



25.4-35-10-3/23

Planfeststellungsbeschluss

für den Bau der barrierefreien Haltestelle
„Windelsbleicher Straße“
in der Brackweder Straße in Bielefeld



Abbildung 1: Lage des neuen Hochbahnsteiges (rote Umrandung)

Detmold, den 31.März 2025

Inhaltsverzeichnis

A.	ENTSCHEIDUNG	10
1.	FESTSTELLUNG DES PLANS.....	10
2.	FESTGESTELLTE UNTERLAGEN	11
2.1.	<i>Planunterlagen aus der Offenlage</i>	11
2.2.	<i>Nicht öffentlich ausgelegte Planunterlagen des Deckblatts 1</i>	12
2.3.	<i>Nachträglich vorgelegte Unterlagen</i>	12
3.	NEBENBESTIMMUNGEN ZUM PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS	13
3.1.	<i>Allgemeine Unterrichtungspflichten</i>	13
3.2.	<i>Allgemeines und Schutzmaßnahmen</i>	13
3.2.1.	<i>Baulärm</i>	14
3.2.2.	<i>Staub, Verschmutzungen</i>	16
3.2.3.	<i>Erschütterungen, Körperschall</i>	17
3.2.4.	<i>Vorbehalt zu Beeinträchtigungen in der Bauphase</i>	18
3.2.5.	<i>Luft</i>	18
3.2.6.	<i>Licht / Beleuchtung</i>	18
3.2.7.	<i>Baustelleneinrichtung</i>	19
3.2.8.	<i>Wiederherstellung</i>	20
3.3.	<i>Klimaschutz</i>	20
3.4.	<i>Wasserwirtschaft</i>	20
3.5.	<i>Kreislaufwirtschaft</i>	21
3.6.	<i>Bodenschutz, Altlasten und Abfall</i>	22
3.7.	<i>Lärm</i>	23
3.7.1.	<i>passiver Lärmschutz</i>	23
3.7.2.	<i>Entschädigungsanspruch Außenwohnbereich</i>	24
3.8.	<i>Naturschutz</i>	25
3.9.	<i>Denkmalschutz</i>	26
3.10.	<i>Bodendenkmäler</i>	26
3.11.	<i>Arbeitsschutz</i>	27
3.12.	<i>Kampfmittelfunde</i>	27
3.13.	<i>Ver- und Entsorgungsleitungen, Telekommunikationsanlagen</i>	28
3.13.1.	<i>Stadtwerke</i>	28
3.13.2.	<i>Vodafone</i>	29
3.13.3.	<i>Ergänzende Regelung</i>	29
3.14.	<i>Information und Abstimmung mit der Feuerwehr und dem Rettungsdienst</i>	29

3.15.	<i>Ausgestaltung der Betriebsanlagen gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)</i>	30
3.16.	<i>(Hinweis:) Privatrechtliche Eigentumsbelange</i>	31
3.17.	<i>Nebenbestimmungen im Interesse betroffener Haus- und Grundeigentümer</i>	31
3.18.	<i>Nebenbestimmungen im Hinblick auf die Neuordnung der öffentlichen Verkehrsflächen bezogen auf den (Straßen-) Baulastträger</i>	32
3.19.	<i>Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen</i>	32
3.20.	<i>Aktualisierung der Planunterlagen</i>	33
3.21.	<i>Ausführungsplanung</i>	34
4.	ENTSCHEIDUNGEN ÜBER EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN	34
4.1.	<i>Einwendungen und Stellungnahmen</i>	34
4.2.	<i>Verfahrenseinwendungen</i>	35
4.3.	<i>Präkludierte Einwendungen</i>	35
4.4.	<i>Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen</i>	36
4.5.	<i>Sonstige Einwendungen und Forderungen</i>	36
5.	ZUSAGEN, ZUSICHERUNGEN DER VORHABENTRÄGERIN	37
6.	SOFORTIGE VOLLZIEHBARKEIT	38
B.	BEGRÜNDUNG	39
1.	DAS VORHABEN	39
2.	VORGÄNGIGE VERFAHREN	41
3.	ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS	42
3.1.	<i>Einleitung des Verfahrens</i>	42
3.2.	<i>Auslegung der Planunterlagen</i>	42
3.3.	<i>Einwendungen</i>	43
3.4.	<i>Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange</i>	43
3.4.1.	<i>Stellungnahmen</i>	44
3.5.	<i>Änderungen des ausgelegten Plans (Deckblatts 1)</i>	44
3.6.	<i>Gegenäußerungen</i>	46
3.7.	<i>Erörterungstermin</i>	46
3.8.	<i>Ergänzende Vorlage von Unterlagen</i>	47
4.	VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG	47
4.1.	<i>Notwendigkeit der Planfeststellung</i>	48
4.2.	<i>Antragsbefugnis / Unternehmergenehmigung der moBiel GmbH</i>	48
4.3.	<i>Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde</i>	49
4.4.	<i>Zulässigkeit der Abschnittsbildung</i>	49
4.5.	<i>Anhörungsverfahren</i>	51
4.5.1.	<i>Auslegung der Planunterlagen und Einwendungsmöglichkeit</i>	51
4.5.2.	<i>Verzicht auf den Erörterungstermin</i>	54

4.6.	Nachträgliche Ergänzung der Planunterlagen	56
4.7.	Umfang der Planfeststellung.....	57
5.	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	59
5.1.	Antrag auf Durchführung einer Vorprüfung des Einzelfalls („Screening“)	59
5.2.	Entscheidung: Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG	61
6.	MATERIELL-RECHTLICHE BEWERTUNG	63
6.1.	Planrechtfertigung	63
6.2.	Verkehrstechnische Planungsziele.....	70
6.3.	Planungsleitsätze	71
6.4.	Zustimmung nach § 31 PBefG zur Benutzung öffentlicher Straßen.....	72
	und Hinweis gem. § 31 Abs. 6 PBefG	72
6.5.	Raumordnung / Landes- und Regionalplanung.....	73
6.6.	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	73
6.6.1.	Spezieller Artenschutz des § 44 Abs. 1 BNatSchG	74
6.6.2.	Allgemeiner Artenschutz des § 39 BNatSchG	74
6.6.3.	Prüfmethodik / Bestandserfassung.....	75
6.7.	Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz	77
6.8.	Landschaftsschutz- / Naturschutzgebiete	77
6.9.	Eingriffe in Natur und Landschaft.....	77
6.10.	Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen.....	79
6.11.	Oberflächenwasser, Grundwasser- und Gewässerschutz.....	80
6.12.	Zwischenfazit.....	82
7.	ABWÄGUNG.....	83
7.1.	Grundsätzliches zur Abwägung	83
7.2.	Planungsvarianten und -alternativen.....	85
7.2.1.	Darstellung der Variantenuntersuchung.....	90
7.2.1.1.	Nullvariante	90
7.2.1.2.	Verzicht der Haltestelle	91
7.2.1.3.	Haltestelle an der Bestandsposition Windelsbleicher Straße.....	91
7.2.1.4.	Halteposition Windelsbleicher Straße zwischen Leo-Fall-Straße und Leharstraße	91
7.2.1.4.1.	Variante 1 – Schutzstreifen.....	92
7.2.1.4.2.	Variante 2: – Gemeinsamer Geh-/ und Radweg.....	93
7.2.1.4.3.	Variante 3 – Erhalt des südlichen Bordverlaufs und Erhaltung der Bestandsbäume.....	93
7.2.2.	Wahl des Haltestellenstandorts unter Beibehaltung des bisherigen Stadtbahntrassenverlaufs	94
7.2.3.	Technische Ausgestaltung der Bahnanlagen	96
7.2.4.	Beschreibung der geplanten Variante.....	96
7.3.	Denkmalpflegerische Belange	99
7.4.	Klima.....	101

7.5.	Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft	105
7.6.	Bodenschutz	106
7.7.	Immissionsschutz	107
7.7.1.	Lärmschutzbelange (Luftschall)	107
7.7.1.1.	Rechtsgrundlagen	108
7.7.1.1.1.	§ 50 BImSchG - Trennungsgebot	108
7.7.1.1.2.	§ 41 BImSchG / 16. BImSchV - Verkehrslärmvorsorge	111
7.7.1.1.3.	Immissionsgrenzwerte	113
7.7.1.1.4.	Bau und wesentliche Änderung eines Schienenweges	117
7.7.1.2.	Methodik, Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel	118
7.7.1.3.	Maßgebliches Fahrzeug-/Verkehrsaufkommen und sonstige vorhabenbezogene Rahmenparameter	126
7.7.1.3.1.	Stadtbahnverkehr	126
7.7.1.3.2.	Straßenverkehr	127
7.7.1.4.	Summenpegel	128
7.7.1.5.	Entschädigungsanspruch Außenwohnbereich	135
7.7.1.6.	Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV	136
7.7.1.7.	Abwägungsentscheidung im Hinblick auf Lärmschutz	137
7.7.2.	Luftschadstoffe	143
7.7.3.	Lichtimmissionen	146
7.7.4.	Erschütterungen / Körperschall (Schwingungsimmissionen)	149
7.7.4.1.	Erschütterungen	150
7.7.4.2.	Sekundärer Luftschall (Körperschall)	155
7.7.4.3.	Zwischenergebnis Erschütterungen und Körperschall	157
7.7.5.	Beeinträchtigungen während der Bauphase / Bauimmissionen	157
7.7.6.	Elektromagnetische Felder („Elektrosmog“)	163
7.8.	(Sonstiges) Umweltrecht	164
7.9.	Straßenverkehrliche Belange (inkl. Radverkehr)	164
7.10.	Barrierefreiheit	168
7.11.	Kommunale Belange	169
7.12.	Private Belange	170
7.12.1.	Inanspruchnahme von privaten Grundstücken	171
7.12.2.	Geänderte Verkehrsführung / Zufahrten	173
7.12.3.	Wertminderungen	175
7.13.	Gesundheit	178
7.14.	Zwischenfazit	178
8.	ZULÄSSIGKEIT VON ENTSCHEIDUNGSVORBEHALTEN	180
9.	ABSCHLIEßENDE GESAMTBEWERTUNG	181

C.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG, HINWEISE.....	182
1.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	182
2.	HINWEIS ZUR SOFORTIGEN VOLLZIEHBARKEIT.....	183
2.1.	KEINE AUFSCHIEBENDE WIRKUNG GEM. § 80 ABS. 2 SATZ 1 NR. 3 VWGO I. V. M. § 29 ABS. 6 SATZ 2 PBefG	183
2.2.	KEINE AUSSETZUNG NACH § 80 ABS. 4 SATZ 1 VWGO VON AMTS WEGEN	184
3.	HINWEISE ZUM ENTSCHÄDIGUNGSVERFAHREN.....	185
4.	HINWEISE ZUR GELTUNGSDAUER DES BESCHLUSSES	186
5.	HINWEIS AUF DIE AUSLEGUNG DES PLANS.....	186
6.	HINWEISE ZU GEBÜHREN UND KOSTEN	186

Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BGG	Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BGG NRW	Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen)
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
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
FFH-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG, Fauna- Flora-Habitat-Richtlinie)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz)
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen

LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LPIG	Landesplanungsgesetz NRW
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturenschutzgesetz)
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MBI. NRW	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Nutzung von Pkw und Krafträdern im Personenverkehr)
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
NachwV	Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (Nachweisverordnung)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RLS 19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019
StrWG NRW	Straßen und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
Schall 03	Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenfahrzeuge
TAB	Technische Aufsichtsbehörde bei der Bezirksregierung Düsseldorf
TKG	Telekommunikationsgesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG NRW	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen
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
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

A. ENTSCHEIDUNG

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Bau der barrierefreien Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ der Stadtbahnlinie 1 in der Brackweder Straße im Bereich zwischen der Leo-Fall-Straße und der Leharstraße in Bielefeld 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, aufgestellten Plans erfolgt gem. §§ 28 ff. PBefG in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 VwVfG NRW.

Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle anderen für dieses Vorhaben nach Bundes- oder Landesrecht erforderlichen Erlaubnisse, Planfeststellungen, Ausnahmen oder Befreiungen (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW).

Hinweise:

Bei Erlass der Planrechtsentscheidung ist die aktuelle Sach- und Rechtslage maßgebend.

Die unternehmerische Genehmigung gem. § 9 PBefG ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und gesondert einzuholen.

Die endgültige Inbetriebnahme bedarf gem. § 62 Abs. 1 BOStrab einer Inbetriebnahmegenehmigung der Technischen Aufsichtsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf).

Mit den Arbeiten für den Bau der barrierefreien Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ ist innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses zu beginnen. Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb dieser Frist begonnen, tritt dieser Planfeststellungsbeschluss nach § 75 Abs. 4 VwVfG NRW außer Kraft. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt nach § 75 Abs. 4 Satz 2 VwVfG NRW jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens.

2. Festgestellte Unterlagen

2.1. Planunterlagen aus der Offenlage

Der festgestellte Plan umfasst folgende, von der moBiel GmbH mit Schreiben vom 09.11.2023 vorgelegte Unterlagen, die in der Zeit vom 09.01.2024 bis einschließlich 08.02.2024 bei der Stadt Bielefeld im Amt für Verkehr sowie im Bezirksamt Brackwede öffentlich ausgelegt haben:

	Umfang / Inhalt der Anlagen	Seiten / Blätter	Maßstab	Stand
Vorblatt „Antrag auf Planfeststellung nach § 28 PBefG“		1		Nov. 2023
Anlage 1	Erläuterungsbericht	18	-	24.10.2023
Anlage 2	Linienetzpläne	3	1:2500	24.10.2023
Anlage 3	Lageplan	1	1:250	24.10.2023
Anlage 4	Querschnitte	3	1:50	24.10.2023
Anlage 5	Versorgerpläne	5	1:500	24.10.2023
Anlage 6	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls	17	-	19.05.2023
Anlage 7	Schallgutachten	50	-	25.10.2023
Anlage 8	Erschütterungsgutachten	5	-	22.05.2023

Die Unterlagen wurden ebenfalls auf den Internetseiten der Stadt Bielefeld und der Bezirksregierung Detmold zur Einsicht zugänglich gemacht.

2.2. Nicht öffentlich ausgelegte Planunterlagen des Deckblatts 1

Mit Schreiben vom 17.06.2024 hat die Vorhabenträgerin folgende Unterlagen des Deckblatts 1 vorgelegt, die nicht öffentlich ausgelegt wurden:

Erläuterung zum Deckblatt 1 der Planfeststellung	6 Seiten
Erläuterungsbericht, Fortschreibung 1	18 Seiten
Schalltechnische Untersuchung Fortschreibung 1, Stand 14.06.2024	19 Seiten Text 30 Seiten Anlagen

Diese Unterlagen wurden den erstmalig oder stärker betroffenen Personen individuell zugänglich gemacht.

2.3. Nachträglich vorgelegte Unterlagen

Die Planfeststellungsbehörde hat über die im Rahmen der öffentlichen Planauslegung zugänglichen Unterlagen und der Deckblattunterlagen hinaus weitere Unterlagen vorgelegt bekommen.

Hierzu zählen insbesondere die mit Schreiben vom 09.10.2024 (Eingang: 15.10.2024) ergänzenden Dokumente:

Ergänzungen des Erläuterungsberichts	5 Seiten
Anlage 6 der Schalltechnischen Untersuchung betr. Summenpegel aus Schienen – und Straßenverkehr (ersetzt: Anlage 6, Stand 14.06.2004)	2 Seiten
Ergänzende Informationen zum Summenpegel, Stand 25.09.2024	6 Seiten
Ergänzende Informationen zum sekundärem Luftschall, Stand: 25.09.2024	7 Seiten

Soweit diese Unterlagen berücksichtigt wurden, sind sie Bestandteil des Plans geworden.

3. Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss

3.1. Allgemeine Unterrichtungspflichten

Die Bauarbeiten sind der Planfeststellungsbehörde und der Technischen Aufsichtsbehörde der Bezirksregierung Düsseldorf jeweils 14 Tage vor ihrer Aufnahme, die Beendigung der Arbeiten unmittelbar danach schriftlich anzuzeigen.

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

3.2. Allgemeines und Schutzmaßnahmen

Alle von der Vorhabenträgerin im Zuge des Anhörungsverfahrens getätigten und in ihren Stellungnahmen festgehaltenen Zusagen sind umzusetzen.

Bei der Umsetzung des Vorhabens hat die Vorhabenträgerin die nachfolgenden Nebenbestimmungen zu beachten. Beauftragte Unternehmen hat sie zur Einhaltung der Nebenbestimmungen zu verpflichten. Die Bauausführung ist entsprechend zu überwachen.

Neben den ausdrücklich aufgeführten Nebenbestimmungen sind auch die weiteren Regelungen der Planfeststellungsbehörde, wie sie sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergeben, zu beachten. Regelungen, die im begründenden Teil insbesondere im Zusammenhang mit den Entscheidungen über die Einwendungen und Stellungnahmen getroffen werden, binden die Vorhabenträgerin gleichermaßen wie im verfügenden Teil getroffene Entscheidungen, ohne dass erstere in jedem Einzelfall explizit auch im verfügenden Teil aufgeführt werden. Es wird durch diese Vorgehensweise vermieden, dass jede einzelne Entscheidung auch im

Detail zusätzlich Gegenstand einer Nebenbestimmung sein und so doppelt aufgeführt werden müsste.

Macht die Vorhabenträgerin von der vorliegenden Zulassungsentscheidung Gebrauch, so hat sie sämtliche in den Planunterlagen dargestellten Maßnahmen umzusetzen.

Soweit Gesetze, Verordnungen, DIN-Normen, technische Regelwerke etc. weitergehende Bestimmungen enthalten, bleiben diese von den nachfolgenden Nebenbestimmungen grundsätzlich unberührt.

Die Vorhabenträgerin hat durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen, dass die für Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften, insbesondere bzgl. Lärm, Erschütterung, Staub, Wasserreinhaltung und Schutz von angrenzenden Flächen eingehalten werden.

Die Vorhabenträgerin hat darauf zu achten, dass Dritte durch die Baustelleneinrichtung, Baulärm und den Baustellenverkehr so wenig wie möglich beeinträchtigt werden.

Das Vorhaben ist entsprechend den eingereichten und geprüften Unterlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik bzw. dem Stand der Technik auszuführen.

3.2.1. Baulärm

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden werden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Soweit möglich, sind lärm- und schadstoffarme Maschinen und Verfahren anzuwenden. Dabei ist der Stand der Technik zur Lärminderung zu berücksichtigen.

Die Motoren von Baufahrzeugen und -maschinen sind nicht länger als unbedingt erforderlich zu betreiben.

Während der Bauphase hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die in den AVV-Baulärm festgesetzten Immissionsrichtwerte für die betroffenen Gebiete entsprechend der Art ihrer tatsächlichen baulichen Nutzung während der Tag- und Nachtzeit eingehalten werden.

Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sind einzuhalten. Zur Begrenzung der Geräusch- und sonstigen Belastungen während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin den Baulärm während der Bauzeit auf ein erforderliches Mindestmaß zu beschränken. Die eingesetzten Geräte müssen den Vorgaben der 32. BImSchV entsprechen. Die dort geforderten Kennzeichnungen sowie der zulässige Schallleistungspegel sind zu beachten. Die Bauarbeiten sind nach Möglichkeit auf den Zeitraum zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr an Werktagen zu beschränken, an Sonn- und Feiertagen ist der Einsatz ganztägig untersagt. Abweichungen davon sind nur zulässig, wenn auf Antrag vorab von der zuständigen Immissionsschutzbehörde eine entsprechende Genehmigung erteilt wird. Voraussetzung hierfür ist, dass die Nachtruhe der Anwohner nicht mehr als notwendig gestört wird und ein öffentliches Interesse dafür besteht.

Unabhängig davon sind die Bauzeiten für alle Betroffenen so kurz wie möglich zu halten und verträglich zu gestalten (z. B. auch durch rechtzeitige Informationen der betroffenen Anwohner in geeigneter Weise bei Durchführung besonders lärmintensiver Bautätigkeiten und ggf. Einrichtung eines Beschwerdemanagements mit Benennung konkreter Ansprechpartner für Beschwerden der betroffenen Anwohner).

Folgende genannte Maßnahmen zur bauzeitlichen Lärmvorsorge stellen geeignete Vermeidungsmaßnahmen dar:

- zeitliche Zusammenlegung lärmintensiver Arbeiten zur Minimierung der Zeitdauer der Belästigungen, sofern bautechnologisch vertretbar und umsetzbar
- Einsatz lärmarmer Bauverfahren und Maschinen
- Einsatz von sehr lauten und sehr impulshaltigen Geräten soweit möglich nicht in Zeiten mit erhöhter Empfindlichkeit (früh morgens, mittags, abends)

- Abschalten von Maschinen in Arbeitspausen, Vermeidung des Leerlaufs von Maschinen
- regelmäßige Wartung und Instandsetzung von Maschinen
- schalltechnisch günstige Anordnung von abschirmenden Elementen auf Baustelleneinrichtungsflächen
- Aufstellung notwendiger Aggregate in größtmöglichem Abstand zu den Immissionsorten
- Anordnung von Warteplätzen für Transportfahrzeuge soweit möglich außerhalb lärmempfindlicher Bereiche.

Für den Fall, dass es darüber hinaus zu unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Baulärm kommen sollte, wird auf die Regelung in Abschnitt A Ziffer 3.2.4 verwiesen.

3.2.2. Staub, Verschmutzungen

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 Schienen-, Straßen- und Wegenetz nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zu beheben.

Die baubedingte Staubbelastung ist soweit möglich zu reduzieren. Bei Arbeiten, bei denen mit einer Stauberzeugung zu rechnen ist, sind geeignete Minderungsmaßnahmen (z.B. Bewässerung, Abdeckung etc.) vorzusehen.

