind diese Nachteile so gravierend, dass sie einer Realisierung dieser Varianten entgegenstehen bzw. im abwägenden Vergleich zu den Varianten 1 und 3 zumindest ihren Ausschluss zulassen. Die Nachteile der Varianten 1 und 3, die beide geeignet sind, die vorrangigen betrieblichen Planungsziele in vollem Umfang zu erreichen, sind demgegenüber eher gering. Hauptnachteile der Variante 1 sind die im Vergleich zur Variante 3 höheren Kosten sowie die Lärmimmissionen, die in dieser Form erstmals in die Carl-Schmidt-Straße hineingetragen werden. Zu ihren Gunsten wirkt sich die im Nebeneffekt zusätzlich entstehende Neuerschließung eines bislang stadtbahnmäßig nicht angeschlossenen Raums aus. Hauptnachteile der Variante 3 sind neben dem Ausbleiben eines sonstigen Kundennutzens oder einer zusätzlichen Erschließungsfunktion die Auswirkungen auf den Individualverkehr in der Nikolaus-Dürkopp-Straße. Sie geht aber nicht mit neuen Immissionen für die Carl-Schmidt-Straße einher und ist vor allem mit besonders wenig Aufwand verbunden, d. h. besonders kostengünstig realisierbar.

Dass vor diesem Hintergrund nur noch diese beiden Varianten 1 und 3 (V 1 und V 3) dem vom Büro TTK, Karlsruhe, durchgeführten Variantenvergleich vom September 2011 unterzogen worden sind, ist von daher nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Ein neues Kundenpotential erschließt im Übrigen ausschließlich die Variante 1 und auch sonst sind von den Varianten 2 bis 14 über die Stabilisierung des gesamten fahrplanmäßigen Stadtbahnbetriebs hinaus nur noch die Varianten 5, 7, 11 und 14 zumindest insoweit mit einem weiteren Nutzen für den Kunden verbunden, als eine oder mehrere Haltestellen in den Betrieb der Linie 4 integriert werden, die bislang nur über andere Linien erreichbar sind.

In dem TTK-Gutachten vom September 2011 sind die jeweiligen Vor- und Nachteile der Varianten 1 und 3 eingehender untersucht und gegenübergestellt worden. Etwaige Auswirkungen auf die in der Nikolaus-Dürkopp-Straße gelegene Haltestelle "August-Schroeder-Straße", die – weil nicht barrierefrei und auch nicht durch Umbaumaßnahmen barrierefrei herzurichten – ohnehin aufgegeben werden soll, wurden dabei ausgeklammert. Für den Vergleich bewertet wurden für jede der beiden Varianten die zwölf Kriterien Investitionen, betriebliche Auswirkungen, Erschließung, Lärm und Erschütterungen, Auswirkungen auf den Individualverkehr, Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr, Verkehrssicherheit, Beeinträchtigungen der Wohnqualität, städtebauliche Integration, Wechselwirkungen Stadtentwicklung, Wege- und Sichtbeziehungen sowie soziale Kontrolle und subjektive Sicherheit. Als Maßstab wurde eine von -2 bis +2 reichende Bewertungsskala verwendet. Die jeweils vergebenen Punktwerte wurden dann noch gewichtet, wobei aufgrund des Planungsziels die betrieblichen Auswirkungen und des Weiteren die Wohnqualität und die städtebaulichen Aspekte als vordringlich und eher besonders hoch, die Immissionen (Lärm, Erschütterungen), die Verkehrssicherheit, die soziale Kontrolle und die subjektive Sicherheit als eher im mittleren Bereich sowie die übrigen Kriterien als für den Vergleich weniger bedeutsam bewertet wurden. Entsprechend dieser Staffelung wurden die Gewichtungsfaktoren 4, 8 und 20 vergeben, der Faktor für die städtebaulichen Aspekte wurde auf 12 festgesetzt, so dass sich die Faktoren insgesamt auf die Bewertungszahl 100 addieren. Die Planfeststellungsbehörde hat nachfolgend die Gewichtung der städtebaulichen Aspekte zugunsten von "Lärm und Erschütterungen" von 12 auf 8 getauscht. Dies erfolgte u. a. im Hinblick auf die in den Einwendungen vielfach genannten Lärmbelastungen.

Die so durchgeführten Bewertungen und Gewichtungen führten nach abschließender Bewertung und Änderung (in dem Punkt "Lärm und Erschütterungen" sowie "Investitionen" jeweils für die Variante 1 von -1 auf -2) durch die Planfeststellungsbehörde zu folgendem Ergebnis:

Kriterium	Bewertung	Bewertung	Gewich-	Punkte	Punkte
	V 1	V 3	tung	V 1	V 3
Investitionskosten	-2	-1	4	-8	-4
betriebliche Auswirkungen	+2	+1	20	40	20
Erschließung	+1	0	4	4	0
Lärm und Erschütterungen	-2	-1	12	-24	-8
Individualverkehr	-1	-1	4	-4	-4
ruhender Verkehr	0	-1	4	0	-4
Verkehrssicherheit	0	0	8	0	0
Wohnqualität	-2	-2	20	-40	-40
städtebauliche Integration	0	-1	8	0	-8
Wechselwirkungen Stadt- entwicklung	0	0	4	0	0
Wege- und Sichtbezie- hungen	-1	-1	4	-4	-4
Kontrolle und subjektive Sicherheit	0	-1	8	0	-8
Summen	-4	-8	100	-36	-64

Bei den **Investitionskosten** hat das Büro TTK dabei nicht nur die Baukosten bzw. die Kosten berücksichtigt, die die Vorhabenträgerin nach Abzug entsprechender Fördergelder in Eigenregie tragen muss. (Als Baukosten wurden für die V 1 überschläglich 2,77 Millionen Euro und für die V 3 nur 1,5 Millionen Euro errechnet, die sich bei einer prozentual an den Kosten ausgerichteten Förderung gleichmäßig reduzieren.) Zusätzlich ist unter Einbeziehung der Baukosten der jährliche Kapitaldienst der Vorhabenträgerin für den Bau der Varianten und für

die Unterhaltung der Fahrwege (Gleisanlagen inklusive Fahrleitung etc.) errechnet worden. Dieser ist danach – insofern schlagen die Baukosten durch – für die V 1 knapp doppelt so hoch wie für die V 3. Das Büro TTK hat die absolute Differenz als nicht ausschlaggebend betrachtet und gleichwohl beide Varianten mit -1 bewertet, auf eine im Vergleich zur V 1 schlechtere Bewertung mithin verzichtet. Dem entgegen bewertet die Planfeststellungsbehörde die V 1 aufgrund der annähernd zweifachen Kosten mit -2 Punkten.

Das Kriterium **betriebliche Auswirkungen** bezieht das vorrangige Planungsziel mit ein und ist schon deshalb als besonders bedeutsam zu betrachten.

Die V 1 verlängert die von der Linie 4 zurückzulegende Fahrstrecke über den Weg durch die Nikolaus-Dürkopp-Straße in die Carl-Schmidt-Straße um ca. 2,5 Minuten auch zeitlich in jeder Richtung und hat von daher grundsätzlich Auswirkungen auf das Betriebskonzept der Stadtbahn. Der Zeitpuffer für den Verspätungsausgleich fällt weg bzw. reduziert sich. Weil aber auch für die kurze Fahrt von der bisherigen Endhaltestelle "Rathaus" bis zur Kehranlage am Niederwall Zeitbedarf besteht und dort 6 Minuten zum Wenden benötigt werden, während die Wendezeit an der neuen Endhaltestelle nur 3 Minuten betragen wird, geht die Untersuchung jedoch nachvollziehbar davon aus, dass sich die Betriebsstabilität der Linie 4 durch die Verlagerung der Endhaltestelle nicht verschlechtert.

Behinderungen von zwei aufeinanderfolgenden Fahrten an der eingleisigen Endstelle können ausgeschlossen werden, auch Konflikte mit den Fahrten der Linie 3 aus Richtung Stieghorst am Knotenpunkt August-Bebel-Straße/Nikolaus-Dürkopp-Straße sind in der Regel ausgeschlossen.

Anders als bei der V 1 bleibt der Regelbetrieb der Linie 4 bei der V 3, bei der weiterhin südlich der Endhaltestelle am Niederwall gewendet wird, unangetastet. Einen festen, die Nutzung der neuen "Störfallwendeanlage" mit dem Betriebsgleis in der Nikolaus-Dürkopp-Straße beschreibenden Fahrplan, gibt es nicht. Unter Berücksichtigung der Störungsstatistik (wobei die Zahlen des Gutachtens vom Januar 2011 die Entwicklung der Jahre 2011 bis 2017 nicht berücksichtigen) sowie von jährlich ca. 850 nicht störfallgebundener Betriebsfahrten ist statistisch mit ca. 5,6 Ein- und Ausfahrten pro Tag zu rechnen. Auswirkungen auf die Betriebsstabilität sind bei dieser Zahl an Fahrten nicht zu erwarten, so dass sich die V 3 diesbezüglich letztlich nicht von der V 1 unterscheidet.

Dennoch schneidet die V 1 im Vergleich letztlich deutlich besser ab als die V 3. Ausschlaggebend dafür ist, dass die V 1 im Bedarfsfall, d. h. dann, wenn sich im Störfall die Notwendigkeit zur Nutzung der Kehranlage bzw. eines Betriebsgleises ergibt, diese/s ohne Einschränkungen und ohne direkte oder indirekte Eingriffe und Auswirkungen in/auf den sonstigen Fahrbetrieb für die Fahrzeuge aller Linien nutzbar ist. Denn anders als die bei der V 1 vom Regelbetrieb frei werdende und im Störfall nutzbare Kehranlage am Niederwall ist die im Seitenstrang der Gleise des Niederwalls liegende Kehranlage/das Betriebsgleis der V 3 zum einen von aus Richtung Stieghorst (Südast der Linie 3) kommenden Fahrzeugen nicht nutzbar bzw. nur indirekt über den Fahrweg der Linie 2 erreichbar. Außerdem erfordert die Anfahrt zur Kehranlage der V 3 anders als zur Kehranlage am Niederwall die zusätzliche Kreuzung von Fahrstraßen bzw. Fahrstrecken. Die Fahrstrecke ab Rathaus zur Kehranlage der V 3 kreuzt die Stammstrecke in Richtung Norden, was die gleichzeitige Fahrt der Linien 1 und 2 verhindert und für die Linie 3 resultieren aus einer Anfahrt zur Kehranlage der V 3 Fahrtunterbrechungen in beiden Fahrtrichtungen. Hinzu kommt, dass die V 1 im Ausnahmefall (insbesondere bei einer etwaigen Tunnelsperrung) ggf. über ihre Gleise ein Wenden der Linie 3 ermöglicht, so dass der Betrieb des Südastes dieser Linie trotz Tunnelsperrung aufrechterhalten werden könnte.

Bei den Betriebskosten schneidet die V 3 besser ab; sie verursacht nach Einschätzung des Gutachters im Vergleich zur V 1 nur einen kleinen Teil der Betriebskosten der V 1. Dass die V 1 im Unterschied zur V 3 mit der neuen Endhaltestelle im Quartier "Dürkopp Tor 6" ein zusätzliches Kundenpotenzial erschließt, letztlich also auch Einnahmen generiert werden, kann die höheren Kosten jedoch nicht ausgleichen.

Unter betriebstechnischen Gesichtspunkten schlagen daher nach allem insbesondere aufgrund der wesentlich besseren Nutzbarkeit des Betriebsgleises für alle Stadtbahnlinien, d. h. eine bessere Betriebssteuerung sowie eine Reduzierung der Auswirkungen von Betriebsstörungen, die Vorteile der V 1 durch, die mit +2 (V 3: +1) bewertet wird, so dass die V 1 unter weiterer Berücksichtigung der Gewichtung 20 Punkte besser abschneidet als die V 3.

Auch bei dem Kriterium **Erschließung** schneidet die V 1 besser ab als die V 3. Während sich bei der V 3 erschließungstechnisch keine Verbesserungen ergeben (0 Punkte), werden über die neue Endhaltestelle der V 1 Einzugsbereiche neu an das Straßenbahnnetz angeschlossen bzw. rücken die nächstgelegene Haltestelle und das Einzugsgebiet zumindest deutlich näher zusammen, weswegen die V 1 mit +1 schlüssig bewertet wird.

Bei den Immissionen (Lärm und Erschütterungen) schließt der Vergleich beider Varianten im TTK-Gutachten letztlich gleich und wegen neu entstehender Immissionen mit jeweils -1 ab. Dieser Bewertung schließt sich die Planfeststellungsbehörde so jedoch nicht an. Denn während die V 3 den fahrplanmäßigen Betrieb der Stadtbahnen nicht ausweitet und insoweit nur unregelmäßig und bedingt Immissionen in ein bereits vorbelastetes Gebiet hineinträgt, belastet bei der V 1 der erweiterte Betrieb der Linie 4 zum einen den Bereich der Nikolaus-Dürkopp-Straße zusätzlich und trägt zum anderen Immissionen erstmals bzw. neu in das Quartier "Dürkopp Tor 6" hinein. Die Planfeststellungsbehörde bewertet die V 1 daher um einen Punkt schlechter als die V 3 (d. h. mit -2).

Zu Einschränkungen für den **Individualverkehr** führen beide Varianten. Bei der V 1 muss für jede Stadtbahnfahrt zwischen der Nikolaus-Dürkopp-Straße und der Carl-Schmidt-Straße der Verkehr auf der August-Bebel-Straße für den Moment ihrer Querung angehalten werden. Bei der V 3 trifft es den Individualverkehr auf der Nikolaus-Dürkopp-Straße, der bei jeder Ausfahrt aus dem Betriebsgleis – und zwar in beiden Fahrtrichtungen – warten muss. Während in der August-Bebel-Straße das deutlich höhere Verkehrsaufkommen betroffen ist, sind die Auswirkungen in der wenig Kfz-Verkehr aufweisenden Nikolaus-Dürkopp-Straße insoweit zwar entsprechend gering, zumal das Betriebsgleis nicht mit der Regelmäßigkeit eines Fahrplanbetriebs und daher deutlich seltener genutzt wird. Gleichwohl würde die Auswirkung in der Nikolaus-Dürkopp-Straße wesentlich deutlicher wahrgenommen werden, weil die erforderliche Lichtsignalanlage einen Zusatzhalt zwischen zwei Kreuzungen zur Folge hätte. Für den Individualverkehr akzeptabel, weil nicht mit unzumutbaren Beeinträchtigungen verbunden, sind beide Varianten, die deshalb auch gleich bewertet werden.

Beim **ruhenden Verkehr** ist die V 1 nicht mit Verschlechterungen verbunden, weil als Folge des Stadtbahnanschlusses letztlich keine Parkflächen verloren ge-

hen, sondern die wegfallenden Parkflächen auf der anderen Straßenseite wieder zur Verfügung gestellt werden (0 Punkte). Die V 3 erfordert jedoch eine Neuordnung des Verkehrsraums in der Nikolaus-Dürkopp-Straße, der auch mit Parkflächenverlusten verbunden ist, so dass die V 3 unter diesem Aspekt die Bewertung -1 erhält.

Aufgrund feuerwehrtechnischer Anforderungen hat sich nach Erstellung des TKK-Gutachtens die Nutzbarkeit der Ersatzparkflächen als nicht zulässig herausgestellt, sondern nur eine Ersatzfläche für die zwei wegfallenden behindertengerechten Parkplätze geschaffen wird, so dass hier die V 1 im Ergebnis auch mit -1 bewertet werden könnte. Auf das Gesamtergebnis wirkt sich dieser Punkt jedoch nur unwesentlich aus, so dass auf eine nachträgliche Korrektur seitens der Planfeststellungsbehörde verzichtet wurde.

Keine nennenswerten Unterschiede sind dann wieder beim Kriterium Verkehrssicherheit feststellbar. Jedenfalls ist angesichts der insgesamt (d. h. bezogen auf den Kfz- als auch auf den nicht motorisierten Verkehr) geringen Frequentierung der Carl-Schmidt-Straße sowie der von der Stadtbahn dort vor der neuen Endhaltestelle zu erwartenden sehr geringen Geschwindigkeiten nicht ersichtlich, dass sich dort ein besonderes neues Gefahrenpotential ergäbe. Andererseits wird der Knotenpunkt Nikolaus-Dürkopp-Straße/August-Bebel-Straße/Carl-Schmidt-Straße als Folge der Sicherung durch eine Lichtsignalanlage vor allem für Fußgänger eher verkehrssicherer werden.

Auch bezüglich der per Lichtsignalanlage gesicherten V 3 sind keine besonderen Gefahrenpotentiale ersichtlich. Sie könnten sich allenfalls ergeben, wenn – was nicht zu erwarten ist – Fußgänger im Bereich des Betriebsgleises bei einem abgestellten Fahrzeug die Straße überqueren und sich dann im Sicherheitsraum entlang dieses Fahrzeuges aufhalten.

Da somit bei beiden Varianten auch keine Verschlechterung des Ist-Zustandes zu befürchten ist, erfolgt jeweils eine Bewertung mit 0 Punkten.

Das als nächstes bewertete Kriterium, die **Wohnqualität**, umfasst Auswirkungen des Stadtbahnbetriebs auf die jeweils betroffenen Wohnbereiche abseits der gesondert betrachteten Immissionen Lärm und Erschütterungen. Bewertet werden Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes durch nicht immissionsgebundene Störwirkungen wie die, die sich dadurch ergeben, dass die Stadtbahn im Nahbereich von Wohngebäuden verkehrt. Hauptbetroffene dieser Wirkungen sind bei der V 1

die Bewohner des Gebäudes Carl-Schmidt-Straße 1, dem einzigen Wohngebäude im unmittelbaren Umfeld des bei dieser Variante neu zu errichtenden Streckenabschnitts. Der Bereich der Nikolaus-Dürkopp-Straße bleibt insoweit unberührt, als dort auf unverändert bleibenden Gleisen bereits die Linie 3 verkehrt. Zwar erhöht bzw. verdoppelt sich dort in etwa die Zahl der Straßenbahnfahrten, grundsätzlich ist aber Straßenbahnverkehr bereits vorhanden, so dass Störungseffekte allein durch die zusätzlichen Fahrten eher gering sind. Auch die südlich der neuen Endhaltestelle entlang der Teutoburger Straße gelegene Wohnbebauung bleibt nicht vollständig unberührt. Die Stadtbahn führt aber weder an der Längsseite noch an der Stirnseite der Reihenhäuser entlang, sondern endet, am Nordrand ihrer Stirnseite in einem 90°-Winkel aus westlicher Richtung auf sie zulaufend, noch vor ihr. Es gibt insoweit keine Störungen durch einen an einer Fensterfront dieser Bebauung vorbeiführenden Stadtbahnverkehr, so dass aus der Bebauung heraus - tlw. ausgenommen das Gebäude Teutoburger Straße 99 als nördlichstes der Reihenhäuser – kaum Sichtbeziehungen zu der neuen Stadtbahnstrecke und ihrer Endhaltestelle entstehen und sich diese letztlich auf die beschränken, die sich von den nach Westen ausgerichteten Außenwohnbereichen in einem 45°-Winkel zur nordwestlich gelegenen Stadtbahnstrecke und Haltestelle ergeben.

An der nach Süden hin ausgerichteten Längsseite des Wohngebäudes Carl-Schmidt-Straße 1 und seinen auf allen vier Etagen vorhandenen Balkonen führt die neue Stadtbahntrasse dagegen in einem Abstand von nur ca. 5,5 m vorbei. Da sich die Erdgeschosswohnungen in etwa auf Straßenniveau befinden, befinden sich die Fensterfronten dieser Wohnungen und die Stadtbahnfahrzeuge in etwa auf gleicher Höhe, so dass sich für den Moment der Vorbeifahrt Verschattungen einstellen. Umgekehrt richtet sich der Blick aus der Stadtbahn heraus auf die Balkone und auf die Fenster der Erdgeschosswohnungen bzw. – bei Fenstern ohne Blickschutz – ggf. auch in die Wohnungen hinein.

Von ihrer Art her vergleichbare Auswirkungen wie bei der V 1 auf das Wohngebäude Carl-Schmidt-Straße 1 ergeben sich bei der V 3 durch die Lage des Betriebsgleises vor den Gebäuden für die Nikolaus-Dürkopp-Straße 10, 12, 14 und 16, wobei dort im Erdgeschoss geschäftliche Nutzungen und Wohnnutzungen nur in den oberen Etagen anzutreffen sind. Zwar wird das bei der V 3 dort anzusiedelnde Betriebsgleis nur unregelmäßig und nicht fahrplanmäßig genutzt. Im Bedarfsfall fahren Standbahnfahrzeuge aber nicht nur vorbei oder halten nur zum

Ein- und Aussteigen. Sie werden vielmehr abgestellt und verbleiben dort dann über einen längeren Zeitraum, der sich beispielsweise auch auf eine Stunde erstrecken kann.

Vor diesem Hintergrund sowie unter Berücksichtigung dessen, dass – was in dem TKK-Gutachten nicht thematisiert worden ist – von einer verbesserten Erschließung und Mobilität durch eine gebäudenahe Stadtbahnhaltestelle auch ein positiver Wohnqualitätseffekt ausgeht, der etwaige leichte Vorteile der V 3 zumindest ausgleicht, erhalten auch hier beide Varianten die gleiche Bewertung (hier wegen der Negativeffekte bezogen auf die Wohngebäudenähe beider Varianten -2).

Nennenswerte **städtebauliche** Trennwirkungen als Beeinträchtigungen der städtebaulichen Integration sind angesichts der Ein- und Anbindung der neuen Endhaltestelle an den Georg-Rothgiesser-Park von der V 1 nicht (0 Punkte) und auch von der V 3 nur insoweit zu erwarten, als im Bedarfsfall Stadtbahnfahrzeuge über längere Zeit auf dem Betriebsgleis abgestellt werden (-1 Punkt).

Da weder für die V 1 noch für die V 3 Wechselwirkungen zur Stadtentwicklung ersichtlich sind, ergeben sich erneut keine nennenswerten Unterschiede (jeweils 0 Punkte) und auch bei den Wege- und Sichtbehinderungen erweist sich letztlich keine der beiden Varianten als vorteilhafter. Die Auswirkungen der V 1 mit ihrem regelmäßigen Fahrplanbetrieb stehen insoweit denen gegenüber, die bei der V 3 nur im betrieblichen Bedarfsfall ergeben, dann aber wegen erheblich längeren Standzeiten auch länger andauern (jeweils -1 Punkt). Bezüglich des letzten Kriteriums (subjektive Sicherheit) sind es die ggf. langen Standzeiten der Stadtbahnfahrzeuge auf dem Betriebsgleis, die für die V 3 (-1 Punkt) gegenüber der V 1 (0 Punkte) zu einer etwas schlechteren Bewertung führen. Denn während im Quartier "Dürkopp Tor 6" der Effekt der "sozialen Kontrolle" greift, verursacht das Abstellen von Stadtbahnfahrzeugen auf dem Betriebsgleis der V 3 über die Länge des Fahrzeuge von bei Doppeltraktion 70 m zwischen ihnen und der Bebauung einen dieser "sozialen Kontrolle" durch Abschottung teilweise entzogenen schmalen und daher schlauchähnlichen Bereich, der zumindest in den Tagesrandzeiten sowie bei Dunkelheit mit Einschränkungen der subjektiven Sicherheit verbunden ist.

Im Gesamtergebnis ergibt diese Bewertung daher, wie vorstehend schon der entsprechenden Tabelle entnehmbar, für die V 1 im Vergleich zur V 3 zu einer um 3 Punkte besseren Bewertung, wobei der Bewertungsvorsprung der V 1 unter Berücksichtigung der entsprechenden Gewichtung bei 28 Punkten liegt.

#### 7.2.3 Nullvariante

Bei der Nullvariante bliebe der Zustand so, wie er sich ohne den Neubau der Straßenbahnlinie darstellt. Mit dem Verbleiben dieses Zustands lassen sich die planerischen Ziele nicht verwirklichen. Störfälle im Tunnel würden weiterhin den gesamten Stadtbahnbetrieb sowie den Busverkehr beeinträchtigen. Störungen oberhalb oder unterhalb des Tunnels wären auch zukünftig mit unverhältnismäßigen Auswirkungen auf die anderen Linien verbunden. Die Nullvariante könnte den verkehrlichen Erfordernissen und hier insbesondere denen des öffentlichen Personennahverkehrs mit hoher Versorgungssicherheit daher nicht genügen. Hinsichtlich der Unzulänglichkeiten der bestehenden Situation wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung (Kapitel B Nr. 6.1.1) dieses Beschlusses verwiesen.