Verschmutzungen der öffentlichen Verkehrsflächen durch die an- und abfahrenden Fahrzeuge sind unverzüglich zu beseitigen.

Die An- und Abfahrtswege zum Transport von Aushub und Materialien sind bedarfsgerecht zu reinigen.

Baubedingte Verschmutzungen in Bereichen der Ein- bzw. Ausfahrten in den bzw. aus dem befestigten Baustellenbereich sind zeitnah zu beseitigen. Auf etwaige Verschmutzungen der Fassaden im unmittelbaren Baustellenbereich ist auch zu achten. Sofern es zu außerordentlichen

Verschmutzungen der Gebäudefassaden bzw. Mauerwerk im unmittelbaren Nahbereich der Baustelleneinrichtung kommt, sind diese nach Fertigstellung des Bauabschnitts in Absprache mit den jeweiligen Eigentümern in angemessener Zeit zu beseitigen.

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

3.2.3. Erschütterungen, Körperschall

Es dürfen grundsätzlich und weitestgehend nur erschütterungsgedämpfte Baumaschinen und -geräte sowie erschütterungsarme Bauverfahren nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik zum Einsatz kommen.

Die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz vom 06.03.2018, in NRW eingeführt durch den gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW, des Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie NRW und des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung NRW vom 04.10.2018 (SMBl. NRW 7129), sind in der Bauphase zu beachten. Beim späteren Betrieb der Stadtbahnlinie sind die Vorgaben der DIN 4150 zu beachten. In der DIN-Norm 4150 sind Grenzwerte (sog. Anhaltswerte) für die Einwirkung von Erschütterungen auf Gebäude (DIN 4150-3) und Menschen in Gebäuden (DIN 4150-2) festgelegt.

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

Sollten dennoch (d. h. trotz optimiertem Bauverfahren) und von daher unvermeidbar die Anhaltswerte überschritten werden, hat die Vorhabenträgerin die Arbeiten erneut zu unterbrechen und für gefährdete Gebäude ein Beweissicherungsverfahren einzuleiten.

Soweit neu hinzugekommene Schäden bzw. Verschlechterungen von Vorschädigungen auf den Bau und Betrieb der Straßenbahnlinie

zurückzuführen sind, hat die Vorhabenträgerin die derzeit nicht absehbaren nachweislich bau-/betriebsbedingten Schäden zu beseitigen bzw. zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach Art und Umfang der Schäden. Werden Schäden verursacht, sind sie auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW nach den Grundsätzen des § 906 BGB zu entschädigen.

3.2.4. Vorbehalt zu Beeinträchtigungen in der Bauphase

Für den Fall, dass durch die Errichtung des Vorhabens unzumutbare Beeinträchtigungen Dritter entstehen bzw. zu erwarten sind, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, der Vorhabenträgerin Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Anderer erforderlich sind.

Sollten entsprechende Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festzustellen. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

Darüberhinausgehende zivilrechtliche Ansprüche bleiben unberührt.

3.2.5. Luft

Im Rahmen vorhabenbedingter Bautätigkeiten sollen schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

3.2.6. Licht / Beleuchtung

Die Anlagen zur Beleuchtung des neuen Hochbahnsteiges sowie sonstige im Zusammenhang mit dem Vorhaben stehende neue Beleuchtungsanlagen im Umfeld des Hochbahnsteiges 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 sowie der Insekten und anderer lichtsensiblen Tiere und der Umwelt durch Lichtimmissionen so gering wie möglich gehalten werden.

Dazu sind neben den sicherheitsrelevanten Vorgaben der BOStrab u. a.

- 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, SMBl. NRW 7129) sowie
- die in den Hinweisen zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) genannten Maßnahmen zur Minderung der Störwirkung von Beleuchtungsanlagen (mithin auch insektenfreundlich / insektenschonend) umzusetzen.

3.2.7. Baustelleneinrichtung

Die betroffenen Anlieger sind rechtzeitig vor Baubeginn sowie laufend während der Bauausführung in angemessener Form über die Baustelleneinrichtung und die zu erwartenden Bautätigkeiten einschließlich der damit einhergehenden Beeinträchtigungen (Lärm, Erschütterungen, Sperrungen, Umleitungen etc.) zu informieren. Es sind Ansprechpartner vor Ort zu benennen.

Die Zugänglichkeit der im Baustellenumfeld gelegenen Gebäudeeingänge ist zu gewährleisten. Nur im unbedingt notwendigen Umfang sind im geringen zeitlichen Rahmen ausnahmsweise nach vorheriger Information der Betroffenen Beeinträchtigungen möglich. Gleiches gilt für Zufahrten.

Die im Umfeld der Baustelle vorgehaltene öffentliche Wasserversorgung (Hydranten) ist jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten.

Alle Flucht- und Rettungswege sind freizuhalten.

Auf die DBS-Broschüre „Absicherung von Baustellen auch für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer“ wird hingewiesen.

Die Baustelleneinrichtung ist unter Lärmschutzgesichtspunkten optimal zu planen und durchzuführen, es sind Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen zu ergreifen.

3.2.8. Wiederherstellung

Nach Abschluss der Bauarbeiten sind vorübergehend in Anspruch genommene Grundstücksflächen fachgerecht wiederherzustellen und soweit wie möglich in ihren ursprünglichen Zustand zurückzusetzen. Die Kosten für in diesem Zusammenhang notwendig werdende Maßnahmen gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin.

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass auch während der Bauzeit kein (Wohn-) Grundstück von seiner Zufahrt abgeschnitten wird. Ggf. sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten. Unabhängig davon sind die Bauzeiten für alle Betroffenen so kurz wie möglich zu halten und angemessen zu gestalten (z. B. auch durch rechtzeitige Informationen aller Betroffenen).

3.3. Klimaschutz

Die Vorhabenträgerin hat, auch bei der Ausführungsplanung einschließlich der Vergabe der Bauarbeiten, die gesetzlichen Verpflichtungen zum Klimaschutz, insbesondere entsprechend § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz sowie gem. § 6 Klimaanpassungsgesetz NRW, zu berücksichtigen.

3.4. Wasserwirtschaft

Einer gesonderten wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf es nach Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde nicht (vgl. Teil B Ziff. 6.11 dieses Beschlusses).

Die Vorhabenträgerin hat geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass durch die Arbeiten keine wassergefährdenden Stoffe in das Erdreich und das Grundwasser gelangen. Sie hat während der Bauphase durch

entsprechende Vorkehrungen dafür zu sorgen, dass eine Verunreinigung nicht erfolgt.

Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen.

Grundsätzlich sind alle Handlungen zu unterlassen, die nachteilige Auswirkungen auf die Beschaffenheit der Gewässer besorgen lassen.

Insbesondere ist bei der Verwendung wassergefährdender Stoffe (Treibstoffe, Öle und andere wassergefährdende Stoffe) Vorsorge vor der Verunreinigung oberirdischer Gewässer oder des Grundwassers zu treffen.

Im Einsatzbereich der Baugeräte und sonstiger Arbeitsmaschinen sind spezielle Sicherungsmaßnahmen - z.B. Auffangwannen oder Schutzfolien unter Treibstoff- und Öltanks sowie Hydraulikleitungen - zu ergreifen.

Ständig im beweglichen Einsatz befindliche Baugeräte sind von dieser Regelung ausgenommen. Ölbindemittel sowie Auffangwannen und Schutzfolien sind jedoch in ausreichender Menge an den jeweiligen Einsatzorten vorzuhalten. Um während der Bauphase das Risiko von Boden- oder Gewässerverunreinigungen durch Eintrag von Schadstoffen in Folge des Maschineneinsatzes zu minimieren, hat die Vorhabenträgerin die eingesetzten Maschinen regelmäßig auf Tropfverluste zu überprüfen.

Die Schutzvorschriften des WHG, des LWG und der VAWS sind zu beachten.

3.5. Kreislaufwirtschaft

Es wird darauf hingewiesen, dass zum 01.08.2023 die neue Ersatzbaustoffverordnung (Teil der sogenannten Mantelverordnung) in Kraft getreten ist.

Die in Nordrhein-Westfalen bis dahin geltenden sog. Verwertererlasse für den Einsatz von Recyclingbaustoffen und Schlacken und Aschen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau und der Runderlass „Prüfstellen für den Straßenbau“ wurden zum 31.07.2023 aufgehoben. Die Veröffentlichungen können im Ministerialblatt aufgerufen werden (vgl. Erlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 26.10.2022, Az: IV-3 61.05.05.05).

Bei der Entsorgung / Verwertung sowie dem Einbau von Erdmaterial und Baustoffen sind entsprechend die neuen Regelungen zu beachten.

3.6. Bodenschutz, Altlasten und Abfall

Bei Erdarbeiten sind die abfall- und bodenschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten.

Zum Schutz der Bodenfunktionen sind, soweit dies möglich ist, als Baustelleneinrichtungsflächen versiegelte Flächen oder Bereiche vorbelasteter Böden auszuweisen.

Der Baubetrieb ist so zu organisieren, dass betriebsbedingte unvermeidliche Bodenbelastungen (z. B. Verdichtungen, Verschmutzungen) auf das engere Baufeld beschränkt bleiben.

Anfallendes Boden- und Rückbaumaterial ist abfallrechtlich zu untersuchen und je nach Ergebnis der Untersuchung bevorzugt der Wiederverwendung zuzuführen, andernfalls fachgerecht zu entsorgen.

Ebenfalls sind anfallender Straßenaufbruch, überschüssiger Erdaushub und sonstige Bauabfälle ordnungsgemäß zu entsorgen.

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

Für Altlasten im Planungsraum haben sich im Anhörungsverfahren keine Anhaltspunkte ergeben.

Sofern während der Bauarbeiten dennoch Altablagerungen bzw. Altlasten, insbesondere Abfälle, Boden- und / oder Grundwasserverunreinigungen oder sonstige augenscheinlich bzw. hinsichtlich ihres Geruches auffällige (kontaminierte) Materialien angetroffen werden, hat die Vorhabenträgerin den Boden bzw. die entsprechenden Materialien in Abstimmung mit der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Bielefeld, die umgehend zu benachrichtigen ist (vgl. dazu § 2 Abs. 1 LBodSchG), unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen und unter Einhaltung der für Arbeiten mit Altlasten geltenden Arbeits- und Anwohnerschutzvorkehrungen ordnungsgemäß zu behandeln und zu verwerten bzw. zu entsorgen.

Hinweise:

Abfallzwischenlager bzw. Aufbereitungsanlagen (z.B. Brecheranlagen, Siebanlagen, Umschlag- und Sortieranlagen etc.) sind ggf. gem. § 4 BImSchG i.V.m. der 4. BImSchV genehmigungsbedürftige Anlagen.

Die Entsorgung von „gefährlichen Abfällen“ in solche Anlagen unterliegt gem. § 50 KrWG der Nachweispflicht.

Die Entsorgung von „gefährlichen“ und nicht gefährlichen Abfällen in solche Zwischenlager bzw. Aufbereitungsanlagen unterliegt gem. § 49 KrWG der Registerpflicht.

Zur Führung von Nachweisen und Registern sind gem. § 24 Nachweisverordnung Kennnummern (hier: Entsorgernummer und Erzeugernummer) erforderlich. Diese sind bei der für die Genehmigung der Anlage (z.B. Zwischenlager, Aufbereitungsanlagen) zuständigen Behörde zu beantragen.

3.7. Lärm

Unter Zugrundelegung der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchungen und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) angeordnet.

3.7.1. passiver Lärmschutz

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. Die Bestimmung des tatsächlichen Anspruches auf Maßnahmen zum Lärmschutz nach Art, Umfang und Durchführung der im

Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV.

Ansprüche haben dem Grunde nach auf Grundlage der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung die Eigentümer der folgenden Grundstücke in Bielefeld:

Brackweder Straße 12, 23, 25, 27, 29, 35

Leharstraße 1, 1a.

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

Bei bestehenden Ansprüchen auf Schallschutz ist bis zum Abschluss der Maßnahme die Möglichkeit zur Realisierung der passiven Schallschutzmaßnahmen sicher zu stellen bzw. einzuleiten.

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 Entschädigungsfestsetzungsbehörde der Bezirksregierung Detmold auf Antrag eines der Beteiligten die Entschädigung fest (§ 30a PBefG in Verbindung mit § 41 EEG NRW).

3.7.2. Entschädigungsanspruch Außenwohnbereich

Soweit die vorgenannten Gebäude über einen Außenwohnbereich verfügen sollten, haben die Eigentümer darüber hinaus gegenüber der Vorhabenträgerin auch einen 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 jeweiligen Immissionsgrenzwert überschreiten. Dabei ist auf den Immissionsgrenzwert für den Tag abzustellen.

Auch dieser Anspruch wird hiermit dem Grunde nach festgestellt.

Die Vorhabenträgerin hat daher alle von Lärmimmissionen des Vorhabens betroffenen Objekte dahingehend zu untersuchen, ob bei konkret ermittelten Außenwohnbereichsflächen Überschreitungen des jeweils gültigen Grenzwertes für den Tag festzustellen sind.

Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich analog der Regelungen der VLärmSchR 97.

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

3.8. Naturschutz

Entlang der Brackweder Straße steht eine Reihe von Straßenbäumen, die bei den geplanten Baumaßnahmen dauerhaft zu erhalten und zu schützen sind. Baumschutzmaßnahmen gem. DIN 18920 und den Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen (R SBB) sind zu treffen.

In den Wurzelraum soll möglichst nicht eingegriffen werden.

Die vorhandene Bordanlage ist zu erhalten. Notwendige neue Bordsteine sind vor den vorhandenen Bestand einzubauen und der neue Pflasterbelag des Fußweges ist auf dem vorhandenen Niveau aufzubauen, wodurch Eingriffe in den durchwurzelter Bereich vermieden werden.

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

Unumgänglich notwendige Aufgrabungen im Wurzelbereich sind unter äußerster Schonung der Wurzeln mit einem Saugbagger auszuführen.

Der Traufbereich der Bäume ist während der Baumaßnahmen durch Einzäunen mit einem Bauzaun zu schützen, der während der Maßnahmen dauerhaft zu erhalten ist. Der Traufbereich darf nicht als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt werden.

Eine ökologische Baubegleitung der Baumaßnahme ist einzusetzen.

Im Zuge der Bauausführung unbeabsichtigt entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen und Gehölzbeständen sind durch fachgerechten Schnitt und Wundverschluss gemäß den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind unter strikter Beachtung der Vorgaben des § 39 BNatSchG vorzunehmen. Unvorhergesehene Beschädigungen oder Zerstörungen von Pflanzenbeständen sind zu ersetzen.

3.9. Denkmalschutz

Die Vorhabenträgerin hat das in die Denkmalliste der Stadt Bielefeld eingetragene Denkmal "Grenzstein", Denkmallisten-Nr. A 539, nachrichtlich als Grüneintragung in den Lageplan einzuzeichnen.

Dieser Grenzstein ist im Plangebiet an Ort und Stelle in Lage und Substanz zu erhalten, von einer Versetzung an einen anderen Bereich im Plangebiet ist abzusehen.

Während der Baumaßnahmen ist das Denkmal vor Beschädigungen zu schützen. Die Maßnahme ist mit der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Bielefeld frühzeitig abzustimmen.

3.10. Bodendenkmäler

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit, Fossilien) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Bielefeld als untere Denkmalbehörde und/oder der LWL Archäologie für Westfalen/Außenstelle Bielefeld (Am Stadtholz 24a, 33609 Bielefeld, Tel.: 0521 52002-50; Fax: 0521 52002-39; E-Mail: lwl-archaeologie-bielefeld@lwl.org) unverzüglich anzuzeigen.

Das entdeckte Bodendenkmal und die Entdeckungsstätte sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn

nicht die Obere Denkmalbehörde die Entdeckungsstätte vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet. Die Obere Denkmalbehörde kann die Frist verlängern, wenn die sachgerechte Untersuchung oder die Bergung des Bodendenkmals dies erfordern und dies für die Betroffenen zumutbar ist (§ 16 Abs. 2 DSchG NRW). Gegenüber der Eigentümerin oder dem Eigentümer sowie den sonstigen Nutzungsberechtigten eines Grundstücks, auf dem Bodendenkmäler entdeckt werden, kann angeordnet werden, dass die notwendigen Maßnahmen zur sachgemäßen Bergung des Bodendenkmals sowie zur Klärung der Fundumstände und zur Sicherung weiterer auf dem Grundstück vorhandener Bodendenkmäler zu dulden sind (§ 16 Abs. 4 DSchG NRW).

3.11. Arbeitsschutz

Die Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung – BaustellV), sowie die Regeln zum Arbeitsschutz auf Baustellen (RAB) sind zu berücksichtigen. Die einzelnen Verpflichtungen zur Einhaltung der BaustellV ergeben sich aus der Anzahl der an der Maßnahme beteiligten Arbeitgeber (Firmen), dem Umfang, sowie den Gefährdungsmerkmalen der vorzunehmenden Arbeiten.

Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung sind die für die Beschäftigten mit ihrer Arbeit verbundenen Gefährdungen arbeitsplatz- und gefährdungsbezogen (z. B. Lärm, Stäube, Umgang mit Gefahrstoffen, etc.) zu ermitteln, die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes vorzusehen (z. B. persönliche Schutzausrüstung, schriftliche Betriebsanweisungen, Erste Hilfemaßnahmen, organisatorische Regelungen, etc.) und zu dokumentieren (§§ 5, 6 Arbeitsschutzgesetz – ArbSchG).

Die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Berufsgenossenschaften sind zu beachten.

3.12. Kampfmittelfunde

Sollten bei Durchführung der Maßnahme Kampfmittel, verdächtige Gegenstände oder außergewöhnliche Bodenverfärbungen vorgefunden

werden, hat die Vorhabenträgerin bei gleichzeitiger Einstellung der Arbeiten unverzüglich die örtliche Ordnungsbehörde zu benachrichtigen. Sich dann anschließende weitere Tiefbauarbeiten sind mit der gebotenen Vorsicht auszuführen.

3.13. Ver- und Entsorgungsleitungen, Telekommunikationsanlagen

Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen um insbesondere dort, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine detaillierte Vorprüfung und Vorabstimmung nicht vorgenommen werden konnte. Schäden und sonstige über das baubedingt notwendige Maß hinausgehende Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen und vergleichbaren Infrastruktureinrichtungen sind zu vermeiden.

Dazu gehört eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung. Rechtzeitig vor Baubeginn ist die Maßnahme mit allen betroffenen Trägern von Ver- und Entsorgungsleitungen, Telekommunikationsanlagen, insbesondere hinsichtlich der Verlegung oder Sicherung von Leitungen, von anderen Einrichtungen oder wegen sonstiger Arbeiten hieran abzustimmen. Der Baubeginn ist den betroffenen Trägern rechtzeitig bekanntzugeben. Die in den vorgelegten Stellungnahmen der Versorgungs- und Leitungsträger genannten Anforderungen und Hinweise sind dabei zu beachten.

Die Bauarbeiten sind mit der gebotenen Vorsicht unter Beachtung aller erforderlichen Sicherungs- und Schutzmaßnahmen und in Abstimmung mit dem jeweiligen Betreiber der entsprechenden Leitung auszuführen bzw. mit ihm zu koordinieren. Dies gilt insbesondere auch für den Fall, dass Änderungen an den Leitungen wie z. B. Verlegungen erforderlich sind.

Schäden an den betroffenen Leitungen sind zu vermeiden.

3.13.1. Stadtwerke

Die Vorhabenträgerin hat die Stellungnahme der Stadtwerke Bielefeld vom 19.02.2024, Abteilung Netzsysteme und -informationen (NA1), inklusiv der erforderlichen Abstimmungen, zu beachten und die Vorgaben einzuhalten.

Im Hinblick auf die Einzelheiten und die jeweiligen Kontaktdaten für die Abstimmungen wird auf die entsprechende, der Vorhabenträgerin bekannte Stellungnahme der Stadtwerke Bielefeld Bezug genommen.

3.13.2. Vodafone

Die Vorhabenträgerin hat die Stellungnahme der Vodafone West GmbH vom 26.01.2024, ND Zentrale Planung, inklusiv der erforderlichen Abstimmungen, zu beachten und die Vorgaben einzuhalten.

Im Hinblick auf die Einzelheiten und die jeweiligen Kontaktdaten für die Abstimmungen wird auf die entsprechende, der Vorhabenträgerin bekannte Stellungnahme der Vodafone West GmbH Bezug genommen.

3.13.3. Ergänzende Regelung

Für den Fall, dass mit den Stadtwerken oder weiteren Betreibern 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 von der Vorhabenträgerin zu beantragen.

Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen erforderliche Kostenregelungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens; sie sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu treffen. Sofern in den Planunterlagen Regelungen enthalten sind, haben sie nur deklaratorische Bedeutung.

3.14. Information und Abstimmung mit der Feuerwehr und dem Rettungsdienst

Auch temporäre Maßnahmen während der Bauzeit, die den Brandschutz bzw. die Rettung berühren könnten, sind mit dem zuständigen Feuerwehramt abzustimmen und dem Rettungsdienst mitzuteilen.

3.15. Ausgestaltung der Betriebsanlagen gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)

Einer gesonderten nachträglichen Zustimmung gem. § 60 BOStrab der Technischen Aufsichtsbehörde der Bezirksregierung Düsseldorf (TAB) bedarf es vor der Aufnahme der Arbeiten zur Errichtung der neuen Gleisanlagen und der neuen Hochbahnsteige nicht.