Ein mit der Nullvariante verbundener Verzicht auf die Freistellung der Wendeanlage im Niederwall scheidet deshalb als Planungsalternative aus. Sie ist deshalb als Alternative auch nicht weiter berücksichtigt worden.

### 7.2.4 Wahl der Vorhabentrasse

Die Vorhabenträgerin ist der Bewertung des TTK gefolgt und hat sich für ihre Planung für die vorgeschlagene Variante 1 entschieden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich nach Prüfung der in Frage kommenden Trassenvarianten dieser Trassenwahl der Vorhabenträgerin an. Auch wenn die Planfeststellungsbehörde, wie vorstehend ausgeführt, bei den Kriterien "Investitionskosten" und "Lärm und Erschütterungen" zu einer geringfügig von den Erwägungen der Vorhabenträgerin und des Büros TKK abweichenden Bewertung gekommen ist, hat dies das Abwägungsergebnis als solches nicht beeinflusst. Sie hat sich davon überzeugt, dass die beantragte Vorzugsvariante die ist, die unter Berücksichtigung des planerischen Gebots der Minimierung von Eingriffen und in Anbetracht der zu erreichenden Ziele gegenüber den anderen in Frage kommenden Varian-

ten und Alternativen die am besten geeignete ist und sich eine andere Variante bzw. Linienführung nicht als besser aufdrängt. Unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange stellt sich die Variante 1 als die insgesamt schonendere dar.

Die übrigen Varianten wurden zulässigerweise verworfen.

Die Auswirkungen auf die Anwohner sind bei allen Varianten ähnlich, der ausschlaggebende Faktor für die Entscheidung ist jedoch die nach dem Personenbeförderungsgesetz notwendige Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen, hier die Aufrechterhaltung des störungsfreien, pünktlichen Betriebes des innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehrs sowie die erforderliche Barrierefreiheit der Bahnsteige. Die Stabilität des Betriebs wird bei der Variante 1 ohne verkehrliche Nachteile für den Individualverkehr oder für andere Stadtbahnlinien gewährleistet und die Kosten stehen in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen, wobei nicht nur auf den Nutzen der Stadtbahnlinie 4, sondern auf den der Stadtbahn in Bielefeld insgesamt abzustellen ist. Alle anderen Varianten fallen in verschiedenen Kriterien hinter dieser Variante zurück.

Auch die seitens eines Einwenders vorgeschlagene Variante, die Endstation für die Linie 4 an der Friedrich-List-Straße und ein Wendegleis zwischen Friedrich-List-Straße und Eggeweg zu errichten, wurde seitens der Vorhabenträgerin geprüft, aber aus den bereits im Erörterungstermin genannten Gründen (vgl. Protokoll) nicht weiter verfolgt. Die Endhaltestelle "Dürkopp Tor 6" ermöglicht demgegenüber ein attraktives Angebotskonzept und erhöht die Betriebsstabilität bei gleichzeitig niedrigen Betriebskosten aufgrund kurzer Fahrwege. Diese Anforderungen kann der hier aufgeführte Vorschlag des Einwenders nicht erfüllen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an.

Der Vorschlag eines Einwenders, die Haltestelle "Dürkopp Tor 6" weiter Richtung Osten zu verlagern und die Gestaltung anzupassen, wurde seitens der Vorhabenträgerin begutachtet und wie folgt bewertet:

Zunächst wird die in der Bürgerbeteiligung geforderte Integration des Bahnsteigs in den Georg-Rothgiesser-Park durch diese Alternative nicht erfüllt. Auch für den Individualverkehr, insbesondere Fahrradfahrer, bringt diese Variante Nachteile mit sich, da der verbleibende Geh- und Radweg nur noch 2,50 Meter beträgt.

Bislang standen hier 3,50 m zur Verfügung, aufgrund der hohen Frequentierung sieht die bevorzugte Variante "Dürkopp Tor 6" sogar eine Breite von 4,50 m vor. Die seitens des Einwenders erwartete Lärmminderung für die Anwohner kann durch die Untersuchung der Vorhabenträgerin leider nicht bestätigt werden. Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Argumentation, die sie für schlüssig erachtet.

### 7.3 <u>Technische Ausgestaltung der Bahnanlagen / Zweigleisigkeit</u>

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. Diese Überprüfung hat ergeben, dass die festgestellte Planung einer sachgerechten Abwägung auch in dieser Hinsicht genügt.

Reduzierungen des gewählten Ausbaustandards sind nicht möglich. So würde eine nur eingleisige Führung der Stadtbahnlinie 4 in die Carl-Schmidt-Straße den betrieblichen Anforderungen nicht gerecht werden und ohne Hochbahnsteig wäre ein barrierefreier Betrieb der neuen Endhaltestelle nicht möglich, der gem. PBefG aber zwingend vorgegeben wird.

Die Ausgestaltung der Bahn- und Betriebsanlagen ist, soweit nicht ohnehin der Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde nach § 60 BOStrab vorbehalten, zudem mit der Technischen Aufsichtsbehörde abgestimmt worden. Sie wurde im Verfahren beteiligt und hat diesbezüglich keine Bedenken erhoben.

# 7.4 <u>Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft</u>

Das innerstädtische Vorhaben hat keine Auswirkungen auf die Belange der hier nicht vorhandenen Landwirtschaft.

# 7.5 Straßenverkehrliche Belange / Umbaumaßnahmen im Straßennetz

Die Um- bzw. Ausbaumaßnahmen im Straßenraum sind als Folgemaßnahmen des Vorhabens im Sinne von § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW zwingend erforder-

lich und nicht verzichtbar, um die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes aufrechtzuerhalten bzw. die sich mit dem Vorhaben dafür ansonsten einstellenden Beeinträchtigungen zu vermeiden und auszugleichen.

Die Hermann-Kleinewächter-Straße bleibt weiterhin verkehrsberuhigte Zone, die Carl-Schmidt-Straße wird hingegen nicht mehr als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Die Carl-Schmidt-Straße mit Stadtbahnverkehr wird damit bevorrechtigt.

Der Radverkehr erhält eine klare Führung im Bereich Nikolaus-Dürkopp-Straße/ August-Bebel-Straße.

An dem Knotenpunkt August-Bebel-Straße/Nikolaus-Dürkopp-Straße/Carl-Schmidt-Straße erhält der westliche Fußgängerüberweg eine zusätzliche Querungshilfe mit Lichtsignalanlage.

In der August-Bebel-Straße fährt die aus Süden kommende Stadtbahnlinie anhand einer entsprechenden Markierung als Pulkführer in den Knotenpunkt ein, so dass dort die Linksabbiegerspur entfällt.

Die seitens der Stadt Bielefeld (Belange der Verkehrslenkung und der Straßenverkehrsbehörde) und vom Verkehrsdezernat der Bezirksregierung geäußerten Bedenken bezüglich der Sturzgefahr für Radfahrer auf der August-Bebel-Straße Richtung Süden fahrend sowie der Gefahr der Kollision mit Fahrzeugen und Radfahrern am Knotenpunkt Nikolaus-Dürkopp-Straße/August-Bebel-Straße wurden durch die Änderung der Planung ausgeräumt, nachgeforderte Anpassungen der Pläne wurden entsprechend erfüllt. Beeinträchtigungen durch den Stadtbahnbau, die der Planfeststellung entgegenstehen könnten, sind vor diesem Hintergrund weder für den motorisierten noch für den nicht motorisierten Verkehr erkennbar. Dies gilt entgegen einiger Einwendungen auch für die Verkehrssicherheit.

# 7.6 Jagd

Eine Beeinträchtigung jagdrechtlicher Belange ist innerhalb des eng von Bebauung umgebenden Raums nicht erkennbar und Einwendungen einer Jagdgenossenschaft liegen nicht vor.

# 7.7 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 eigenen Belangen eines Anwohners, die bei einem Straßenbahnbau berücksichtigt werden müssen, auch Beeinträchtigungen durch den bei Straßenbahnfahrten entstehenden Lärm (Luftschall) und andere ggf. entstehende Immissionen, wie z. B. Körperschall und Erschütterungen. Zu diesen gehören grundsätzlich auch solche Immissionen, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle – wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV, der Verkehrslärmschutzverordnung, normativ geregelt sind – liegen.

Zu prüfen war daher, ob und ggf. in welcher Weise bei dem vorgesehenen Straßenbahnbau ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist bzw. sichergestellt werden kann. Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen im Detail ergibt, sind vom planfestgestellten Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Belange zu erwarten.

# 7.7.1 Lärmschutzbelange (Luftschall)

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Es ist sichergestellt, dass durch den Straßenbahnverkehr und, soweit das Vorhaben insoweit immissionsbedeutsame Veränderungen hervorruft, auch durch den Straßenverkehr keine schädlichen Umweltauswirkungen in Form von Verkehrsgeräuschen hervorruft, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 Blm-SchG).

Damit die bei dem Straßenbahn-Neubauvorhaben gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können, sieht der Planfeststellungsbeschluss zunächst aktive und schließlich auch noch passive Lärmschutzmaßnahmen vor.

Soweit im Rahmen von Summenpegeln der Lärm des Gesamtverkehrs (Vorbelastungen, neue Straßenbahn und Straße) zu betrachten ist, ist auch dies erfolgt.

Dass insofern enteignungs- bzw. gesundheitsrelevante Schwellenwerte erreicht werden, vermeiden die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmschutzes.

# 7.7.1.1 Rechtsgrundlagen

Eine Möglichkeit, die Lärmbeeinträchtigungen durch den Straßenbahnbetrieb mit Blick auf das sog. Trennungsgebot des § 50 BlmSchG zu vermeiden, besteht vorliegend grundsätzlich nicht. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen so weit wie möglich vermieden werden. Angesichts des Sinn und Zwecks einer regelmäßig im Nahbereich von Wohnbebauung verlaufenden innerstädtischen Straßenbahnlinie ist das Trennungsgebot – danach müsste die Straßenbahn in entsprechend großem Abstand zur Wohnbebauung verlaufen – jedoch nicht umsetzbar.

Lassen sich Lärmbeeinträchtigungen bei dem Bau oder bei der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen, Straßenbahnen und öffentlichen Straßen aber nicht vermeiden, ist gem. § 41 Abs. 1 BlmSchG sicherzustellen, dass durch die bauliche Maßnahme keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, so haben die hierdurch Betroffenen vorrangig einen Anspruch auf aktiven Lärmschutz. Dies gilt gem. § 41 Abs. 2 BlmSchG nur dann nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Bei verbleibenden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte steht dem Eigentümer der betroffenen Anlage gegenüber dem Träger des Vorhabens ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld zu (§ 42 Abs. 1 BlmSchG), die für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage zu leisten ist. Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz) sind in der 24. BlmSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) festgelegt.

Der Begriff der "schädlichen Umweltauswirkungen" des § 41 Abs. 1 BImSchG wird in § 3 Abs. 1 BImSchG definiert als Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Allerdings löst nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagengebot (Schutzauflagen zum Wohl der Allgemeinheit im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW) aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des "Erheblichen" nicht erreichen (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979, 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89, BVerwGE, 332 [361]).

Mit dem Begriff des "Zumutbaren" wird dabei nicht die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als "schwer und unerträglich" und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als "unzumutbar" erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der "Enteignungsschwelle" die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreiten dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979, 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Bestimmt wird die Zumutbarkeitsschwelle durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 63.80, DÖV 1985, S. 786).

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung, die 16. BImSchV, konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Straßenbahnen und Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, um nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und unvermeidbare Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken. Sie ist gem. §§ 41 - 43 BImSchG die gesetzliche Beurteilungsvorschrift für Straßenbahnen und gewidmete öffentliche Straßen. Andere Regelwerke, die (wie z. B. die DIN 18005, die TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- oder Orientierungswerte vorsehen, finden daher vorliegend keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßenbahnen und Straßen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BlmSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der we-

sentlichen Änderung von Straßenbahnen oder öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass unter Beachtung der Vorgaben

- für Straßenbahnen nach der Anlage 2 zu § 4 der 16. BlmSchV "Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen" (Schall 03 in ihrer am 01.01.2015 in Kraft getretenen Neufassung vom 18.12.2014) sowie
- für Straßen nach der Anlage 1 zu § 3 der 16. BlmSchV sowie den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990 (RLS-90)

ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigen:

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

Nach § 2 Abs. 2 der 16. BlmSchV ergibt sich die Art der vorbezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie für Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Nrn. 1 bis 4, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den insoweit maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung.

Zur Gewährung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber nach besonders schutzwürdigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsarten. Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärmbelästigungen auszugehen. Das einem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums ist.

Durch die 16. BlmSchV geschützt werden nicht die vorbezeichneten Gebiete oder die darin gelegenen Grundstücke, sondern ausschließlich die dort befindlichen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs. Auch Sportstät-

ten, Spielplätze, Park- und andere Anlagen, in denen sich Menschen jeweils nur vorübergehend aufhalten, genießen keinen – eigenständigen – Lärmschutz nach der 16. BImSchV.

Bereiche mit dem Schutzstatus von Krankenhäusern, Schulen, Altenheimen und Kurheimen oder auch dem eines reinen und allgemeinen Wohngebietes sind vorliegend jedoch nicht betroffen. Sie weist das Umfeld der Straßenbahnneubautrasse nicht auf. Mit Ausnahme des auf der Südseite der Carl-Schmidt-Straße gelegenen BAJ-Gebäudes (d. h. dem Gebäude des Vereins "Berufliche Ausbildung und Qualifizierung Jugendlicher und Erwachsener", BAJ e. V.), das in einem im Bebauungsplan der Stadt Bielefeld ausgewiesenen Gewerbegebiet liegt, ist die gesamte betroffene Bebauung vielmehr einem Mischgebiet zuzuordnen. Für die Bebauung auf der Nordseite der Carl-Schmidt-Straße sowie für das auf ihrer Südseite liegende Jugendgästehaus ergibt sich dies ebenfalls aus den Festsetzungen des entsprechenden Bebauungsplans der Stadt Bielefeld. Beim Neubau des Straßenbahnstreckenabschnitts in der Carl-Schmidt-Straße ist daher die Einhaltung der Grenzwerte für ein Kern-, Dorf- und Mischgebiet bzw. – bezogen auf das BAJ-Gebäude – für ein Gewerbegebiet sicherzustellen.

Die übrigen im Planungsbereich liegenden Bereiche entlang des Gleisdreiecks Niederwall/Nikolaus-Dürkopp-Straße, der Nikolaus-Dürkopp-Straße selbst und der August-Bebel-Straße werden dagegen nicht von einem Bebauungsplan erfasst. Aufgrund der Art und Nutzung der vorhandenen Bebauung ist hier analog zum übrigen Umfeld aber ebenfalls von einem Mischgebiet auszugehen. Die für Kern-, Dorf- und Mischgebiete geltenden Grenzwerte der 16. BImSchV gelten hier außerhalb der Reichweite der vom Streckenneubau in der Carl-Schmidt-Straße ausgehenden Immissionen jedoch mangels eines solchen Neubaus – die Linie 4 soll die in der Nikolaus-Dürkopp-Straße schon vorhandenen Gleise der Linie 3 mit nutzen – nicht unmittelbar. Sie kommen nur zum Tragen, wenn die mit dem Vorhaben verbundene Änderung, d. h. die Mitnutzung der schon vorhandenen Gleise und das damit einhergehende höhere Fahrzeugaufkommen auf den Gleisen, als wesentlich im Sinne der 16. BImSchV zu qualifizieren ist. Dies ist nur der Fall, wenn

 durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens

- 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder
- der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht (dies gilt nicht für Gewerbegebiete) durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Insofern ist es daher möglich, dass ein Anspruch von Lärmschutzmaßnahmen trotz Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte zu verneinen ist, weil der Beurteilungspegel ausbaubedingt weder um 3 dB(A) noch auf bzw. über 70 dB(A) am Tage / 60 dB(A) in der Nacht ansteigt.

# 7.7.1.2 <u>Methodik, Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel</u>

Die Ermittlung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen erfolgt dabei nach den Vorgaben des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV sowie ständiger Rechtsprechung (vgl. u. a. OVG Münster, Urteil vom 21.01.2003, 8 A 4230/01) ausschließlich auf der Basis entsprechender Berechnungen und nicht anhand örtlicher Schallmessungen.

Die Methodik der Berechnung von Schienenlärm ist durch die Anlage 2 zur 16. BImSchV (Schall 03) vorgegeben. Die zur Berechnung von Straßenverkehrslärm basiert auf der Anlage 1 zur 16. BImSchV in Verbindung mit der RLS-90.

In die Berechnung des Schienenlärms gehen u. a. ein die Art bzw. Ausführung des Gleisbetts (je nach Art des Gleisbetts wird ggf. ein Zu- oder Abschlag berücksichtigt), der Umfang des Straßenbahnverkehrs (Anzahl der jeweils pro Tag bzw. Nacht stattfindenden Straßenbahnfahrten), die gefahrenen Geschwindigkeiten, die Bauart der Bremsen, der Einfluss von Gleisbögen und Straßenübergängen, die Länge der Straßenbahnzüge (Einfach- oder Doppeltraktion) sowie ggf. Zuschläge für Brücken- und Straßenbahnübergänge.

Als sog. "Schienenbonus" zur Pegelkorrektur zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung von Schienenverkehrsgeräuschen gegenüber Straßenverkehrsgeräuschen sieht die 16. BImSchV in ihrer Anlage 2 (Nr. 2.2.18 der Schall 03) bei Stadt- bzw. Straßenbahnprojekten, für die das Planfeststellungsverfahren wie

vorliegend vor dem 31.12.2018 eingeleitet wurde, schließlich einen Abzug von 5 dB(A) vor.

Die Berechnung des Straßenverkehrs berücksichtigt u. a. das durchschnittliche Verkehrsaufkommen, den LKW-Anteil (Schwerlastverkehr über 2,8 t), die zugelassenen Geschwindigkeiten sowie bei Bedarf verschiedene Korrekturwerte, z. B. für Steigungsstrecken, für unterschiedliche Straßenoberflächen, für bauliche Maßnahmen und Reflexionen oder für Lichtzeichenanlagen.

Wind wird jeweils mit einer Geschwindigkeit von 3 m/s in Richtung zum jeweiligen Immissionsort ebenfalls eingerechnet.

Es ergeben sich dadurch Emissionspegel, die den jeweils vorhandenen verschiedenen Belastungen und Ausbreitungsbedingungen Rechnung tragen. Wird die zu schützende Nutzung nur am Tag oder nur in der Nacht ausgeübt, wird nur der entsprechende Grenzwert für diesen Zeitraum berücksichtigt.

Nach diesen Vorgaben sind die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen von dem I. B. U. Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH, Essen, unter Verwendung des regelkonformen Programms "CadnaA, V 4.5.151" der Firma Datakustik durchgeführt worden. Zur Berücksichtigung der sich auf die Ausbreitung des Schalls auswirkenden örtlichen Gegebenheiten (Topografie des Gleisverlaufs und der ihn umgebenden Landschaft, Abstände zwischen Emissions- und Immissionsort etc.) greifen die Berechnungen dabei auf ein vorab erstelltes digitales "Geländemodell" zurück.

Die verwandte Methodik entspricht den Vorgaben der 16. BImSchV bzw. der Schall 03 und ist daher nicht zu beanstanden. Anlass an der Richtigkeit der angewandten Methodik bzw. der entsprechenden Rechenergebnisse zu zweifeln, besteht nicht.

Die Orientierung an den Lärmwerten der 16. BlmSchV ist auch nur möglich, wenn zur Ermittlung der Lärmbelästigung das nach dieser Verordnung vorgesehene Berechnungsverfahren angewendet wird. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Berechnungsverfahren wären die Werte unbestimmt und ohne Aussagekraft, ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene. Die Berechnung des Ver-

kehrslärms 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. Ein direkter Vergleich rechnerischer Werte mit gemessenen Werten ist nicht möglich. (OVG Münster, Urteil vom 21.01.2003, Az. 8 A 4230/01).

Die Belastung des Menschen durch Lärm hängt von einem Bündel von Faktoren wie z. B. Stärke, Dauer, Häufigkeit, Tageszeit, Frequenzzusammensetzung und Auffälligkeiten ab, die vielfach nur unvollkommen in einem einheitlichen Wert erfasst werden können. Unterschiedliche Verfahren können damit nicht ohne weiteres miteinander verglichen werden (Vgl. BVerwG, Urteile vom 21. März 1996 – 4 C 9.95, BVerwGE 100, 1 (4), und vom 20. Oktober 1989 – 4 C 12.87 –, BVerwGE 84, 31 (40 ff.)).

Die Schall 03 sowie die RLS-90 sind zudem Rechenkonventionen mit zahlreichen Vereinfachungen, die sich zumeist zum Vorteil der betroffenen Anlieger auswirken. Nach der Anlage 1 zu § 3 der 16. BlmSchV sowie der RLS-90 bzw. gem. Anlage 2 zu § 4 der 16. BlmSchV (Schall 03) 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 dann den Beurteilungspegel, der mit dem jeweiligen Grenz- bzw. Richtwert verglichen werden kann.

Im Vergleich zu Messergebnissen, insbesondere zu zeitlich willkürlich durchgeführten Tagesmessungen, werden sich mit so berechneten und als Jahresmittel angelegten Werten immer Abweichungen ergeben. Auch wenn die berechneten Werte in der Regel oberhalb etwaiger Messergebnisse liegen, stehen auch etwaige Abweichungen nach unten den Rechnungsergebnissen nicht automatisch entgegen. Außerdem wären Messungen frühestens nach Inbetriebnahme des Neubaus in der Carl-Schmidt-Straße inklusive der damit zusammenhängenden neuen Führung der Linie 4 durch die Nikolaus-Dürkopp-Straße möglich.

Die in den Berechnungen enthaltenen Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG zulässig. Dem Verordnungsgeber steht danach bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten, die eine abstrakt-generelle Abwägung widerstreitender Interessen erfordert, ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (vgl. aus neuerer Zeit Urteil des BVerwG vom 9. Juni 2010, 9 A 20.08, Rdnr. 103 ff., m. w. N.; siehe auch BVerwG vom 8. September 2016, 3 A 5.15, Rdnr. 48 ff.). Der Wertungsspielraum wird erst dann überschritten, wenn eine rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet und die Grenze gesundheitlicher Gefahren durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BlmSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, nicht erreicht. Unter den verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält diese Regelung der Grenzwerte vielmehr ausreichende Reserven. Die Grenze der Gestaltungsfreiheit des Verordnungsgebers bei der Festlegung der Grenzwerte und der Ausgestaltung der Lärmbelastungsermittlung ist hiernach erst dann erreicht, wenn das vom Verordnungsgeber vorgegebene Berechnungsverfahren eine Lärmbelastung zulässt, die evident mit dem angestrebten Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen unvereinbar wäre, etwa weil sie zu Gesundheitsgefahren führen könnte. Der Umstand, dass in der neuen Lärmwirkungsforschung unter Vorsorgegesichtspunkten gesundheitliche Auswirkungen von Lärmeinflüssen erforscht und niedrigere Grenzwerte diskutiert und für erstrebenswert erachtet werden, lässt dabei aber nicht den Schluss zu, die Verkehrslärmschutzverordnung sei offensichtlich ungeeignet, den von Verfassungswegen gebotenen Gesundheitsschutz zu gewährleisten (Hessischer VGH, Urteil vom 17.11.2011, 2 C 2165/09.T, sowie BVerwG, a. a. O., Rdnr. 107, m. w. N.; jüngst BVerwG vom 8. September 2016, 3 A 5.15, Rdnr. 52 ff.).

Auch der Schienenbonus von 5 dB(A) darf derzeit noch berücksichtigt werden. Dass er gem. § 43 Abs. 1 Satz 2 BlmSchG nur noch übergangsweise angewendet werden darf (bei Straßenbahnlärm nur noch in den Fällen, in denen das Planfeststellungsverfahren vor dem 01.01.2019 eröffnet worden ist), ist insoweit ohne Belang (vgl. BVerwG, u. a. Urteil vom 29.06.2017, Az. 3 A 1.16; Urteil vom 08.09.2016, 3 A 5.15, Rdnr. 48 ff.).

Methodische Fehler sind von daher nicht erkennbar. Unter Hinweis auf die bereits ergangenen Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin werden auch die Einwendungen, die sich auf methodische Fehler der Betrachtung der schall- und schwingungstechnischen Immissionen beziehen, hiermit zurückgewiesen.