Die TAB ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens angehört worden und hat – in Verbindung mit den nachstehenden Auflagen – ihre entsprechende Zustimmung bereits erteilt.

- 1.) Die Baumaßnahme ist gemäß den mit Prüf- bzw. Sichtvermerk versehenen Planunterlagen auszuführen.
- 2.) Die Baumaßnahme ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unter Verwendung geregelter Bauprodukte und Bauarten in Übereinstimmung mit den bekanntgemachten technischen Regeln zu erstellen. Ungeregelte Bauprodukte und Bauarten dürfen nur in Übereinstimmung mit allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassungen oder Prüfzeugnissen verwendet werden.
- 3.) Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten ist der TAB der Bezirksregierung Düsseldorf ein Konzept über die Art und den Umfang der erforderlichen Kontrollen, deren Dokumentation, die erforderliche Berichtspflicht der TAB gegenüber bei besonderen Vorkommnissen, aufgetretenen Besonderheiten oder Abweichungen von dieser Zustimmung vorzulegen.
- 4.) Der Beginn der Bauarbeiten ist der TAB anzuzeigen. Hierzu zählt u.a. ein Bauzeitenplan, eine Auflistung der Fachverantwortlichen, eines Ansprechpartners vor Ort sowie Informationen über Art und Umfang der Kontrollen und deren Dokumentation. Besondere Vorkommnisse sind der TAB unverzüglich in Form eines Berichtes zu liefern.
- 5.) Taktile Leitelemente sind nach den aktuellen Standards sowie der DIN-Norm 32984 umzusetzen. Bei Abweichungen ist der TAB ein Plan mit den entsprechenden Abweichungen sowie einer Begründung vorzulegen.
- 6.) Gemäß § 31 Abs. 6 der BOStrab muss bei Bahnsteigen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen sichergestellt sein, dass längs der

Bahnsteigkante eine nutzbare Breite von mindestens 1,5 m vorhanden ist. Diese darf auch durch Fahrgastunterstände nicht eingeschränkt werden.

7.) Sofern eine vorläufige Inbetriebnahme vor der Genehmigung der Inbetriebnahme gemäß § 62 Abs. 7 BOStrab beabsichtigt wird, ist der TAB die Feststellung hinsichtlich der Betriebssicherheit schriftlich oder elektronisch umgehend vorzulegen.

8.) Die endgültige Inbetriebnahme bedarf gemäß § 62 Abs. 1 BOStrab einer Inbetriebnahmegenehmigung der TAB der Bezirksregierung Düsseldorf. Diese ist rechtzeitig vor dem geplanten Inbetriebnahmetermin bei ihr zu beantragen. Dabei sind der TAB die Protokolle über die erfolgten Prüfungen zur Feststellung der Betriebssicherheit (u. a. für die Anpassung der Fahrleitungsanlagen, Signalanlagen sowie Erdungsmaßnahmen), erforderliche Planprüfungen, Messungen, Funktionsprüfungen oder andere Kontrollen vorzulegen.

3.16. (Hinweis:) Privatrechtliche Eigentumsbelange

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

3.17. Nebenbestimmungen im Interesse betroffener Haus- und Grundeigentümer

Während der Bauausführung kann es erforderlich sein, zur Angleichung der Gehwege, Teilbereiche privater Grundstücksflächen zeitweise in geringem Umfang in Anspruch zu nehmen. Dies betrifft die nördlich an den öffentlichen Verkehrsraum angrenzenden Anliegergrundstücke (Brackweder Straße Nummer 23, 25, 27, 27A und 29). Eigentümer und Betroffene sind rechtzeitig vor dem vorgesehenen Beginn in geeigneter Weise über die bevorstehenden Maßnahmen umfassend zu informieren. Hierbei ist ein Ansprechpartner zu benennen.

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass alle vom Vorhaben berührten und von ihren bisherigen Zufahrten temporär während der Bauzeit abgeschnittenen Grundstücke bzw. Grundstücks- und Garagenzufahrten wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten, gegebenenfalls sind vorübergehend

provisorische Zufahrten einzurichten. Die Vorhabenträgerin hat dieses auch gegenüber den bauausführenden Firmen zu gewährleisten.

Für den Fall, dass durch die Errichtung des Vorhabens unzumutbare Beeinträchtigungen Dritter entstehen bzw. zu erwarten sind, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, der Vorhabenträgerin Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Anderer erforderlich sind.

Sollten entsprechende Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festzustellen. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

Darüberhinausgehende zivilrechtliche Ansprüche bleiben unberührt.

3.18. Nebenbestimmungen im Hinblick auf die Neuordnung der öffentlichen Verkehrsflächen bezogen auf den (Straßen-) Baulastträger

Baulastträger/Straßenbaulastträger der im Plangebiet befindlichen öffentlichen Verkehrsflächen ist die Stadt Bielefeld. Für den Bau der barrierefreien Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ werden verkehrliche Eingriffe bzw. die zugehörige Neuordnung des Straßenverkehrsraums, z.B. die Änderung des Straßenquerschnitts, notwendig. Die diesbezüglichen Abstimmungen mit der Stadt Bielefeld sind von der Vorhabenträgerin sicherzustellen. Auch temporäre Maßnahmen während der Bauzeit sind abzustimmen bzw. mitzuteilen, so sind z.B. der zeitliche Ablauf und die Einzelheiten der Verkehrsführungen während der Bauphase mit der Polizei und den zuständigen Fachabteilungen der Stadt Bielefeld zu klären.

3.19. Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen

Die letztlich konkret anzubringenden Fahrbahnmarkierungen bleiben ebenso wie die anzubringende Beschilderung und die Lichtsignalanlagen einem im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren durchzuführenden

separaten Verfahren gemäß der StVO vorbehalten und sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Auch straßenverkehrsbehördliche Verfügungen bzw. Anordnungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses und - soweit erforderlich - einem separaten Verfahren vorbehalten. Alle Darstellungen von Verkehrszeichen und -einrichtungen in den Planunterlagen stehen unter dem Vorbehalt späterer verkehrsbehördlicher Anordnungen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde / Ordnungsbehörde.

3.20. Aktualisierung der Planunterlagen

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

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

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

3.21. Ausführungsplanung

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen ihrer Aufgaben sicherzustellen, dass der ausbaute Stadtbahn-/Straßenabschnitt den einschlägigen technischen und statischen Regeln der Technik und dem Stand der Technik genügen.

4. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

4.1. Einwendungen und Stellungnahmen

Im Verfahren sind drei Einwendungen eingegangen. Von den drei Einwendungen sind zwei Einwendungen fristgerecht erhoben worden. Alle drei Einwendungen sind im Rahmen der ersten Auslegung der Antragsunterlagen eingegangen. Im Rahmen der Individualbeteiligung für das 1. Deckblattverfahren sind hingegen keine Einwendungen erhoben worden.

Voraussetzung einer zulässigen Einwendung ist eine Einwendungsbefugnis. Nur wenn sie gegeben ist, hat der Einwender einen Anspruch darauf, dass seine Einwendung in der Sache geprüft, erörtert und beschieden wird. Eine Einwendungsbefugnis besteht, wenn es als möglich erscheint, dass der Einwender durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird. Zu diesen Belangen gehören alle öffentlich-rechtlich oder zivilrechtlich begründeten eigenen Rechte, die dem Vorhaben möglicherweise entgegenstehen könnten.

Neben den Einwendungen sind von den beteiligten Vereinigungen bzw. Umweltverbänden sowie Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange (TÖB) insgesamt 17 Stellungnahmen eingegangen.

Einer ausdrücklichen Entscheidung über jede einzelne Einwendung im Tenor des Beschlusses bedarf es nicht.

4.2. Verfahrenseinwendungen

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

4.3. Präkludierte Einwendungen

Einwendungen konnten gem. § 73 Abs. 4 S.1 VwVfG NRW bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist bis zum 22. Februar 2024 schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden.

Eine Einwendung (ohne Adressangabe) ging am 21. Februar 2024 um 22:19 Uhr über das Kontaktformular des Dezernats 25 des Bezirksregierung Detmold ein.

Die Einwendung entspricht daher nicht den Formvorschriften. Es handelte sich um eine einfache E-Mail (d. h. E-Mail ohne Absicherung durch eine elektronische Signatur), die nicht der erforderlichen Schriftform genügt.

Der Einwender wurde per mail am Montag, 26. Februar 2024, um die Mitteilung seiner postalischen Anschrift gebeten. Weiterhin wurde ihm mitgeteilt, dass eine Einwendung bislang noch nicht schriftlich (oder zur Niederschrift) vorliege und diese möglicherweise noch auf dem Postweg sei. Er wurde informiert, dass maßgeblich der Eingang der schriftlich oder zur Niederschrift erhobenen Einwendung bei der Planfeststellungsbehörde bzw. bei der Stadt Bielefeld / dem Bezirksamt Brackwede sei. Auf die vorab erfolgte ortsübliche Bekanntmachung, in der auf die Frist und das Schriftformerfordernis hingewiesen wurde, wurde Bezug genommen.

Dem Einwender wurde auch mitgeteilt, dass die Einwendung für das Verwaltungsverfahren der Planfeststellung daher unter formalen Gesichtspunkten verfristet sein könnte.

Am 26.03.2024 ging die Stellungnahme des Einwenders in Schriftform per Post bei der Bezirksregierung Detmold ein.

Die schriftlich eingegangene Einwendung ist somit verfristet.

Das Fristversäumnis hat zur Folge, dass die Einwendung für das Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen ist (formelle Präklusion). Insoweit müssen solche Einwendungen für das Planfeststellungsverfahren nicht mehr berücksichtigt werden und verleihen Einwendern mithin innerhalb des Planfeststellungsverfahrens keine Rechtsposition mehr.

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

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

Inhaltlich sind in diesem Planfeststellungsverfahren unabhängig davon alle Einwendungen, d. h. auch die formell präkludierte, der Vorhabenträgerin zur Gegenäußerung zugeleitet, geprüft und in die Abwägung einbezogen worden.

4.4. Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen

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.

4.5. Sonstige Einwendungen und Forderungen

Die im Planfeststellungsverfahren gestellten Anträge, Hinweise, Forderungen und vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung Rechnung getragen oder entsprochen wurde bzw. sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

Insoweit – zu den konkret vorgebrachten Einwendungen sowie der Begründung für die Zurückweisung – wird auf die Ausführungen aus den thematischen Kapiteln unter B dieses Beschlusses verwiesen. Den dortigen

Ausführungen ist zu entnehmen, dass die Planungen der Vorhabenträger den gesetzlichen Anforderungen entsprechen bzw. in der Abwägung die öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens die jeweils betroffenen privaten und sonstigen Belange überwiegen. Folglich können in diesem Zusammenhang eingelegte Einwendungen nicht durchgreifen. Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Themen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses abgehandelt worden sind, z. B. bei den radverkehrlichen Belangen oder dem Immissionsschutz, wird nachfolgend auf die entsprechenden Ausführungen verwiesen.

5. Zusagen, Zusicherungen der Vorhabenträgerin

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

- Die Belange der Grünunterhaltung werden in den Planunterlagen der Ausführungsplanung und bei der Ausschreibung der Bauleistungen berücksichtigt, dies umfasst auch eine ökologische Baubegleitung und die entsprechende Einhaltung der Vorgaben zum Schutz und Erhalt der Bäume, inkl. Schonung des Wurzelwerks sowie Einzäunung des Traufbereichs der Bäume mittels eines Bauzaunes während der Baumaßnahme und keine Nutzung des Traufbereichs als Baustelleneinrichtungsfläche
- Prüfung in der Ausführungsplanung, ob der nordwestlich gelegene Überweg mit dem Ziel der Aufstellung eines zweiten Signalmastes für die Querung des Fußverkehrs verbreitert werden kann
- Erhalt des denkmalgeschützten Grenzsteines
- Beweissicherung im Vorfeld der Durchführung der Baumaßnahme im Hinblick auf Schwingungsimmissionen (Erschütterungen)

- Einhaltung der Zusagen im Anhörungsverfahren der Vorhabenträgerin auf einzelne Einwendungen (siehe Gegenäußerungen)

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.

Hinweis: Umfang der Zulassungsentscheidung

Von dem Planfeststellungsbeschluss werden ausschließlich diejenigen in den Antragsunterlagen enthaltenen Maßnahmen umfasst, die genehmigungspflichtig im Sinne des PBefG sind. Darüberhinausgehend dargestellte Maßnahmen (z.B. sonstige Ausstattungen wie Bahnsteigmöblierungen und Informationseinrichtungen) dienen lediglich der Information. Auch die konkrete fahrplanmäßige Abwicklung des Straßenbahnverkehrs ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

B. BEGRÜNDUNG

1. Das Vorhaben

Das hiermit planfestgestellte Vorhaben umfasst die Errichtung eines neuen barrierefreien Hochbahnsteiges der Stadtbahnhaltestelle „Windelsbleicher Straße“ (Stadtbahnlinie 1) inkl. der Anpassung der Brackweder Straße auf dem ca. 275 m langen Streckenabschnitt zwischen den Einmündungen zwischen der Leo-Fall-Straße und der Leharstraße in der Brackweder Straße in Bielefeld.

Dazu wird die derzeitige Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ ca. 150 m weiter in Richtung Osten verlegt. Die im Straßenbereich verlaufende Stadtbahntrasse wird für den Neubau eines Hochbahnsteigs in ihrer Lage verschoben. Die vorhandenen Gleise werden aufgeweitet. Der vorhandene Straßenquerschnitt inklusive Schienenfahrwegen, Fahrbahn und Nebenanlagen wird auf einer Länge von ca. 275 Metern umgebaut. Die Stadtbahn verkehrt auf straßenbündigem Bahnkörper. Durch barrierefrei ausgebauten Zugangsrampen zum Mittelhochbahnsteig wird ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg ermöglicht. Der Betrieb der Stadtbahnlinie ändert sich gegenüber der derzeitigen Bedienungshäufigkeit nicht.

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, Parkständen sowie die Änderungen an Anlagen Dritter mit ein.

Zu dem Vorhaben gehören daher u. a.

- die Gleisanlagen selbst
- die Fahrleitung
- Signalanlagen
- die bauliche Anlage des Hochbahnsteiges
- die zugehörige Neuordnung des Straßenverkehrsraums
- der Rückbau der bisherigen Haltestelle
- die Herstellung bzw. Änderung der Radwegführung

- die Änderungen an Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen
- bautechnische Maßnahmen zum Erhalt des vorhandenen Baumbestandes

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.

Soweit mit der Errichtung des Hochbahnsteigs auch Änderungen des öffentlichen Verkehrsraums verbunden sind, sind dies Folgemaßnahmen des Baus und späteren Betriebs der Straßenbahnanlage, 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.

Auch die technische Ausgestaltung der Betriebsanlagen gem. § 60 BOStrab ist Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Einer gesonderten Genehmigung bzw. Zustimmung der zuständigen Technischen Aufsichtsbehörde, hier der insoweit landesweit zuständigen Bezirksregierung Düsseldorf, bedarf es nicht mehr. Die Technische Aufsichtsbehörde der Bezirksregierung Düsseldorf ist im Rahmen des Verfahrens beteiligt worden und hat ihre Genehmigung unter diversen Auflagen, die vollständig in den Beschluss übernommen worden sind (vgl. Nebenbestimmung Teil B Ziff. 3.15) bereits erteilt.

Die unternehmerische Genehmigung gem. § 9 PBefG ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und gesondert einzuholen.

Eines Wasserrechtes für die Entsorgung anfallenden Niederschlagswassers bedarf es nicht. Die Entwässerung des betroffenen öffentlichen Verkehrsraums ist bereits vorhanden und erfolgt über die Kanalisation der auch abwasserbeseitigungspflichtigen Stadt Bielefeld. Es erfolgt auch keine Ausweitung des Entwässerungsgebietes und das Vorhaben wirkt sich auch nicht auf die Zusammensetzung/den

Verschmutzungsgrad des anfallenden und zu entsorgenden Niederschlagswassers aus.

2. Vorgängige Verfahren

Vorauslaufende Verfahren waren nicht erforderlich.

Insbesondere sind mit dem Vorhaben vor dem Hintergrund, dass die Stadtbahntrasse bereits vorhanden ist und sie insoweit zwar verändert / erneuert, nicht aber erstmals errichtet wird, keine raumbedeutsamen Planungen verbunden.

Eines Raumordnungsverfahrens (§ 32 LPlG) bedurfte es daher nicht und auch ein Zielabweichungsverfahren (§ 16 LPlG) war nicht erforderlich.

Auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Sinne des UVPG konnte verzichtet werden (vgl. nachstehend Teil B Ziff.5).

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorfeld der Planung ist durch die Vorhabenträgerin erfolgt. Am 21.06.2023 fand eine Bürgerinformationsveranstaltung statt. In dieser wurde umfassend über die Maßnahme informiert. Die anwesenden Bürgerinnen und Bürger konnten Fragen zur geplanten Baumaßnahme stellen und Anregungen einbringen. Die Präsentation und eine Zusammenfassung der Fragen und Antworten der Infoveranstaltung sind auf der Internetseite der Vorhabenträgerin zu finden. Feedback und eingebrachte Anregungen flossen in den Planungsprozess der Vorhabenträgerin ein.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1. Einleitung des Verfahrens

Die Vorhabenträgerin, die moBiel GmbH, Otto-Brenner-Straße 242, 33604 Bielefeld, hat den erstellten Plan mit Schreiben vom 09.11.2023 der Bezirksregierung Detmold zur Durchführung des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens gem. §§ 28 ff. PBefG i. V. m. §§ 73 ff. VwVfG NRW zugeleitet.

Die umzubauenden Stadtbahnanlagen im betroffenen Streckenabschnitt der Linie 1 sind Eigentum der moBiel GmbH. Die moBiel GmbH ist sowohl Vorhabenträgerin / Unternehmerin als auch Antragstellerin im Sinne des Planfeststellungsverfahrens.

3.2. Auslegung der Planunterlagen

Der Plan hat, nach der Vollständigkeitsprüfung durch die Anhörungs-/Planfeststellungsbehörde, 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 09. Januar 2024 bis 08. Februar 2024 bei der Stadt Bielefeld im Technischen Rathaus sowie im Bezirksamt Brackwede in Bielefeld während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Er war der Öffentlichkeit gem. § 27 a Abs. 1 VwVfG NRW außerdem auf der Homepage der Bezirksregierung Detmold im Internet zugänglich.

Die Stadt Bielefeld hat Zeit und Ort der Auslegung am 16.12.2023 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). Sie hat die Bekanntmachung darüber hinaus auch über ihre Website 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.

3.3. Einwendungen

Während der gesetzlichen Frist (2 Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, mithin bis einschließlich 22. Februar 2024) sind insgesamt 3 Einwendungen eingegangen, die der Vorhabenträgerin zur Auswertung und Erarbeitung einer Stellungnahme / Gegenäußerung zugeleitet worden sind.

3.4. Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange

Nach einer Vollständigkeitsprüfung der Planunterlagen hat die Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 08.12.2023 gem. § 73 Abs. 2 VwVfG NRW 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:

- Deutsche Telekom AG
- Handwerkskammer OWL
- IHK Ostwestfalen zu Bielefeld
- Landesbetrieb Straßen NRW
- Landesbüro d. Naturschutzverbände
- Landwirtschaftskammer, Bezirksstelle für Agrarstruktur
- LWL-Amt für Denkmalpflege
- LWL-Archäologie für Westfalen
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz u. Dienstleistungen der Bundeswehr
- Stadt Bielefeld
- Stadtwerke Bielefeld
- TAB / Bez.-Reg. Düsseldorf
- Bezirksregierung Detmold (Dezernate 51, 52, 53, 54, 55, 32, 33, 25)
- Polizeipräsidium Bielefeld
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW
- Geologischer Dienst NRW
- Vodafone NRW GmbH

3.4.1. Stellungnahmen

Zu dem Vorhaben wurden insgesamt 17 Stellungnahmen abgegeben.

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

3.5. Änderungen des ausgelegten Plans (Deckblatts 1)

Wenn eine Änderung von einzelnen Bestandteilen der Planung notwendig wird, erfolgt ein sog. Deckblattverfahren. Nachdem die Details der Planung, die geändert werden müssen, eingearbeitet sind, werden diese in den Planunterlagen gekennzeichnet und als Deckblatt bezeichnet. Das ist hier erfolgt. Es handelt sich um ein Planänderungsverfahren während des laufenden Planfeststellungsverfahrens.

Die Vorhabenträgerin hat mit Antrag vom 17.06.2024 das Deckblatt 1 in das Verfahren eingebracht.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit hatte die Vorhabenträgerin nämlich festgestellt, dass bei der schalltechnischen Untersuchung versehentlich ein veralteter Lageplan berücksichtigt wurde, der insbesondere die geplante Signalisierung des Knotenpunktes Leharstraße / Brackweder Straße nicht enthielt. Das schalltechnische Gutachten wurde entsprechend ergänzt und aktualisiert. Ergebnis der erneuten Untersuchung ist, dass durch den aktuellen Lageplan inkl. der Lichtzeichenregelung veränderte Betroffenheiten entstehen.

Insoweit wurden die ursprünglichen Planunterlagen und das schalltechnische Gutachten, sofern sie von ihnen abweichen, durch die entsprechenden Unterlagen des Deckblatts 1 ersetzt.

Aus den Schalltechnischen Berechnungen (Fortschreibung 1) ergibt sich, dass neue oder geringfügig veränderte Betroffenheiten mit geändertem Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach resultieren.

Dementsprechend sind gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 19.06.2024 die von der Vorhabenträgerin ermittelten Betroffenen (36 Personen) individuell über die Änderung im Hinblick auf die erstmalige oder stärkere Betroffenheit informiert worden.

Die Beteiligten hatten die Gelegenheit, die Deckblattunterlagen bis zum 10.07.2024 online in einer geschützten Ablage im Internet (membox) einzusehen. Sie konnten über einen passwortgeschützten Link – das Passwort war mit dem Anhörungsschreiben zur Verfügung gestellt worden – abgerufen werden.

Die Betroffenen haben gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW die Gelegenheit erhalten, Einwendungen gegen die Planänderung innerhalb des zwei Wochen umfassenden Zeitraumes bis zum 10.07.2024 abzugeben.

Darauf, dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen gegen die Planänderung ausgeschlossen (§ 73 Abs. 8 i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 3 VwVfG NRW) sind, wurde hingewiesen.

Beteiligungen weiterer Stellen, Behörden, Träger öffentlicher Belange waren nicht erforderlich, da entsprechende erstmalige oder stärkere Betroffenheiten nicht erkennbar waren. Die TAB wurde über das Deckblatt 1 ebenfalls mit Schreiben vom 19.06.2024 informiert und um Stellungnahme gebeten.

Vor diesem Hintergrund begegnet es auch keinen Bedenken, dass die Planänderung, die sich lediglich auf die Schallberechnung bezieht und Ansprüche auf Schallschutz dem Grunde nach für einen erweiterten Kreis feststellt, im Wege des vereinfachten Deckblattverfahrens nach § 73 Abs. 8 VwVfG NRW mit direkter Beteiligung der Betroffenen sowie einer zweiwöchigen Einwendungsfrist für diese ins Verfahren eingebracht wurde. Die Änderung berührt das Vorhaben in seiner Grundkonzeption, verändert mithin die Identität des Vorhabens, nicht. Vielmehr hat die Änderung lediglich auf einen beschränkten, klar zu umreißendem Kreis von

Betroffenen Auswirkungen, welcher vollständig im Deckblattverfahren beteiligt wurde.

Einwendungen sind nicht erhoben worden.

3.6. Gegenäußerungen

Die Vorhabenträgerin hat zu allen Anregungen und Bedenken eine Stellungnahme erarbeitet. Sie hat mit Schreiben vom 18.07.2024 ihre inhaltliche Beurteilung und Auswertung der Einwendungen und Stellungnahmen (Gegenäußerung) bei der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange wurde der ihre Einwendung/Stellungnahme betreffende Teil der Gegenäußerungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens durch die Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 24.07.2024 übersandt.

3.7. Erörterungstermin

Auf die Durchführung einer Erörterung im Sinne von § 73 Abs. 6 S. 1 VwVfG NRW kann im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens gem. § 29 Abs. 1 a Nr. 1 PBefG verzichtet werden. Von dieser Möglichkeit, auf die schon in den Bekanntmachungen zur Auslegung hingewiesen worden ist, wurde vorliegend im Rahmen einer entsprechenden Ermessensentscheidung Gebrauch gemacht, denn das sich aus den wenigen Einwendungen und Stellungnahmen ergebende Konfliktpotential war nicht sehr umfangreich. Die Einwender, die Vereinigungen bzw. Umweltverbände sowie die Fachbehörden und TÖB haben stattdessen die Möglichkeit erhalten, schriftlich oder per E-Mail zu den Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin Stellung zu beziehen und auf diese Weise ihnen entgegenstehende Auffassungen in das Verfahren einzubringen und zu dokumentieren. Sie wurden entsprechend über den beabsichtigten Verzicht auf den Erörterungstermin mit Schreiben vom 24.07.2024, mit Gelegenheit zur Äußerung bis zum 16.08.2024, informiert.

3.8. Ergänzende Vorlage von Unterlagen

Nach Prüfung der Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchung haben sich die Betrachtung weiterer Einflussfaktoren und tiefer gehende Betrachtungen hinsichtlich des primären sowie sekundären Luftschalls herausgestellt, die durch die Planfeststellungsbehörde angeregt wurde.

Mit Schreiben vom 09.10.2024 wurde eine Ergänzung des Erläuterungsberichts, eine ersetzende Anlage 6 der Schalltechnischen Untersuchung (betr. Summenpegel aus Schienen – und Straßenverkehr) sowie textlich ergänzende Informationen zum Summenpegel und zum sekundärem Luftschall (Stand 25.09.2024) des Gutachterbüros GTA vorgelegt.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese über die im Rahmen der öffentlichen Planauslegung zugänglichen Unterlagen und der Deckblattunterlagen vorgelegt bekommen. Auf eine Auslegung konnte verzichtet werden, da es sich lediglich um ergänzende Berechnungen und ergänzende beschreibende Informationen handelt. Erstmalig oder stärkere Betroffenheiten ergeben sich dadurch nicht. Die Anstoßwirkung wurde bereits mit den ausgelegten Unterlagen erreicht.

4. Verfahrensrechtliche Bewertung

Die Feststellung der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Pläne liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Da es eine Planung ohne Entscheidungsspielräume nicht geben kann, steht der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der gesetzlichen Regelungen die planerische Gestaltungsfreiheit zu (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.10.2020, Az: 7 A 10.19). Diese mit dem Wesen jeder Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit unterliegt jedoch rechtlichen Bindungen. Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere drei Planungsschranken beachten. Sie darf nicht gegen zwingende gesetzliche Planungsvorgaben verstoßen (Planungsleitsätze). Sie hat die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens grundsätzlich zu rechtfertigen (Planrechtfertigung) und sie muss die für und gegen die planerischen Entscheidungen sprechenden

öffentlichen und privaten Belange gerecht abwägen (Abwägungsgebot). Diese Planungsschranken wurden bei der Feststellung der Pläne für dieses Vorhaben beachtet.

4.1. Notwendigkeit der Planfeststellung

Gem. § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Die Errichtung des Hochbahnsteigs „Windelsbleicher Straße“ und der Umbau des Straßenbahntrassenabschnitts 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 (Hochbahnsteig, Fahrleitung etc.) als auch für Schutzmaßnahmen und für die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (vgl. dazu § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW). Der Beschluss gilt damit auch für alle in Kapitel B Nummer 1 dieses Beschlusses benannten Bauwerke und Anlagen.

Soweit mit dem abschnittsbezogenen Streckenumbau sowie der Errichtung des Hochbahnsteigs auch Änderungen des öffentlichen Verkehrsraums verbunden sind, sind dies Folgemaßnahmen des Baus und späteren Betriebs der Straßenbahnanlage, 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. Antragsbefugnis / Unternehmergenehmigung der moBiel GmbH

Das Verkehrsunternehmen moBiel GmbH ist Unternehmerin im Sinne des § 3 PBefG. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG wurde der moBiel GmbH die Genehmigung für den Betrieb von Straßenbahnen auf diversen Linien, so

auch auf der hier betroffenen Linie 1, bis zum 30.06.2046 von der Bezirksregierung Detmold erteilt. Vom Umfang dieser Genehmigung wird auch der Bau sowie die Änderung von Straßenbahnbetriebsanlagen erfasst, sodass die moBiel GmbH für das Verfahren auch antragsbefugt ist.

4.3. 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 Zuständigkeiten auf den Gebieten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens (ZustVO-ÖSPV-EW) vom 25.06.2015 die zuständige Planfeststellungsbehörde und – da keine gesondert zuständige Anhörungsbehörde bestimmt worden ist – zugleich auch die zuständige Anhörungsbehörde im Regierungsbezirk Detmold.

4.4. Zulässigkeit der Abschnittsbildung

Die von der mobiel GmbH gewählte Abschnittsbildung unterliegt keinen rechtlichen Bedenken.

Im Fachplanungsrecht gilt vom Grundsatz her das Gebot einer einheitlichen Planungsentscheidung. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und der Literatur ist allerdings anerkannt, dass eine sachgerechte Bildung von Abschnitten im Rahmen des Planungsermessens zulässig ist.

Die Zulässigkeit der Abschnittsbildung ist als richterrechtliche Ausprägung des Abwägungsgebots anerkannt. Angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer Streckenplanung verbunden sein können, lässt sich ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen. Dritte haben deshalb grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird. Eine Abschnittsbildung kann Dritte in ihren Rechten aber dann verletzen, wenn sie deren durch Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG gewährleisteten Rechtsschutz faktisch unmöglich macht oder dazu führt, dass die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann, oder wenn

ein dadurch gebildeter Abschnitt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehrt. Zudem dürfen der Verwirklichung des Gesamtvorhabens nach einer summarischen Prüfung keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2016, AZ: 4 A 4.15 und Urteil vom 10.04.2024, AZ: 11 A 4.23).

Das Projekt „Haltestelle Windelsbleicher Straße“ schließt sich direkt an die Planung bzw. das Vorhaben „Hauptstraße“ an und daher ist die Zulässigkeit der Abschnittsbildung zu prüfen.

Die moBiel GmbH hat ihre Planungsentscheidung hinsichtlich der „Abschnittsbildung“ bzw. Trennung der Maßnahmen Ausbau/Umbau der Brackweder Hauptstraße und Bau der barrierefreien Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ wie folgt begründet:

- Als das Planfeststellungsverfahren zur Hauptstraße eingereicht wurde (03.2018), lagen noch keine konkreten Planungen für den Hochbahnsteig Windelsbleicher Straße vor, sodass es nicht möglich war die beiden Maßnahmen in einem Verfahren zu kombinieren.
- Mit dem Einreichen der Planfeststellungsunterlagen für die Hauptstraße konnte aus Verkehrssicherheitsgründen nicht gewartet werden. Die Gleise mussten saniert werden. Die Sanierung sollte im Zuge der planfestzustellenden Baumaßnahme der Hauptstraße erfolgen.
- Zwischen den beiden Maßnahmen befindet sich eine räumliche Trennung. Dieser rund 200m Meter lange Abschnitt ist bereits für den Einsatz des Vamos tauglich, sodass keine Veränderungen in der Querschnittsaufteilung der Straße vorgenommen werden müssen.

Die Planfeststellungsbehörde kann sich den Erwägungen anschließen. Die Vorhabenträgerin hat die inhaltliche Rechtfertigung der Abschnittsbildung hinreichend und nachvollziehbar dargelegt.

Die Prüfung der Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass es hier eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens bedurfte. Der gebildete

Streckenabschnitt bzw. Hochbahnsteigbau hat vor dem Hintergrund der Gesamtplanung eine eigene sachliche Rechtfertigung bzw. eine eigenständige Funktion. Es ergeben sich keine Einschränkungen für die Rechtsschutzmöglichkeiten Dritter.

4.5. Anhörungsverfahren

Das Anhörungsverfahren ist nach den gesetzlichen Vorgaben ordnungsgemäß durchgeführt worden. Sinn und Zweck einer Anhörung sind neben der Information der Allgemeinheit, die Ermittlung des relevanten Sachverhalts und die Klärung aller für die Entscheidung erheblichen Fakten und Gesichtspunkte.

Insoweit dient das Anhörungsverfahren der Vorbereitung der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Die maßgeblichen Regelungen zum Anhörungsverfahren finden sich für die straßenbahnrechtliche Planfeststellung in den spezialgesetzlichen Bestimmungen des § 29 PBefG sowie in den §§ 72 ff. VwVfG NRW. Die dort normierten Verfahrensvorgaben sind vorliegend allesamt eingehalten worden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die darin enthaltene Pflicht zur Auslegung des Plans nebst Zeichnungen und Erläuterungen, schalltechnischer Untersuchungen und aller sonstigen Unterlagen, die das Vorhaben, seinen Anlass, die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie die möglichen Auswirkungen erkennen lassen, vollständig erfüllt.

4.5.1. Auslegung der Planunterlagen und Einwendungsmöglichkeit

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 Vorhabens flächenmäßig beschränkt. Dort ist dementsprechend auch die Auslegung erfolgt. Aufgrund dessen, dass die Stadt Bielefeld im betroffenen Bereich das Bezirksamt Brackwede betreibt, wurden die Planunterlagen auch im Bezirksamt Brackwede ausgelegt. Weitergehende Offenlegungen waren mangels erkennbarer möglicher Auswirkungen auf andere Gemeindegebiete nicht erforderlich.

Auszulegen ist nach § 73 Abs. 3 S. 1 VwVfG NRW „der Plan“. Der Plan besteht gem. § 73 Abs. 1 S. 2 VwVfG NRW aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen.

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 Urteil vom 02.07.2020, Az: 9 A 19.19).

Maßgebend ist insoweit der Zweck der Auslegung: Sie dient dazu, die potenziell Betroffenen über das geplante Vorhaben zu unterrichten. Diesem Zweck ist in aller Regel Genüge getan, wenn ihnen die Auslegung Anlass zur Prüfung geben kann, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und sie im anschließenden Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Belange Einwendungen erheben wollen (Anstoßwirkung, vgl. BVerwG, Beschluss vom 19.05.2005, Az: 4 VR 2000/05).

Der Entfaltung dieser sog. Anstoßwirkung sind die ausgelegten Unterlagen und die Deckblattunterlagen in vollem Umfang, auch im Hinblick auf Immissionen, gerecht geworden.

Einer Berechnung des zu erwartenden Baulärms bedurfte es dabei im Übrigen nicht. Denn es liegt in der Natur der Sache und bedarf keiner besonderen Erläuterung, dass der Strecken- und Hochbahnsteigbau nicht immissionsfrei vonstattengehen 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 hinaus zu erwarten ist. Dies ist vorliegend jedoch nicht zu erwarten. 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 lärmintensiven Baumaschinen oder -geräte. Es gibt von daher auch keine Anhaltspunkte dafür, dass die einzuhaltenden Grenzwerte der AVV-Baulärm, die insoweit die Zumutbarkeitsschwelle definieren, überschritten werden könnten bzw. nicht einhaltbar sind.

Die Bekanntgabe der Auslegung und der Einwendungsfrist ist ordnungsgemäß erfolgt.

Die Anhörung zu dem von der Vorhabenträgerin am 17.06.2024 eingereichten Deckblatt 1 konnte als einfaches Deckblattverfahren nach den Regelungen des § 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG NRW durch schriftliche individuelle Anhörung der von den Änderungen erstmalig oder stärker Betroffenen erfolgen.

Potenziell Betroffene wurden somit über die modifizierte Planunterlage unterrichtet. Durch die Information über die Planänderung und Einsichtnahmemöglichkeit der Planunterlage wurden Betroffene in die Lage versetzt, Einwendungen zu erheben.

Die Einwendungsbefugnis umfasst nicht nur Rechte, sondern alle „Belange“. Ein Belang ist jedes Interesse unabhängig davon, ob es auch rechtlich geschützt ist. Einwendungsbefugt sind u. a. obligatorisch an einem Grundstück Berechtigte, insbesondere Mieter oder Pächter. Insofern wurden betroffene Eigentümer und Mieter über das Deckblattverfahren informiert und entsprechend beteiligt.

Die Anstoßwirkung wurde entfaltet und ist als ausreichend anzusehen.

Die im § 73 Abs. 8 VwVfG NRW normierten Verfahrensvorgaben, die den Fall betreffen, dass ein ausgelegter Plan geändert werden muss und dadurch Belange Dritter erstmals oder stärker als bisher berührt werden, sind vorliegend eingehalten worden.

4.5.2. Verzicht auf den Erörterungstermin

Auf die Durchführung einer Erörterung im Sinne von § 73 Abs. 6 S. 1 VwVfG NRW kann im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens für ein Straßenbahnvorhaben gem. § 29 Abs. 1 a Nr. 1 PBefG verzichtet werden. Von dieser Möglichkeit, auf die schon in den Bekanntmachungen zur Auslegung hingewiesen worden ist, wurde vorliegend im Rahmen einer entsprechenden Ermessensentscheidung Gebrauch gemacht.

Das sich aus den wenigen Einwendungen ergebende Konfliktpotential, das zu erörtern wäre, war nicht sehr umfangreich.

Die meisten dieser Einwendungen dürften sich unter Berücksichtigung der Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin und der darin enthaltenen Zusagen und Erläuterungen zumeist soweit erledigt haben, dass der Verzicht auf die Erörterung vertretbar war. Auch von einem Erörterungstermin mit den Trägern öffentlicher Belange war kein weiterer Informationsgewinn zu erwarten.

Entscheidungserhebliche weitere Erkenntnisse im Sinne eines der Hauptzwecke der Erörterung, in der mit Hilfe einer Diskussion der Einwendungsinhalte mit der Vorhabenträgerin unter der Leitung der Anhörungsbehörde so weit wie möglich einvernehmliche und gleichzeitig rechtskonforme Lösungen gefunden und ansonsten die Grundlagen für die abschließende Entscheidung im Verfahren ausgeweitet werden sollen, waren insoweit hinreichend sicher nicht mehr zu erwarten. Eine ordnungsgemäße abschließende Entscheidungsfindung im Planfeststellungsverfahren war von daher auch ohne einen Erörterungstermin möglich.

Die Einwender, die Vereinigungen bzw. Umweltverbände sowie die Fachbehörden und TÖB haben stattdessen die Möglichkeit erhalten, schriftlich oder per E-Mail zu den Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin Stellung zu beziehen und auf diese Weise ihnen entgegenstehende Auffassungen in das Verfahren einzubringen und zu dokumentieren. Die entsprechenden Gegenäußerungen sind den Einwendern, den Vereinigungen bzw. Umweltverbänden sowie den Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange dazu mit Schreiben vom 24.07.2024, unter Einräumung der Möglichkeit zur Rückäußerung bis zum 16.08.2024, zugesandt worden.

Ein Einwender hat von der Möglichkeit Gebrauch gemacht und am 04.08.2024 sein Anliegen ergänzend vortragen.

Die Landwirtschaftskammer hat am 31.07.2024 mitgeteilt, dass keine weiteren Einwendungen aus agrarstruktureller Sicht notwendig sind.

Eine Umweltvereinigung hat am 15.08.2024 nochmals eine Stellungnahme abgegeben.

Diese Stellungnahmen wurden am 26.08.2024 der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt.

Am 11.09.2024 lag der Planfeststellungsbehörde eine abschließende Stellungnahme/Gegenäußerung der Vorhabenträgerin zu diesen vor.

Auf die Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins wurde gem. § 29 Abs. 1a Nr. 1 PBefG verzichtet. Alle Betroffenen hatten ausreichend Gelegenheit, sich über die Planung zu informieren und ihre Anregungen, Forderungen und Einwendungen vorzubringen. Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Entscheidungsfindung alle Stellungnahmen und Einwendungen in gebührendem Maße berücksichtigt. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist der Sachverhalt auch ohne Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins bezüglich der im Verfahren vorgebrachten Punkte vollständig aufgeklärt.

Das Anhörungsverfahren ist nach den gesetzlichen Vorgaben ordnungsgemäß durchgeführt worden. Sinn und Zweck einer Anhörung sind neben der Information der Allgemeinheit die Ermittlung des relevanten Sachverhalts und die Klärung aller für die Entscheidung erheblichen Fakten und Gesichtspunkte.

Insoweit dient das Anhörungsverfahren der Vorbereitung der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Die maßgeblichen Regelungen zum Anhörungsverfahren finden sich für die straßenbahnrechtliche Planfeststellung in den spezialgesetzlichen Bestimmungen des § 29 PBefG sowie in den §§ 72 ff. VwVfG NRW. Die dort normierten Verfahrensvorgaben sind vorliegend allesamt eingehalten worden.

4.6. Nachträgliche Ergänzung der Planunterlagen

Im Laufe des Verfahrens hat die Vorhabenträgerin Ergänzungen, redaktioneller oder klarstellender Art bzw. eine differenzierte Betrachtung und Auswertung bereits vorhandener Beurteilungsergebnisse der Planunterlagen in Bezug auf Luftschall- und Schwingungsmissionen vorgenommen. Sie sind von ihr mit Schreiben vom 09.10.2024 in das Verfahren eingebracht worden.

Die Ergänzungen beinhalten weitergehende Untersuchungen im Hinblick auf Schwingungsmissionen und Luftschallmissionen. Im Hinblick auf die Luftschallmissionen erfolgte eine Einbeziehung der sog. Summenpegel aus Schienen- und Straßenverkehr. Darum hatte die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung gebeten. Dem entsprechend wurden die Berechnungen (Anlage 6) durch das von der Vorhabenträgerin beauftragte Gutachterbüro GTA aktualisiert und dies textlich beschrieben. Die Vorhabenträgerin hat die Ergebnisse eingehend betrachtet, untersucht sowie bewertet und dementsprechend den Erläuterungsbericht ergänzend modifiziert.

Die Planung als solche bleibt hiervon insoweit unberührt.

Verstärkte oder erstmalige Betroffenheiten der Belange von Privatpersonen oder der Träger öffentlicher Belange ergaben sich unter Zugrundelegung der normierten Regelungen durch die Änderungen nicht, so dass auch keine weiteren gesonderten Beteiligungserfordernisse entstanden, auf eine öffentliche Auslegung verzichtet werden konnte und kein Deckblattverfahren erforderlich war.

Die Anstoßwirkung war seinerzeit bereits durch die ausgelegten Planungsunterlagen und auch die Individualbeteiligung im Rahmen des Deckblattverfahrens in ausreichender Weise gegeben.

4.7. Umfang der Planfeststellung

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 i.V.m. § 28 Abs. 1 PBefG). Die personenbeförderungrechtliche 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).