# 7.7.1.3 <u>Maßgebliches Fahrzeug-/Verkehrsaufkommen und sonstige vorhabenbezogene</u> Rahmenparameter

In die entsprechenden Berechnungen, die unter Berücksichtigung der benannten Berechnungsvorgaben für den betroffenen Bereich gemacht worden sind und in den der vom planfestgestellten Vorhaben ausgehende Verkehrslärm ausstrahlt, ist bezüglich der **Straßenbahn** zunächst das Fahrzeugaufkommen berücksichtigt worden, dass sich aufgrund der vorgesehenen Taktzeiten ergibt. Tagsüber (d. h. von 6 Uhr morgens bis 22 Uhr am Abend) werden bis zu 178 Fahrten und des Nachts (zwischen 22 Uhr am Abend und 6 Uhr morgens) bis zu 14 Fahrten – maximal, jeweils beide Richtungen zusammengenommen – auf der Neubaustrecke in der Carl-Schmidt-Straße stattfinden. Dieses Fahrzeugaufkommen der Linie 4 belastet auch die durch die Nikolaus-Dürkopp-Straße verlaufenden Gleise zwischen dem Niederwall im Westen und der neuen Endhaltestelle in der Carl-Schmidt-Straße im Osten, die bislang nur von der Linie 3 befahren werden.

Der durch die Nikolaus-Dürkopp-Straße über die schon vorhandenen Gleise verlaufende Betrieb der Linie 3 umfasst als Vorbelastung bis zu 202 Fahrten am Tage sowie bis zu 40 Fahrten in der Nacht (wiederum maximal und beide Fahrtrichtungen in Summe). Dieses jeweilige Fahrzeug- bzw. Zugaufkommen ist auch in die Berechnungen eingeflossen.

Als Zuglänge werden bei entsprechendem Fahrzeugeinsatz (Doppeltraktion) maximal 70 m erreicht. Die aufgrund der größeren Achszahl lärmintensivere Doppeltraktion wurde im Rahmen eines konservativen Ansatzes vorsorglich allen Fahrten – und damit auch denen, die nur in Einfachtraktion erfolgen – zu Grunde gelegt.

Die für den Straßenbahnbetrieb zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Planungsbereich durchgehend 30 km/h (Hinweis: Soweit das Gutachten in diesem Zusammenhang 50 km/h benennt, bezieht sich dies darauf, dass die Schall 03 für bestimmte Streckenabschnitte wie z. B. Kurven zur Berücksichtigung höherer

Emissionen vorgibt, mit 50 km/h zu rechnen, auch wenn nur 30 km/h zugelassen sind.).

Der Gleiskörper befindet sich in der Fahrbahn eingebettet (feste Fahrbahn). Aufgrund der erhöhten Neigung zu Quietschgeräuschen während der Durchfahrt einer Kurve mit Radius r < 200 m ist in den entsprechenden Abschnitten gem. Schall 03 zudem ein entsprechender Pegelzuschlag von 4 dB(A) berücksichtigt worden (vgl. Berechnungsergebnisse mit "Kurvenquietschen").

Die Straßenoberfläche ist in der August-Bebel-Straße und in der Carl-Schmidt-Straße eben, in der Nikolaus-Dürkopp-Straße (bis 2015) gepflastert, so dass für den **Straßenverkehrslärm** diesbezüglich ein Pegelzuschlag von 3 dB angesetzt wurde.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge ist in der August-Bebel-Straße auf 50 km/h begrenzt, in der Nikolaus-Dürkopp-Straße und der Carl-Schmidt-Straße beträgt sie 30 km/h.

Die Verkehrsbelastung ergibt sich aus den Angaben der Stadt Bielefeld wie folgt:

- 1.300 Kfz/24 h im DTV\* auf der Nikolaus-Dürkopp-Straße (N-D-S)
- 13.700 Kfz/24 h im DTV auf der August-Bebel-Straße südlich der N-D-S,
- 14.500 Kfz/24 h im DTV auf der August-Bebel-Straße nördlich der N-D-S sowie
- 100 Kfz/24 h im DTV auf der Carl-Schmidt-Straße (angenommener Wert).
- \* DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr über alle Tage des Jahres

Für den jeweiligen Schwerlastverkehrsanteil (≥ 2,8 t) sieht die RLS-90 einen Ansatz von 20 % für den Tag und 10 % für die Nacht vor. Im Gutachten wurde aufgrund der Einschätzung der Stadt Bielefeld mit einem Anteil von 10 % Schwerlastverkehr tagsüber und 3 % für nachts gerechnet.

Eine gesonderte Verkehrsuntersuchung bzw. Verkehrsprognose als Grundlage für die Berechnung des Straßenverkehrslärms war hier nicht erforderlich. Soweit sich im Zusammenhang mit der neuen Streckenführung der Linie 4 durch die Nikolaus-Dürkopp-Straße und dem sich anschließenden Streckenneubau in der Carl-Schmidt-Straße z. B. durch eine Neuaufteilung des Verkehrsraums sowie Veränderungen an der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Nikolaus-Dürkopp-

Straße/August-Bebel-Straße/Carl-Schmidt-Straße Veränderungen für den Straßenverkehr ergeben, erfolgen diese lediglich mit dem Ziel, wechselseitige Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs und des Straßenbahnverkehrs zu vermeiden bzw. auszugleichen und damit den Erhalt des Ist-Zustandes zu gewährleisten. Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Straßen oder eine Ausweitung ihrer straßenverkehrlichen Funktionen ist nicht Ziel und Zweck dieser Folgemaßnahmen des Straßenbahnbaus und daher vorhabenbedingt auch nicht zu erwarten. Von daher konnte mit dem Bestandsverkehr gerechnet werden.

Beeinträchtigungen bzw. höhere Lärmwerte als berechnet, die sich dadurch ergeben, dass möglicherweise Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht eingehalten werden, sind im Übrigen nicht Gegenstand der Abwägung im Planfeststellungsverfahren. Es würde sich dabei vielmehr um ein verbotenes Fehlverhalten handeln, das durch den Planfeststellungsbeschluss nicht erlaubt wird und ihm nicht entgegengehalten werden kann.

### 7.7.1.4 Auswirkungen / Lärmschutzmaßnahmen

Dieser Planfeststellungsbeschluss mit seinen Entscheidungen zur Lärmtechnik basiert zunächst auf den schall- und schwingungstechnischen Gutachten des Ingenieurbüros I. B. U. aus Essen

- vom 01.07.2014 (Basisgutachten der Anlage 7.2 a der öffentlich ausgelegten Planungsunterlagen mit den lärmtechnischen Berechnungen für den Neubauabschnitt in der Carl-Schmidt-Straße) und
- vom 29.09.2015 (Teil III, Anlage 7.3 der öffentlich ausgelegten Planunterlagen mit den lärmtechnischen Berechnungen für den schon vorhandenen und von der Linie 3 genutzten Streckenabschnitt in der Nikolaus-Dürkopp-Straße).

Des Weiteren wurde auf folgende Unterlagen zurückgegriffen, die das Büro I.B.U., Essen, auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde und nicht zuletzt mit Blick auf die Einwendungen im Zuge des Verfahrens als Entscheidungsgrundlage nachgereicht hat:

Annex vom 01.04.2016 zu dem Basisgutachten vom 01.07.2014 mit Berechnungen zur Überprüfung der Auswirkungen der Lärmimmissionen auf weitere Gebäude in der Nikolaus-Dürkopp-Straße, der August-Schroeder-Straße und insbesondere der Teutoburger Straße,

- Annex I vom 03.06.2016 zu dem Basisgutachten vom 01.07.2014 mit Berechnungen der Luftschallimmissionen auf den Balkonen der Gebäude Carl-Schmidt-Str. 1 und Teutoburger Str. 99
- Annex II vom 06.01.2017 zu dem Basisgutachten vom 01.07.2014 (Überprüfung der Veränderung aufgrund der Verschiebung einer Weiche vor der neuen Endhaltestelle in der Carl-Schmidt-Straße) und
- Berechnung der Luftschallimmissionen im Gleisdreieck Niederwall vom 06.12.2017.

In diesen Unterlagen werden alle Gebäude und maßgeblichen Immissionsorte im Nahbereich der Straßenbahntrasse bzw. des von Umbaumaßnahmen betroffenen Abschnitts der Nikolaus-Dürkopp-Straße, der Carl-Schmidt-Straße und der August-Bebel-Straße erfasst. Die Lärmimmissionen sind jeweils mit und ohne Lärmzuschläge für das sog. "Kurvenquietschen", soweit erforderlich getrennt für den Straßenbahn- und den Straßenverkehr sowie für den Ist- und den Planungszustand und abschließend auch in Summe (Gesamtverkehrslärm Straße und Schiene) ermittelt bzw. zur Beurteilung der wesentlichen Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV miteinander verglichen worden. Die Unterlagen sind von daher vollständig. Sie sind darüber hinaus unter Berücksichtigung der benannten Vorgaben der Schall 03 sowie der benannten Eingangsparameter methodisch einwandfrei erstellt worden und nicht zu beanstanden.

Dort, wo die Zumutbarkeitsschwelle der 16. BImSchV trotz Vermeidung bzw. Verminderung des "Kurvenquietschens" erreicht bzw. überschritten wird, ist der Vorhabenträgerin aufgegeben worden, Entschädigungen für passive Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten (vgl. Kapitel A Nr. 3.6).

Nach dem derzeitigen Stand der Technik ist davon auszugehen, dass der auftretende Lärm durch entsprechende nachträgliche Schutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen, d. h. passiven Lärmschutz, auf zumutbare Innenpegel gemindert werden kann, so dass insbesondere verkehrslärmbedingte Schlafstörungen während der Nachtstunden, aber auch Kommunikationsstörungen während des Tages auszuschließen sind. Da der Gesetzgeber den Anwohnern von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern (ggf. in

Verbindung mit Lüftungseinrichtungen) zumutet, ist von ihnen auch in Kauf zu nehmen, dass sie bei gelegentlich geöffnetem Fenster oder beim Aufenthalt im Außenwohnbereich ggf. grenzwertüberschreitendem Verkehrslärm ausgesetzt sind.

Die Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit der Außenwohnbereiche (z. B. Balkone, Terrassen), bei denen der Lärmpegel über dem entsprechenden Lärmrichtwert (Beurteilungspegel) für den Tag liegt, ist bei dem Neubau von Straßenbahnstrecken zu entschädigen. Für diesen weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. In Anlehnung an die Bestimmungen der 24. BlmSchV in Verbindung mit der VLärm-SchR 97 richtet sich die dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung nach diesen Vorgaben.

Unzumutbare Eingriffe in Leben, Gesundheit oder Eigentum ergeben sich angesichts der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchungen sowie unter Berücksichtigung des gleichwohl auch aktive Maßnahmen beinhaltenden Lärmschutzes daher nicht. Der Schutzzweck der 16. BlmSchV wird erreicht.

# 7.7.1.4.1 <u>Straßenbahnneubaustrecke ab Nikolaus-Dürkopp-Straße/August-Bebel-Straße</u> bis zur neuen Endhaltestelle in der Carl-Schmidt-Straße

Die Carl-Schmidt-Straße wird bisher nur insoweit mit Lärmimmissionen des Straßenbahnbetriebes belastet, als die Immissionen, die der Betrieb der von der Nikolaus-Dürkopp-Straße in die August-Bebel-Straße führenden Linie 3 verursacht, in den Bereich der Carl-Schmidt-Straße hineinwirken und die auch das "Quietschen" der Straßenbahnachsen bzw. -räder in Kurvenbereichen mit Radien < 200 m beinhalten.

Mit dem die Gleise der Nikolaus-Dürkopp-Straße bis zu neuen Endhaltestelle verlängernden Streckenneubau in der Carl-Schmidt-Straße und dem späteren Betrieb der Linie 4 auf diesen Gleisen wird dieser Bereich erstmals und unmittelbar mit Verkehrslärm des Straßenbahnbetriebes belastet. Hier kommen die Grenzwerte der 16. BImSchV daher unmittelbar und unabhängig davon zum Tra-

gen, ob sich eine "wesentliche Änderung" im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BIm-SchV ergibt.

Das Ingenieururbüro I.B.U. hat die Immissionen, die durch den Betrieb auf den neuen Gleisen entstehen, in seinem schall- und schwingungstechnischen Gutachten vom 01.07.2014 - Basisgutachten, Anlage 7.2 a der Planunterlagen - berechnet und die Ergebnisse in der Anlage 2 (2.1.1 bis 2.1.3, Schiene als neues Gleis mit Kurvenquietschen) gelistet. Zwar hat sich diesbezüglich noch ein Ausgangsparameter der Immissionsberechnung dadurch leicht verändert, dass die Vorhabenträgerin die vor der neuen Endhaltestelle in der Carl- Schmidt-Straße geplante und eine gesonderte Immissionsquelle darstellende Weiche um ca. 5 m in Richtung Hochbahnsteig verschoben hat. Wesentliche Abweichungen vom Basisgutachten bzw. im Hinblick auf Lärmschutzansprüche haben sich daraus, wie die vom Büro I.B.U. aus Essen mittels einer vergleichenden und teilabschnittsbezogenen Neuberechnung der das Kurvenquietschen einschließenden Beurteilungsparameter durchgeführte gutachterliche Überprüfung (Annex II vom 06.01.2017 zu dem Basisgutachten vom 01.07.2014) belegt, aber nicht ergeben. Leicht erhöht haben sich die Beurteilungsparameter für die beiden nahe der Weiche gelegenen Gebäude des Jugendgästehauses, für die allerdings ohnehin schon Lärmschutzansprüche ermittelt worden waren.

Teilweise weist der entsprechende Nachtrag zu dem Basisgutachten zwar auch leichte Erhöhungen an anderer Stelle, insbesondere aber auch deutliche Senkungen diverser Beurteilungspegel auf. Diese Parameter sind jedoch insoweit nicht vergleichbar mit den Ergebnissen des Basisgutachtens, als sich der Nachtrag auf die Wirkungen der Weichenverschiebung beschränkt und von daher nicht vollständig auf den gleichen Ausgangsparametern beruht. Die sich aus dem Basisgutachten ergebenden Lärmschutzansprüche bleiben daher trotz der ggf. gesunkenen und daher die Grenzwerte einhaltenden Beurteilungspegel unberührt. Zudem wurde im Basisgutachten noch von einem gepflasterten Oberbau im Gleisbereich vor dem Hochbahnsteig ausgegangen, für den nach der Schall 03 in der Lärmberechnung ein Zuschlag von mindestens 1 dB(A) zu berechnen ist und im Basisgutachten auch angesetzt wurde. Die Planung sieht dort jedoch ein lärmgünstigeres Schotterbett vor. Von daher stehen den Verlagerungen der Lärmimmissionen, die mit der geringfügigen Verschiebung der Weiche nach Osten einhergehen, andererseits auch Immissionsminderungen gegenüber.

Neue Beteiligungserfordernisse hat der sich auf die Überprüfung der Wirkungen der Weichenverschiebung beschränkende Gutachtennachtrag im Übrigen nicht ausgelöst. Wie die Einwendungen gezeigt haben, hat insoweit auch bereits die Auslegung der Planunterlagen mit dem Basisgutachten die Anstoßwirkung in vollem Umfang erfüllt (vgl. auch Kapitel B, Nr. 4.3 des Beschlusses).

Vor der weiteren Bewertung der Beurteilungsparameter wird zur Klarstellung und bezogen nicht nur auf die Anlage 2 des Basisgutachtens bzw. die dazu erfolgte nachträgliche Berechnung vom 06.01.2017 anlässlich der Weichenverschiebung, sondern auch auf die übrigen Anlagen und Ergebnislisten dieses Gutachtens (2.2.1-2.2.3, 3.1.1-3.1.3, 3.2.1-3.2.3, 4.1-4.3, 5.1.1-5-1-3 und 5.2.1-5.2.3) darauf hingewiesen, dass das Basisgutachten den untersuchten Gebäuden bzw. Gebäudefassaden zu ihrer vollständigen Erfassung verschiedene Immissionsorte bzw. -punkte an den Gebäudefassaden bzw. Fassadenseiten zuweist, die mit Kleinbuchstaben bezeichnet wurden. Für diese Immissionspunkte wurde nochmals nach dem jeweiligen Geschoss differenziert. Die Zuordnung zu den Gebäuden selbst erfolgte durch die Benennung der Straße, der sie zuzuordnen sind, über eine Beschreibung ihrer Nutzung sowie des Weiteren mittels eines zugehörigen schematischen Lageplans, der auch die Gebäudebezeichnungen und die Lage der Immissionsorte bzw. -punkte wiedergibt.

Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit hat der Gutachter die Gebäude und die Immissionspunkte für das Basisgutachten nachträglich auf Forderung der Planfeststellungsbehörde durchnummeriert. Den Gebäuden wurden die Ifd. Nrn. 1 bis 7 entsprechend der tabellarischen Auflistung im textlichen Teil des Basisgutachtens zugeordnet. Das Büro- und Wohngebäude August-Bebel-Straße (Gebäude 3) wurde aufgrund unterschiedlicher postalischer Anschriften in Gebäude 3a und 3b geteilt. Die Immissionspunkte (IP), zuvor mit kleinen Buchstaben in Klammern (a) bis maximal (e) pro Gebäude bezeichnet, wurden mit IP 1 bis IP 29 ergänzt, um die Zuordnung der Tabellenwerte zu den Immissionsorten im Lageplan zu vereinfachen.

Unter weiterer Berücksichtigung der postalischen Adressen stellen sich die Zuordnungen danach wie folgt dar:

Gebäude- Nr.	Gebäudebezeichnung	postalische Anschrift	IP (alte/neue Bezeichnung)
1	BAJ, AugBebel- Straße	August-Bebel-Straße 135-145	a-c / 1-3
2	BAJ, Carl-Schmidt- Straße	August-Bebel-Straße 135-145	a-c / 4-6
3a	Büro-und Wohnge- bäude	August-Bebel-Straße 110 a	c-e / 7-9
3b	Büro-und Wohnge- bäude	Nikolaus-Dürkopp-Straße 16	a, b (und ein IP ohne Bezeich- nung) / 10-12
4	Jugendgästehaus	Hermann-Kleinewächter-Str. 1	a-d / 13-16
5	Jugendgästehaus B	Carl-Schmidt-Straße 11-13	a-d / 17-20
6	Wohngebäude Carl-Schmidt-Straße	Carl-Schmidt-Straße 1 / August- Bebel-Straße 133	a-d / 21-24
7	Wohngebäude NikDürkopp-Straße	August-Bebel-Straße 108 a	a-e / 25-29

IP = Immissionspunkt(e)

Wie die Ergebnisse der das Kurvenquietschen (KQ) einschließenden lärmtechnischen Berechnungen (Anlagen 2.1.1 – 2.1.3, Schiene als neues Gleis mit KQ und Annex vom 01.04.2016, Anlage 2.1) zeigen, ergeben sich <u>durch die Fahrten der Straßenbahn</u> auf dem neuen Gleisabschnitt Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BlmSchV für den Tageswert "T" bzw. für den Nachtwert "N" an folgenden Gebäuden bzw. Immissionspunkten:

Gebäude- Nr.	Gebäudebezeichnung	IP*	Schutz- status *	Zeitraum: T = Tag
				N = Nacht
4	Jugendgästehaus, Hermann-	13	MI	T und N
	Kleinewächter-Straße 1			
5	Jugendgästehaus B,	17-19	MI	T (und N)
	Carl-Schmidt-Straße 11-13			
7	Wohngebäude Nikolaus-	25-27	MI	T und N
	Dürkopp Straße (postalisch:			
	August-Bebel-Straße 108a)			
ohne	August-Schroeder-Str. 15**	b	MI	T und N

<sup>\*</sup> IP = Immissionspunkt, MI = Kern-, Dorf- und Mischgebiet, GE = Gewerbegebiet

<sup>\*\*</sup> Diese Überschreitungen ergeben sich nicht aus den Planunterlagen bzw. den darin enthaltenen Gutachten zum Luftschall, die öffentlich ausgelegen haben. Sie haben sich vielmehr erst aufgrund von Nachberechnungen ergeben, die im Zuge des Verfahrens mit Blick auf die Einwendungen auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde durchgeführt worden sind (Schall- und schwingungstechnisches Gutachten des Büros I.B.U., Teil I, Annex, vom 01.04.2016; das Ge-

bäude August-Schroeder-Straße 15 wird dort fälschlicherweise unter der Bezeichnung Nikolaus-Dürkopp-Straße 15 geführt).

Dieses Gebäude wird von dem ohnehin (durch die Spurkranzschmierung) minimierten Kurvenquietschen in dem Gleisverzug vor der neuen Endhaltestelle nicht mehr beeinflusst und das Kurvenquietschen der Linie 3 im Zuge der Kurve Nikolaus-Dürkopp-/August-Bebel-Straße entfällt mit dem Einsatz der Schienenkopfbenetzungsanlage. Von daher könnten hier die Werte ohne Kurvenquietschen zu Grunde gelegt werden. Die Grenzwertüberschreitungen ergeben sich gleichwohl auch dann.

Bezogen auf das südlich der Carl-Schmidt-Straße gelegene Jugendgästehaus (<u>Gebäude 4</u>) ergeben sich demnach nur am IP 13 und auch nur leichte Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Sie belaufen sich für den Tag und für den Nachtwert auf jeweils 1 dB(A) im EG, im 1. OG und im 2. OG. Für das 3. OG hat der wegen der Weichenverschiebung erstellte Nachtrag zum Basisgutachten eine weitere Grenzwertüberschreitung (nur nachts) von 1 dB(A) ergeben.

Diese Grenzwertüberschreitungen bleiben durchgehend auf einen unterhalb der Hörbarkeitsschwelle liegenden Bereich beschränkt.

Beim Jugendgästehauses B nördlich der Carl-Schmidt-Straße (Gebäude 5) werden die Grenzwerte (Tag- und Nachtwert) dagegen am IP 17 um jeweils 6 dB(A) im EG, 4 dB(A) im 1. OG und 1 dB(A) im 3. OG überschritten. Im 2. OG sind es 2 dB(A) am Tage und 3 dB(A) bezogen auf den Nachtwert. Während beim IP 18 nur im EG Grenzwertüberschreitungen von 2 dB(A) am Tage sowie 3 dB(A) in der Nacht zu erwarten sind, weist der Gutachtennachtrag für den IP 19 des Gebäudes 5 im EG Grenzwertüberschreitungen von 4 dB(A) tags und 5 dB(A) nachts, für das 1. OG von jeweils 3 dB(A) tags und nachts sowie für das 2. OG tags und nachts von jeweils 2 dB(A) aus. Im 3. OG ergibt sich nur noch eine nächtliche Grenzwertüberschreitung von 1 dB(A).

Die nächtlichen Grenzwertüberschreitungen sind hier jedoch insoweit unerheblich, als das Gebäude 5 keine Wohn- und Schlafräume aufweist. Lärmschutzansprüche ergeben sich für das Gebäude 5 daher aus Überschreitungen des Nachtwertes nicht.

Leichte Grenzwertüberschreitungen – und zwar wiederum jeweils um 1 dB(A) am Tage und in der Nacht und jeweils nur im EG – stellen sich auch an den drei Immissionspunkten des Wohngebäudes 7 an der Kreuzung Nikolaus-Dürkopp-Straße/August-Bebel-Straße (108a) ein.

Auch für das Gebäude August-Schroeder-Straße 15, das in den Gutachten des Büros I.B.U. fälschlicherweise unter Nikolaus-Dürkopp-Straße 15 geführt wird, enthalten bereits die ausgelegten Planunterlagen (Anlage 7.3, Schall- und schwingungstechnisches Gutachten, Teil III, vom 29.09.2015) die Berechnungsergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung. Sie wurden dort allerdings nur unter dem Blickwinkel der – verneinten – wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BlmSchV im Zusammenhang mit der Führung der Stadtbahnlinie 4 über die schon vorhandenen Gleise der Linie 3 durch die Nikolaus-Dürkopp-Straße betrachtet.

Mit dem im Verfahren auf Wunsch der Planfeststellungsbehörde nachgereichten Annex vom 01.04.2016 zu dem Basisgutachten sind dann aber auch die Lärmimmissionen und ihre in die Nikolaus-Dürkopp-Straße hineinreichenden Wirkungen ermittelt worden, die allein von dem Straßenbahnbetrieb auf dem neu geplanten Gleisabschnitt ausgehen. Sie belegen zu erwartende Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Immissionspunkt (b) – zur Nikolaus-Dürkopp-Straße hin gelegene Fassadenseite des Gebäudes August-Schroeder-Straße 15 – um jeweils 1 dB(A) am Tag und in der Nacht.

Mit Ausnahme der Nachtwerte beim Jugendgästehaus B (Gebäude 5) lösen alle vorgenannten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen aus, wobei vorrangig aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Tragen kommen müssen.

Bei der Führung einer Straßenbahnlinie auf innerstädtischen und wie vorliegend dem Kernstadtbereich zuzuordnenden öffentlichen Straßen sind Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes jedoch nur sehr bedingt umsetzbar. So können beispielsweise weder Lärmschutzwände errichtet noch ein Rasengleis verbaut werden. Vorliegend bestehen die einzigen in Frage kommenden Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes darin, im Bereich von Kurven das besonders störend wirkende und lärmintensive Kurvenquietschen zu vermeiden oder zu minimieren. Das Kurvenquietschen entsteht in Abhängigkeit vom Kurvenradius bei entsprechend engen Kurven, weil angesichts unterschiedlicher Kurvenradien beider Schienen die starr miteinander verbundenen Räder einer Achse der Straßenbahnfahrzeuge unterschiedlich lange Wege zurücklegen müssen, die Räder also "nicht schlupffrei" auf den Schienen laufen.

Dementsprechende Maßnahmen sind vorliegend auch vorgesehen. Die Vorhabenträgerin hatte zunächst im Erörterungstermin zugesagt, im Bereich der Kurve Nikolaus-Dürkopp-Straße/August-Bebel-Straße (und auch im Bereich des Gleisdreiecks Niederwall/Nikolaus-Dürkopp-Straße) eine die Reibung zwischen Radsatz und Bahnfahrzeugen minimierende mobile Spurkranzschmierung oder eine stationäre Schmierung einzusetzen. Im Laufe des weiteren Verfahrens wurde diese Zusage über das Büro I.B.U. insoweit noch erweitert, als die Spurkranzschmierung danach in beiden Fällen durch effektivere Schienenkopfbenetzungsanlagen ersetzt werden. Zwar keine Schienenkopfbenetzungsanlage, wohl aber eine Spurkranzschmierung soll des Weiteren im Gleisverlauf vor der neuen Endhaltestelle in der Carl-Schmidt-Straße zum Einsatz kommen. Hier vollzieht der Gleisverlauf zwar keine volle Kurve im engeren Sinne. Über eine Weiche und Gleisbögen werden hier das südliche und das nördliche Gleis zusammengeführt - im Bereich des Hochbahnsteigs sind nur auf seiner Nordseite ein Haltepunkt bzw. eine Gleisanbindung geplant – bzw. laufen in Richtung Westen gesehen auseinander. Aufgrund des geplanten Radius ist, wenn letztlich auch in deutlich geringerem Umfang, aber auch in dem kurzen Verzug dieser Gleisstrecke grundsätzlich mit Immissionen in Folge des Kurvenquietschens zu rechnen.

Die entsprechend als aktiver Lärmschutz zu qualifizierenden technischen Maßnahmen "Schienenkopfbenetzungsanlage" und "Spurkranzschmierung" sind Bestandteil dieses Beschlusses und verbindlich umzusetzen (vgl. Kapitel A Nr. 3.1.6). Für den hier zu betrachtenden Bereich des Streckenneubaus in der Carl-Schmidt-Straße und den darauf stattfindenden Straßenbahnverkehr ist davon allerdings letztlich nur die "Kurve" im Bereich der Weiche vor der neuen Endhaltestelle relevant. Die Kurve Nikolaus-Dürkopp-Straße/August-Bebel-Straße wird von den Fahrzeugen der Linie 4 nicht befahren.

Der gesetzlichen Vorgabe, aktiven vor passivem Lärmschutz umzusetzen, wird mit diesen Maßnahmen Genüge getan. Bei den Festsetzungen des Umfangs des passiven Lärmschutzes sind die Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes gleichwohl zu Gunsten der Betroffenen von der Planfeststellungsbehörde nicht berücksichtigt worden.

Gem. der Schall 03 ist das Kurvenquietschen bei einem Gleisradius < 200 m, wie er auch hier vor der Endhaltestelle geplant ist, mit einem Lärmzuschlag von 4

dB(A) in der Lärmberechnung zu versehen. Diesen Zuschlag hat auch das Büro I.B.U. jeweils in alle Berechnungen eingestellt, deren Ergebnisse in den Tabellenüberschriften mit dem Zusatz "mit Kurvenquietschen" (KQ) wiedergegeben werden. Obwohl eine Schienenkopfbenetzungsanlage mit der Folge als wirksame Schallminderungsanlage zu betrachten ist, dass auf den 4 dB(A)-Zuschlag für das Kurvenquietschen verzichtet werden kann und die hier relevante Spurkranzschmierung das Kurvenquietschen zumindest mindert (vgl. Ziffer 5.3.2 der Schall 03), wurde als "Worst-Case" zu Gunsten der Betroffenen bei den vorstehend beschriebenen Grenzwertüberschreitungen bzw. Ansprüchen auf weiteren Lärmschutz von den Beurteilungspegeln inklusive des vollen Ansatzes für das Kurvenquietschen ausgegangen.

Allen benannten Betroffenen bzw. Eigentümern der benannten Gebäude, bei denen sich inklusive des Kurvenquietschens an mindestens einem Immissionspunkt Grenzwertüberschreitungen ergeben, wird deshalb dem Grunde nach passiver Lärmschutz zugesprochen (vgl. Kapitel A Nr. 3.6 des Beschlusses).

Wesentliche Verbesserungen wären mit einer Schienenkopfbenetzungsanlage an Stelle der Spurkranzschmierung hier im Ergebnis auch kaum erzielbar. Zwar ist eine Schienenkopfbenetzungsanlage in der Regel im Vergleich noch effektiver. Andererseits bedingt der Gleisverzug vor der Endhaltestelle den 4 dB(A)-Lärmzuschlag der Schall 03 unabhängig davon, dass der tatsächliche Zusatzlärm dort niedriger sein wird als beispielsweise in einer 90°-Kurve, wie sie im Linienverlauf Nikolaus-Dürkopp-Straße/August-Bebel-Straße zu finden ist, und eine weitere Minderung des Kurvenquietschens durch die Spurkranzschmierung ist auch hier zu erwarten. Tatsächlich wird deshalb der 4 dB(A)-Zuschlag der Schall 03 nur bedingt zum Tragen kommen. Gleichzeitig würde die Umstellung der lärmtechnischen Betrachtungen auf die Beurteilungspegel ohne Kurvenquietschen die Anzahl derjenigen, die dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz erhalten, kaum verändern. Nur das Gebäude 4 (Jugendgästehaus, Südseite der Carl-Schmidt-Straße) fiele aus dem Kreis der Anspruchsberechtigten heraus. Die Bemessung des etwaigen passiven Lärmschutzes würde sich allerdings reduzieren.

Im Ergebnis kommt die Planfeststellungsbehörde deshalb zu dem Schluss, dass die Forderung einer von der Vorhabenträgerin nicht zugesagten Schienenkopfbenetzungsanlage auch in der Carl-Schmidt-Straße für die Betroffenen nicht mit Vorteilen verbunden wäre. Von einer der Vorhabenträgerin auch hier die Schienenkopfbenetzungsanlage aufgebenden Auflage wurde daher abgesehen.

### 7.7.1.4.2 Straßenverkehr in der Carl-Schmidt-Straße

Ermittelt und überprüft wurden auch die Wirkungen der Veränderungen, die sich als Folge des Straßenbahnbaus und der damit in Zusammenhang stehenden Neuaufteilung des Verkehrsraums in der Carl-Schmidt-Straße durch den **Straßenverkehr** ergeben. Sie sind ebenfalls mit dem Basisgutachten des Büros I.B.U. aus Essen ermittelt worden und Gegenstand der Anlage 4 (4.1-4.3) des Gutachtens. Da insoweit Straßenverkehrslärm nicht wie z. B. als Folge eines Straßenneubaus erstmals entsteht, sondern sich nur Veränderungen einstellen, ist die Anwendbarkeit der 16. BImSchV diesbezüglich jedoch davon abhängig, ob sich eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ergibt. Das Büro I.B.U. hat deshalb ermittelt, ob Lärmpegelerhöhungen von 3 dB(A) zu erwarten sind oder ob relevante Lärmpegelerhöhungen auf oder oberhalb von 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht stattfinden werden.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich Ansprüche auf passiven Lärmschutz für folgende Gebäude und Immissionspunkte:

Gebäude- Nr.	Gebäude	IP *	Schutz- status *	Zeitraum T = Tag N = Nacht
1	BAJ-Gebäude	1-3	GE	T und N
3a	Büro- und Wohngebäude, August-Bebel-Straße 110a	7-9	MI	T und N
3b	Büro- und Wohngebäude Nikolaus-Dürkopp-Straße 16	10-11	MI	T und N

<sup>\*</sup> IP = Immissionspunkt, MI = Kern-, Dorf- und Mischgebiet, GE = Gewerbegebiet

Diesen Ansprüchen liegen zwar nur sehr geringe Pegelerhöhungen von 0,1 bis maximal 0,4 dB(A) zu Grunde. Sämtliche Bestandspegel liegen jedoch bereits bei mindestens 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht, so dass hier Absatz 2 Satz 2 des § 1 der 16. BImSchV zur Anwendung kommt.

Möglichkeiten, aktiven Lärmschutz umzusetzen, ergeben sich für den Straßenverkehr im Übrigen nicht.

# 7.7.1.4.3 <u>Umbaumaßnahmen im Kreuzungsbereich Nikolaus-Dürkopp-/August-Bebel-/</u> Carl-Schmidt-Straße durch den Anschluss des neuen Gleisabschnitts

Eigenständige Ansprüche auf Lärmschutz können sich auch insoweit ergeben, als die für den Anschluss des neuen und in die Carl-Schmidt-Straße führenden Gleisabschnitts an die bestehenden Gleise im Kreuzungsbereich Nikolaus-Dürkopp-/August-Bebel-/Carl-Schmidt-Straße erforderlichen Umbaumaßnahmen durch die Erhöhung der anfallenden Straßenbahnfahrten – anders als beim "neuen Gleis Carl-Schmidt-Straße", auf dem nur die Linie 4 verkehrt, sind hier die Linien 3 und 4 zu betrachten – eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BlmSchV auslösen. Die diesbezüglich erforderlichen Berechnungen sind Bestandteil des Basisgutachtens des Büros I.B.U., die Ergebnisse finden sich in den Anlagen 3.1 (3.1.1-3.1.3, mit Kurvenquietschen) und 3.2 (3.2.1-3.2.3, ohne Kurvenquietschen).

Da dieser Bereich von der "Kurve" vor der neuen Endhaltestelle nicht mehr beeinflusst wird und davon ausgegangen werden kann, dass das Quietschen in der Kurve der Linie 3 mit dem Einsatz der Schienenkopfbenetzungsanlage entfällt, der 4 dB(A)-Zuschlag dort also künftig nicht mehr zum Tragen kommt, werden die durch die zusätzlichen Fahrten der Linie 4 anfallenden Lärmimmissionen zwar teilweise kompensiert. Gleichwohl ergeben sich auch unter diesem Blickwinkel und für folgende Gebäude und Immissionspunkte – Anlagen 3.2.1 bis 3.2.3 des Basisgutachtens, Schienenverkehr ohne Kurvenquietschen, sowie Anlage 3.2 des Annex vom 01.04.2016 – Ansprüche auf passiven Lärmschutz:

Gebäude- Nr.	Gebäude	IP*	Schutz- status *	Zeitraum T = Tag N = Nacht
5	Jugendgästehaus B,	17-19	MI	Т
	Carl-Schmidt-Straße 11-13			
6	Carl-Schmidt-Straße 1 / August-	22	MI	N
	Bebel-Straße 133			

Gebäude- Nr.	Gebäude	IP*	Schutz- status *	Zeitraum T = Tag N = Nacht
7	Wohngebäude Nikolaus-Dür- kopp Straße (postalisch: August-Bebel-Straße 108a)	25	MI	N
ohne	August-Schroeder-Straße 15	b	MI	T und N

<sup>\*</sup> IP = Immissionspunkt, MI = Kern-, Dorf- und Mischgebiet, GE = Gewerbegebiet

- Bei den Gebäuden 5 und 6 resultiert der Anspruch daraus, dass bei einer gleichzeitigen Erhöhung der Ausgangspegel um mehr als 3 dB(A) die Grenzwerte der 16. BImSchV um bis zu 2,5 dB(A) – Nachtwert am IP 17 im EG – überschritten werden.
- Beim Gebäude 7 ist am IP 25 eine leichte Erhöhung des Beurteilungspegels für die Nacht von 60,2 dB(A) auf künftig 60,7 dB(A) zu erwarten. Gleichzeitig nehmen die nächtlichen Beurteilungspegel an den Immissionspunkten 26-28 des gleichen Gebäudes aber auch um mindestens 1,2 dB(A) ab.
- Das Gebäude August-Schroeder-Straße 15 ist bezüglich des zur Nikolaus-Dürkopp-Straße hin gelegenen Immissionspunktes b betroffen. In der Nacht wird hier der Beurteilungspegel im EG von 59,9 dB(A) auf 60,8 dB(A) erhöht. Am Tage erhöhen sich die Beurteilungspegel sowohl im EG als auch im 1. OG um 2,4 bzw. 2,2 bzw. gerundet jeweils um 3 dB(A) auf 67,9 bzw. 66,9 dB(A).

# 7.7.1.4.4 <u>Führung der Stadtbahnlinie 4 vom Niederwall über die Gleise der Linie 3 in der Nikolaus-Dürkopp-Straße bis zum Verlängerungsabschnitt "Carl-Schmidt-Straße"</u>

In dem durch die Nikolaus-Dürkopp-Straße verlaufenden neuen Streckenabschnitt der Stadtbahnlinie 4 zwischen dem Niederwall im Westen und dem in Höhe der August-Bebel-Straße beginnenden und zur neuen Endhaltestelle in der Carl-Schmidt-Straße im Osten führenden Neubauabschnitt finden keine Baumaßnahmen statt.

Soweit im Bereich des Gleisdreiecks Niederwall (Abzweig der Linie 3 vom Niederwall in die Nikolaus-Dürkopp-Straße) und auch in der Nikolaus-Dürkopp-Straße selbst bereits Baumaßnahmen stattgefunden haben, haben diese nicht in einem Zusammenhang mit dem hiermit planfestgestellten Straßenbahnprojekt

"Dürkopp-Tor 6" gestanden. Sie waren ausschließlich dem Umstand geschuldet, dass auf der Linie 3 künftig Straßenbahnfahrzeuge des von der Vorhabenträgerin neu angeschafften Typs "Vamos" eingesetzt werden sollen. Diese Fahrzeuge sind nicht nur länger, sondern auch breiter als die bisher eingesetzten Fahrzeuge. Um den Begegnungsverkehr zu ermöglichen, bedürfen die Gleise beim Einsatz dieser Fahrzeuge daher sowohl auf gerader Strecke als insbesondere auch in Kurvenbereichen eines größeren Mindestabstands. Der Wechsel auf diesen neuen Straßenbahntyp war erforderlich, um gestiegenen Kapazitätsanforderungen Rechnung zu tragen. Soweit von daher bereits Umbaumaßnahmen durchgeführt wurden, waren sie allein durch den Betrieb der Linie 3 bedingt und unabhängig davon erforderlich, dass später auch auf der Linie 4 Vamos-Fahrzeuge eingesetzt werden sollen. Es hätte dieser Umbauten daher auch bedurft, wenn das Projekt "Dürkopp-Tor 6" nicht hätte planfestgestellt werden können.

Da in der Nikolaus-Dürkopp-Straße somit vorhabenbedingt weder Neu- noch Umbaumaßnahmen stattfinden werden, findet die 16. BlmSchV hier wie auch bezüglich des Straßenverkehrs in der Carl-Schmidt-Straße keine direkte Anwendung. Entgegen der Positionierung des Gutachterbüros I.B.U. aus Essen – die Berechnungen für die Nikolaus-Dürkopp-Straße in dem Schall- und schwingungstechnischen Gutachten, Teil III, Anlage 7.3 der ausgelegten Planunterlagen, sind erst auf ausdrückliche Forderung der Planfeststellungsbehörde hin erfolgt – ist die Planfeststellungsbehörde jedoch der Auffassung, dass zwingend eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 zu prüfen und Lärmschutz gem. der 16. BlmSchV zu gewähren ist, sofern sich Lärmpegelerhöhungen von 3 dB(A) oder Steigerungen auf oder oberhalb von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht ergeben.

Ausschlaggebend dafür ist, dass der zusätzliche Verkehr, den die Straßenbahnfahrzeuge der Linie 4 hier auf den bislang nur von der Linie 3 genutzten Gleisen verursachen, nicht nur erst durch das Neubauvorhaben mit der neuen Endhaltestelle in der Carl-Schmidt-Straße ermöglicht wird, sondern gleichzeitig auch unmittelbare Folge des Neubauvorhabens ist. Die zusätzlichen Lärmimmissionen stehen daher in einem unmittelbaren und kausalen Zusammenhang mit dem sie auslösenden und sie erst ermöglichenden planfestgestellten Vorhaben.

Auch in der Nikolaus-Dürkopp-Straße ergeben sich daher Lärmschutzansprüche, wenn und soweit die Voraussetzungen der 16. BlmSchV für eine wesentliche Änderung zu bejahen sind. Die entsprechenden und auf Forderung der Planfeststellungsbehörde vor der Einleitung des Verfahrens durchgeführten Berechnungen sind als Anlage 7.3 (Schall- und schwingungstechnisches Gutachten, Teil III, vom 29.09.2015) Bestandteil der ausgelegten Planunterlagen. Die im Hinblick für die Fragen nach der wesentlichen Änderung sowie nach etwaigen Lärmschutzansprüchen maßgeblichen Einzelergebnisse sind in der Anlage 2 (2.1-2.4) des Gutachtens zusammengefasst.

Da der Gutachter fehlerhaft davon ausgegangen ist, die Berechnungen hätten aufgrund eines von vornherein ausschließbaren Lärmschutzanspruchs ausschließlich informativen Charakter, weisen die Ergebnistabellen in den beiden letzten Spalten zwar keine Lärmschutzansprüche aus. Anlass, die Berechnungsergebnisse als solche in Zweifel zu ziehen, ergibt sich daraus jedoch nicht. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb die Ergebnisse ausgewertet und für folgende Gebäude und Immissionspunkte als Folge wesentlicher Änderungen im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV Anspruch auf passiven Lärmschutz festgestellt:

Gebäude- Nr.	Gebäudebezeichnung	IP*	Schutz- status *	Zeitraum T = Tag N = Nacht
ohne	August-Schroeder-Straße 12	b	MI	Т
ohne	Niederwall 31-35	b	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 2	а	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 2a	ohne	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 2b	а	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 2 c	ohne	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 2 d	ohne	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 4	а	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 4a	ohne	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 5	ohne	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 7	ohne	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 9	a	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 11 **	b	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 13	а	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 15**	b	MI	Т

<sup>\*</sup> IP = Immissionspunkt, MI = Kern-, Dorf- und Mischgebiet, GE = Gewerbegebiet

- \*\* Das Gebäude mit der Bezeichnung Nikolaus-Dürkopp-Straße 11 umfasst entgegen der Darstellung in der Anlage 1.2 bzw. 1.4 und der Tabellen der Anlagen 2 5 des Gutachtens vom 29.09.2015 auch die Hausnummer 13.
- \*\*\* Das Gebäude mit der Bezeichnung Nikolaus-Dürkopp-Straße 13 umfasst entgegen der Darstellung in der Anlage 1.2 bzw. 1.4 und der Tabellen der Anlagen 2 5 des Gutachtens vom 29.09.2015 die Hausnummern 15 und 17.

Wie die Ergebnisse zeigen, sind erhebliche Änderungen im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV und als Folge daraus Lärmschutzansprüche ausschließlich bei den Tageswerten zu erwarten, was darauf zurückzuführen ist, dass sich auch nur am Tage eine deutliche Erhöhung des Aufkommens an Straßenbahnfahrzeugen ergibt.

#### 7.7.1.4.5 Straßenverkehr in der Nikolaus-Dürkopp-Straße

Veränderungen für den Straßenverkehr, die zu einer Erhöhung des Straßenverkehrslärms führen, sind in der Nikolaus-Dürkopp-Straße schon deswegen auszuschließen, weil dort baulich keine Veränderungen vorgenommen werden. Darauf, dass die schon durchgeführten Baumaßnahmen in keinerlei Zusammenhang mit dem nunmehr planfestgestellten Straßenbahn-Neubauvorhaben gestanden haben, sei hier erinnert (vgl. vorstehend Nr. 7.7.1.4.4). Sie haben zudem, wie die Berechnungen der Anlage 4 (4.1-4.4) des schall- und schwingungstechnischen Gutachtens des Büros I.B.U. vom 29.09.2015 (Anlage 7.3 der Planunterlagen) zeigen, als Folge der Asphaltierung der ehemals nur gepflasterten Straßenflächen durchgehend Lärmminderungen um 2 bis teilweise fast 4 dB(A) zur Folge gehabt.

# 7.7.1.4.6 <u>Gesonderte Betrachtung der Auswirkungen des Befahrens des Gleisdreiecks</u> <u>Niederwall durch Fahrzeuge der Stadtbahnlinie 4</u>

Eine nochmals gesondert zu betrachtende Situation ergibt sich im Bereich des Gleisdreiecks Niederwall. Wie schon bislang die Linie 3 biegt hier künftig auch die Linie 4 von der Nordseite des Niederwalls kommend in die Nikolaus-Dürkopp-Straße ab. Das schall- und schwingungstechnische Gutachten des Büros I.B.U. vom 29.09.2015, Anlage 7.3 der Planunterlagen, betrachtet jedoch nur den direkt der Nikolaus-Dürkopp-Straße zuzuordnenden Streckenabschnitt – er endet in Richtung Niederwall gesehen mit dem Kurvenansatz – und lässt den Bereich des Gleisdreiecks Niederwalls mit seinen Gleisbögen außer Betracht. Die Fahrgeräu-

sche aus den Kurvenbereichen selbst – auch die ohne den 4 dB(A)-Zuschlag für das bei Kurvenradien < 200 m relevante Kurvenquietschen – wurden von daher nicht berücksichtigt.

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde und zur Überprüfung von entsprechenden Einwendungen hat das Büro I.B.U., Essen, daher nachträglich mit Datum vom 06.12.2017 noch gesonderte Berechnungen erstellt und nachgereicht. Um neben einer vollständigen Übersicht auch eine Zuordnung zu den unterschiedlichen Lärmausgangsquellen zu ermöglichen – entlang des Niederwalls fahren auch die Stadtbahnlinien 1 und 2 –, umfassen die Berechnungen zum einen die Lärmimmissionen der Linien 3 und 4 jeweils ohne und mit dem Zuschlag der Schall 03 für das Kurvenquietschen. Zum anderen sind diese Berechnungen aber auch noch unter Einbeziehung des Straßenbahnverkehrs erstellt worden, der ausschließlich entlang des Niederwalls stattfindet und von daher keine Fahrbeziehungen zur Nikolaus-Dürkopp-Straße aufweist.

Da die Straßenbahnfahrten der sonstigen Linien, die ohne Fahrbeziehung zur Nikolaus-Dürkopp-Straße ausschließlich auf den Gleisen entlang des Niederwalls stattfinden, von dem hiermit planfestgestellten Neubauvorhaben mangels strecken- noch fahrplanmäßiger Veränderungen unberührt bleiben, ist vorliegend und für die Frage einer wesentlichen Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur die Situation ohne die Fahrten am Niederwall von Bedeutung. Darüber hinaus kann auch der 4-dB(A)-Zuschlag der Schall 03 für das Kurvenquietschen außer Acht gelassen werden. Denn die bereits erwähnte Zusage der Vorhabenträgerin, eine den Auftritt des Kurvenquietschens vermeidende Schienenkopfbenetzungsanlage einzusetzen, erstreckt sich auch auf die künftig von beiden Stadtbahnlinien (3 und 4) zu befahrenen Kurven zwischen dem Niederwall und der Nikolaus-Dürkopp-Straße. Letztlich ausschlaggebend sind daher die Beurteilungspegel, die sich bezogen auf den Ist-Zustand mit der vorhandenen Führung der Linie 3 im Vergleich zur neuen Führung der Linie 4 unter Außerachtlassung der Fahrten auf dem Niederwall und des Kurvenquietschens ergeben. In dem I.B.U.-Gutachten sind dies die Ergebnisse der Anlagentabelle 5 mit den Nummern 5.1 und 5.2.