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst inklusive des Regelungsgehalts des § 60 BOStrab neben der Errichtung aller Betriebsanlagen für die Straßenbahn/Stadtbahn, zu denen u. a. die Gleisanlagen, die Fahrleitung und die Haltestellen gehören, auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine Notwendigkeit im Sinne von § 75 Abs. 1 VwVfG NRW ist für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur „Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit“ erforderlich sind. Dabei dürfen die Folgemaßnahmen über „Anschluss und Anpassung“ nicht wesentlich hinausgehen. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger

überlassen bleiben (vgl. u. a. BVerwG, Urteile vom 12.02.1988, Az: 4 C 54.84 und vom 09.02.2005, Az. 9 A 62/03 und vom 11. Juli 2019, AZ: 9 A 13.18).

Als notwendige Folgemaßnahme i.S.d. § 75 I 1 VwVfG ist eine Maßnahme anzusehen, die für eine angemessene Entscheidung über die durch die anlassgebende Maßnahme aufgeworfenen Konflikte erforderlich ist; dabei darf sie nicht wesentlich über Anschluss und Anpassung hinausgehen und unterliegt insoweit räumlichen und sachlichen Beschränkungen. Eine Folgemaßnahme ist abzugrenzen von anderen Anlagen, die ein umfassendes Planungskonzept benötigen (vgl. BVerwG Urteil vom 24.08.2023, AZ: 7 A 1.22 und Beschluss vom 30. Mai 2024, AZ: 9 VR 1.24).

Demnach stellen insbesondere

- die Sicherung, Veränderung oder Verlegung der im Planungsbereich vorhandenen Versorgungs-/Telekommunikationslinien sowie
- der Umbau der bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich der Brackwederstraße

notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und dem Schienenwegebau mit Hochbahnsteigbau besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Vorhaben eingreift, wiederhergestellt werden muss, damit diese weiterhin ihren bisherigen Aufgaben dienen können. Insofern wurden auch die entsprechenden Stellen im Verfahren beteiligt.

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.

Das Vorhaben ist entsprechend der mit dem Antrag vorgelegten Planunterlagen planfestgestellt und auszuführen.

Die Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG ist nicht Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung gemäß § 28 Abs. 1 PBefG (BVerwG, Urteil vom 20. April 2005, AZ: 9 A 56.04), sie ist gesondert einzuholen.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Finanzierungs- bzw. Förderfragen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind. Eine Zuwendungsfähigkeit des Vorhabens oder einzelner Maßnahmen kann aus diesem Beschluss nicht abgeleitet werden.

5. Umweltverträglichkeitsprüfung

5.1. Antrag auf Durchführung einer Vorprüfung des Einzelfalls („Screening“)

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 23.05.2023 die Durchführung einer Vorprüfung des Einzelfalls („Screening“) gem. § 5 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) beantragt.

Aus dem von der Vorhabenträgerin vorgelegtem Erläuterungsbericht für die Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls ergibt sich im Hinblick auf die zu betrachtenden Schutzgüter im Wesentlichen Folgendes:

Schutzgut	Beschreibung der Umweltauswirkung	Bewertung der Erheblichkeit
Boden	○ Bodenbewegung durch Umbau des Straßenkörpers ○ Vorbelastung, da ausschließlich versiegelte Böden betroffen ○ Wiederherstellung versiegelter Flächen ○ Keine/Geringe Neuversiegelung ○ Wiederverwendung des Ausbaumaterials angestrebt ○ Fachgerechte Entfernung des nicht verwendbaren Materials	Nicht erheblich im Sinne UVPG
Wasser	○ Keine Betroffenheit von Oberflächengewässer ○ Versiegelung und sorgfältiger Umgang mit Maschinen schließt Einträge in das Grundwasser aus	Nicht erheblich im Sinne UVPG bei Einhaltung der Regelwerke (Betriebsmittel)

Klima/Luft	○ In der Bauphase evtl. punktuelle Belastung durch Baumaschinen ○ Baumbestand wird erhalten ○ Vorhandene Frischluftkorridore bleiben erhalten ○ Durch den geplanten Hochbahnsteig keine Beeinträchtigungen des bodennahen Kaltluftabflusses der angrenzenden Grünzüge ○ Nach Umbau keine Verschlechterung der Ausgangssituation	Nicht erheblich im Sinne UVPG (Erhalt der vorh. Bepflanzung)
Tiere	○ Der Baumbestand bleibt erhalten, daher keine Betroffenheit von Lebensräumen ○ Keine Verschlechterung der vorhandenen Situation	Nicht erheblich im Sinne UVPG
Pflanzen	○ Die Bestandsbäume bilden das einzige betroffene Grün ab, diese werden erhalten	Nicht erheblich im Sinne UVPG (Erhalt der vorhandenen Bepflanzung)
Landschaft	○ Das Schutzgut Landschaft ist nicht betroffen, da lediglich ein urbanes durch ein anderes urbanes Umfeld ersetzt wird	Keine Betroffenheit
Sach-/Kulturgüter	○ Umliegende Gebäude sind nicht betroffen, andere Sachgüter ebenfalls nicht ○ Der (passive) Schallschutz von Gebäuden durch den späteren Betrieb wird gewährleistet	Nicht erheblich im Sinne UVPG
Mensch	○ (Temporär) erschwerte Erreichbarkeit der Gebäude während der Bauphase ○ (Temporäre) Belastung durch Baubetrieb (Lärm, Erschütterung) ○ Es wird (passiver) Schallschutz durch z.B. Einbau von Schallschutzfenstern gewährleistet	Nicht erheblich im Sinne UVPG bei Einhaltung der Regelwerke und ggf. Auflagen aus Planfeststellungsbeschluss

5.2. Entscheidung: 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 bzw. die umweltbezogenen Schutzgüter im Rahmen von Umweltprüfungen (Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategische Umweltprüfungen) frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und die Ergebnisse der Umweltprüfungen bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens bzw. bei der Aufstellung oder Änderung der Pläne so früh wie möglich berücksichtigt werden (vgl. § 3 UVPG).

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

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

Gem. § 1 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 14.11 der Anlage 1 des UVPG ist die Pflicht zur Durchführung einer solchen UVP vom Ergebnis einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 7 Abs. 1 UVPG (sog. Screening) abhängig.

Für den Ausbau der Stadtbahnlinie 1 in der Brackweder Straße in Bielefeld-Brackwede hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 23.05.2023 unter Beifügung entsprechender Unterlagen (Erläuterungsbericht mit Darstellung der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls sowie zwei Lagepläne) ein solches Screening beantragt.

Nach überschlägiger Prüfung der Umweltauswirkungen anhand der in der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien hat die Planfeststellungsbehörde als insoweit zuständige Behörde mit Bescheid vom 11.08.2023 unter Beteiligung der Umweltverbände und einschlägigen Träger öffentlicher Belange (LWL Archäologie für Westfalen, LWL Amt für

Denkmalpflege, Landwirtschaftskammer NRW, Stadt Bielefeld, Obere Immissionsschutzbehörde, Obere Bodenschutzbehörde, Obere Wasserbehörde, Untere und Höhere Naturschutzbehörde) festgestellt, dass es keiner UVP bedarf.

Die Feststellung begründete sich wie folgt:

Die Maßnahme findet ausschließlich im bereits vorbelasteten Straßenraum statt und der stadtbildprägende Baumbestand wird erhalten. Erhebliche Wechselwirkungen sind nicht zu erwarten. Insgesamt ergeben sich unter Berücksichtigung der Merkmale des Vorhabens, der fehlenden Neuversiegelung, seines innerörtlichen Standortes und seiner möglichen Auswirkungen keine Beeinträchtigungen, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern würden. Diese Auffassung wird auch von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange geteilt. Die Höhere Naturschutzbehörde teilt ebenfalls die Einschätzung aus der Vorprüfung zur UVP-Pflicht, dass für die aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu beurteilenden Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Fläche und Landschaft keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne des UVPG durch das Vorhaben zu erwarten sind.

Die Stadt Bielefeld, der LWL Archäologie für Westfalen, der LWL-Denkmalpflege, die Landwirtschaftskammer NRW, die Obere Bodenschutzbehörde und die Obere Immissionsschutzbehörde haben in ihren Stellungnahmen ebenfalls die Ansicht vertreten, dass auf die Durchführung einer UVP verzichtet werden kann. Das Dezernat 54 (Wasserwirtschaft) und die anerkannten Naturschutzverbände haben auf die Abgabe einer Stellungnahme verzichtet und insoweit keine Bedenken gegen den Verzicht auf eine UVP vorgetragen.

Als Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls wurde deshalb festgestellt, dass für den geplanten barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ in der Brackweder Straße keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Auf die Stellungnahme der LWL-Denkmalpflege, in der darauf hingewiesen wurde, dass im Plangebiet ein denkmalgeschützter Grenzstein/

Markierungsstein vorhanden ist und dieses Denkmal in seiner Substanz und seiner Lage am Ort zu schützen sei, wurde die Vorhabenträgerin aufmerksam gemacht.

Das Vorhaben hat daher unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 des UVPG benannten Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Dies folgt letztlich 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 Nr. 33/2023 vom 14.08.2023 der Bezirksregierung Detmold bekannt gegeben.

6. Materiell-rechtliche Bewertung

6.1. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis. Erforderlich ist eine Planung vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn die mit dem Vorhaben erfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn also das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist. Diese Voraussetzungen liegen vor.

Der barrierefreie Bau der Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ inkl. Anpassung des Straßenquerschnitts bzw. des Schienenweges ist gemessen an den Festlegungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) sowie den

Zielen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) erforderlich.

Die Planrechtfertigung für einen barrierefreien Umbau eines Bahnsteigs ergibt sich aus der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes und der Verpflichtung, auf eine erschwernisfreie Benutzung von Bahnanlagen durch behinderte Menschen hinzuwirken (VGH München, Beschluss vom 19.06.2020, Az: 22 AS 20.40008).

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 verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Grundeigentums (Art. 14 Abs. 3 GG) genügen.

Danach ist eine Enteignung nur zum Wohl der Allgemeinheit zulässig. Sie darf allein durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes erfolgen, das Art und Ausmaß der Entschädigung regelt. Voraussetzung der Allgemeinwohldienlichkeit ist, dass das konkrete Vorhaben zur Erreichung des Gemeinwohlziels geeignet und erforderlich ist. Dabei genügt es hinsichtlich der Erforderlichkeit des Vorhabens, dass es zum Wohl der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten, d.h. in der Lage ist, einen substantiellen Beitrag zur Erreichung des Gemeinwohlziels zu leisten. Es muss darüber hinaus verhältnismäßig im engeren Sinne sein. Hierfür muss die Bedeutung des Vorhabens für das mit ihm verfolgte Gemeinwohlziel in einem angemessenen Verhältnis zu den durch das Vorhaben beeinträchtigten Belangen stehen. Es sind daher die für das Vorhaben sprechenden Gemeinwohlbelange einerseits und die durch seine Verwirklichung beeinträchtigten öffentlichen und privaten Belange andererseits gegeneinander abzuwägen. Dem Ausmaß und dem Gewicht der Förderung des Gemeinwohlziels durch das Vorhaben sind die hierdurch nachteilig betroffenen privaten Rechtspositionen in ihrer Gesamtheit sowie die entgegenstehenden öffentlichen Belange gegenüberzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.11.2020, AZ: 9 A 12.19).

Eine Planung ist in diesem Sinne gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv als erforderlich anzusehen ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG Urteil vom 09.11.2017, Az: 3 A 3.15, BVerwG Urteil vom 20.04.2005, Az: 9 A 56/04 –, 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).

Eine Planung, die, wie die vorliegende, darauf gerichtet ist, eine weitestgehende Barrierefreiheit herzustellen und insgesamt ein attraktiveres Schienenverkehrsangebot zu schaffen, ist aus verkehrlichen Gründen grundsätzlich als vernünftig einzustufen. Sie ist deshalb generell geeignet entgegenstehende (Eigentums)Rechte zu überwinden.

Wobei hier ohnehin kein Grunderwerb erforderlich ist.

Das Vorhaben „Bau der barrierefreien Haltestelle Windelsbleicher Straße“ entspricht den Zielen, 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 PBefG im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit entsprechenden Verkehrsleistungen sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine verkehrsmittelübergreifende Integration des öffentlichen Personennahverkehrs, auch unter Berücksichtigung des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit sowie der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse berücksichtigenden Verkehrsgestaltung, zu sorgen. Gibt es dazu einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan, ist er zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 3a PBefG). Allerdings kommt den im Nahverkehrsplan enthaltenen

Feststellungen mangels einer entsprechenden gesetzlichen Regelung für das Planfeststellungsverfahren keine bindende Wirkung zu (OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, AZ: 1 D 599/08).

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 8 PBefG bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Auf dieser Grundlage der Zielbestimmung des ÖPNV durch das Personenbeförderungsgesetz sind darin die in § 2 ÖPNVG NRW normierten Grundsätze einzubeziehen. Zu diesen Grundsätzen gehört insbesondere die Bevorzugung des schienengebundenen Verkehrs gegenüber dem Straßenverkehr und des ÖPNV (vgl. § 2 Abs. 1 ÖPNVG NRW). Nach § 2 Abs. 3 Satz 1 ÖPNVG NRW ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten. Dies erfordert eine Verkehrsbedienung, die unter anderem den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, barrierefreien, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem und barrierefreiem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen und fahrgastfreundlichem Service Rechnung trägt (§ 2 Abs. 3 Satz 1 ÖPNVG NRW).

Es ist vor diesem Hintergrund daher auch sicherzustellen, dass die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden. Mit dem Planvorhaben ist damit auch eine planrechtfertigende Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV verbunden, denn das Angebot an Verkehrsverbindungen im ÖPNV wird damit für einen größeren Personenkreis objektiv verbessert.

Ziel ist/war es, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Von dieser Frist darf/durfte nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden (§ 8 Abs. 3 S. 3 und S. 4 PBefG).

In Bielefeld sind bereits etwa 85 % der oberirdischen Stadtbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut. In den kommenden Jahren sollen im gesamten Stadtbahnnetz die noch nicht barrierefreien Haltestellen umgebaut werden. So soll auch die heutige Stadtbahnhaltestelle Windelsbleicher Straße, wo derzeit ein Zugang zum Stadtbahnfahrzeug nur über Klapptrittstufen möglich ist, barrierefrei gebaut werden,

Die westlich angrenzenden Haltestellen der Stadtbahnlinie 1 in Brackwede werden, im Zuge des Ausbaus der Hauptstraße (vgl. Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Detmold, Aktenzeichen: 25.4-35-10-2/18, vom 21.02.2022) ebenfalls mit Hochbahnsteigen ausgestattet. Die direkt im Westen angrenzende Haltestelle „Brackwede Kirche“ rückt durch die Baumaßnahme in der Brackweder Hauptstraße auf die Ostseite der Berliner Straße/ Bodelschwinghstraße. Eine Überprüfung durch die Vorhabenträgerin der daraus resultierenden Einzugsgebiete ergab die Notwendigkeit der Verlegung der vorhandenen Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ in Richtung Osten. Als optimaler Standort wurde der Bereich zwischen der Leo-Fall-Straße und der Leharstraße ermittelt. Sämtliche westlich angrenzende Haltestellen der Stadtbahnlinie 1 sind bereits barrierefrei zugänglich. Ziel des Vorhabens ist es, den sich anschließenden Haltepunkt „Windelsbleicher Straße“ im Streckenabschnitt der Hauptstraße in Bielefeld ebenfalls barrierefrei auszubauen. Dazu gehört ein niveaugleicher Systemzugang, der durch die Errichtung eines Hochbahnsteiges realisiert wird. Dieser erhält eine beidseitige Zugänglichkeit durch Rampen. Damit wird der gesetzlichen Vorgabe des § 8 Abs. 3 PBefG entsprochen. Bislang ist die vorhandene Haltestelle straßenbündig als Seitenbahnsteig ausgeführt, so dass der Zugang zur Bahn nur über Klapptrittstufen und damit nicht barrierefrei erfolgen kann. Der Umbau ermöglicht einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg und berücksichtigt damit die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen. Durch den barrierefreien Ausbau des Bahnsteiges wird die Nutzung von Stadtbahnen erschwernisfreier. Insbesondere für behinderte Menschen oder mobilitätseingeschränkte Personen wird das Angebot somit attraktiver.

Die Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr nach § 8 Abs. 3 PBefG wird mit Umsetzung der Maßnahme erreicht.

Die Planung wird damit auch den steigenden Fahrgastzahlen gerecht. Die Bedeutung des ÖPNV für eine klimafreundliche und moderne Mobilität belegt etwa der erneut deutliche Anstieg der Fahrgastzahlen in Bielefeld. 57,8 Millionen Fahrgäste (mehr als die Hälfte davon (33,5 Mio.) Fahrgäste der Stadtbahn) im Jahr 2023 verzeichnete die mobiel GmbH, das bedeutet 6,4 Millionen Fahrgäste mehr als im Jahr 2022. Diese Steigerung um mehr als zwölf Prozent ist enorm und sie belegt die Akzeptanz und die Bedeutung des ÖPNV in Bielefeld.

Insofern ist auch der Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Windelsbleicher Straße ein Baustein zur Erreichung des o.g. Ziels.

Durch die Anschaffung und den Einsatz der breiteren und längeren Stadtbahnfahrzeuge vom Typ Vamos kann die starke Nachfrage auf der Stadtbahnlinie 1 bedient werden. Für den Einsatz der neuen Vamos-Fahrzeuge sind die baulichen Voraussetzungen zu schaffen. Hierzu vgl. auch Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Detmold, Aktenzeichen: 25.4-35-10-2/18, vom 21.02.2022.

Gemäß § 7 Abs. 1 des Gesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen - BGG NRW) sind u.a. öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.

Bei § 3 Abs. 1, 5 BOStrab handelt es sich um eine in diesem Sinne einschlägige Rechtsvorschrift. Demnach müssen Betriebsanlagen und Fahrzeuge so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert, wobei zu den baulichen Anforderungen auch Maßnahmen gehören, die den in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen die Benutzung der Betriebsanlagen ohne besondere Erschwernis ermöglichen. Die geplante Maßnahme ist generell geeignet, diese Ziele zu verfolgen.

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Planung wird diesem Gebot gerecht.

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

Neben den v. g. Zielen des PBefG sind darüber hinaus die dem ÖPNVG NRW zu entnehmenden Grundsätze zu berücksichtigen. Der öffentliche Personennahverkehr ist gem. § 1 Abs. 1 ÖPNVG NRW eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Mit der Verwirklichung des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens werden durch die Vorhabenträgerin mittelbar zum Wohl der Allgemeinheit öffentliche Aufgaben des ÖPNV im Sinne des PBefG wahrgenommen, denn moBiel GmbH betreibt für die Stadt Bielefeld im ostwestfälischen Oberzentrum Bielefeld ein aus diversen Bus- und vier Stadt- bzw. Straßenbahnlinien bestehendes Netz des öffentlichen Personennahverkehrs. Mit der Maßnahme werden auch verkehrliche und klimatische Verbesserungen einhergehen und die Attraktivität des ÖPNV wird gesteigert.

Die Erforderlichkeit des Planvorhabens im Sinne der Planrechtfertigung besteht unabhängig von einer genaueren Prognose des zu erwartenden Ausmaßes der Nachfrage für die mit dem Umbau der Straßenbahnlinie bzw. Bau des Hochbahnsteiges zur Verfügung gestellten Verkehrsleistungen darüber hinaus auch schon deshalb, weil die Vorhabenträgerin als Aufgabenträgerin des ÖPNV durch das Planvorhaben die Voraussetzungen für eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf den schienengebundenen Personennahverkehr schafft und damit dem in § 2 Abs. 1 ÖPNVG NRW nach bestimmten Maßgaben vorgegebenen Vorrang des schienengebundenen Verkehrs gegenüber dem Straßenverkehr Rechnung trägt.

Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahme ist als solche nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Wirtschaftlichkeit wird vielmehr im Verfahren zur Bewilligung beantragter Fördermittel geprüft und ist im Übrigen der Beurteilung der Vorhabenträgerin im Rahmen der für sie geltenden Vorschriften überlassen.

6.2. Verkehrstechnische Planungsziele

Die beantragte Maßnahme „Bau des Hochbahnsteigs Windelsbleicher Straße“ ist geeignet, zur Erreichung der Planungsziele der Vorhabenträgerin bzw. der Stadt Bielefeld beizutragen oder diese direkt zu erfüllen.

Die mit der Maßnahme in Zusammenhang stehenden Planungsziele (vgl. auch vorstehende Ausführungen zur Planrechtfertigung) ergeben sich insbesondere auch aus dem aktuellem (dritten) Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld (aus dem Jahr 2021).

Der öffentliche Nahverkehr in Bielefeld weist demnach bereits heute einen hohen Standard auf, der weiterentwickelt werden soll. Ein besonderer Fokus liegt in der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit und der Umsetzung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2030.

Für den öffentlichen Verkehr und den Nahverkehrsplan sind entsprechend dem Nahverkehrsplan vor allem folgende Leitziele relevant:

- Ausbau und Optimierung des ÖPNV-Angebots
- Verknüpfungspunkte entwickeln und optimieren
- Barrierefreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für alle
- Erreichbarkeit mit dem ÖV aus der Region verbessern
- Emissionsarme Mobilität fördern

Oberstes Ziel der Stadt Bielefeld ist neben dem barrierefreien Ausbau auch der Ausbau des Stadtbahnnetzes für 2,65m breite Stadtbahn-Fahrzeuge (Vamos-Fahrzeuge), um die Raum- und Platzkapazität sowie den Fahrkomfort zu erhöhen. Hierbei werden der barrierefreie Ausbau und der sog. Vamos-Ausbau miteinander verknüpft.

Die an diesen Zielen ausgerichtete Planung ist nicht zu beanstanden, ausreichend aktuell und stellt eine gesicherte Planungsgrundlage dar.