Zwar werden die Gleisbögen, die von Süden kommend aus dem Niederwall in die Nikolaus-Dürkopp-Straße führen, von der Zusage des Einsatzes der Schie-

nenkopfbenetzungsanlage nicht mit erfasst. Diese Gleisbögen werden aber weder heute noch künftig von der Linie 4 und auch nicht von der Linie 3 befahren und spielen von daher bei der Beurteilung der Frage, ob vorhabenbedingt eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BlmSchV eintritt, keine Rolle. Sie werden zudem auch sonst nur vereinzelt regelmäßig (des Nachts beispielsweise nur dreimal) oder bei Bedarf wie z. B. im Störungsfall befahren. Diese seltenen Fahrten wirken sich letztlich selbst mit Kurvenquietschen auf die Gesamtsituation nicht nennenswert aus.

Aus dem nachträglich vorgelegten I.B.U.-Gutachten vom 06.12.2017 bzw. der Tabelle der Anlage 5 des Gutachtens ergibt sich eine wesentliche Änderung in Verbindung mit dem Anspruch auf passiven Lärmschutz für folgende Gebäude:

Gebäude- Nr.	Gebäude	IP*	Schutz- status *	Zeitraum T = Tag N = Nacht
ohne	Niederwall 37	b	MI	Т
ohne	Niederwall 31-35	a, b und c	MI	IP a: T und N IP b und c: T
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 2	а	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 2a	ohne	MI	T und N
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 2b	а	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 2 c	ohne	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 2 d	ohne	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 4a	ohne	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 5	ohne	MI	Т
ohne	Nikolaus-Dürkopp-Straße 7	ohne	MI	Т

<sup>\*</sup> IP = Immissionspunkt, MI = Kern-, Dorf- und Mischgebiet, GE = Gewerbegebiet

Da die zusätzlichen Lärmimmissionen allein auf der neuen Führung der Stadtbahnlinie 4 beruhen, die auf dem Weg zu ihrer neuen Endhaltestelle in der Carl-Schmidt-Straße die Nikolaus-Dürkopp-Straße passiert, sich ein Mehraufkommen an Straßenbahnfahrzeugen dabei aber fahrplanbedingt vorwiegend in dem Tageszeitraum von 6 bis 22 Uhr ergibt, bleiben auch die mit wesentlichen Änderungen zusammenfallenden Lärmschutzansprüche weitgehend auf die im Vergleich zu den nächtlichen Ruhestunden weniger empfindlichen Tageswerte beschränkt. Während die Beurteilungspegel am Tage um 2,3 bis 2,9 dB(A) ansteigen, sind es des Nachts maximal und unter der Hörbarkeitsschwelle liegende 1,4 dB(A).

Soweit sich Ansprüche auf Lärmschutz für den Tag ergeben, resultieren sie vorwiegend daraus, dass die neuen (und aufgerundeten) um 3 dB(A) gestiegenen Beurteilungspegel erstmals die Immissionsgrenzwerte übersteigen. In einigen wenigen Fällen (Niederwall 31-35, IP (a) im EG, Nikolaus-Dürkopp-Straße 2a im EG und 1. OG) liegt aber auch schon die Vorbelastung durch den Betrieb der Linie 3 bei mehr als 64 dB(A).

Überwiegend wird aber trotz des Mehrverkehrs in der Nikolaus-Dürkopp-Straße der Tagesgrenzwert von 64 dB(A) eingehalten. Soweit Überschreitungen auftreten, belaufen sie sich überwiegend auf nicht mehr als 1 dB(A) und nur bezogen auf einzelne Immissionspunkte an den Gebäuden Niederwall 31-35 sowie Nikolaus-Dürkopp-Straße 2a werden im Planungszustand auch Beurteilungspegel von mehr als 66 dB(A) erreicht. Dies sind auch die einzigen beiden Gebäude, bei denen es trotz der deutlich geringeren Lärmpegelsteigerungen auch des Nachts teilweise zu wesentlichen Veränderungen kommt. Es sind damit auch die einzigen Gebäude, bei denen die Beurteilungspegel des Nachts geringfügig oberhalb von 60 dB(A) liegen.

Nicht berücksichtigt worden ist bei diesen Betrachtungen, dass mit der neuen Führung der Stadtbahnlinie 4 das regelmäßige Anfahren der bisherigen Wende-anlage südlich der bisherigen Endhaltestelle am Niederwall entfällt. Damit entfällt auch die regelmäßige Querung einiger Schienenlücken im Bereich von Weichen, die sich zwischen bisheriger Endhaltestelle und bisheriger Wendeanlage befinden und die besonders für Lärmimmissionen verantwortlich sind. Zwar müssen die Fahrzeuge der Linie 4 auch auf der neuen Streckenführung Weichen mit solchen Schienenlücken queren, ihre Zahl wird jedoch deutlich geringer. Von daher gehen mit der neuen Streckenführung der Linie 4 im Umfeld des Gleisdreiecks am Niederwall auch Verbesserungen einher, die im Rahmen eines konservativen Ansatzes nicht in die Berechnungen der neuen Beurteilungspegel eingeflossen sind.

### 7.7.1.4.7 <u>Außenwohnbereiche</u>

Gem. 16. BImSchV, VLärmSchR 97 sowie der Rechtsprechung des BVerwG gilt, dass der Begriff des Wohnens, soweit es sich um die Sicherung der Benutzung von Grundstücken geht, seinem Gegenstand nach sowohl das Leben innerhalb der Gebäude als auch die angemessene Nutzung der Außenwohnbereiche wie Balkone, Terrassen, Hausgärten 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. Wie vorstehend (vgl. Nr. 7.7.1.1 und 7.7.1.4) schon erläutert, schützt die 16. BImSchV daher grundsätzlich auch Außenwohnbereiche.

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 – s. o. – nur während des Tagzeitraums nach der 16. BlmSchV, d. h. in der Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr (Nr. 51.1 Abs. 2 VLärmSchR 97). In der Nachtzeit dienen Gärten, Terrassen oder Balkone nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen bzw. es findet nur eine Nutzung statt, die einer tageszeitlichen Nutzung entspricht und in der keine Erwartung an die niedrigen Grenzwerte für die Nacht besteht. Zum Schlafen ist der Außenwohnbereich nicht vorgesehen (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 31.97 und 11 A 42.97). Soweit also Außenwohnbereiche durch Verkehrslärmimmissionen betroffen sind, ist darauf abzustellen, ob (ggf. durch aktive Schutzmaßnahmen) die jeweils einschlägigen Grenzwerte für den Tagzeitraum eingehalten werden können, denn nur auf diese kommt es für Außenwohnbereiche an (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 3 A 72/07).

Im Planungsraum für den planfestgestellten Streckenneubau sind Außenwohnbereiche an zwei Gebäuden betroffen. Zum einen weist das nahe der neuen Endhaltestelle gelegene Gebäude Teutoburger Straße 99 Balkone auf. Zum anderen verfügt das insoweit hauptbetroffene Gebäude Carl-Schmidt-Straße 1 zur Straße und künftigen Straßenbahnstrecke hin mit der Außenfassade abschließende Außenwohnsitze (Loggien).

Insoweit, als die im Basisgutachten betrachteten Immissionspunkte des Gebäudes Carl-Schmidt-Straße 1 an der Außenfassade liegen, die gleichzeitig auch den Rand der "Außenwohnsitze" der Loggien bildet, sind diesem Gutachten letztlich auch bereits die diese Außenwohnbereiche erreichenden Lärmimmissionen ermittelt worden.

Für das Gebäude Teutoburger Straße 99 wurden die Beurteilungspegel aufgrund der Einwendungen und Stellungnahmen nachträglich – vgl. Annex vom 01.04.2016 zu dem Basisgutachten vom 01.07.2014 – ermittelt.

Für dieses Gebäude sind danach Grenzwertüberschreitungen auf den Balkonen auszuschließen. Alle Beurteilungsparameter (Anlage 2.1, neues Gleis mit Kurvenquietschen) liegen mindestens 6 dB(A) unterhalb des Immissionsgrenzwertes von 64 dB(A) für den Tag.

Bei dem Gebäude Carl-Schmidt-Straße 1, d. h. dem Gebäude 6 des Basisgutachtens, ergeben sich nur teilweise und auch nur für die hier nicht relevante
Nacht (und zwar nicht veranlasst durch das neue Gleis in der Carl-SchmidtStraße, sondern – s. o. – durch die Reichweite der von dem Mehrverkehr auf den
vorhandenen Gleisen in der Nikolaus-Dürkopp- und August-Bebel-Straße ausgehenden Immissionen) Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes. Von daher
wären Ansprüche für die Außenwohnbereiche auszuschließen. Allerdings reichen
die Lärmimmissionen an den berechneten Immissionspunkten hier teilweise bis
exakt an den Grenzwert von 64 dB(A) für den Tag heran.

Vor diesem Hintergrund sowie mit Blick auf die Einwendungen, die von der Stadt Bielefeld im Verfahren abgegebene Stellungnahme und die VLärmSchR 97 hat das Ingenieurbüro I.B.U. am 03.06.2016 auch noch eine gesonderte Lärmberechnung nach den die der 16. BlmSchV diesbezüglich ergänzenden Vorgaben der VLärmSchR 97 für drei Loggien selbst (jeweils für die sich am West- und am Ostende des Gebäudes sowie in Gebäudemitte liegenden Loggien und für alle vier Etagen) bzw. für die gem. VLärmSch 97 konkret maßgeblichen Immissionspunkte (Brüstung in Höhe der Geschossdecke) durchgeführt.

Der Balkon am Gebäude Teutoburger Straße 99, der am nächsten zur Carl-Schmidt-Straße gelegen ist, wurde hier ebenfalls betrachtet. Das Ergebnis des Basisgutachtens, dass alle Beurteilungsparameter unterhalb der Immissionsgrenzwerte liegen, fand sich jedoch bestätigt.

Diese weiter konkretisierten Berechnungen ergeben bezüglich der Wirkungen des "neuen Gleises Carl-Schmidt-Straße inklusive Kurvenquietschen" (Anlage 2.2) für die auf Erdgeschosshöhe und im 1. OG liegenden Loggien (c2) am Ostrand des Gebäudes Carl-Schmidt-Straße 1 sowie die in Erdgeschosshöhe in Gebäudemitte liegende Loggia (b2) eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes um jeweils 1 dB(A).

Darüber hinaus wurde seitens des Gutachters auch geprüft, ob es zu einer wesentlichen Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BlmSchV durch den zusätzlichen Schienenverkehr (Straßenbahnverkehr der Linie 4 auf den vorhandenen Gleisen der Linie 3) kommt. Es ergeben sich bezogen auf alle drei untersuchten Loggien der Carl-Schmidt-Straße 1 – allerdings nur Erdgeschosshöhe – Ansprüche auf Lärmschutz bzw., da dieser auch passiv nicht umsetzbar ist, auf Entschädigungen in Geld, weil sich Anstiege der Beurteilungspegel um mehr als 3 dB(A) ergeben, unter deren Berücksichtigung gleichzeitig der Immissionsgrenzwert in geringem Umfang bzw. maximal um 0,6 dB(A) überschritten wird (vgl. Anlage 3.2 des Gutachtens vom 03.06.2016: Schienenverkehr, Immissionspunkt in Höhe der Balkonbrüstung, ohne Kurvenquietschen).

Soweit auch die zur Nebenstraße der Carl-Schmidt-Straße, der Hermann-Kleinewächter-Straße, hin gelegene Terrasse vor dem Jugendgästehaus B, im Basisgutachten als Gebäude 5 erfasst, als Außenwohnbereich zu betrachten sein sollte – die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass diese Terrasse zumindest nicht dem sich auf mehrere Stunden pro Tag erstreckenden Aufenthalt von Menschen dient –, belegt das Ergebnis des Basisgutachtens für den dortigen auf Erdgeschosshöhe gelegenen Immissionspunkt (d) bzw. 20, dass der Grenzwert von 64 dB(A) nicht erreicht wird. Er wird um 5 dB(A) unterschritten.

Durch die Veränderungen im Straßenverkehrsraum ergeben sich keine Auswirkungen auf die Außenwohnbereiche. Diesbezüglich sind Ansprüche auszuschließen. Im Ergebnis werden daher dem Grunde nach Ansprüche auf Entschädigungen für die Außenwohnbereiche nach den weiteren Vorgaben von Kapitel A Nr. 3.6 des Beschlusses festgestellt.

Die Gebäude in der Nikolaus-Dürkopp-Straße weisen im Übrigen keine Außenwohnbereiche bzw. keine, die offensichtlich als solche erkennbar sind, auf. Sollten gleichwohl welche vorhanden sein, besteht auch für diese dem Grunde nach ein Anspruch auf eine entsprechende Entschädigung, sofern für das zugehörige Gebäude dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz festgestellt wird.

## 7.7.1.4.8 <u>Summenpegel</u>

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 Verkehrswege, zu ermitteln (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 9.95 - DVBI. 1996, S. 916). Soweit die Lärmimmissionen des planfestgestellten Verkehrsweges in baulich nicht veränderte Bereiche hinein ausstrahlen, bleibt die auf den dortigen Verkehr zurückzuführende Vorbelastung deshalb unberücksichtigt.

Dies ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Lärmgrenzwerte erlangen ihre Aussagekraft nur im Zusammenspiel mit einem Mess- oder Berechnungsverfahren, in dem sie zu ermitteln sind. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Verfahren wären die Grenzwerte unbestimmt. Ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene (BVerwG, Urteil vom 20.10.1989, 4 C 12.87, BVerwGE 84, 31 [42]). Die Regelung des § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ermächtigt demgemäß den Verordnungsgeber zum Erlass von Vorschriften auch über das "Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen". Dies ist für Straßen in der Anlage 1 und für Schienenwege in der Anlage 2 zur 16. BImSchV geschehen. Beide Anlagen lassen in die Berechnung des Beurteilungspegels ausschließlich Faktoren eingehen, welche sich auf den neuen oder zu ändernden Verkehrsweg beziehen. Auswirkungen, die von anderen Verkehrswegen ausgehen, bleiben gänzlich unberücksichtigt. Für die Ermittlung eines wie auch immer gearteten Summenpegels stellt die 16. BImSchV kein Ver-

fahren bereit. Dies legt den Umkehrschluss nahe, den Ausschluss einer summarischen Berechnung als gewollt anzusehen (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95, DVBI. 1996, S. 916).

Eine Berücksichtigung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels ist jedoch dann geboten, wenn aufgrund einer Lärmpegelerhöhung eine Gesundheitsgefährdung zu besorgen ist. Ein bereits vorhandener Verkehrslärm und die durch den Bau oder die wesentliche Umgestaltung eines Verkehrsweges entstehende zusätzliche Lärmbelastung dürfen durch Überlagerung zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt (vgl. BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, 4 C 9.95, DVBI. 1996, Urteil vom 12.04.2000, 11 A 18/98, und 11.01.2001, 4 A 13.99). In dem benannten Urteil vom 21.03.1996 hat das BVerwG dazu ausgeführt: "Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels könnte geboten sein, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg im [sic] Zusammenwirkung mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrliche [sic] Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 oder Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BlmSchG ermächtigen den Verordnunggeber - was selbstverständlich ist - nicht, durch seine Berechnungsverfahren grundrechtswidrige Eingriffe zuzulassen.

Zwar ist bislang nach wie vor noch nicht hinreichend gewiss, bei welcher Schwelle die Grenze zur Gefährdung der menschlichen Gesundheit bzw. zum enteignenden Eingriff überschritten wird. Nach der seitdem mehrfach bestätigten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 25.03.1993, III ZR 60/91, NVwZ 1993) und des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89, BVerwGE 87, 332 (382)) ist diese Schwelle bei Lärmwerten im Bereich von 70 – 75 dB(A) tags und 60 – 65 dB(A) nachts anzusetzen. Der Bundesgerichtshof hat weiter ausgeführt, dass sich - bezogen auf Mischgebiete - Lärmwerte von 72/62 dB(A) bei Tag/Nacht unmittelbar dem Bereich der Enteignungsschwelle annähern oder diesen bereits erreichen. Dem Gebietscharakter entsprechend könne insofern Bewohnern des Außenbereichs ein höheres Maß

an Verkehrsimmissionen zugemutet werden, wobei allerdings innerhalb des Außenbereichs nach den jeweils gegebenen tatsächlichen Verhältnissen zu differenzieren sei.

Auch das Oberverwaltungsgericht für das Land NRW hat sich dieser Linie angeschlossen und zuletzt in seinem Urteil vom 13.03.2008 (7 D 34/07.NE) Folgendes ausgeführt:

"Wo die Grenze exakt verläuft, bei der verfassungsrechtliche Schutzanforderungen greifen und die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht bzw. überschritten wird, ist allerdings höchstrichterlich bislang nicht abschließend geklärt und dürfte auch schwerlich mit einem bestimmten dB(A)-Wert allgemeingültig zu umschreiben sein. Vielmehr ist in der höchstrichterlichen Rechtsprechung seit langem anerkannt, dass die Bewertung zur Bestimmung der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle nicht schematisch von der Erreichung bestimmter Immissionsgrenzwerte abhängig gemacht werden darf.

Vielmehr lässt sich die Grenze nur aufgrund wertender Betrachtung des Einzelfalls ziehen, wobei auch die Gebietsart und die Lärmvorbelastung eine wesentliche Rolle spielen" (BVerwG, Urteil vom 17.11.1999, 11 A 4.98). Der Senat geht daher in Übereinstimmung mit der jüngeren höchstrichterlichen Rechtsprechung davon aus, dass der aus grundrechtlicher Sicht kritische Wert in Wohngebieten weiterhin bei einer Gesamtbelastung oberhalb der Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts beginnt (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04) und dass für Gebiete, die – auch – dem Wohnen dienen, die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei Mittelungspegeln von 70 bis 75 dB(A) tags zu ziehen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075.04)."

Angesichts der teilweise hohen Vorbelastungen sind daher vorliegend über die Berechnungen gem. 16. BImSchV hinaus sowohl für die neue Gleisstrecke als auch für den zusätzlichen Straßenbahnverkehr in der Nikolaus-Dürkopp-Straße unter Einbeziehung des Straßenverkehrs auch die Gesamtbelastungen ermittelt worden. Sie wurden in den Gutachten des Büros I.B.U. jeweils separat und wiederum getrennt mit und ohne Zuschlag für das Kurvenquietschen gem. Schall 03 ausgewiesen. Lediglich für den Bereich des Gleisdreiecks am Niederwall wurde keine Gesamtberechnung unter Einbeziehung auch des Straßenverkehrs durchgeführt. Sie war für diesen Bereich auch entbehrlich, weil sich am Niederwall selbst weder bauliche noch sonstige Veränderungen ergeben, für die ggf. eine

wesentliche Änderung gem. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV zu prüfen wäre. Von daher sind etwaige Belastungen am Niederwall auch dann nicht bzw. nicht mehr dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen, wenn sich dort in Summe Beurteilungsparameter im gem. Rechtsprechung gesundheitsrelevanten Bereich ergeben. Hier ließe zudem die Betrachtung des Gesamtverkehrs auch keine weitere kritische Pegeländerung für das Beurteilungsgebiet erwarten. Für den zu betrachtenden und vom Niederwall abzweigenden Bereich der Nikolaus-Dürkopp-Straße ist jedenfalls der Schienenverkehr auch für den Gesamtpegel eindeutig pegelbestimmend.

Als maßgebende gesundheitsrelevante Schwellen hat das Büro I.B.U. mit Blick auf die betroffenen Örtlichkeiten Werte von 65 dB(A) des Nachts bzw. 75 dB(A) am Tag für die ganz überwiegend betroffenen Mischgebietsflächen sowie von 70 dB(A) des Nachts bzw. 80 dB(A) am Tag für die betroffenen Gewerbegebietsflächen angesetzt. Diese Werte bilden in dem benannten zulässigen Spektrum die Obergrenze.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich dieser gutachtlichen Einschätzung jedoch nicht angeschlossen. Der Aspekt der Gesundheitsgefährdung basiert vorwiegend auf dem grundrechtlich in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG verankerten Rechtsgut der körperlichen Unversehrtheit und ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vom Schutzstatus des bebauten Grundstücks unabhängig zu betrachten. Mit Blick auf die staatliche Schutzpflicht der vollziehenden Gewalt – und damit auch der Planfeststellungsbehörde – aus Art. 1 Abs. 1 Satz 2 GG wird folglich aus dem von der Rechtsprechung bislang vorgegebenem Spektrum der jeweils das Grundrecht aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG am besten schützende Wert angesetzt. Entgegen der Bewertung des Gutachterbüros I. B. U. sind die vorliegenden Lärmbetrachtungen daher

für alle Bereiche anhand der Werte von

- 60 dB(A) nachts und
- 70 dB(A) tagsüber ausgewertet worden.

Als kritische Pegelerhöhungen wurden seitens des Gutachters nur solche angesehen, die mehr als 0,3 dB(A) betragen und damit nicht als vollständig unwesentlich zu betrachten sind. Auch dieser Verfahrensweise hat sich die Planfeststellungsbehörde nicht angeschlossen. Sie bewertet alle Pegelerhöhungen auch be-

reits dann als gesundheitsrelevant, wenn sie sich zwischen 0,0 und 0,3 dB(A) bewegen.

Unter Berücksichtigung der methodisch einwandfrei errechneten Beurteilungspegel sowie der vorgenannten Vorgaben ergeben sich kritische Pegelerhöhungen in Verbindung mit einer Überschreitung der benannten gesundheitsrelevanten Richtwerte für folgende Gebäude:

Gebäude	Gebäude- Bezeichnung	IP*	Zeitraum T = Tag N = Nacht	Bemerkungen, Hinweise
1	BAJ, August-Bebel-	1-3	T und N	Basisgutachten,
	Str.			Anlage 5.1.1
3a	Büro- und Wohnge-	7-8	Т	Basisgutachten,
	bäude August-			Anlage 5.1.1
	Bebel-Str. 110a			
3b	Büro- und Wohnge-	10-11	T und N	Basisgutachten,
	bäude Nikolaus-	12	N	Anlage 5.1.1
	Dürkopp-Str. 16			
6	Wohngebäude Carl-	21, 22	T und N	Basisgutachten,
	Schmidt-Str. 1			Anlage 5.1.2
7	Büro- und Wohnge-	25-29	T und N	Basisgutachten,
	bäude Nikolaus-			Anlage 5.1.3
	Dürkopp-Str. 108a			

<sup>\*</sup> IP = Immissionspunkt

Die Pegelveränderungen zwischen Bestandssituation und Planung sind dabei geringfügig. Maximal erhöhen sich die Beurteilungspegel im Vergleich zum Ausgangszustand bei den genannten Gebäuden und Immissionspunkten um lediglich 0,1 dB(A) bis 1,9 dB(A). Kritisch sind sie nur insoweit anzusehen, als bereits die Vorbelastungen entsprechend hoch sind und die benannten Schwellenwerte übersteigen. Im Ergebnis ergibt sich gleichwohl dem Grunde nach auch insoweit ein Anspruch auf passiven Lärmschutz. Dass vorrangige Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nicht umsetzbar sind, gilt auch an dieser Stelle.

Im Bereich des Gleisdreiecks Niederwall / des westlichen Endes der Nikolaus-Dürkopp-Straße werden im Übrigen keine Gesamtlärmpegel in entsprechenden Größenordnungen erreicht. Die Maximalpegel des Planungsfalls – Anlage 4 mit den Seiten 4.1 und 4.2 der Berechnung der Luftschallimmissionen ohne Kurvenquietschen und inklusive Niederwallfahrten der Schwingungs- und schalltechnischen Untersuchung des Büros I.B.U. vom 06.12.2017 – liegen dort bei 68,2 dB(A) am Tage sowie bei 61,6 dB(A) in der Nacht. Sie beziehen sich jeweils auf das Gebäude Nikolaus-Dürkopp-Straße 2a.

### 7.7.1.4.9 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung des passiven Lärmschutzes wird der Schutzzweck der 16. BImSchV durchgehend erreicht. Auch werden Beeinträchtigungen schutzwürdiger Gebäudenutzungen durch eine Belastung mit Lärmimmissionen vermieden, die als gesundheitsgefährdend zu betrachten wären.

Besondere atypische Gesichtspunkte oder Probleme des Lärmschutzes, auch solche im Bereich unterhalb bzw. unabhängig der Grenzwerte der 16. BImSchV, die unter Berücksichtigung der sich aus § 50 BImSchG ergebenden Abwägungsdirektive darüber hinaus einer weitergehenden Lösung zugeführt werden müssten oder Schutzvorkehrungen erfordern, sind insoweit zudem nicht ersichtlich.