Eine Planung, die, wie die vorliegende, darauf gerichtet ist, eine weitestgehende Barrierefreiheit herzustellen und insgesamt ein attraktiveres Schienenverkehrsangebot zu schaffen, ist aus verkehrlichen Gründen grundsätzlich als vernünftig einzustufen.

6.3. Planungsleitsätze

Die Planung für den Schienenwegebau einschließlich der Folgemaßnahmen 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 insbesondere die des

- § 36 Abs. 1 PBefG über die Bau- und Unterhaltungspflicht des Unternehmers

- § 57 Abs. 1 Nr. 1 PBefG in Verbindung mit der BOStrab über die 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.

Der planerischen Gestaltungsfreiheit sind Schranken gesetzt durch materiell-rechtliche Vorschriften, die als zwingende Gebote oder Verbote die Zulassung oder Ausgestaltung des Vorhabens regeln (sog. Planungsleitsätze).

Sie können sich aus dem jeweiligen Fachplanungsgesetz, hier dem PBefG, oder anderen Gesetzen ergeben, die für den von ihnen normierten Sachbereich zwingende Anforderungen an die Zulassung von Vorhaben normieren. Von solchen Regelungen zu unterscheiden sind Vorschriften, die als Ermessensvorschriften oder Soll-Vorschriften ausgestaltet sind oder sonst erkennen lassen, dass ihre Vorgaben nicht strikt binden sollen. Sie können als Optimierungsgebote oder Abwägungsdirektiven die Gewichtung einzelner Belange steuern.

Der Abwägung nicht zugänglich sind zwingende Rechtsvorschriften.

Die planerische Gestaltungsfreiheit unterliegt damit rechtlichen Bindungen und dazu zählt die Beachtung zwingenden Rechts, etwa die Einbindung in

höherstufige Planungen, des Natur- und Artenschutzrechts und der von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze über die Planrechtfertigung und die Beachtung des Abwägungsgebots.

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

Zwingendes Recht:

6.4. Zustimmung nach § 31 PBefG zur Benutzung öffentlicher Straßen und Hinweis gem. § 31 Abs. 6 PBefG

Gem. § 31 Abs. 1 PBefG hat der Unternehmer die Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast beizubringen, wenn eine öffentliche Straße von der Straßenbahn benutzt werden soll bzw. Betriebsanlagen von Straßenbahnen eine öffentliche Straße höhengleich kreuzen.

Die Stadt Bielefeld und die moBiel GmbH haben am 22.12.2014 mit einer Erstlaufzeit beginnend vom 01.01.2015 bis zum 31.12.2034 einen Gestattungsvertrag über die Nutzung öffentlicher Verkehrsflächen der Stadt Bielefeld für Stadtbahninfrastruktur und für ÖPNV-Anlagen geschlossen. Dieser Vertrag ersetzt den am 11.10.1994 abgeschlossenen Konzessionsvertrag. Die Stadt Bielefeld räumt der moBiel GmbH in diesem Gestattungsvertrag das Recht ein, alle im Stadtgebiet Bielefeld gelegenen öffentlichen Verkehrsflächen für den Ausbau, die Wartung, die Instandhaltung und den Betrieb des in ihrem Eigentum befindlichen Stadtbahnnetzes sowie der ÖPNV-Anlagen zu benutzen und hat somit die nach § 31 Abs. 1 PBefG erforderliche Zustimmung des Straßenbaulastträgers für die Benutzung öffentlicher Straßen durch die Stadtbahn und ÖPNV-Anlagen erteilt.

6.5. 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. Das planfestgestellte Vorhaben steht diesen raumordnerischen Zielen nicht entgegen. Neue, raumbedeutsame Wirkungen sind mit dem Vorhaben vor dem Hintergrund, dass der betroffene Stadtbahn-Trassenabschnitt bereits vorhanden ist, sich die Umbaumaßnahmen und auch der Bau des Hochbahnsteiges also auf Flächen erstrecken, die schon heute dem öffentlichen Verkehr dienen, nicht verbunden.

Das Dezernat 32 der Bezirksregierung Detmold als Regionalplanungsbehörde hat hinsichtlich der Planung vor diesem Hintergrund in seiner Stellungnahme keine Bedenken geäußert.

6.6. Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

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 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.

6.6.1. Spezieller Artenschutz des § 44 Abs. 1 BNatSchG

Der Bau und Betrieb des Schienenweges widerspricht nicht den Anforderungen des Artenschutzes. Struktur und sonstige Gegebenheiten im Planungsraum sind gekennzeichnet von vorwiegend vollständig versiegelten Flächen des innerstädtisch gelegenen öffentlichen Verkehrsraums mit nicht unerheblich verkehrlichen Vorbelastungen, z. B. auch durch Immissionen sowie angrenzender Bebauung. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung, d.h. die bereits vorhandene Straße bzw. Stadtbahntrasse, und da der Baumbestand entlang der Friedhofsmauer erhalten bleibt und die Baumaßnahme im vorhandenen Straßenraum erfolgt, sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Aufgrund der ausgeprägten Vorbelastung ist die Eignung als Lebensraum für störungsempfindliche seltene Tierarten sowie seltene, empfindliche Pflanzen auszuschließen.

Insoweit treten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht ein. Neue, raumbedeutsame Wirkungen sind mit dem Vorhaben vor dem Hintergrund, dass die Maßnahme sich auf Flächen erstreckt, die schon heute dem öffentlichen Verkehr dienen und insofern keine gravierende Änderung eintritt, nicht verbunden.

6.6.2. 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 Stadtbahnstrecke 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. Relevante 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, sind aufgrund der Vorbelastung des betroffenen Raumes nicht erkennbar. Unbeeinträchtigte Böden und naturnahe Lebensräume werden durch die Baumaßnahme nicht betroffen oder beeinträchtigt. Da der Baumbestand vollständig erhalten bleibt, sind Tierarten allenfalls während der Bauphase betroffen, beim Entfall von Aufwuchs handelt es sich um Unkraut und Gras im Bereich der Baumscheiben. Tiere, welche in und an den Bäumen leben, werden in dem vorbelasteten Raum während der Baumaßnahme höchstens temporär durch Baulärm und Erschütterungen beeinträchtigt.

6.6.3. Prüfmethodik / Bestandserfassung

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

Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote (insbesondere solche nach § 44 Abs. 1 BNatSchG) entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Pflanzen- und Tierarten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus.

Das ist aber nicht dahingehend zu verstehen, dass die Vorhabenträgerin verpflichtet wäre, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab.

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, AZ: 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). Erforderlich, aber auch ausreichend ist - auch nach den Vorgaben des europäischen Unionsrechts - eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung.

Die Vorhabenträgerin hat sich im Rahmen der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 5 UVPG mit der Thematik „Artenschutz“ auseinandergesetzt.

Laut Erläuterungsbericht wurde in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde auf die Erstellung eines Artenschutzfachbeitrages verzichtet.

Da der Baumbestand entlang der Friedhofsmauer erhalten bleibt, das Bauvorhaben auf bereits versiegelter Fläche erfolgt und die Beeinträchtigung bei hoher Vorbelastung in erster Linie temporär während der Baumaßnahme sein wird, hat sich auch die höhere Naturschutzbehörde der Einschätzung angeschlossen, dass kein Artenschutzfachbeitrag erforderlich ist.

Die Ausstattung des Naturraums im Planungsraum wurde in ausreichender Tiefe ermittelt. Für weitere Untersuchungen ergab sich angesichts der Prägung des Planungsraums durch die vorwiegend vorhandene urbane Nutzung und nicht zuletzt auch wegen der nicht unerheblichen Vorbelastung durch die bereits seit vielen Jahren bestehende Straße/Stadtbahnlinie keine Notwendigkeit.

Die Planfeststellungsbehörde geht im Einklang mit den zuständigen Fachbehörden davon aus, dass das Arteninventar des Untersuchungsraumes auch unter artenschutzrechtlichen Aspekten hinreichend erfasst ist.

6.7. 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.

6.8. Landschaftsschutz- / Naturschutzgebiete

Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotop oder auch zumindest schützenswerte Biotop werden nicht berührt. Sie sind im unmittelbar betroffenen Raum nicht vorhanden.

6.9. Eingriffe in Natur und Landschaft

Ein Landschaftspflegerischer Begleitplan umfasst die Untersuchung und Bewertung der Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG soweit sie erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes bedingen.

Die Vorhabenträgerin hat im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde auf die Erstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplans verzichtet, da der Baumbestand entlang der Friedhofsmauer erhalten bleibt, die Baumaßnahme im vorhandenen Straßenraum erfolgt und eine Betroffenheit des § 44 BNatSchG an dieser Stelle nicht vorliegt.

Die höhere Naturschutzbehörde hat sich der Einschätzung angeschlossen, dass kein landschaftspflegerischer Begleitplan erforderlich ist.

Gleichwohl hat sich die Vorhabenträgerin im Rahmen der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 5 UVPG mit der Thematik auseinandergesetzt und dort die Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien untersucht und bewertet.

Das Vorhaben liegt teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplans „I/B 3b -N- - „Am Rosenberg“. Im rechtsgültigen Bebauungsplan werden für den

Planungsbereich überwiegend Wohnbauflächen festgesetzt. Innerhalb der Verkehrsflächen sind keine anderen Besonderheiten festgesetzt worden. Der Erhalt des stadtbildprägenden Baumbestandes außerhalb der Planfestsetzungen wurde laut Vorhabenträgerin mit den zuständigen Ämtern abgestimmt.

Der Landschaftsplan Bielefeld umfasst die Erschließungsstraßen „Am Alten Friedhof“ und „Brackweder Straße 32“, welche den Brackweder Friedhof einschließen und grenzt somit direkt an das Plangebiet an. Die dem Erhaltungsgebot unterliegende Fläche wird durch die geplante Baumaßnahme nicht berührt.

Der Landschaftsraum Osning Kamm und Lippischer Wald beinhaltet in 270 m Entfernung zur Baumaßnahme auch den Naturpark mit der Kennung NTP-006. Das FFH-Gebiet mit der Kennung DE-4017-301, welches Schnittmenge des Naturparks ist und etwa 340 m nordwestlich der Baumaßnahme liegt, enthält gleichzeitig auch das geschützte Biotop mit der Kennung BT-BI-00127. Eine Betroffenheit der genannten Biotope durch die geplante Maßnahme ist jedoch nicht absehbar.

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

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

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

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.

Vorgesehen ist der Erhalt des südlich gelegenen stadtbildprägenden Baumbestands und der Baumschutz für Bestandsbäume.

Sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft, die zu kompensieren wären, erfolgen nicht.

6.10. Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen

Insekten und andere lichtsensible Tiere sind vor nachteiligen Auswirkungen der Beleuchtung zu schützen. Der Schutz von Tieren und Pflanzen und ihrer Lebensgemeinschaften vor mit Lichtimmissionen verbundenen nachteiligen Auswirkungen soll sichergestellt werden. Daher sind dauerhafte Lichtemissionen im Eingriffsbereich während Bau und Betrieb weitestgehend auf ein verträgliches Minimum zu reduzieren, um Störungen zu vermeiden.

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

Die Beleuchtungen an Straßen und Wegen, Außenbeleuchtungen baulicher Anlagen und Grundstücke, zu denen Hochbahnsteige zählen, sowie beleuchtete oder lichtemittierende Werbeanlagen sind daher, unter Beachtung der sicherheitstechnisch relevanten Vorgaben der BOStrab, technisch und konstruktiv so anzubringen, mit Leuchtmitteln zu versehen und so zu betreiben, dass Tiere und Pflanzen wild lebender Arten vor nachteiligen Auswirkungen durch Lichtimmissionen geschützt sind.

Bei allen Beleuchtungsanlagen sind Außenwirkungen auf angrenzende potenzielle Lebensräume (z.B. Gehölzstrukturen) nachaktiver oder nachts ruhebedürftiger Lebewesen grundsätzlich zu vermeiden. Sofern keine sicherheitsrelevanten Gründe entgegenstehen oder ein geltendes Regelwerk Anwendung findet, ist die Beleuchtung daher möglichst insektenschonend zu installieren, d.h. die Lichtpunkthöhe ist so niedrig wie möglich zu halten und es sind insektenfreundliche Leuchtmittel mit möglichst warmer Lichtfarbe zu verwenden.

6.11. Oberflächenwasser, Grundwasser- und Gewässerschutz

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. Unmittelbare Eingriffe in Oberflächengewässer oder in das Grundwasser ergeben sich nicht.

Einer gesonderten Prüfung im Hinblick auf die Regelungen der EU-WRRL bzw. die §§ 27 - 31 und 47 WHG bedurfte es mangels entsprechender Eingriffe bzw. Auswirkungen nicht.

Dem Schutzgut Wasser kommt eine zentrale Bedeutung zu. Es erfüllt zahlreiche Funktionen im Naturhaushalt sowohl als Lebensraum für die biotische Umwelt als auch als Regelungs- und Transportmedium für den Stoff- und Wasserkreislauf in diversen Ökosystemen. Für das Schutzgut Wasser sind mögliche Auswirkungen durch die Veränderung der Oberflächenwasserqualität, durch Funktionsbeeinträchtigungen von Oberflächengewässern, durch die Beeinträchtigung von Grundwasservorkommen sowie durch die Veränderung der Grundwasserqualität relevant.

Der Planungsraum befindet sich außerhalb von Wasserschutzgebieten.

In der Umgebung der Baumaßnahme verlaufen weder offene Kanäle oder Straßenbegleitgräben noch offene Gewässer, sodass keine Betroffenheit von Oberflächengewässern zu erwarten ist.

Die Entwässerung erfolgt im Wesentlichen wie bisher. Bislang erfolgt die Entwässerung über die Straßenflächen, ohne eigenständige Entwässerungsanlagen für den Bahnkörper und die Kanalisation der Stadt Bielefeld. Die im Streckenabschnitt bereits vorhandenen Entwässerungseinrichtungen werden dem leicht veränderten Bordsteinverlauf angepasst. Der Versiegelungsgrad im Straßenraum verändert sich dadurch nicht. Es ändert sich insofern nur die Art der Versiegelung bzw. die Nutzung der Flächen. Die vorhandenen

Straßenabläufe sollen, soweit der Materialzustand dies zulässt, umgesetzt, an den neuen Bordverlauf angepasst und an das vorhandene Leitungssystem angeschlossen werden. Ebenso werden die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen der Gleiszone sowie der Dränage zum druck- und schadlosen Ableiten des im Untergrund anfallenden Wassers berücksichtigt. Das auf dem geplanten Hochbahnsteig anfallende Niederschlagswasser wird über separate Entwässerungseinrichtungen abgeleitet und über einen neu herzustellenden Sammler an den vorhandenen Kanal angeschlossen. Insgesamt wird das vorhandene Entwässerungssystem somit weitestgehend weiter genutzt und die Größe der einleitenden Fläche nicht verändert.

Es wurde seitens der Planfeststellungsbehörde geprüft, ob für diese Form der Niederschlagswasserentsorgung ein erlaubnispflichtiger Benutzungstatbestand im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erfüllt wird und ob die zuständige untere Wasserbehörde für das Einleiten von Niederschlagswasser im gleichen Umfang der zurzeit bestehenden Entwässerung eine Einleitungserlaubnis für erforderlich hält. Das zuständige Umweltamt der Stadt Bielefeld, Fachbereich Landschaft, Gewässer und Naturschutz, hat wie folgt Stellung genommen: Der beschriebene Bereich liegt in dem großen Trenngebiet der E 10/38. Diese Einleitung erfährt eine ausreichende Reinigung in dem Regenklärbecken (RKB) Duisburger Straße und leitet in den Feldbach ein. Der Ausgleich der Wasserführung erfolgt in dem Hochwasserrückhaltebecken (HRB) Bockschatzhof. Damit ist aus Sicht der unteren Wasserbehörde kein wasserrechtliches Erlaubnisverfahren für die Planfeststellung erforderlich. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Die detaillierte Planung und Umsetzung bleibt der Ausführungsplanung vorbehalten.

Durch den sorgfältigen Umgang bei der Bauausführung, insbesondere im Umgang mit Maschinen, sind Einträge in das Grundwasser auszuschließen.

Das Risiko etwaiger erheblicher Schadstoffeinträge als betriebsbedingte Auswirkung des Bahnkörpers auf der Straße sind von der geplanten Maßnahme nicht zu erwarten, sodass keine Schutzmaßnahmen oder sonstige Schutzvorkehrungen bezüglich einer Abwasserbehandlung des anfallenden Niederschlagswassers notwendig sind.

Beeinträchtigungen oder Verschlechterungen können aufgrund der Vorbelastung und nahezu unveränderten Situation ausgeschlossen werden. Es wurden keine Bedenken der zuständigen Fachbehörden vorgetragen.

6.12. Zwischenfazit

Die Planfeststellungsbehörde hat die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses geprüft und sieht diese als erfüllt an. Die Planungsleitlinien sind beachtet worden, zwingendes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

7. Abwägung

Nachdem für das Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben ist und es auch nicht gegen gesetzliche Planungsleitsätze verstößt, sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gegeneinander und untereinander abzuwägen.

7.1. Grundsätzliches zur Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 28 Abs. 1 PBefG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Dieses Gebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis.

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen, welche auch die Prüfung einschließt, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt.

Bei der eigentlichen Alternativenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Alternativenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen.

Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann zu ermitteln, zu bewerten und untereinander abzuwägen, wenn sie ernsthaft in Betracht kommen.

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 Abwägungsgebot verlangt, dass - erstens - eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die Bedeutung der öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (BVerwG, Urteil vom 16. März 2021, AZ: 4 A 12.19).

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.

7.2. Planungsvarianten und -alternativen

Zur fachplanerischen Abwägung gehört die vergleichende Untersuchung möglicher Alternativlösungen unter den verschiedenen in Betracht kommenden Möglichkeiten ihres Standortes/Verlaufes.

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). 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.

Das Abwägungsgebot und die aus ihm folgenden Pflichten erstrecken sich auf die Auswahl und Beurteilung von Trassenvarianten. Die Planfeststellungsbehörde ist verpflichtet, bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen. Sie ist auch im Planfeststellungsverfahren an den Untersuchungsgrundsatz des § 24 VwVfG NRW gebunden. Danach handelt eine Planfeststellungsbehörde abwägungsfehlerhaft, wenn sie eine ernsthaft in Betracht kommende Alternative unberücksichtigt lässt, ohne dass es eine Rolle spielt, ob eine solche Alternative bereits zuvor von einem Vorhabenträger in den Planunterlagen betrachtet, von Trägern öffentlicher Belange oder Dritten im Planaufstellungsverfahren vorgeschlagen oder von Amts wegen zu ermitteln ist. Dessen ungeachtet wird es insoweit in der Praxis häufig keiner weiteren Ermittlungen von Amts wegen bedürfen, weil die Anforderungen

an die Planfeststellungsunterlagen, etwa § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 UVPG, und die Beteiligung der Öffentlichkeit dazu führen, dass alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen im Verfahren der Planaufstellung ohnehin zur Sprache kommen (BVerwG, Beschluss vom 02.03.2023, AZ: 4 B 16.22).

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Bei der eigentlichen Alternativenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Alternativenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen. Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann zu ermitteln, zu bewerten und untereinander abzuwägen, wenn sie ernsthaft in Betracht kommen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, AZ: 4 A 1075/04).

Von einer zumutbaren Alternative kann dabei dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden können. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssten, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, AZ: 9 A 20.05).

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 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

einzu beziehen (BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, AZ: 9 A 11.03 und BVerwG, Beschluss vom 02.03.2023, AZ:4 B 16.22).

Dies erfordert im Abwägungsvorgang, dass der Sachverhalt hinsichtlich der Planungsvarianten so weit aufgeklärt wird, wie dies für eine sachgerechte Trassen-/ Standortwahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Dabei müssen allerdings nicht alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend untersucht und die Variantenprüfung muss nicht bis zuletzt offengehalten werden. Eine Alternative, die auf der Grundlage einer fehlerfrei erstellten Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, darf, schon in einem frühen Verfahrensstadium, ausgeschlossen werden.

Wird in dieser Weise verfahren, ist das Abwägungsergebnis 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 (BVerwG, Beschluss vom 04.03.2024, AZ: 11 VR 4.23). Nach gefestigter Rechtsprechung des BVerwG sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassen-/Variantenwahl erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Variante sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, Alternative darstellen würde.

Die Auswahl unter verschiedenen in Betracht kommenden Varianten ist, ungeachtet dabei zu beachtender zwingender rechtlicher Vorgaben, eine fachplanerische Abwägungsentscheidung (BVerwG, Urteil vom 04.07.2023, AZ: 9 A 5.22).

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

Umfassend beschreibt dazu der VGH München (Urteil vom 30.11.2020, AZ: 22 A 19.40036):

Die Planfeststellungsbehörde muss ernsthaft in Betracht kommende Alternativen mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in eine vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen (BVerwG, Urteil vom 18.6.2020, AZ: 3 C 3.19). Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen (stRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 02.07.2020, AZ: 9 A 19/19). Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (stRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 14.3.2018, AZ: 4 A 5.17). Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Vorhabenträger aufgrund seiner Gestaltungsfreiheit getroffene Abwägungsentscheidung – als planerische Entscheidung – abwägend nachzuvollziehen; dabei darf sie sich nicht auf die Kontrolle zurückziehen, ob sich eine andere als die gewählte Variante als offensichtlich bessere Lösung hätte aufdrängen müssen (BVerwG, Urteil vom 29.6.2017, AZ: 3 A 1.16).