Soweit sich Einwendungen gegen zu erwartende Lärmimmissionen richten, werden sie daher zurückgewiesen.

### 7.7.1.5 <u>Hinweise zu den lärmtechnischen Unterlagen</u>

In den in den planfestgestellten Unterlagen enthaltenen lärmtechnischen Unterlagen sind bedingt durch das Berechnungsprogramm Rundungen vorgenommen worden. Zwischenergebnisse und Pegeldifferenzen sind auf 0,1 dB(A) gerundet, die Gesamtbeurteilungspegel auf volle dB(A) aufgerundet worden.

Die Rechengänge selbst wurden mit den tatsächlichen (d. h. nicht gerundeten) Werten durchgeführt. Bei der Prüfung, ob ein Anspruch auf Lärmschutz besteht, sind die Beurteilungspegel bzw. die Differenzen der nicht gerundeten Beurteilungspegel dagegen wieder aufzurunden.

#### 7.7.2 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 Satz 2 VwVfG NRW als auch unter Beachtung des Optimierungsgebots des § 50 BlmSchG.

Gem. § 50 BlmSchG 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 BlmSchG).

Im Bereich der Straßenbahntrasse sowie des umzugestaltenden Knotenpunktes August-Bebel-Straße/Nikolaus-Dürkopp-Straße/Carl-Schmidt-Straße sind keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen in diesem Sinne zu erwarten. Von den auf der planfestgestellten Trasse verkehrenden und elektrisch betriebenen Straßenbahnen werden ohnehin keine entsprechenden Luftschadstoffe emittiert, so dass als Verursacher nur der Straßenverkehr auf der als Folge des Straßenbahnbaus umzubauenden o. a. Kreuzung in Frage kommt.

Auch durch den Straßenverkehr werden keine neuen oder zusätzlichen Luftschadstoffe verursacht. Die Straßenverbindung ist bereits vorhanden und eine Erhöhung der Verkehrsbelastung wird sich aufgrund des Vorhabens nicht ergeben. Sinn, Zeck und Funktion der Straßenverbindung bleiben unverändert erhalten.

Vor diesem Hintergrund werden Belange der Luftreinhaltung durch das Vorhaben nicht berührt. Die Vorhabenträgerin konnte deshalb auch auf eine gutachterliche Abschätzung der konkreten Schadstoffbelastungen der Luft und hier insbesondere der beim Straßenverkehr relevanten Parameter Stickstoffdioxid ( $NO_2$ ), Benzol ( $C_6H_6$ ) und Staubpartikel ( $PM_{10}$  und  $PM_{2,5}$ ) im Hinblick auf die Grenzwerte der 39. BImSchV verzichten.

Die 39. BlmSchV stellt im Übrigen bezüglich ihrer Grenzwerte nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen ab (BVerwG, Urteile vom 16.03.2006, 4 A 1075.04, 26.05.2004, 9 A 6.03 und 23.02.2005, 4 A 5.04). Nach der Rechtsprechung des BVerwG zur Thematik der Luftschadstoffe müssen die Grenzwerte der 39. BlmSchV (früher 22. BlmSchV) daher zumindest dann nicht vorhabenbezogen sichergestellt werden, wenn – wie auch hier möglich – dem Grundsatz der Problembewältigung durch den Regelungsmechanismus der Luftreinhalteplanung hinreichend Rechnung getragen werden kann. Im Übrigen sind im Zuge der zu erwartenden Verlagerung individuellen Verkehrs auf den öffentlichen Personennahverkehr Entlastungen der Luft zu erwarten.

### 7.7.3 Lichtimmissionen

Schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, die gem. § 50 BlmSchG bei raumbedeutsamen Planungen möglichst zu vermeiden sind, sind gem. § 3 Abs. 3 BlmSchG zwar auch Lichtimmissionen. Das Vorhaben ist jedoch auch unter diesem Gesichtspunkt mit den Regelungen des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW sowie des § 50 BlmSchG zu vereinbaren. Im Umfeld der Bahnanlagen sind einerseits keine unzumutbaren Belastungen durch Lichtimmissionen zu erwarten. Andererseits sind gesetzliche sich z. B. aus entsprechenden Grenzwerten ableitbare Ansprüche darauf, von bestimmten Lichtimmissionen verschont zu werden, nicht vorhanden.

Der Betrieb der Straßenbahnlinie wird aufgrund der Beleuchtungseinrichtungen, insbesondere aufgrund der nächtlichen Dauerbeleuchtung der Haltestelle, auch Lichtimmissionen verursachen, die durch eine Raumaufhellung oder Blendung zu Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft führen könnten. Als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne von § 3 Abs. 5 Nr. 1 i. V. m. § 4 Abs. 1 Blm-SchG sind Haltestellen gem. § 22 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BlmSchG so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Licht verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Min-

destmaß beschränkt werden. Insoweit konkretisiert die Regelung des § 22 Abs. 1 und 2 BImSchG die Schutzbestimmung des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW.

Konkrete normierte Werte, die bei der Planfeststellung von Straßenbahnanlagen zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Lichtimmissionen gleichwohl nicht. In Nordrhein-Westfalen enthält allerdings der gemeinsame Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW sowie des Ministeriums für Städtebau und Wohnen des Landes NRW vom 11.12.2014 (Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung, SMBI. NRW 7129) Beurteilungsmaßstäbe zur Konkretisierung der Anforderungen aus den §§ 5 Abs. 1 und 22 Abs. 1 BImSchG (vgl. auch § 3 Abs. 3 und § 13 LlmSchG NRW) für Betriebsstätten im Sinne von § 3 Abs. 5 BlmSchG, zu denen als ortsfeste Einrichtungen im Sinne von § 3 Abs. 5 BlmschG auch die Haltestellen gehören. Die Beurteilungsmaßstäbe entsprechen denen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen. Danach bewegen sich die im Immissionsschutz auftretenden Lichteinwirkungen zum einen lediglich im Bereich der Belästigung, physische Schäden am Auge können ausgeschlossen werden (vgl. Ziffer 1 letzter Satz des Erlasses). Zum anderen sind, soweit gem. BOStrab möglich, die unter Ziffer 6 des Erlasses beschriebenen Maßnahmen zur Minderung der Störwirkung von Beleuchtungseinrichtungen umzusetzen, so dass breit streuende Beleuchtungen durch niedrige Lichtpunkthöhen vermieden werden und das Licht möglichst punktuell auf den Boden ausgerichtet sowie ggf. auch abgeschirmt wird, um nur die unbedingt erforderlichen Bereiche der Haltestelle zu beleuchten (vgl. Kapitel A, Nebenbestimmung Nr. 3.1.7 dieses Beschlusses).

Weitergehende Möglichkeiten, die Beleuchtungsmaßnahmen ohne Gefährdung der Betriebssicherheit zu minimieren, sind nicht ersichtlich.

### 7.7.4 Erschütterungen / Körperschall (Schwingungsimmissionen)

Im Hinblick auf Schwingungsimmissionen existieren keine konkreten gesetzlichen Vorgaben. Der Gesetzgeber hat keine Grenzwerte festgeschrieben und auch zur methodischen Vorgehensweise bei der Ermittlung entsprechender Immissionen (Rechen- oder Messverfahren etc.) keine Vorgaben gemacht. Schädliche bzw. unzumutbare Einwirkungen durch Immissionen sind gleichwohl auch beim Bau bzw. der wesentlichen Änderung und dem späteren Betrieb einer Straßenbahnstrecke zu vermeiden. Sie sind vorliegend aber als Folge des Streckenneubaus in der Carl-Schmidt-Straße auch nicht zu erwarten. Auch der Mehrverkehr in der Nikolaus-Dürkopp-Straße, durch die zusätzlich zur Stadtbahnlinie 3 künftig auch die Stadtbahnlinie 4 verlaufen wird, wird – dies gilt insbesondere auch unter Berücksichtigung der Vorbelastungen – nach den Ergebnissen entsprechend durchgeführter gutachterlicher Untersuchungen keine schädlichen Wirkungen verursachen.

Die Rechtsprechung führt zu den Schwingungsimmissionen u. a. Folgendes aus: "Das in §§ 41 ff. BImSchG normierte Lärmschutzsystem weist hinsichtlich der durch den Schienenverkehr verursachten Erschütterungen und des sekundären Luftschalls eine Lücke auf, die nur durch einen Rückgriff auf § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG geschlossen werden kann" (OVG NRW, Beschluss vom 01.09.1997, 20 B 713/95.AK). Damit hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Einrichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die ggf. zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Um entsprechende Prüfungen zu ermöglichen, hat die Vorhabenträgerin die Schwingungsimmissionen mit dem Schall- und schwingungstechnischen Gutachten (Teil II) des Ingenieurbüros I. B. U. vom 02.07.2014 untersuchen und unter Berücksichtigung der maßgeblichen Beeinflussungsfaktoren (insbesondere die Beschaffenheit des Gleisoberbaus, die Zahl der Straßenbahnfahrten und die Fahrzeuggeschwindigkeiten) sowie der sonstigen örtlichen Gegebenheiten (Gebietsausweisung, Gebäudestruktur etc.) einfließen lassen.

Zur Beurteilung der Erschütterungen hat der Gutachter die Vorgaben der DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden – Juni 1999) herangezogen. Der Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr, des Ministeriums für Bauen und Wohnen und des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen vom 31.07.2000 weist für die Messung und Beurteilung von Erschütterungseinwirkungen auf diese Norm hin. Zwar gilt der Erlass nur für genehmigungsbedürftige und nicht genehmigungsbedürftige Anlagen und damit nicht für Schienenverkehrswege, er weist jedoch ein genormtes Beurteilungsverfahren für diese Anlagen auf und kann insoweit, wie in der Rechtsprechung regelmäßig anerkannt wird (zuletzt u. a.: BVerwG, Urteil vom 29.06.2017, 3 A 1/16, Rdnr. 97 ff), für Schienenfahrzeuge analog angewandt werden.

Die DIN 4150 Teil 2 nennt für Erschütterungsimmissionen Anhaltswerte, bei deren Überschreitung mit erheblichen Belästigungen zu rechnen ist. Für den oberirdischen Schienenverkehr wie hier die Straßenbahn gelten demnach die um den Faktor 1,5 angehobenen Anhaltswerte der Tabelle 1. Sofern diese Werte eingehalten werden, können erhebliche Belästigungen der in den Gebäuden lebenden Menschen im Allgemeinen ausgeschlossen werden.

Zur Begutachtung des <u>Körperschalls</u> wurden verschiedene Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und der üblichen Praxis herangezogen. In Anlehnung an die Tabelle 6 der VDI-Richtlinie 2719 – Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen –, Ausg. August 1987, hat der Gutachter für Wohnräume und Schlafräume den Wert von 40 dB(A) und für Unterrichtsräume Werte zwischen 40 und 50 dB(A) als Orientierungswert angesetzt. Anhaltswerte liefern insoweit zwar parallel zur VDI-Norm 2719 auch die TA Lärm sowie die 24. BImSchV. Die Werte der VDI-Richtlinie 2719 sind im Vergleich jedoch die strengeren, so dass der Gutachter hier im Interesse der Betroffenen den konservativeren Ansatz gewählt hat.

Da es neben den Hinweisen in den benannten Regelungen – und den dazu existierenden weiteren Hinweisen der VDI-Norm 3837 sowie der ISO 14837 – keine Detailvorgaben bzw. kein analytisches Verfahren für die Abschätzung des Umfangs der zu erwartenden Immissionen selbst gibt, basieren die Bewertungen des Gutachters bei seiner Prognose einerseits auf gutachterlichem Erfahrungs-

wissen, das nicht nur auf fachtechnischem Know-how, sondern nicht zuletzt auch auf vielen Erkenntnissen und Messungen aus dem Umfeld anderer Schienenwege beruht. Parallel dazu hat der Gutachter aber im November 2010 auch im Gebäude August-Bebel-Straße 108a vor Ort und nicht nur zur Beweissicherung Messungen zur Ermittlung der Immissionen durchgeführt, die von der Stadtbahnlinie 3 verursacht werden, und die Erkenntnisse aus den Ergebnissen dieser Messungen in seine Abschätzungen einfließen lassen.

In Ergänzung dazu, zur Absicherung der gutachterlichen Erkenntnisse sowie vor allem für die Beweissicherung sind darüber hinaus auch an weiteren Gebäuden in der Nikolaus-Dürkopp-Straße – u. a. am 25.06.2014 in verschiedenen Zimmern des Arcadia-Hotels an der Ecke Niederwall/Nikolaus-Dürkopp-Straße – Bestandsmessungen durchgeführt worden.

Für den Bereich der neuen Trasse in der Carl-Schmidt-Straße waren insoweit keine Messungen möglich. Die Abschätzungen erfolgten daher unter Rückgriff auf den entsprechenden Datenfundus allein auf der Basis vorhandener Erkenntnisse über die Emissionen der Straßenbahn sowie der Schwingungsausbreitung im Gelände und innerhalb von Gebäuden.

Diese Methodik ist nicht zu beanstanden. Anlass, an ihrer Richtigkeit bzw. an den entsprechenden Ergebnissen zu zweifeln, besteht nicht. Fehler sind nicht erkennbar.

Das so erstellte Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundene Erhöhung der Frequentierung der Straßenbahnfahrten bezogen auf das besonders belastete Eck-Gebäude August-Bebel-Straße 108a eine erhebliche Zunahme der Erschütterungen bewirkt. Die 1,5 fachen Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150-Teil 2 werden sowohl tagsüber als auch nachts überschritten. Weiterhin nehmen die Körperschallpegel um mehr als 3 dB(A) zu und erreichen Werte größer 40 dB(A). Ohne Schutzmaßnahmen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW wären daher dem Vorhaben entgegenstehende nachteilige Wirkungen durch die Schwingungsimmissionen auf Rechte anderer, insbesondere der Bewohner und Eigentümer des Gebäudes August-Bebel-Straße 108a, zu erwarten.

Entlang des Neubauabschnitts (bislang nicht durch einen Schienenweg belastete Carl-Schmidt-Straße), der nur durch die Stadtbahnlinie 4 befahren werden wird,

ist dagegen davon auszugehen, dass die vorstehend benannten Orientierungswerte für die Schwingungsimmissionen (Erschütterungen und Körperschall) eingehalten werden. Der 1,5 fache Anhaltswert der DIN 4150 Teil 2 (s. o.) wird durchgehend unterschritten. Keine Überschreitungen der den Beurteilungen zu Grunde gelegten Orientierungswerte [40 dB(A) für Wohn- und Schlafräume, 40 bis 50 dB(A) für Unterrichtsräume, s. o.] ergeben sich letztlich auch beim Körperschall. Alle Werte – ausgenommen die für die Seminarräume des Jugendgästehauses – liegen mindestens 2 dB(A) unterhalb des Wertes von 40 dB(A). Nur in den Seminarräumen des Jugendgästehauses werden Werte von 40 dB(A) oder mehr – konkret bis zu 42 dB(A) – erreicht, die angesichts der Nutzung der Räume aber nicht als unzumutbar einzustufen sind. Insofern wären hier auch keine Schutzmaßnahmen erforderlich.

Das schall- und schwingungstechnische Gutachten des Büros I.B.U. vom 02.07.2014 (Teil 2, Prognose der Schwingungsemissionen) hält zur Vermeidung unzumutbarer Belastungen im Kreuzungsbereich August-Bebel-Straße/Nikolaus-Dürkopp-Straße den Einbau eines flächig gelagerten hochelastischen Dämpfungssystems für erforderlich, das die Immissionen durch eine schwingungstechnische Entkopplung zwischen dem Oberbau und dem Untergrund entsprechend senkt. Konkret empfohlen wird der Einbau eines schwingungstechnisch den örtlichen Gegebenheiten angepassten und dimensionierten "Masse-Feder-Systems". Dieser Empfehlung des Gutachters folgend hat die Vorhabenträgerin den Einbau eines sog. "leichten Masse-Feder-Systems" am 04.07.2016 im Erörterungstermin ausdrücklich zugesagt. Diese Zusage wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss verbindlich. Sie ist im Zuge der Umbaumaßnahmen in der Nikolaus-Dürkopp-Straße, die ohnehin für den geplanten Einsatz der Vamos-Fahrzeuge und damit unabhängig von dem hiermit planfestgestellten Stadtbahnprojekt "Dürkopp-Tor 6" notwendig waren, weitestgehend sogar bereits umgesetzt worden. Hier wurde des Weiteren auch der bisherige Stopfoberbau mit Pflastereindeckung durch einen Rillenschienenoberbau auf steifer Unterkonstruktion ersetzt, was weitere deutliche Verbesserungen bezüglich der Schwingungsimmissionen zur Folge hat.

Auch für den Neubaubereich in der Carl-Schmidt-Straße hat der Gutachter vorsorglich eine Schutzmaßnahme, und zwar den Einbau einer elastischen Schienenlagerung, insbesondere der Weiche empfohlen. Auch dieser Empfehlung will die Vorhabenträgerin Folge leisten. Sie hat auch die Umsetzung dieser Maßnahme zugesagt und auch diese Zusage wird hiermit verbindlich.

In der Nikolaus-Dürkopp-Straße, insbesondere im Bereich des Knotenpunktes Niederwall/Nikolaus-Dürkopp-Straße wurden die Schwingungsimmissionen insoweit nicht gesondert gutachtlich betrachtet. Da hier die Vorbelastung bereits sehr hoch ist und sich die Anzahl der Fahrten in der Nikolaus-Dürkopp-Straße durch die neue Endhaltestelle in etwa verdoppeln werden, wird der Vorhabenträgerin auferlegt, ein entsprechendes Beweissicherungsverfahren u. a. für das Gebäude Niederwall 31 – 35 durchzuführen. Im Hinblick auf die vorgetragenen Einwendungen ist nicht auszuschließen, dass die Erhöhung der Taktzahlen auch hier eine den Bereich des Unzumutbaren erreichende erhebliche Zunahme der Schwingungsimmissionen bewirkt.

Allerdings sind die erheblichen Vorbelastungen hier in die Abwägung einzustellen. Da es sich bei diesem Streckenabschnitt nicht um eine Neubaumaßnahme handelt, sondern um die Auswirkungen aufgrund der durch den Neubau ausgelösten höheren Frequentierung der Strecke, kommen auch die zur Betrachtung hinzugezogenen Regelungen der DIN 4150 Teil 2 nicht unmittelbar zur Anwendung. Die immissionsschutzrechtliche Situation wird in diesem Bereich vorwiegend durch den Bestand geprägt. Die Rechtsprechung legt hierbei folgendes fest: "Ein Anspruch auf eine Verbesserung der Erschütterungssituation im Sinne einer Erschütterungssanierung besteht [...] nicht. Ein Erschütterungsschutz kann vielmehr nur dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt" (BVerwG Urteil vom 21.12.2010, Az. 7 A 14/09). Die Zumutbarkeitsschwelle ist dabei für den Einzelfall zu bestimmen. Nach der überwiegenden Rechtsprechung ist eine Erhöhung der Erschütterungen von 25% in der Regel nicht zu beanstanden (vgl. auch hier BVerwG, Urteil vom 21.12.2010, Az. 7 A 14/09) und wird auch für den vorliegenden Streckenabschnitt seitens der Planfeststellungsbehörde als noch zumutbar angesehen.

Sofern das Beweissicherungsverfahren als Ergebnis eine erhebliche Anhebung der Erschütterungen, also mehr als 25% der Vorbelastung, ausweist, sind seitens

der Vorhabenträgerin nachträglich wirksame Schutzmaßnahmen wie z. B. der nachträgliche Einbau eines Masse-Feder-Systems o. ä. zu treffen.

Dies gilt gleichwohl für den Körperschall, sofern die Körperschallimmissionen um 3 dB(A) zunehmen und der Orientierungswert von 40 dB(A) für Wohn- bzw. Schlafräume überschritten wird. Wie bereits seitens des Gutachters vorgeschlagen, stellt auch die Planfeststellungsbehörde auf die Festlegung der Wahrnehmungsschwelle bei einer Lärmzunahme von 3 dB(A) auch bei der Veränderung des Schalldruckpegels auf diesen Wert ab (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.12.2010, Az. 7 A 14/09).

Auf die entsprechende Auflage im Kapitel A, Nr. 3.1.6 wird hingewiesen.

Mit den zugesagten bzw. hier aufgeführten und der Vorhabenträgerin auferlegten Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen und Körperschall wird sichergestellt, dass die Einwirkungen auf Gebäude und die Menschen in den Gebäuden nicht schädlich sind.

Die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz vom 10.05.2000, in NRW eingeführt durch den gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand NRW und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport NRW vom 31.07.2000 (SMBI. NRW 7129) sowie Änderung vom 04.11.2003, sind im Übrigen unabhängig davon zu beachten.

# 7.7.5 Beeinträchtigungen während der Bauphase / Bauimmissionen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch über die Zulässigkeit des Vorhabens angesichts der sich daraus ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens erfasst nicht nur das Vorhaben nach seiner Fertigstellung, sondern auch dessen Herstellung selbst. Auch wenn es sich bei Baustellen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne der Regelungen des BImSchG handelt, sind dennoch gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen.

Unter dem Gesichtspunkt von "Bauimmissionen" sind zunächst die Beeinträchtigungen der Anwohner durch Baustellenlärm, aber auch die durch Staubentwicklung oder ggf. Luftimmissionen zu verstehen. Gewisse Beeinträchtigungen, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht im Detail absehbar sind, weil der genaue Bauablauf – z. B. die Zahl, Art und Verteilung der eingesetzten Baumaschinen oder auch etwaige Änderungen an eingesetzten Verfahren aufgrund aktueller, sich während der Bauphase ergebenden Erkenntnisse – noch nicht bekannt sind, lassen sich nicht vollständig vermeiden. Durch die Nebenbestimmungen der Nr. 3.1 im Kapitel A dieses Beschlusses werden Beeinträchtigungen zudem 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 nicht vermeidbar. Diese Auswirkungen sind zudem nur temporärer Art. Die Vorhabenträgerin hat zudem bereits im Zuge der Gegenäußerungen der hierzu erfolgten Einwendungen zugesagt, dass die Eingriffe in die Anliegerbelange und die Belastungen der Nutzergruppen der Carl-Schmidt-Straße auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Im Übrigen hat der Gesetzgeber für bestimmte Immissionen im Vorfeld ein spezifisches Verfahren zur Vermeidung von Eigentumsbeeinträchtigungen im nachbarlichen Bereich geschaffen.

Bezüglich der Reichweite unabhängig davon bestehender zivilrechtlicher Eigentumsschutzansprüche während der Realisierung eines mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Vorhabens wird auf die folgenden grundsätzlichen Ausführungen des Bundesgerichtshofs in seinem Urteil vom 30.10.2009 (V ZR 17/09) verwiesen:

"Wie der Senat im Anschluss an die Rechtsprechung des III. Zivilsenats des BGH zu einem Anspruch wegen enteignenden Eingriffs (BGHZ 140, 285 [293 ff.] = VersR 1999, 849 [852]) entschieden hat, bleibt neben den im Planfeststellungs-

verfahren eröffneten Rechtsbehelfen (§§ 74 Abs. 2, 75 Abs. 2 VwVfG; hier i. V. m. § 18 S. 3 AEG) für einen Anspruch aus § 906 Abs. 2 S. 2 BGB grundsätzlich kein Raum. Dem Eigentumsschutz des Nachbarn wird dadurch Genüge getan, dass die Planfeststellungsbehörde sich mit der Frage der erforderlichen aktiven oder passiven Schutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG) bezogen auf das benachbarte Eigentum umfassend auseinandersetzen [sic] und solche Maßnahmen oder eine Entschädigungspflicht (§ 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG) anordnen muss, wenn unzumutbare Beeinträchtigungen zu erwarten sind (vgl. BVerwGE 84, 31 [38 f.]; 110, 370 [392]; 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 S. 2 VwVfG nachträgliche Anordnungen verlangen.

Ein höheres Schutzniveau wird durch die Vorschrift des § 906 Abs. 2 S. 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 S. 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 [2397]; Krüger ZfIR 2007, 2). Ein Bedürfnis für die zusätzliche Anwendung des § 906 Abs. 2 S. 2 BGB bei planfestgestellten Vorhaben besteht daher nicht.

Hinter die Rechtsschutzmöglichkeiten im Planfeststellungsverfahren tritt der Ausgleichsanspruch nach § 906 Abs. 2 S. 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 be-

reits 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 8. 2. 2007 - 5 S 2257/05 - juris Rn. 127 ff. sowie BVerwG NVwZ 1988, 534)."

# 7.8 <u>Grundwasser- und Gewässerschutz</u>

Die Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, wie sie sich insbesondere aus den allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung sowie den wasserwirtschaftlichen Zielvorgaben der §§ 1, 5 und 6 WHG ergeben, werden beachtet. Bezüglich der Gewässerbenutzungen, die mit der Entwässerung der Bahnanlagen erforderlich werden, wird ihre Sicherstellung – und die der Ziele und Vorgaben aus den Regelungen der §§ 8 ff. WHG – über die Nebenbestimmungen 3.3.1 bis 3.3.3 dieses Beschlusses geregelt.

Abwasserbeseitigungspflichtig im Sinne von § 46 LWG NRW ist im Übrigen die Stadt Bielefeld.

#### 7.9 Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

Im Rahmen des Straßenbahnausbaus sind bei ordnungsgemäßem Baustellenbetrieb und bei Einhaltung der Schutzvorkehrungen Beeinträchtigungen im Hinblick auf etwaige neue Schadstoffbelastungen des Bodens nicht zu erwarten. Auch der Betrieb der Straßenbahnfahrzeuge, der emissionsfrei erfolgt, kann keine schädlichen Bodenveränderungen im Sinne des Bodenschutzrechts begründen. Auf die Einhaltung der Nebenbestimmung unter Nr. 3.4 wird hingewiesen.

# 7.10 Sonstige öffentliche Belange

#### 7.10.1 Denkmalpflegerische Belange

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.

Dementsprechend sind vorliegend auch die LWL-Archäologie für Westfalen sowie die LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen beteiligt worden.

Im Hinblick auf etwaige Bodendenkmäler ist im Zuge der Erdarbeiten auf kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde wie z. B. Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien oder ähnliche Zufallsfunde zu achten (vgl. Nebenbestimmung 3.7 in Kapitel A des Beschlusses). Ferner unterliegt die Vorhabenträgerin den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 15, 16 und 17 DSchG, die Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflichten vorsehen. Das LWL-Archäologie hat daher keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

Baudenkmäler sind im Trassenraum auch nicht bekannt. Die LWL-Denkmalpflege hat ebenfalls auf eine Stellungnahme verzichtet.

Beeinträchtigungen von Denkmälern können daher ausgeschlossen werden.

#### 7.10.2 Forstwirtschaft

Forstwirtschaftliche Belange werden durch die Planung im innerstädtischen Bereich erkennbar nicht berührt.

#### 7.10.3 Kommunale Belange der Stadt Bielefeld

Die Gemeinde, deren Belange durch den Schienenwegebau berührt werden, hier die Stadt Bielefeld, ist im Planfeststellungsverfahren umfassend beteiligt und unterrichtet worden und hat Gelegenheit gehabt, sich zu dem Vorhaben zu äußern. Diese gesetzlich vorgesehene Verfahrensbeteiligung hat ihre Wurzeln im die Planungshoheit einschließenden Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG / Art. 78 Abs. 2 LVerf NRW) und dient dazu, der Gemeinde die Wahrnehmung ihrer ortsplanerischen Belange zu ermöglichen.

Die Stadt Bielefeld hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, das Vorhaben selbst ausdrücklich begrüßt und umfangreich zu ihm Stellung genommen. Soweit Bedenken zur Planung vorgetragen und nicht ausgeräumt wurden, wird hierzu auf die folgenden Ausführungen verwiesen:

#### 7.10.3.1 Belange der Verkehrslenkung / der Straßenverkehrsbehörde

Der Schutzstreifen für Radfahrer wurde in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Bielefeld etwas verschwenkt und die Sturzgefahr damit minimiert.

In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde wurde der verkehrsberuhigte Bereich auf die Hermann-Kleinewächter-Straße beschränkt, die Carl-Schmidt-Straße ist bevorrechtigt und wird als Mischfläche gepflastert. Die Beschilderung erfolgt gemäß StVO und wird mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

#### 7.10.3.2 <u>Belange des Lärmschutzes, Umgebungslärm</u>

Nachträglich wurde der Lärmschutzbereich durch ein weiteres Gutachten auf die Nikolaus-Dürkopp-Straße ausgeweitet, die Balkone an der Carl-Schmidt-Straße wurden in einem zusätzlichen Gutachten ebenfalls berücksichtigt.

# 7.10.3.3 <u>Belange des Straßen- und Gleisbaus</u>

Die Vorhabenträgerin hat eine Bodenanalyse vor Ausschreibung wie gefordert zugesagt. Dies wird hiermit öffentlich-rechtlich von der Planfeststellungsbehörde abgesichert.

# 7.10.3.4 Belange des Rettungswesens und des Brandschutzes

Aufgrund der Anregungen der Stadt Bielefeld wurde die Planung mit dem Feuerwehramt abgestimmt, insbesondere für das Gebäude Carl-Schmidt-Straße 1. Die Vorhabenträgerin hat zudem zugesagt, die Zugänglichkeit des Gebäudes Carl-Schmidt-Straße 1 während der Bauphase frühzeitig vor Baubeginn mit dem Feuerwehramt abzustimmen. Diese Zusage wird nunmehr planfestgestellt.

# 7.10.3.5 Belange der Beleuchtung

Das Feuerwehramt ist mit den in den Planunterlagen vorgesehenen Standorten der Beleuchtung einverstanden.

#### 7.10.3.6 <u>Belange der gesamträumlichen Planung und Stadtentwicklung</u>

Das Zielabweichungsverfahren gem. § 16 Landesplanungsgesetz NRW wurde durchgeführt (vgl. Kapitel B Nr. 6.3), der Regionalrat hat zur beantragten Zielabweichung sein Einvernehmen erteilt.

#### 7.10.3.7 Stadtplanerische Belange

Das Vorhaben dient auch stadtplanerischen Zielsetzungen und ist mit ihnen zu vereinbaren. Ihm entgegenstehende Aspekte sind nicht vorgetragen worden und auch nicht ersichtlich.

#### 7.10.3.8 <u>Belange der unteren Naturschutzbehörde</u>

Die Vorhabenträgerin sagt die vollständige Umsetzung der abgestimmten Kompensationspflanzungen zu und wird die Abnahme nach Herstellung bei der unteren Naturschutzbehörde beantragen. Dies gilt auch für eine ggf. erforderliche Abstimmung der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung.

#### 7.10.3.9 Belange der Grünplanung / Grünunterhaltung

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Verteilung der Baumpflanzungen mit dem Umweltamt/Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld abzustimmen und in die Ausführungsplanung für den landschaftspflegerischen Begleitplan einzuarbeiten.

Wie gefordert hat die Vorhabenträgerin eine Pflanzung von Bäumen (überwiegend Hopfenbuche und Amberbaum) mit einem Stammdurchmesser von 20-25 cm zugesagt.

Der Umweltbetrieb (UWB) und der Immobilienservicebetrieb (ISB) werden im weiteren Verfahren beteiligt.

#### 7.10.3.10 <u>Belange der unteren Wasserbehörde und der unteren Abfallbehörde</u>

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld vor der Ausschreibung repräsentative Bodenproben durch einen entsprechend geeigneten Gutachter vornehmen zu lassen sowie für eine abfalltechnische Bewertung und entsprechende Entsorgung des Materials zu sorgen.

# 7.10.3.11 <u>Sonstiges</u>

In der Ausführungsplanung wird die Vorhabenträgerin die Elemente aus der Bürgerbeteiligung entsprechend des in ihrer Gegenäußerung aufgeführten Umfangs berücksichtigen.

Die Kostenübernahme wird zwischen den Beteiligten (moBiel, Amt für Verkehr, UWB, ISB und BBVG) geklärt.

#### 7.11 Sonstige Träger öffentlicher Belange

Den Einwendungen, Anregungen und Forderungen der sonstigen beteiligten Träger öffentlicher Belange wurde weitgehend über Zusagen in der Gegenäußerung, über die nachgereichten zusätzlichen Gutachten oder auch über die Nebenbestimmungen im Abschnitt A Nr. 3 dieses Beschlusses Rechnung getragen. Soweit den Stellungnahmen nicht nachgekommen werden konnte, werden sie hiermit unter Bezugnahme auf die Ausführungen im Abschnitt B dieses Beschlusses zurückgewiesen.

#### 7.12 Private Belange / Anwohner- und Eigentümerbelange

Dem Vorhaben stehen gewichtige und zum Teil auch in den Einwendungen geltend gemachte private Belange entgegen, die sich aus Belastungen mit zusätzlichen Immissionen wie Licht, vor allem aber durch Lärm ergeben.

Mit diesen privaten Belangen ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der getroffenen Schutzvorkehrungen gleichwohl vereinbar. Dies gilt sowohl für den grundgesetzlichen Gesundheitsschutz als auch für den Schutz des Eigentums als solchem, wobei direkte Eingriffe in das Grundeigentum nicht Planungsgegenstand sind.

Aus dem objektiv-rechtlichen Gehalt der zugehörigen Grundrechte (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 GG) ergibt sich die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die entsprechenden Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen anderer zu bewahren. Diese Pflicht, die verletzt würde, wenn staatliche Organe durch die Planfeststellung etwa an der Herstellung oder Fortsetzung solcher rechtswidriger Eingriffe mitwirken (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, 11 A 3.98), wird gewahrt.

#### 7.12.1 Gesundheit

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass es aufgrund des Vorhabens weder während der Bauphase noch während des späteren Betriebs der Bahntrasse für die betroffenen Anwohner zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen etwa durch Licht, Lärm oder sonstige Immissionen 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. 7.7 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

#### 7.12.2 Eigentum

Eine Inanspruchnahme von privatem Eigentum ist für die Planung nicht erforderlich.

# 7.12.3 Wertminderungen und Übernahmeansprüche

Von den Einwendern sind im Anhörungsverfahren zum Teil Minderungen der Werte ihrer Grundstücke geltend gemacht worden, die aufgrund der Nähe zu der neuen Straßenbahntrasse bzw. durch die Immissionen entstehen würden, die mit dem Betrieb der Straßenbahnlinie verbunden sind.

Zwar sind bei der personenbeförderungsrechtlichen Planfeststellung in die Abwägung nicht nur diejenigen öffentlichen und privaten Belange einzustellen, in die zur Verwirklichung des Vorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss (Grundstücksinanspruchnahmen), sondern auch solche Belange, auf die sich das Vorhaben als raumbedeutsame Maßnahme nur mittelbar auswirkt (BVerwG, Urteil vom 15.04.1977, 4 C 100.74). Das Interesse eines betroffenen Eigentümers, von nachteiligen Einwirkungen des Vorhabens verschont zu werden, insbesondere durch sie nicht in der bisherigen Nutzung seines Grundstücks gestört zu werden, gehört deshalb zu den abwägungserheblichen Belangen.

Die Wertminderung eines Grundstücks ist für sich gesehen jedoch kein eigenständiger Abwägungsposten. Als Rechtsgrundlage für einen solchen Anspruch kommt allein § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW in Betracht. Nach dieser Vorschrift hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn – weitere – Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können. Der Entschädigungsanspruch ist ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen; greift § 74 Abs. 2 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, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51/98; BVerwG, 14.05.1992, 4 C 8.89; BVerwG, Urteil vom 27.11.1996, 11 A 27.96).

Beeinträchtigungen durch unzulässige Immissionen verursacht der Betrieb der Straßenbahnlinie nicht. Wenn ein Grundstück am Grundstücksmarkt vor allem

deswegen an Wert verlieren sollte, weil dieser es anders bewertet als ein Grundstück, dass keine unmittelbare Belegenheit zu einer Stadtbahnlinie wie hier der Linie 4 hat, wäre allein damit keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers verbunden. Eine etwaige solche Wertminderung, die letztlich durch subjektive Vorstellungen der Marktteilnehmer geprägt wird und keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasst § 74 Abs. 2 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). Wertminderungen dürfen zwar bei der Abwägung insgesamt nicht unberücksichtigt bleiben, der Grundstückseigentümer genießt jedoch keinen Vertrauensschutz und muss eine Minderung der Rentabilität ggf. hinnehmen.

Etwas anderes würde insoweit nur gelten, wenn Wertminderungen planbedingt eintreten, etwa weil das Maß der möglichen wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Grundstücks und seiner Bebauung unmittelbar eingeschränkt wird. Solche Einschränkungen vermag die Planfeststellungsbehörde indessen vorliegend nicht zu erkennen. Die Nutzbarkeit der Grundstücke sowie die Möglichkeit, sie ggf. zu bewohnen, bleibt durch das Vorhaben unangetastet und auch Beeinträchtigungen durch Immissionen (Lärm, Licht, Luftschadstoffe) treten nicht in einem Maße auf, das unzumutbar oder gesundheitsgefährdend als enteignungsgleicher Eingriff im Sinne von Art. 14 Abs. 1 GG zu werten wäre. Entsprechende Grenzwerte – insbesondere bezüglich der Lärmimmissionen – werden eingehalten bzw. deren Überschreitung durch entsprechende Lärmschutzvorkehrungen vermieden; auf die ausführlichen Darlegungen in Kapitel B Nr. 7.7 des Beschlusses wird nochmals verwiesen.

Solange nicht reale, auf das Vorhaben zurückzuführende Einwirkungen eine Wertminderung bewirken, sind Wertminderungen allein als solche daher nicht abwägungsrelevant. Soweit nicht die §§ 41 ff BlmSchG 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 aus Art. 14 Abs. 2 GG hinzunehmen (vgl. auch Urteil des BVerwG vom 13.05.2009, 9 A 71/07).

Dies gilt auch vor dem Hintergrund des Kammerbeschlusses des BVerfG zur Ausgestaltung des Eigentumsschutzes nach Art. 14 Abs. 1 GG sowie zur Berücksichtigung entsprechender Wertminderungen vom 23.02.2010 (1 BvR 2736/08), der im Zusammenhang mit dem Verkehrsflughafenbau Berlin-Schönefeld ergangen ist. Von der Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in das Quartier "Dürkopp Tor 6" ausgehende Wertminderungen in einem Umfang, dass sie nicht mehr entschädigungslos hinzunehmen sind, weil sie einen entsprechend hohen und erheblichen Anteil des Eigentums von 50 % oder mehr umfassen, sind auch unter Summierung aller vorhabenbedingten Wirkungen (d. h. sowohl lagebedingter Nachteile als auch der Einwirkung von Immissionen) nicht erkennbar.

Soweit dem Vorhaben in den Einwendungen von Grundstückseigentümern Wertminderungen entgegengehalten werden, weist die Planfeststellungsbehörde diese Einwendungen deshalb zurück. Die Planfeststellungsbehörde hält es im Übrigen für eine offene Frage, ob der Grundstücksmarkt wegen der Nähe zur Straßenbahnlinie und zur Straßenbahnhaltestelle tatsächlich mit sinkenden Verkehrswerten reagieren wird. Gute Anbindungen an den öffentlichen Personennahverkehr könnten vielmehr zunehmend als Lagevorteil erkannt und auch entsprechend honoriert werden, so dass die Vermarktungschance für ein solches Grundstück und mit ihr der Verkehrswert ggf. sogar steigen könnte bzw. Wertminderungen, sollten sie tatsächlich eintreten, zumindest minimiert werden.

# 7.12.4 Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeansprüche

Erforderlich wäre eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in Zusammenhang mit mittelbaren Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeansprüchen nur dann, wenn aus Sicht des Betroffenen die lediglich mittelbaren Folgen des Vorhabens so schwer wiegen würden, dass ein Übernahmeanspruch geltend gemacht werden kann. Ein solcher Anspruch ist vorliegend jedoch nicht geltend gemacht worden. Er könnte auch keinen Erfolg haben.

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. In der planfestgestell-

ten Form trägt die Planung diesen Interessen 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 nur insoweit geschützt ist, wie ihm das Recht Abwehrund Schutzansprüche zubilligt.

Gem. § 41 BlmSchG und § 72 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW haben auch insoweit betroffene Nachbarn einen Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, anderenfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BlmSchG und § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen.

Sofern sich die faktischen Beeinträchtigungen dabei im Rahmen des gesetzlich Zulässigen halten, stehen dem Betroffenen jedoch grundsätzlich Abwehr-, Schutz- und Entschädigungs- oder gar Übernahmeansprüche nicht zu. So auch hier: Das Vorhaben führt unter Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen nicht zu einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte der 16. BlmSchV (soweit sie Anwendung fand), die Gesundheit beeinträchtigende oder in anderer Weise unzumutbare Auswirkungen durch Immissionen sind nicht zu erwarten (vgl. vorstehende Ausführungen im Kapitel 7.7). Auch sonst sind der Planfeststellungsbehörde keine mittelbaren Beeinträchtigungen ersichtlich oder im Anhörungsverfahren bekannt geworden, die aufgrund unzumutbarer Auswirkungen auf ein Grundstück einen enteignungsgleichen und damit einen Entschädigungsanspruch auslösenden Eingriff zur Folge haben könnten. Übernahmeansprüche nicht unmittelbar betroffener Grundstückseigentümer, über die von der Planfeststellungsbehörde bereits im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden wäre, treten somit nicht ein.

Verbleibende Beeinträchtigungen müssen danach wie auch etwaige Wertminderungen, s. o., vom Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden.

Die durch § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist auch verfassungskonform, denn es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des

Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, A 39.95). Auch die Annahme, dass eine sonstige, ursächlich staatlichem Verhalten / Handeln zurechenbare mittelbare Beeinträchtigung grundsätzlich ausgleichspflichtig ist, ist deshalb unzutreffend und auch durch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG so nicht geboten (vgl. Ausführungen zur Wertminderung).

# 7.12.5 Sonstige private Einwendungen

Die Planfeststellungsbehörde verweist zu den Einwendungen zunächst auf die bisherigen Ausführungen, mit denen die vorgetragenen allgemeinen Einwendungen bereits in die Abwägung eingestellt wurden.

Im Folgenden werden ergänzend Einzeleinwendungen sowie die entsprechenden Entscheidungen zu den Einzeleinwendungen aufgeführt, die in den vorangehenden Ausführungen keine oder keine ausreichende Berücksichtigung fanden.

<u>Hinweis</u>: Aus Datenschutzgründen wurden die Einwendungsführer anonymisiert und in der Folge jeweils mit Nummern wiedergegeben. Den Einwendern wird diese Nummer mit der Zustellung des Beschlusses bekanntgegeben. Außerdem erhält die Stadt Bielefeld, bei der der Planfeststellungsbeschluss öffentlich ausgelegt wird, eine Entschlüsselungsliste, die auch im Rahmen der Einsichtnahme eine genaue Zuordnung ermöglicht.

#### Einwendung Nr. 1

Der Einwender schlägt eine Erweiterung des Plangebietes bis zum östlichen Gehweg der Teutoburger Straße vor und regt an, dort eine Querungshilfe mit Fußgänger-Bedarfsampel einzurichten.

Die Vorhabenträgerin hat darauf hingewiesen, dass sowohl südlich als auch nördlich in jeweils ca. 200 Metern Entfernung eine gesicherte Querungshilfe für Fußgänger an der Teutoburger Straße vorhanden ist und auf Höhe der künftigen Endhaltestelle eine Querung über die vorhandene Mittelinsel erfolgen kann. Dies sieht die Vorhabenträgerin als ausreichend und auch künftig bedarfsgerecht an.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung, zumal eine zu dicht gestaffelte Anordnung von Querungshilfen, die den Straßenverkehr beeinträchtigen könnte, zu vermeiden ist.

Gründe für eine Ausweitung des Planungsgebietes ergeben sich damit nicht. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist angesichts der bereits vorhandenen Querungshilfen gewahrt.

#### Einwendung Nr. 2

Der Einwender befürchtet eine Verschlechterung seiner Ein- und Ausfahrt zum/vom Carport. Die bisherige verkehrliche Situation des verkehrsberuhigten Bereichs bedarf jedoch bereits heute einer umsichtigen Fahrweise, welche nach wie vor erforderlich ist und sich durch die Planung nicht verändert. Die nicht im Bereich des Carports, sondern schon vorher beim Abbiegen von der Carl-Schmidt-Straße in die Hermann-Kleinewächter-Straße und damit deutlich abseits des Carports erforderliche Querung der Bahnschienen stellt keine Beeinträchtigung im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW dar. Der Status Quo der Grundstückserschließung bleibt vielmehr vollständig erhalten. Auf die Ausführungen unter Kapitel B Ziffer 7.12.4 wird Bezug genommen.

Die Planfeststellungsbehörde weist daher die Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen zurück.

#### Einwendung Nr. 10

Unter Hinweis auf die bereits ergangenen Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin werden auch die Einwendungen, die sich auf methodische Fehler der Betrachtung der schall- und schwingungstechnischen Immissionen beziehen, hiermit zurückgewiesen.

Vor der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über den beantragten Ausbau der Stadtbahnlinie 4 wurden die schall- und schwingungstechnischen Untersuchungen durch ein weiteres Gutachten ergänzt und weitere konkrete Ergebnisse sind zusätzlich in die Abwägung eingeflossen. Der Kreuzungsbereich Niederwall/Nikolaus-Dürkopp-Straße wurde einer zusätzlichen Betrachtung durch den Lärmgutachter unterzogen. Diese Nachuntersuchung umfasst die Geräuschsituation aus den Gleisbögen im Kreuzungsbereich und bewertet die Ergebnisse

anhand der Vorgaben des § 1 Abs. 2 der 16. BlmSchV. Die Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde führte zu einer weitergehenden Anerkennung des Anspruchs auf passiven Lärmschutz (vgl. Kapitel A Nr. 3.6).

Bezogen auf die seitens des Einwenders befürchtete Zunahme der Erschütterungen und des Körperschalls wurde der Vorhabenträgerin in Kapitel A Nr. 3.1.6 eine weitergehende Untersuchung bzw. Messung nach Fertigstellung der planfestgestellten Maßnahme auferlegt.

Auf die Ergebnisse im Kapitel B in den Abschnitten 7.7.1 und 7.7.4 weise ich hin.

#### Einwendung Nr. 12

Durch die Höherlegung des Gehweges am Grundstück des Gebäudekomplexes Teutoburger Str. 91 – 99 wird der dort vorhandene Zaun nicht mehr seiner Funktion gerecht, da er am Ende nur noch eine Höhe von ca. 55 cm erreicht. Die Vorhabenträgerin sagt zu, eine Anpassung der Anlagen in Absprache mit der Eigentümergemeinschaft unter Kostenübernahme durch die Vorhabenträgerin vorzunehmen.

Der Einwender hat zudem einen Vorschlag zur Möblierung und Gestaltung des neuen Bahnsteigs eingereicht, durch den er eine Minderung der Lärmemissionen durch Fahrgäste und weitere Personen auf dem Bahnsteig erreichen will. Unabhängig davon, dass sich dadurch keine Auswirkungen auf die Betrachtung der Lärmimmissionen bzw. die ihr zugrunde gelegten Beurteilungspegel ergeben, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, diese Variante bei der Ausführungsplanung zu prüfen.

#### Einwendung Nr. 16

Seitens des Einwenders wurde vorgeschlagen, an der Kreuzung Nikolaus-Dürkopp-Straße/Turnerstraße ein gelbes Ampelblinklicht zu installieren. Dieser Vorschlag ist in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld (an das der Vorschlag weitergeleitet wurde) im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen und ggf. umzusetzen. Die verkehrsbehördliche Anordnung, der es dazu bedarf, ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

# Einwendung Nr. 22

Der Einwender befürchtet durch die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in das Quartier "Dürkopp Tor 6" Konflikte mit dem Linien- und Individualverkehr am Knotenpunkt Nikolaus-Dürkopp-Straße / August-Bebel-Straße / Carl-Schmidt-Straße. Die Vorhabenträgerin hat dazu bereits in ihrer Erwiderung der Einwendungen dargestellt, dass derartige Konflikte durch die Vollsignalisierung des Kreuzungsbereiches ausgeschlossen werden. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Weiterhin tragen die <u>Einwender 22 und 23</u> vor, dass der denkmalrelevante "Berliner-Bahnhof" zugestellt und das gesamte Quartier verschandelt werde. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass durch das verkürzte und transparent ausgebildete Schutzdach sowie die zurückhaltende Bahnsteigmöblierung das Gebäude "Berliner-Bahnhof" präsent bleibt und die im Bürgerdialog erarbeitete Geländemodellierung eine Aufwertung des Quartiers mit sich zieht.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich auch hier der Auffassung der Vorhabenträgerin an und weist die Einwendungen zurück, zumal der "Berliner-Bahnhof" kein Denkmal i. S. d. DSchG NRW ist.