Die Behörde muss jedoch nicht und darf nicht selber planen und sie hat kein Versagungsersparnis, wenn das Vorhaben den strikten Vorgaben und dem Abwägungsgebot genügt (BayVGH, Urteil vom 25.10.2019, AZ: 22 A 18.40029 –, VGH München Beschluss vom 02.03.2020, AZ: 22 AS 19.40037).

Der Träger des Vorhabens bestimmt grundsätzlich dessen Gegenstand (BVerwG, Urteil vom 5. Oktober 2021, AZ: 7 A 13.20).

Gegenstand der Abwägung ist also das, was nach „Lage der Dinge“ in sie eingestellt werden muss. Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials

jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.

Eingriffe in die Rechte der Betroffenen, die nach der Abwägung des Planungskonzepts für das Stadtbahnvorhaben erforderlich sind, sind danach nicht unverhältnismäßig - gegebenenfalls auch unter Berücksichtigung eines außerhalb der Planfeststellung durchzuführenden Entschädigungsverfahrens. Sinn und Zweck der Planfeststellung ist es, die konkreten Auswirkungen der Stadtbahn auf die vom Plan Betroffenen rechtsgestaltend zu regeln. Eine Betroffenheit im Sinne der Planfeststellung liegt vor, wenn in das Grundeigentum eines Privaten oder in sonstiger Weise in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen wird. Allgemeine Auswirkungen einer Planung, z. B. auf Natur und Landschaft, Naherholung, auf den Boden, das Wasser, das Klima oder die Luft sind keine Eingriffe in eine individuell geschützte Rechtsposition. Mit dem Schutz, dem Erhalt oder der Fürsorge dieser Güter sind die Träger öffentlicher Belange und die Vereinigungen und Verbände im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereichs und ihrer gesetzlichen Mitwirkung beauftragt und beteiligt. Ein Anspruch darauf, von Auswirkungen und Belastungen einer Stadtbahn gänzlich verschont zu bleiben, besteht nicht. Die allgemeinen negativen Auswirkungen des Stadtbahnbaus gehören zu den Lasten, die im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 S. 2 GG) hinzunehmen sind, wobei auch die positiven Aspekte nicht verkannt werden dürfen.

Die Vorhabenträgerin hat eine Variantenuntersuchung zum Standort der Haltestelle Windelsbleicher Straße (s. Erläuterungsbericht, Ziff. 3) angestellt.

Alle Aspekte wurden im erforderlichen Umfang in die Abwägung eingestellt. Weitere, ernsthaft in Betracht kommende Varianten oder Lösungsmöglichkeiten sind nicht ersichtlich und haben sich letztlich auch im Anhörungsverfahren nicht ergeben.

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

getan worden. Es hat sich dabei keine zu der nun planfestgestellten Trasse vorzugswürdigere Trasse aufgedrängt.

7.2.1. Darstellung der Variantenuntersuchung

7.2.1.1. Nullvariante

Als Alternative zu jedem der beantragten Vorhaben wäre es denkbar, vollständig auf eine Durchführung der Maßnahme zu verzichten.

Bei der Nullvariante bliebe der Zustand so, wie er sich ohne den Bau der barrierefreien Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ der Stadtbahnlinie 1 in der Brackweder Straße im Bereich zwischen der Leo-Fall-Straße und der Leharstraße in Bielefeld unter Beibehaltung der jetzigen Haltestellen darstellt. Mit dem Verbleiben dieses Zustands lassen sich die gesetzlichen Vorgaben und die planerischen Ziele nicht verwirklichen.

Die Nahverkehrsplanung hat 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. Den Belangen von Personengruppen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, würde mit der Null-Variante jedoch nicht Rechnung getragen. Die Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse würde vernachlässigt. Auch den Vorgaben des BGG würde man nicht gerecht.

Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung (Kapitel B Ziff. 6.1, 6.2) dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ein mit der Nullvariante verbundener Verzicht auf die Errichtung des barrierefreien Hochbahnsteiges scheidet deshalb als Planungsalternative aus. Sie ist deshalb als Alternative auch nicht weiter berücksichtigt worden. Im Ergebnis stellt sich damit die Null-Variante nicht als eigentliche Alternative dar.

7.2.1.2. Verzicht der Haltestelle

Die Vorhabenträgerin hat im Erläuterungsbericht ausgeführt, dass bei einem Verzicht der Haltestelle der Abstand zwischen den Haltestellen Rosenhöhe und Brackwede Kirche sehr groß werden würde. Hierdurch würde es zu einer Verschlechterung des Status Quo und zu vereinzelter Erschließungslücken (zum Beispiel im Bereich Johann-Strauß-Straße) kommen bzw. die Wege zur Erreichung des Stadtbahnsystems zu lang werden. Dies wäre mit dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld und den Zielen der Mobilitätsstrategie nicht vereinbar.

7.2.1.3. Haltestelle an der Bestandsposition Windelsbleicher Straße

Am heutigen Standort der Haltestelle Windelsbleicher Straße (Windelsbleicher Straße/ Cansteinstraße/ Hauptstraße/ Brackweder Straße) ist nach den Ausführungen der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht die Anlage eines barrierefreien Hochbahnsteiges auf Grund der geringen Straßenraumbreite nicht ohne Eingriffe in private Grundstücke möglich. Außerdem würde der Abstand zum neuen Hochbahnsteig Brackwede Kirche (östlich des Knotenpunkts Hauptstraße/ Berliner Straße/ Bodelschwinghstraße) mit nur ca. 250 m sehr gering sein und zur Haltestelle Rosenhöhe mit 630 m sehr groß werden.

7.2.1.4. Halteposition Windelsbleicher Straße zwischen Leo-Fall-Straße und Leharstraße

Um einen gleichmäßigen Abstand zu den jeweils angrenzenden Haltestellen Rosenhöhe und Brackwede Kirche zu erreichen, wurde von der Vorhabenträgerin eine weitere Variante geprüft. Demnach soll die jetzige Haltestelle Windelsbleicher Straße um etwa 150 m in Richtung Südosten verschoben werden und zukünftig zwischen der einmündenden Leo-Fall-Straße und Leharstraße liegen. An diesem Standort ist die Realisierung eines Hochbahnsteiges ohne einen Eingriff und Erwerb von privaten Flächen möglich.

Entlang der Linie 1 zwischen Brackwede Kirche und Rosenhöhe entsteht damit eine optimale Erschließung.

Im Hinblick auf die Abstände von Haltestellen ist zu beachten, dass eine kurze Distanz zwischen den Haltestellen zu einer niedrigeren Durchschnittsgeschwindigkeit führt, so dass sich Reisezeiten verlängern und die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs sinkt. Ein großer Abstand führt hingegen zu Einschränkungen insbesondere für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, was dem ausdrücklich verlangten Ziel der Barrierefreiheit entgegensteht, ggf. entstünden dabei sogar Erschließungslücken.

Der Abstand zwischen den Haltestellen als maßgebliches Kriterium für die Einrichtung von Haltepunkten ist anschaulich und gemessen an den vorgenannten Kriterien nachvollziehbar in der Variantenuntersuchung (S. 11, Abbildung 4 des Erläuterungsberichts) dargestellt.

Der Standort zwischen Leo-Fall-Straße und Leharstraße ist nach Auffassung der Vorhabenträgerin für die Haltestelle Windelsbleicher Straße am besten geeignet und wird von dort favorisiert.

An dem favorisierten neuen Haltestellenstandort wurden verschiedene Querschnittsvarianten untersucht, die sich im Wesentlichen in der Art der Radverkehrsführung unterscheiden.

Dazu hat die Vorhabenträgerin folgendes ausgeführt:

7.2.1.4.1. Variante 1 – Schutzstreifen

Bei dieser Variante würde der Radverkehr im Bahnsteigbereich auf einem 1,5 m breiten Schutzstreifen geführt. Die Anlage von Radfahrstreifen wie im Bestand wäre aufgrund der zur Verfügung stehenden Breite nicht möglich. Durch die erforderlichen Breiten für Fahrbahn und Schutzstreifen könnte bei dieser Variante das Mindestmaß der Gehwegbreite von 2,50 m nur unter Entfall des in der südlichen Nebenanlage befindlichen Baumbestandes eingehalten werden. Neupflanzungen sind bei dieser Querschnittsaufteilung nicht möglich.

Da sich die Borde in dieser Variante gegenüber dem Bestand deutlich in Richtung der angrenzenden Grundstücke verschieben würden, müsste von einer Verlegung der sich im Gehwegbereich befindlichen

Versorgungsleitungen im größeren Ausmaß ausgegangen werden, welches zu erhöhten Kosten, Bauzeit und damit Beeinträchtigungen der Anwohner und des Individualverkehrs führen würde.

7.2.1.4.2. Variante 2: – Gemeinsamer Geh-/ und Radweg

Bei dieser Variante würde der Radverkehr im Bahnsteigbereich auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,25 m bis 3,35 m geführt. Durch die Führung auf dem Hochbord wird das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrer besonders bei Überholvorgängen durch den motorisierten Individualverkehr und bei haltender Stadtbahn gestärkt. Bei dieser Variante könnten die vorhandenen Bäume nicht bestehen bleiben, jedoch wäre eine Neupflanzung von Bäumen möglich. Ein weiterer Vorteil dieser Variante wäre, dass die vorhandenen Versorgungsleitungen im Gehwegbereich verbleiben und somit Kosten, Bauzeit und damit Beeinträchtigungen der Anwohner und des Individualverkehrs minimiert werden könnten. Gemäß Radverkehrskonzept handelt es sich bei der Brackweder Straße in diesem Bereich jedoch um eine Hauptroute der Kategorie II. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist hier nicht vorgesehen.

7.2.1.4.3. Variante 3 – Erhalt des südlichen Bordverlaufs und Erhaltung der Bestandsbäume

Die Varianten 1 und 2 wurden in der politischen Diskussion auf Grund des Wegfalls der vitalen und ortsbildprägenden alten Linden und Kastanien auf der Friedhofsseite abgelehnt. Die Klimawirksamkeit der alten Bäume sei durch eine Neupflanzung nicht zu kompensieren.

Daher wurde eine weitere Variante mit Erhalt der Bestandsbäume entwickelt.

Voraussetzung für den Erhalt der Bäume ist die Beibehaltung des Bordes auf der Südseite. Die Mindestanforderungen an die Breiten der Fahrbahn sowie der Gehwege führen dazu, dass nicht genügend Platz für eine Anlage separater Radverkehrsanlagen verbleibt. Der Radverkehr wird daher auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Der Abstand vom Verkehrsraum der

Stadtbahn zum Bord soll mindestens 1,30 m betragen. Hieraus ergibt sich eine Fahrstreifenbreite von jeweils 3,50 m. Im Anschluss werden die Radfahrerinnen und Radfahrer auf den vorhandenen Radfahrstreifen zurückgeführt.

Der Gehweg auf der Südseite wird auf einer Länge von ca. 120 m zur Benutzung durch Radfahrer freigegeben. Dies ist unter Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs aus Sicht des Amtes für Verkehr vertretbar. Auf dem freigegebenen Gehweg besteht ein Benutzungsrecht und keine Benutzungspflicht. Radfahrer können somit ebenfalls auf der Fahrbahn fahren. Der Gehweg ist auf der Südseite ca. 3,30 m breit und auf der Nordseite etwa 2,80 m.

7.2.2. Wahl des Haltestellenstandorts unter Beibehaltung des bisherigen Stadtbahntrassenverlaufs

Die Vorhabenträgerin hat sich für ihre Planung für die Variante „Halteposition Windelsbleicher Straße zwischen Leo-Fall-Straße und Leharstraße“ mit der Untervariante „Erhalt des südlichen Bordverlaufs und Erhaltung der Bestandsbäume“ entschieden.

Nach Einbeziehung der Politik und einer ersten Resonanz der Anliegerinnen und Anlieger wurde nach Aussage der Vorhabenträgerin dem Eingriff in den ortsbildprägenden Baumbestand in der südlich gelegenen Nebenanlage des Plangebiets eine große Gewichtung zugesprochen.

Aus den oben genannten Gründen wurde der Variante 3 durch die Bezirksvertretung Brackwede am 01.09.2022 und durch den Beirat für Behindertenfragen am 28.09.2022 zugestimmt. Die Beschlussfassung des Stadtentwicklungsausschusses erfolgte am 06.09.2022.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich nach Prüfung der in Frage kommenden Varianten der Wahl der Vorhabenträgerin an.

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 Varianten und Alternativen die am Besten geeignete ist und sich eine andere Variante nicht als besser aufdrängt. Unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange stellt sich die gewählte Variante als die insgesamt schonendere dar.

Die übrigen Varianten wurden zulässigerweise verworfen.

Die Auswirkungen sind bei allen Varianten ähnlich, der ausschlaggebende Faktor für die Entscheidung ist jedoch die nach dem Personenbeförderungsgesetz erforderliche Barrierefreiheit der Bahnsteige und die damit möglichst komfortabelste Lösung für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Der Abstand zwischen den Haltestellen ist damit ein wesentliches Kriterium.

Auch dem Erhalt des ortsbildprägenden Baumbestandes wird eine besondere Gewichtung seitens der Planfeststellungsbehörde beigemessen.

Da für die Realisierung der Vorzugsvariante auch kein Grunderwerb erforderlich ist, ist diese Variante vorzugswürdig.

Allen Varianten gleich ist die bisherige Streckenführung und Trassierung, die lediglich angepasst wird und angesichts der Lage und derzeitigen Einbindung im Stadtbahnnetz ohnehin nicht disponibel ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass alternative Streckenführungen nur eingeschränkt zur Verfügung stehen und ein anderer Trassenverlauf dazu führen würde, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen und damit neue Betroffenheiten in Rechtskreisen anderer Betroffener ausgelöst würden. Im Übrigen ist zu bedenken, dass es sich bei den Grundstücksflächen bereits um öffentlich genutzte Verkehrsflächen handelt und es in der tatsächlichen Nutzung keine Änderung gibt. Mithin handelt es sich bei der Beibehaltung der vorhandenen Trasse im bisherigen bereits vorgeprägten Umfeld um den schonendsten Eingriff.

Auf die Untersuchung der Variante „Einsatz der Niederflurtechnik“ anstelle von Hochflurtechnik konnte seitens der Vorhabenträgerin verzichtet werden. Zurzeit wird auf allen vier Stadtbahnlinien in Bielefeld die Hochflurtechnik eingesetzt. Sämtliche westlich angrenzenden Haltestellen der Stadtbahnlinie 1 sind bereits barrierefrei zugänglich. Die westlich

angrenzenden Haltestellen der Stadtbahnlinie 1 in Brackwede werden, im Zuge des Ausbaus der Hauptstraße, ebenfalls mit Hochbahnsteigen ausgestattet (vgl. dazu auch die dortige Variantenuntersuchung im Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Detmold vom 21.02.2022, AZ: 25.4-35-10-2/18). Der Einsatz der Hochflurtechnik mit den entsprechenden Vamos-Stadtbahnen auf diesem planfeststellungsrelevanten Abschnitt ist daher unumgänglich.

Der Planfeststellungsbehörde haben sich aus den vorgenannten Gründen unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile andere geeignete Varianten als die beantragten Variante zur Erreichung des Planungsziels nicht als vorzugswürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen.

Einwendungen gegen die geplante Variante wurden nicht geltend gemacht. Gleichwohl wurde in den Einwendungen und entsprechenden Gegenäußerung der Vorhabenträgerin die Ausgestaltung der radverkehrlichen Belange thematisiert.

7.2.3. Technische Ausgestaltung der Bahnanlagen

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.

Die Ausgestaltung der Bahn- und Betriebsanlagen ist zudem mit der Technischen Aufsichtsbehörde abgestimmt worden. Sie wurde im Verfahren beteiligt und hat diesbezüglich keine Bedenken erhoben.

7.2.4. Beschreibung der geplanten Variante

Die Vorhabenträgerin hat in ihrem Erläuterungsbericht das Vorhaben u. a. mit den Unterpunkten Straßenquerschnitt, Gleistrassierung, Haltestellen,

Fahrleitung und Signalanlagen beschrieben. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierauf Bezug genommen.

Der Vollständigkeit halber und aus Gründen der Transparenz soll hier dennoch auf einige Punkte eingegangen werden:

In der Brackweder Straße in Bielefeld-Brackwede ist der Neubau eines Mittel- Hochbahnsteigs zur niveaugleichen Ein- und Ausstiegsmöglichkeit der Fahrgäste geplant, der die aktuelle Haltestelle Windelsbleicher Straße ersetzen soll und ca. 150 m weiter in Richtung Osten verlegt wird. Durch den Bau des Hochbahnsteiges muss der Straßenquerschnitt der Brackweder Straße in dem Bereich angepasst werden. Die Stadtbahn verkehrt wie bisher auf straßenbündigem Bahnkörper.

Vorhandene Gleise im Bereich zwischen der Leo-Fall-Straße und der Leharstraße werden in ihrer Lage angepasst. Die Höhenlage orientiert sich am Bestand, geringfügige Angleichungen in den Anschlussbereichen sind absehbar. Während der Bauausführung werden dafür daher Teilbereiche privater Grundstücksflächen zeitweise in geringem Umfang in Anspruch genommen und wiederhergestellt.

Parallel zum Hochbahnsteig ist eine beidseitig jeweils 3,50 m breite asphaltierte Fahrbahn geplant. Der vorhandene Radfahrstreifen wird im Bahnsteigbereich zwischen der Leo-Fall-Straße und der Leharstraße aufgelöst. In den Anschlussbereichen werden die Radfahrenden auf die vorhandenen Radfahrstreifen zurückgeführt.

Der stadtbildprägende Baumbestand auf der Friedhofsseite bleibt ebenso wie die vorhandene Bordanlage zum Schutz der Bäume erhalten. Der neue Bordverlauf wird in ausreichendem Abstand zum Bestandsbord gesetzt. Zusätzlich sind während der Bauphase Schutzeinrichtungen (wie z.B. Schutzzäune) für die betroffenen Bäume vorgesehen.

Durch die Anpassung des Straßenquerschnitts entfallen fünf Parkplätze. Die Einmündungen der Straßen Am Alten Friedhof und der Leo-Fall-Straße werden als Gehwegüberfahrten mit Leiteinrichtungen ausgebaut. Die Fahrbeziehungen am Knotenpunkt Leharstraße – Brackweder Straße

werden durch eine Lichtsignalanlage gesichert und mit Leiteinrichtungen ausgebaut. Dadurch bleiben alle Fahrbeziehungen an den jeweiligen Einmündungen erhalten.

Da ein Linksabbiegen aus der Leharstraße ohne eine Signalisierung nicht möglich ist und um alle Fahrbeziehungen zu erhalten, wird der Knotenpunkt durch die Anordnung einer Lichtsignalanlage gesichert. Östlich des Hochbahnsteiges wird eine Aufstellfläche zum Linksabbiegen in die Leharstraße angeordnet.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme können einige Anliegende der Brackweder Straße nur rechts in die Zufahrten einbiegen und diese rechts in die Brackweder Straße verlassen.

Der Hochbahnsteig wird im Straßenraum errichtet. Der Bahnsteig erhält eine Länge von 68 m und eine Breite von 4,10 m. Parallel zum Hochbahnsteig wird zur Sicherheit ein 50 cm breiter Randstreifen abmarkiert. Sowohl das stadteinwärts als auch das stadtauswärts führende Gleis wird auf etwa 275 m Länge angepasst. Die Haltestelle, die Zugänge zur Haltestelle sowie die Nebenanlagen werden im überplanten Abschnitt der Brackweder Straße mit taktilen Leiteinrichtungen ausgestattet.

Der Hochbahnsteig erhält auf beiden Seiten gerade Bahnsteigkanten, welche mit Blindenleiteinrichtungen ausgestattet werden. Neben einem Wetterschutzdach wird der Bahnsteig mit den erforderlichen Fahrgastinformations- und Abfertigungseinrichtungen ausgestattet.

Die beiden Zugänge zum Hochbahnsteig werden jeweils mit einer „Rot-Dunkel-Anlage“ gesichert.

Die Fahrleitung in der Brackweder Straße muss angepasst, einige Fahrleitungsmasten entfernt und neu gesetzt werden. Im Bereich des Hochbahnsteigs sind Mittelmasten auf dem Hochbahnsteig geplant.

Der Betrieb der Stadtbahnlinie ändert sich gegenüber der derzeitigen Bedienungshäufigkeit nicht. Demnach sind in beide Richtungen pro

Werktag 230 Fahrten, samstags 188 Fahrten und sonn- und feiertags 132 Fahrten anzunehmen.

7.3. Denkmalpflegerische Belange

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Archäologie und des Denkmalschutzes / der Denkmalpflege vereinbar.

Die Regelung des § 3 Abs. 1 DSchG NRW bestimmt, 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; mit dem Ziel, deren Belange in die Abwägung mit anderen Belangen einzubeziehen, so dass die Erhaltung und Nutzung der Denkmäler und Denkmalbereiche sowie eine angemessene Gestaltung ihrer Umgebung möglich sind.

Der Denkmalschutz ist planungsrechtlich ein abwägungsrelevanter Belang unter Vielen. Bei der Gewichtung der Belange und ihrer Abwägung kommt ihm jedoch kein absoluter Vorrang zu, denn dies widerspräche dem Abwägungsgebot.

Lässt es der Gesetzgeber, wie beispielsweise auch bei den Regelungen der §§ 1 Abs. 3 und 9 Abs. 3 DSchG NRW, mit einer Berücksichtigungspflicht bewenden, so bringt er damit zum Ausdruck, dass die betroffenen Belange einer Abwägung unterliegen und in der Konkurrenz mit anderen Belangen überwindbar sind, ohne dabei – wie bei Optimierungsgeboten, die eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange erfordern – einen irgendwie gearteten Gewichtungsvorrang zu postulieren (so BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, AZ: 4 C 10.96).