#### Einwendung Nr. 23

Die geäußerten Befürchtungen bezüglich einer funktionierenden Entwässerung wird die Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der abwasserbeseitigungspflichtigen Stadt Bielefeld prüfen.

Zur Einwendung hinsichtlich des "Berliner Bahnhofs" wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

#### Einwendung Nr. 25

Der Einwender befürchtet Probleme für die Sicherheit der Fahrradfahrer, da die Straße aus seiner Sicht zu schmal für Radfahrer und die Stadtbahn ist. Hierzu ist anzumerken, dass der Abstand zum Gleis mit 1,30 m ausreichend ist, um Unfälle zu vermeiden, da es zu keinem Begegnungsverkehr kommt.

Zurückgewiesen werden auch die Vorschläge, eine Wendemöglichkeit für die Stadtbahnlinie 4 am Hauptbahnhof oder eine Endhaltestelle am Brackweder Bahnhof einzurichten. Eine Wendeanlage am Hauptbahnhof lassen schon die engen Taktzeiten nicht zu. Soweit möglich, werden zwar auch schon heute im Rahmen einer Fahrplanverdichtung an Semestertagen Wagen zwischen Hauptbahnhof und Universität eingesetzt. Eine Ausweitung auf den Regelbetrieb lassen die Taktzeiten aber nicht zu. Zudem würde die umsteigefreie Verbindung zwischen Universität und der Innenstadt entfallen.

Mit erheblichen Nachteilen wäre auch der Endhaltepunkt Brackweder Bahnhof verbunden. Diese Lösung würde zusätzliche Stadtbahnzüge erfordern, zu vielen zusätzlichen Fahrkilometern führen, Eingriffe in privates Grundeigentum bedingen (und daher mit viel höheren Kosten verbunden sein), sie hätte nicht die erforderlichen betrieblichen Vorteile und auch keine zusätzlichen Erschließungspotentiale.

Die gegen die planfestgestellte Variante gerichtete Einwendung wird zurückgewiesen.

# 7.12.6 Sonstiges

#### Beeinträchtigungen durch Müll, Graffiti etc.

Einige Anwohner befürchten als Folge der verbesserten Erschließung eine Zunahme der Beeinträchtigungen durch Müll, Vandalismus, Graffiti und eine erhöhte Kriminalität, insbesondere in der Umgebung der neuen Endhaltestelle. Auch wenn diese Befürchtungen nicht von vornherein von der Hand zu weisen sind, sind sie jedoch kein Umstand, dem im Rahmen der Abwägung durchschlagende Bedeutung zukommt. Derartige Belastungen können dem Infrastrukturvorhaben nicht typischerweise als dessen Folge zugerechnet werden. Es würde sich vielmehr um ein verbotenes Fehlverhalten handeln, das auch nicht etwa durch den Planfeststellungsbeschluss erlaubt wird und ihm schon deshalb nicht entgegengehalten werden kann. Derartiges Fehlverhalten wäre ggf. mit den dafür vorgesehenen polizeilichen und ordnungsrechtlichen Mitteln zu bekämpfen (vgl. dazu Urteil des OVG Lüneburg vom 19.11.1992, 7 L 3817/91).

Im Übrigen wird die Haltestelle "Dürkopp Tor 6" seitens der moBiel wie üblich mit Abfallbehältern ausgestattet.

#### Wohnumfeld, Lebensqualität

- Die von mehreren Anliegern vorgetragenen Befürchtungen, dass ihre Wohnungen und Balkone von den Fahrgästen eingesehen werden können, die Verschlechterung der Wohnqualität aufgrund der Zerstörung des Viertels als "Expo-Projekt" sowie die Abwertung des Georg-Rothgiesser-Parks oder die Zerschneidung zweier Spielplätze sind zwar teilweise nachvollziehbar, aber erheben keinen Anspruch auf eine gesonderte Berücksichtigung im Rahmen der Abwägung. Ein Anspruch auf den Status Quo in dem Sinne, dass ein bestimmtes Wohnumfeld, mit dem eine bestimmte Wohn- und Lebensqualität verbunden wird, aufrecht erhalten werden muss und nicht verändert werden darf, stünde jeder Baugenehmigung, jeder Baugebietsausweisung und jedem Infrastrukturprojekt entgegen und existiert daher nicht. So ist denn auch dem hier angewandten Fachplanungsrecht nach Auffassung des BVerwG ein Gebot des Milieuschutzes nicht zu entnehmen (BVerwG, Urteile vom 27.10.1999, 11 A 31.98, vom 09.04.2003, 9 A 37/02 und vom 24.03.2007, 9 A 17/06).
- Optische Beeinträchtigungen, wie die Aussicht von den Wohnungen auf die Stromleitung der Bahn, sind nicht vermeidbar. Für erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne einer "optischen Bedrängnis" ergeben sich jedoch aufgrund der Leitungsgestalt keine Anhaltspunkte.
  - Für die Einblickmöglichkeiten in Zimmer und Balkone ist jede Person selbst verantwortlich, sie sind mit Hilfe einfacher Mittel (Rollos etc.) vermeidbar.
- Die Einwender beklagen zudem Beeinträchtigungen ihrer Lebensqualität durch die Zerstörung des ehemaligen Expo-Projektes, einer Zerschneidung des Wohn-Quartiers und der beiden Spielplätze, die künftig fehlende Spielstraße sowie eine Attraktivitätsverringerung des Jugendgästehauses.
  - Die Vorhabenträgerin hat dazu ausgeführt, dass bereits bei der Planung des Expo-Projektes eine Erschließung des Quartiers durch die Stadtbahn mit berücksichtigt wurde. Die Durchfahrtshöhe der Brücke am Jugendgästehaus wurde ent-

sprechend hoch angesetzt, die Bauleitplanung erwähnt ebenfalls die bereits beabsichtigte Verlängerung der Stadtbahnlinie 4. Unabhängig davon, ob das damals angedachte Stadtbahnprojekt mit dem jetzt planfestgestellten identisch ist,
ist eine in das Quartier hineinführende Straßenbahnlinie in der Bauleitplanung
von Anfang an berücksichtigt worden. Mit einem solchen Projekt musste daher
gerechnet werden. Es kann deshalb heute auch nicht als mit dem Quartier unverträglich eingestuft werden.

Des Weiteren werden die Anlagen der Stadtbahn auch im Übrigen stadtverträglich gestaltet. Durch ihre barrierefreie Erschließungsfunktion dient die neue Haltestelle dem urbanen Charakter des Viertels, die multifunktionale Nutzung durch Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit, Bildung und Kultur wird insbesondere auch für Senioren und behinderte Menschen weitgehend unterstützt. Dies bedeutet zum einen eine bessere Erschließung für die Bewohner des Viertels, aber auch im Gegenzug eine Steigerung der Attraktivität der ansässigen Kultur- und Bildungsstätten sowie des Jugendgästehauses, welche das Besucherpotenzial entsprechend erweitert.

Auch das in den Einwendungen vorgetragene Argument, die neue Endhaltestelle trage nicht zur erweiterten Erschließung bei, kann nicht durchgreifen. Denn zum einen liegt, wie im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung dargestellt, der Hauptzweck des Projektes nicht in dieser Erschließung, sondern ist in den betrieblichen Gründen zu finden. Mit der neuen Wendeanlage inklusive Endhaltestelle soll der Stadtbahnbetrieb insgesamt stabilisiert werden, indem verhindert wird, dass sich letztlich jede Störung innerhalb des voll ausgelasteten Tunnelbetriebs, egal durch welche Linie bedingt, auf den gesamten Stadtbahnbetrieb durchschlägt, so dass der Fahrplan dann nicht mehr gehalten werden kann. Aus dem gleichen Grund sind auch die Kosten des Projektes nicht allein in Relation zu dem kurzen neuen Streckenabschnitt zu betrachten. Sie stellen vielmehr eine Investition dar, die in Relation zum gesamten Stadtbahnnetz und zum Betrieb aller vier Linien zu stellen ist, was die diesbezügliche Frage der Verhältnismäßigkeit der Kosten erheblich relativiert. Gleichwohl ist es entgegen der Einwendungen richtig, dass die Verknüpfung der erforderlichen Wendeanlage mit der gleichzeitigen Errichtung einer neuen Endhaltestelle auch ein zusätzliches Erschließungspotenzial mit sich bringt. Dass nicht unweit auch an der Stadtbahnlinie 3 eine Haltestelle vorgehalten wird (derzeit noch Haltestelle "August-Schroeder-Straße", künftig der geplante Hochbahnsteig "Marktstraße") steht dem

nicht entgegen. Jedenfalls erweitert sich der Einzugsbereich der Stadtbahn mit der geplanten neuen Endhaltestelle auch deutlich um Gebiete, die bislang nicht im unmittelbaren Einzugsbereich einer Stadtbahnhaltestelle liegen (vgl. Abbildung 2 des Erläuterungsberichtes der Planunterlagen). Eine Potenzialanalyse geht von 200 zusätzlichen Fahrgästen pro Werktag aus.

Der Wechsel von dem Georg-Rothgiesser-Park zu dem nördlich der Carl-Schmidt-Straße liegenden Wohngebiet Richtung Webereistraße ist außerdem weiterhin für Fußgänger auch ohne Queren der Bahnlinie hinter der Endhaltestelle möglich. Somit ist der Weg zwischen den beiden Spielplätzen für die Kinder mit einem geringfügigen Umweg gefahrlos zu bestreiten. Aber unabhängig davon sind angesichts der niedrigen Fahrgeschwindigkeiten vor der Endhaltestelle sowie der dortigen guten Einsichtsmöglichkeiten keine Gefährdungen zu erwarten. Der Charakter der Spielstraße bleibt durch die Gestaltung des Platzes im Bereich vor dem Jugendgästehaus auch weiterhin erhalten.

Auch wird durch den neuen Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr das autoarme Wohnen im Quartier zusätzlich unterstützt. Für viele, insbesondere ältere Menschen bedeutet die Stadtbahn eine Verbesserung, nämlich eine eigenständige erleichterte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

 Der monierte Wegfall einiger Parkplätze wurde mit dem Amt für Verkehr abgestimmt und steht dem hohen gesamtgesellschaftlichen Nutzen der Maßnahme gegenüber. Dem Vorhaben steht es nicht entgegen.

#### Politische Entscheidungsfindung / Bürgerbeteiligung

Einige Anwohner bemängeln eine fehlende Anwohnereinbindung bzw. eine Entscheidung gegen den Anwohnerwillen.

Eine frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 28 Abs. 3 VwVfG NRW hat stattgefunden. Die Planung wurde am 25.10.2012 in einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt, es fanden Workshops bezüglich der Gestaltung der Entwurfsplanung und eine abschließende Erörterung am 16.04.2013 statt. Darüber hinaus ist dies keine Zulässigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung.

# Sicherheit der Fußgänger

In mehreren Einwendungen wurde die Befürchtung geäußert, dass die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 mit der Endhaltestelle "Dürkopp Tor 6" zusätzliche Gefahren für alte oder behinderte Menschen oder für spielende Kinder mit sich bringt. Es wird seitens der Vorhabenträgerin sichergestellt, dass der Verkehrsraum der Carl-Schmidt-Straße übersichtlich und gut einsehbar gestaltet wird. Auch die Geschwindigkeit der Bahnen wird aufgrund der Haltestelle in diesem Straßenraum äußerst gering sein (s. o.), so dass das zusätzliche Gefahrenpotential stark begrenzt wird und nicht über das normale Maß in einem solchen innerstädtischen Wohngebiet hinausgeht. Schienenwege für Straßenbahnen sind in Großstädten üblich und stellen grundsätzlich kein Problem für gehbehinderte Menschen mit Rollator oder Rollstuhl dar. Die Gleise werden im Bereich der Carl-Schmidt-Straße mit Rillenschienen ausgeführt, daraus ergeben sich keine unverhältnismäßigen Überquerungshindernisse. Auch die Gehwegbreite ist mit 4,50 Metern mehr als ausreichend für die Begegnung von Radfahrern und Fußgängern.

# Haltbarkeit der eingesetzten Techniken / künftige Erhöhung des Lärms durch Verschleiß

Die von einigen Anwohnern angezweifelte Haltbarkeit von Dämmmaterialien o. ä. ist unbegründet. Sämtliche verwendete Techniken müssen den heutigen Standards entsprechen und werden seitens der Aufsichtsbehörden genehmigt. Sofern die Funktion nicht mehr sichergestellt werden kann, ist für entsprechende Nachbesserung zu sorgen.

Es wird weiterhin die Befürchtung geäußert, dass die zunächst lärmmindernden neuen Stadtbahntechniken durch Alterung lauter werden und dies im Lärmgutachten nicht berücksichtigt wurde. Die Vorhabenträgerin bekräftigt jedoch, dass das geplante Masse-Feder-System und eine elastische Schienenlagerung keinem Verschleiß unterliegen und Verschleißteile, die möglicherweise lärmverursachend/anhebend sind, regelmäßig ausgetauscht bzw. erneuert werden. Den Lärmberechnungen liegt deshalb auch ein der BOStraB entsprechender Stadtbahnbetrieb zugrunde.

#### <u>Lärmaspekte</u> (die nicht bereits im Kapitel 7.7.1 enthalten sind)

- Mehrere Einwender befürchten eine Zunahme der Schallimmissionen in der Nikolaus-Dürkopp-Straße und sehen damit den Lärmaktionsplan der Stadt Bielefeld beeinträchtigt.
  - Der Lärmaktionsplan der Stadt Bielefeld ist hier nicht heranzuziehen, da er andere Bezugspunkte hat und sich mit anderen Regelungsgegenständen befasst. Auf Kapitel 7.7.1 im Abschnitt B wird verwiesen.
- Die Zuordnung des Hauses Carl-Schmidt-Straße 1 zu einem Mischgebiet und damit die Anwendung der Grenzwerte der 16. BlmSchV für Mischgebiete erfolgte aufgrund des vorliegenden Bebauungsplanes für dieses Gebiet und kann seitens der Planfeststellungsbehörde nicht willkürlich, auch nicht bei faktisch anderer Nutzung, geändert werden.

#### Funktion des Parks

Auch den Erhalt der Barrierefreiheit in und zum Georg-Rothgießer-Park wird seitens der Vorhabenträgerin zugesagt. Die Funktion des Parks als Erholungsraum und Spielmöglichkeit bleibt erhalten.

# Kosten / Notwendigkeit der Maßnahme

Aus Sicht einiger Einwender sind die Abwägungen bezüglich der Kosten nicht nachvollziehbar bzw. sehen sie die Ausgaben schlicht als nicht notwendig an, da das Viertel bereits heute hervorragend durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen ist.

Die Kosten stehen in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen der Maßnahme, was im Hinblick auf die Notwendigkeit der Maßnahme ausführlich im Kapitel B Nr. 7.2 untersucht und bewertet wurde. Sie sind zudem (s. o.) in Relation zu dem Betrieb aller vier Stadtbahnlinien zu stellen.

Mit dem Neubau des Hochbahnsteigs "Marktstraße" werden zudem die beiden Haltestellen "August-Schroeder-Straße" und "Ravensberger Straße" zu einer einzigen barrierefreien Haltestelle mit Hochbahnsteig zusammengelegt. Damit verschlechtert sich das Einzugsgebiet im Bereich Ravensberger Park/Heeper Straße gegenüber dem heutigen Zustand. Im Bereich Nikolaus-Dürkopp-Straße/August-Bebel-Straße ist aus Platzgründen im Straßenraum die Anlage

von nur einem Hochbahnsteig möglich. Die Haltestellen "Rathaus" und "Marktstraße" haben allein ein kleineres Einzugsgebiet als in der Bestandssituation. Durch die zusätzliche Haltestelle "Dürkopp Tor 6" kann dieser Nachteil im Sinne einer abgestimmten barrierefreien Gesamtsituation ausgeglichen werden, so dass ein deutlicher Kundennutzen in der Erschließungswirkung entsteht. Die Haltestelle "Rathaus" mit zusätzlichem Anschluss an die Linien 1, 2 und 4 entfaltet aufgrund der großen Entfernung von ca. 400 m nahezu keine Erschließungswirkung mehr für das Gebiet "Dürkopp Tor 6". Die teilweise Überlagerung der Einzugsgebiete der Haltestellen "Marktstraße" und "Dürkopp Tor 6" ist durch die Anbindung an unterschiedliche Stadtbahnlinien mit unterschiedlichen Zielkorridoren zu rechtfertigen.

Durch die Verlängerung der Universitätslinie werden neue Direktverbindungen geschaffen und auch damit zusätzliche Fahrgastpotenziale angesprochen.

#### <u>Elektromagnetische Felder ("Elektrosmog") / Oberleitungen</u>

Einige Einwender befürchten von der Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in ihrem direkten wohnlichen Umfeld negative Auswirkungen auf ihre Gesundheit durch Elektrosmog und Feinstaub.

Die Beurteilung von Umweltbeeinträchtigungen erfolgt im vorliegenden Verfahren nach den Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Die gem. § 23 Abs. 1 BImSchG erlassene 26. BImSchV sieht keine Grenzwerte bezogen auf Elektrosmog für Straßenbahnen o. ä. vor (vgl. OVG Bremen, Urteil vom 25.03.2010, Az. 1 D 599/08). Die mit Gleichstrom von 750 V fahrenden Bahnen erreichen im Abstand von 1 m nicht annähernd Werte, die It. Richtlinie 2004/40 EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.04.2004 über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (elektromagnetische Felder; ABI. EG L 159, S. 1) als gesundheitsgefährdend eingestuft werden.

Es gibt keine belastbaren Aussagen über die Gefährdung durch Oberleitungen oder elektrische Entladungen, ausgelöst durch die Straßenbahn.

Darüber hinaus ist die Stadtbahn keine Gleichstromanlage i. S. v. § 3a der 26. BImSchV.

#### Parkplatzsituation

Ein geforderter Pendlerparkplatz ist aus Sicht der Vorhabenträgerin und auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in dem innerstädtischen Gebiet nicht sinnvoll nutzbar.

In der näheren Umgebung stehen ausreichend Parkplätze zur Verfügung.

# 8. <u>Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten</u>

Die Planfeststellungsbehörde hat sich (vgl. Abschnitt A, Nebenbestimmung 3.10.3 dieses Beschlusse) eine nachträgliche Entscheidung vorbehalten. § 74 Abs. 3 VwVfG NRW erlaubt entsprechende Vorbehalte, soweit zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, sich für die Bewältigung des Problems notwendige Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen, sowie Substanz und Ausgewogenheit der Planung dadurch 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 sie durch ihre Planung hervorruft oder verschärft, nicht ungelöst lassen darf. Diese Pflicht zur Konfliktbewältigung hindert die Planfeststellungsbehörde nicht in jedem Fall, Teilfragen, die ihrer Natur nach von der Planungsentscheidung abtrennbar sind, einer nachträglichen Lösung zugänglich zu machen. Das gilt u. a. auch für die Regelung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (BVerwG, Beschluss vom 30.08.94, 4 B 105.94, in: NuR 1995, S. 139).

Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt ist. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offen bleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in Frage stellt. Zudem darf der unberücksichtigt gebliebene Belang kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung als unabgewogener Torso er-

scheint, und es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (BVerwG, Beschluss vom 30.08.94, 4 B 105.94, in: NuR 1995, S. 139 und zuletzt Beschluss vom 31.01.06, 4 B 49.05, in: NVwZ 2006, S. 823 f sowie OVG Münster, Urteil vom 21.01.95, 9 A 555/83, n. v.).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde genügt der von ihr verfügte Entscheidungsvorbehalt diesen rechtlichen Vorgaben.

# 9. <u>Abschließende Gesamtbewertung</u>

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Vorhaben, der Neubau eines Schienenweges zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 der Stadt Bielefeld von ihrer bisherigen Endhaltestelle am Niederwall bis zur neuen Endhaltestelle im Quartier "Dürkopp Tor 6", ist aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt, das Vorhaben zur Verbesserung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs durch die Einrichtung der neuen Endhaltestelle geeignet. Mit dem Vorhaben werden die verfolgten Ziele erreicht, insbesondere die Freigabe des Störungsgleises am Niederwall sowie die bedarfsgerechte Erweiterung des Straßen- bzw. Stadtbahnnetzes durch die Erschließung eines zusätzlichen Fahrgastpotentials von 3.000 bis 4.000 Personen und langfristig ggf. auch bis zu 5.000 Einwohnern und damit einhergehend die Entlastung bzw. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (und in der Folge daraus auch der Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Reduzierung der Immissionsbelastungen). Eine andere Neubauvariante, mit der die anstehenden Ziele besser erreicht und die mit dem Vorhaben zusammenhängenden Beeinträchtigungen und Konflikte besser gelöst werden könnten, bietet sich vorliegend – wie die vorherigen Darlegungen zeigen – hier nicht an.

(Rechts-) 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.

Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planung auch als vernünftig. Die Planfeststellungsbehörde bewertet das öffentliche Interesse an der Verlängerung

der Bahnstrecke, zumal mit einer barrierefreien neuen Endhaltestelle, unter gleichzeitiger Freigabe des Störungsgleises am Niederwall höher als entgegenstehende andere öffentliche und private Belange. Sie ist überzeugt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt werden und somit verhältnismäßig sind. Dennoch verbleibende Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

# 10. Rechtsbehelfsbelehrung

10.1 Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen,
Aegidiikirchplatz 5,
48143 Münster
(Postanschrift: Postfach 63 09, 48033 Münster),

schriftlich oder zur Niederschrift der Urkundsbeamtin / des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle Klage erhoben werden.

Die Klage kann auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts (poststelle@ovg.nrw.de) erhoben werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Es muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gem. § 55 a Absatz 4 VwGO eingereicht werden. Die für die Übermittlung und Bearbeitung geeigneten technischen Rahmenbedingungen bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronische-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) vom 24. November 2017 (BGBI. I S. 3803).

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung Detmold) und den Gegenstand des Klagebegehrens

bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die nach Ablauf der vorgenannten Frist vorgebracht werden, kann das Gericht zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt.

# 10.2 <u>Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit</u>:

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO i. V. m. § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Beschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1, 1. Alt. VwGO i. V. m. § 80 a Abs. 3 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach dessen Zustellung beim

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen,
Aegidiikirchplatz 5,
48143 Münster
(Postanschrift: Postfach 63 09, 48033 Münster),

gestellt und begründet werden (§ 29 Abs. 6 Satz 3 PBefG).

Auch dieser Antrag ist beim Oberverwaltungsgericht schriftlich zu erheben oder in elektronischer Form nach Maßgabe der ERVVO VG/FG einzureichen. Er muss den Antragsteller, den Antragsgegner und den Gegenstand des Antragsbegehrens bezeichnen.

- 10.3 Falls die Fristen gem. Nr. 10.1 oder Nr. 10.2 durch das Verschulden einer bevollmächtigten Person versäumt werden sollten, so würde deren Verschulden dem Kläger zugerechnet werden.
- 10.4 Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte durch eine Rechtsanwältin/einen Rechtsanwalt oder eine(n) Rechtslehrer/in an einer staatlichen

oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigen vertreten lassen.

Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftige mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

# 11. <u>Hinweise zum Entschädigungsverfahren</u>

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche betreffen (z. B. wegen des Umfangs des passiven Lärmschutzes), 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 Aufgabe dieses separaten Verfahrens.

Entsprechende Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an die Vorhabenträgerin, die

Bielefelder Beteiligungs- u.
Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH (BBVG),
Niederwall 25,
33602 Bielefeld.

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderungen in einem gesonderten Entschädigungsverfahren entschieden werden, für das die

Bezirksregierung Detmold,

Leopoldstraße 15,

32756 Detmold,

zuständig ist.

Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend geregelt werden kön-

nen, steht den Betroffenen alsdann der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Entschädigung grundsätzlich in Geld ge-

leistet wird (§ 15 EEG NRW).

12. <u>Hinweise zur Geltungsdauer des Beschlusses</u>

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gem. § 28 Abs. 1a

Satz 3 i. V. m. § 75 Abs. 4 VwVfG NRW außer Kraft, wenn mit der Durchführung

des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit be-

gonnen worden ist.

13. <u>Hinweis auf die Auslegung des Plans</u>

Dieser Beschluss wird in der Stadt Bielefeld mit einer Ausfertigung der Planunter-

lagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit

der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Ausle-

gungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt

(§ 74 Abs. 4 Sätze 2 und 3 VwVfG NRW). Dies gilt nicht für Beteiligte, denen der

Planfeststellungsbeschluss zugestellt wird.

Bezirksregierung Detmold

Ausgefertigt:

Im Auftrag

gez. Bode

Schwich

176