Als beteiligter Träger öffentlicher Belange hat die LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld, gegen die o.g. Planung keine Bedenken geäußert. Archäologisch strukturierte und großräumige Bodendenkmäler wie Siedlungsplätze und Friedhöfe würden nach heutigem Kenntnisstand von der Planung nicht betroffen.

Für den Fall, dass bei Erdarbeiten bisher unbekannte Bodendenkmäler zum Vorschein kommen (Zufallsfunde), gelten die Vorgaben des Denkmalschutzgesetzes NRW, insbesondere der §§ 15, 16 und 17 DSchG NRW sowie die der Nebenbestimmung 3.10 in Kapitel A des Beschlusses zur Anzeige und Erhaltung.

Die untere Denkmalbehörde der Stadt Bielefeld hat keine Stellungnahme im Verfahren abgegeben, so dass davon auszugehen ist, dass keine Bedenken gegen die Durchführung der Maßnahme bestehen.

Auch der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL), LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen ist als TÖB beteiligt worden. Seitens des Referats „Städtebau und Landschaftskultur“ ist eine Stellungnahme hinsichtlich des eingetragenen Denkmals "Grenzstein", welches in der Denkmalliste der Stadt Bielefeld (Nr. A 539) eingetragen ist, eingegangen. Dieser Grenzstein im Plangebiet ist an Ort und Stelle zu erhalten. Während der Baumaßnahmen ist das Denkmal vor Beschädigungen zu schützen. Die Maßnahme ist mit der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Bielefeld frühzeitig abzustimmen.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf denkmalpflegerische Belange können ausgeschlossen werden. Konkrete Hinweise auf die Existenz von Boden-, Bau-, Naturdenkmälern etc. i.S. d. § 2 DSchG NRW liegen für das Plangebiet, bis auf den o.g. Grenzstein, nicht vor. Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde sind die Untere Denkmalbehörde und der LWL unverzüglich zu informieren. Bodendenkmale und Fundstellen sind zunächst unverändert zu erhalten. Dies wird, ebenso wie die Erhaltung in Lage und Substanz des in der Denkmalliste eingetragenen Grenzsteines, über die Nebenbestimmung der Ziff. 3.9 im Kapitel A des Beschlusses sichergestellt.

Vor diesem Hintergrund ist das Bauvorhaben mit den gesetzlichen Anforderungen, die sich aus dem Denkmalschutzgesetz (DSchG NRW) ergeben, vereinbar. Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege werden gewahrt.

7.4. Klima

Die Belange des Klimaschutzes stehen der Planfeststellung nicht entgegen. Die in § 1 a PBefG enthaltene Verpflichtung, die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen, wird bezüglich des Schutzgutes Klima durch § 13 KSG inhaltlich ergänzt und in seinem materiellen Gehalt konkretisiert.

Das Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) bestimmt mit § 13 ein allgemeines Berücksichtigungsgebot. Gleiches gilt für das Klimaanpassungsgesetz Nordrhein-Westfalen (KIAnG), welches unter § 6 das Berücksichtigungsgebot aus § 13 des KSG auch auf Landesebene verbindlich vorgibt. Damit besteht das Gebot zur Berücksichtigung der gesetzlich definierten Klimaschutzziele, denn „die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.“

Grundsätzlich folgt aus Art. 20 a Grundgesetz und § 13 Abs. 1 S. 1 KSG und § 6 KIAnG das Erfordernis für die Planfeststellungsbehörde, auch in der Abwägung bei der Zulassung von planfeststellungsbedürftigen Vorhaben, Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit zu berücksichtigen. Für die Bewertung des Ergebnisses im Rahmen der Abwägungsentscheidung gilt, dass § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG eine Berücksichtigungspflicht, aber keine gesteigerte Beachtungspflicht formuliert und nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen ist. Denn dem Klimaschutzgebot kommt trotz seiner verfassungsrechtlichen Bedeutung kein Vorrang gegenüber anderen Belangen zu. Bei Planungen und Entscheidungen muss dementsprechend die Frage in den Blick genommen werden, ob und inwieweit sie Einflüsse auf die Treibhausgasemissionen haben und die Erreichung der Klimaziele gefährden können, mithin konkret die Klimarelevanz des Infrastrukturvorhabens. In der Sache verlangt das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG von der Planfeststellungsbehörde, mit einem vertretbaren Aufwand zu ermitteln,

welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des KSGs ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 4.5.2022, AZ: 9 A 7.21 und BVerwG, Beschluss vom 22.06.2023, AZ: 7 VR 3.23). Konkrete Auswirkungen eines einzelnen Projektes auf den globalen Klimawandel lassen sich dabei allerdings nur schwer quantifizieren. Um den Anforderungen an die Abwägung Genüge zu tun, bedarf es aber zumindest einer grundsätzlichen Prüfung und ggf. Bilanzierung dieser Auswirkungen.

Lt. Erläuterungsbericht zur Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach UVPG liegt der Planungsraum in einem klimatisch wenig belasteten Bereich mit einem Wärmeinseleffekt von weniger als 2°C Abweichung vom Freiflächenmittel (14,2°C). Der südlich angrenzende Friedhof dient als Kaltluftlieferant und wird in dieser Funktion durch das Vorhaben nicht eingeschränkt.

Generell kann es im Plangebiet aufgrund der baulichen Dichte und dem damit verbundenen hohen Versiegelungsgrad zu zeitweisen klimatischen Belastungen kommen. Der südlich gelegene Friedhof hat gemäß des Landschaftsplans Bielefeld bzw. des Klimaanpassungskonzepts der Stadt Bielefeld eine besondere Schutzpriorität. All jene Flächen einschließlich der Mauer bleiben daher von der Planung unberührt. Da die vorhandenen Grünbestände erhalten und geschützt werden ist zumindest von keiner Verschlechterung des Kleinklimas auszugehen.

Nachhaltige Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Klima sind, auch unter Berücksichtigung, dass die Stadtbahnlinie bereits vorhanden ist und es zu keinen gravierenden Änderungen der Linienführung (Straßenverkehr, Stadtbahn) sowie der angrenzenden Umgebung kommt, nicht zu erwarten. Aus klimatischer Sicht wird die geplante Maßnahme somit seitens der Planfeststellungsbehörde als unbedenklich eingestuft.

Außer Frage dürfte stehen, dass die Realisierung des Planvorhabens während der Bauphase nicht ohne CO₂-Emissionen erreicht werden kann. Die während der Bauarbeiten durch Baumaschinen, Baustellenfahrzeuge und Lkw verursachten Emissionen sind von zeitlich kurzer Dauer und lokal

begrenzt. Durch den Einsatz schadstoffarmer Geräte können diese Emissionen zudem vermindert werden. Fraglich ist, ob Emissionen für die Herstellung von Baustoffen abwägungsrelevant sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.02.2021, AZ: 4 B 25.20). Dies kann hier aber dahinstehen, da jedenfalls langfristig mit einer CO₂-Reduzierung zu rechnen ist, so dass der bauzeitige CO₂-Ausstoß dem Ziel, die Treibhausgasemissionen insgesamt zu reduzieren, nicht entgegensteht. Einer gesonderten Ermittlung der CO₂ – Emissionen während der Bauphase bedurfte es folglich nicht.

Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die CO₂-Bilanz bei Investitionen im Stadtbahnnetz ergeben sich bau- und anlagebedingt generell z.B. bei der Ausgestaltung von Schutzeinrichtungen oder Nebenanlagen. Insbesondere sollten natürliche Baustoffe Vorrang gegenüber produzierten Baustoffen und Materialien haben. Es ist zu prüfen, ob durch die jeweilige Entscheidung die Emissionen von Treibhausgasen erhöht oder verringert werden. Im Zuge der sich an die Planfeststellung anschließenden Ausführungsplanung, Ausschreibung sowie bei der Baustellenablaufplanung sind weitere Maßnahmen im Sinne der Gesetze zu prüfen und umzusetzen.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Klima werden durch den geplanten Einsatz moderner und energieeffizienter Technik bei den Straßenbahn-Fahrzeugen des Typ Vamos so gering wie möglich gehalten. Das Angebot einer modernen Infrastruktur, auch mittels Stadtbahnen, wird in dieser Form langfristig benötigt. Durch die Förderung bzw. den Ausbau des ÖPNV kann u.a. auch eine Reduzierung des Individualverkehrs erzielt werden. Die Vamos – Stadtbahnen tragen durch eine größere Fahrgastkapazität auch der starken Nachfrage auf den Stadtbahnlinien Rechnung, so wird ein zukunftsorientierter Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs vor Ort geleistet, der sich klimafreundlich auswirkt. Betriebsbedingte Emissionen sind nicht ersichtlich. Negative betriebsbedingte Auswirkungen der Stadtbahnlinie auf das Klima sind aufgrund des ausschließlichen Betriebes der Strecke mit elektrisch

betriebsfähigen Fahrzeugen ausgeschlossen. Auch als bauliche Anlage steht die Stadtbahntrasse mit Hochbahnsteig den Klimaschutzziele nicht entgegen, jedenfalls wird durch den Betrieb des planfestgestellten Vorhabens kein Mehr an CO₂-Emissionen verursacht.

Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Windelsbleicher Straße ist nicht mit einer betriebsbedingten Steigerung der CO₂-Emissionen verbunden. Es ist eher mit einer erheblichen Reduktion von CO₂-Emissionen aufgrund der CO₂-freien Antriebe des elektrifizierten Schienenverkehrs zu rechnen. Hierbei gestaltet sich das Vorhaben auch gerade deswegen als günstig, da durch den barrierefreien Ausbau der Haltestelle ein attraktives Angebot geschaffen wird und nunmehr auch mobilitätseingeschränkten Personen der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV ermöglicht wird. Insgesamt ist mit einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes in seiner Gesamtheit aufgrund der Reduzierung des MIV (Verlagerung weg von der Straße, hin zur Schiene) zu rechnen ist. Dies ist als positiv zu werten, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Einer gesonderten Ermittlung der CO₂-Emissionen während der Betriebsphase bedurfte es folglich nicht.

Zweifelloos ist auch ein solches Vorhaben wie der Bau des Hochbahnsteiges in der Errichtungsphase und über seinen Lebenszyklus betrachtet mit dem Ausstoß von Treibhausgasen verbunden. Zugleich handelt sich aber um ein Vorhaben, das in adäquater Weise dazu geeignet ist, zur Verminderung der Treibhausgasemissionen beizutragen. Der Ausbau des Schienenverkehrs und die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs gehören zu denjenigen Elementen, die zur Erreichung eines klimagerechten Verkehrssystems beitragen. Vor diesem Hintergrund bedarf es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keiner weitergehenden Untersuchung zur Ermittlung der CO₂-Emissionen.

Negative Auswirkungen durch das Vorhaben sind weder auf das Makro- noch auf das Mikroklima zu erwarten. Insoweit ist davon auszugehen, dass der Klimaschutz bei der Realisierung des Planvorhabens beachtet wird bzw. sich dies hierfür sogar als günstig erweist und dem Klimaschutz förderlich ist. Zudem verlangt das KSG kein entsprechendes Optimierungsgebot,

sondern fordert schlicht die Berücksichtigung der gesetzten Zwecke und Ziele. Da sich aus obigen Ausführungen ergibt, dass sich das Vorhaben für das Klima als günstig erweist und eine Verbesserung der CO₂-Bilanz zu erwarten ist, waren detaillierte Berechnungen zu den mit dem Vorhaben verbundenen CO₂-Emissionen nicht erforderlich. Insoweit kann auch auf die jüngste Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zurückgegriffen werden. Solange es keine konkretisierenden Vorschriften, Leitfäden oder sonstige Handreichungen gibt, welche Vorgaben an die Anforderungen an das Berücksichtigungsgebot, hier im Hinblick auf Vorhaben nach dem PBefG, enthalten, können solche auch nicht im Rahmen des Berücksichtigungsgebots abverlangt werden (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022, Az. 9 A 7.21).

Das Planvorhaben steht demnach dem in Art. 20 a GG sowie im KSG verankerten Klimaschutz, der nach § 13 KSG bzw. § 6 KfAnG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist, nicht entgegen.

Das öffentliche Interesse an der Erreichung der Planungsziele überwiegt die durch das Bauvorhaben berührten Belange des Klimaschutzes. Die mit dem Vorhaben verbundenen sehr geringen negativen Auswirkungen auf das globale Klima stehen nicht außer Verhältnis zu den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen. Die Gesamtbilanz der klimarelevanten Wirkungen ist sogar als positiv zu bewerten.

Ihren gesetzlichen Verpflichtungen, den Folgen der Treibhausgasemissionen durch planerische Maßnahmen entgegenzuwirken (§ 13 KSG und § 6 KfAnG) hat die Vorhabenträgerin nachzukommen. Die Frage, ob und ggf. auf welche Weise weitere Maßnahmen im Sinne des KSG z.B. in die Ausführungsplanung einfließen (d. h. z. B. bei der Ausschreibung oder bei der Baustellenablaufplanung), ist keine Frage der Planfeststellung.

7.5. Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft

Das innerstädtische Vorhaben hat keine Auswirkungen auf die Belange der (hier nicht vorhandenen) Landwirtschaft. Die Landwirtschaftskammer hat

mitgeteilt, dass aus agrarstruktureller Sicht zu den vorliegenden Plänen keine Bedenken erhoben werden.

Ebenfalls nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass eine Beeinträchtigung jagdrechtlicher Belange innerhalb des eng von Bebauung umgebenen Raums nicht erkennbar ist und Einwendungen einer Jagdgenossenschaft nicht vorliegen.

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

7.6. Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

Weder durch den Bau noch durch den Betrieb der Stadtbahn sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die sich unzumutbar negativ auf die Bodenverhältnisse auswirken.

Durch die Planung werden in erster Linie versiegelte Flächen innerhalb des vorhandenen Straßenraums in Anspruch genommen.

Schützenswerte Böden sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Insgesamt sind somit die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden mit den gesetzlichen Anforderungen, die sich u.a. aus dem BBodSchG, der BBodSchV und dem LBodSchG NRW ergeben, vereinbar. Im Rahmen des Stadtbahnausbaus sind bei ordnungsgemäßigem Baustellenbetrieb und bei Einhaltung der Schutzvorkehrungen Beeinträchtigungen im Hinblick auf etwaige neue Schadstoffbelastungen des Bodens nicht zu erwarten. Auch der Betrieb der Stadtbahnfahrzeuge, der emissionsfrei erfolgt, kann keine schädlichen Bodenveränderungen im Sinne des Bodenschutzrechts begründen.

Die untere Bodenschutzbehörde der Stadt Bielefeld hat im Übrigen keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme geäußert.

Auf die Einhaltung der Nebenbestimmung unter Ziff. 3.6 im Kapitel A wird hingewiesen.

7.7. Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Maßnahme 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 Erschütterungen sowie andere ggf. entstehende Immissionen, wie z. B. hier auf etwaige auf den Individualverkehr der als Folgemaßnahme des Straßenbahnbaus auszubauenden Abschnitt der Brackwederstraße zurückzuführende Luftschadstoffe. 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 erheblichen vermeidbare schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Belange zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die planfestgestellte Maßnahme mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar ist. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 50 BImSchG werden weitestgehend vermieden bzw. sind nicht zu erwarten oder werden durch Schutzauflagen im Sinne von § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW gelöst.

7.7.1. Lärmschutzbelange (Luftschall)

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Die Baumaßnahme verstößt nicht gegen die Vorgaben des Immissionsschutzrechts.

Es ist sichergestellt, dass durch den Stadtbahnverkehr und, soweit das Vorhaben insoweit immissionsbedeutsame Veränderungen hervorruft, auch durch den Straßenverkehr keine schädlichen Umweltauswirkungen in Form

von Verkehrsgläuschen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Damit die bei dem Stadtbahnvorhaben gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können, sieht der Planfeststellungsbeschluss insbesondere passive Lärmschutzmaßnahmen vor.

Das Lärmschutzkonzept einschließlich der Auswahl der Schutzmaßnahmen, also die Ausführungen der Vorhabenträgerin zum Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach und des beauftragten Gutachterbüros GTA hinsichtlich der Beurteilung der Ergebnisse im Hinblick auf Schallschutzmaßnahmen, ist insgesamt fehlerfrei. Die diesem Lärmschutzkonzept zugrundeliegenden Annahmen der von der Straßenbahnmaßnahme herrührenden Verkehrsbelastung und die schalltechnische Untersuchung genügen den sich aus gesetzlichen Regelungen für Immissionsschutz ergebenden rechtlichen Anforderungen. Soweit im Rahmen von Summenpegeln der Lärm des Gesamtverkehrs (Vorbelastungen, „neue“ Stadtbahn und Straße) zu betrachten ist, ist auch dies erfolgt. Dass insofern enteignungs- bzw. gesundheitsrelevante Schwellenwerte durch den baulichen Eingriff erreicht werden, vermeiden die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmschutzes.

7.7.1.1. Rechtsgrundlagen

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbahnbau nach den folgenden in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen.

7.7.1.1.1. § 50 BImSchG - Trennungsgebot

Das Vorhaben steht zunächst im Einklang mit dem immissionsschutzrechtlichen Trennungsgebot des § 50 Abs. 1 BImSchG.

Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von

schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen so weit wie möglich vermieden werden. Schutzobjekt sind insofern die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude.

Das Vermeidungsgebot (Trennungsgebot) des § 50 BImSchG bedeutet allerdings nicht, dass eine Straßenbahnbaumaßnahme unterbleiben muss, wenn sie ohne schädliche Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft nicht gebaut werden kann. In diesem Sinne wäre nämlich jede schädliche Umwelteinwirkung durch den Stadtbahn-/Straßenverkehr vermeidbar. Die Vermeidbarkeit ist vielmehr eingeschränkt durch den Zusatz "soweit wie möglich".

§ 50 BImSchG hat damit die Bedeutung eines Optimierungsgebots.

Das beinhaltet eine Abwägung zwischen den durch § 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere der Wohnruhe der Straßenanlieger, und den entgegenstehenden Belangen, insbesondere an einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung sowie auch der Beschränkung der Kosten (Kodal/Krämer, Straßenrecht, 8. Auflage (2021), Kapitel 32, Rn. 144 und zum Kostenaspekt am Beispiel Schienenverkehrswegebau: BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, AZ: 11 A 25/95).

Der Immissionsschutz stellt für die straßenbahnrechtliche Planung zwar einen gewichtigen abwägungserheblichen Belang dar, bestimmt aber nicht als Planungsleitsatz das Ziel der Straßenbahnplanung und verleiht den Bewohnern der zu schützenden Gebiete keine subjektiven öffentlichen Rechte.

Die Ausführungen zur Abwägungs- und Planungsdirektive bzw. ein Berücksichtigungs- und Optimierungsgebot des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 16. 3. 2006, AZ: 4 A 1075/04 bzw. BVerwG, Beschluss vom 20.10.2010, AZ: 9 VR 5/10) liegen der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zugrunde.

Der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG ist im Grundsatz überwindbar bzw. steht – wie vorliegend der Fall – einer Planung dann nicht entgegen, wenn an deren Realisierung zum einen ein großes öffentliches Interesse besteht und für die zum anderen auch keine echte Alternative ersichtlich ist.

So ist § 50 BImSchG eine Regelung, die nach ihrem Inhalt („soweit wie möglich“) nur bei der Abwägung des Für und Wider in der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, AZ: 4 C 73.82, VkB1. 1985, S. 639). Das Optimierungs- / Trennungsgebot stellt dadurch einen Belang innerhalb einer Vielzahl von Belangen dar, die bei der Variantenabwägung einander gegenüber zu stellen sind.

Die vorgesehene Trassierung und der Bau des Hochbahnsteiges am geplanten Standort ist aus oben bereits dargestellten Gründen gewählt worden. Zu prüfen ist daher, ob und ggf. in welcher Weise bei der vorgesehenen Baumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann.

Eine Möglichkeit, die Lärmbeeinträchtigungen durch den Straßenbahnbetrieb mit Blick auf das sog. Trennungsgebot des § 50 BImSchG zu vermeiden, besteht vorliegend grundsätzlich nicht.

Angesichts des Sinn und Zwecks einer regelmäßig im Nahbereich von Wohnbebauung verlaufenden innerstädtischen Straßenbahnlinie ist das Trennungsgebot jedoch nicht umsetzbar, denn danach müsste die Straßenbahn in entsprechend großem Abstand zur Wohnbebauung verlaufen.

Im Übrigen besteht hier schon eine Vorbelastung durch die vorhandene Stadtbahntrasse. Die Stadtbahntrasse erfährt lediglich Anpassungen und die Errichtung des neuen Hochbahnsteigs erfolgt in diesem bereits existenten Trassenbereich der Stadtbahn und Straße.

7.7.1.1.2. § 41 BImSchG / 16. BImSchV - Verkehrslärmvorsorge

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

Lassen sich Lärmbeeinträchtigungen bei dem Bau oder bei der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen, Straßenbahnen und öffentlichen Straßen durch das Trennungsgebot nicht vermeiden, ist gem. § 41 Abs. 1 BImSchG 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 BImSchG 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 BImSchG), die für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (nach § 42 Abs. 2 BImSchG) zu leisten ist.

Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz) sind in der 24. BImSchV (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 Auflagegebot (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, AZ: 4 C 10.77). 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, AZ: 4 C 51.89).

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, AZ: 4 C 10.77). Bestimmt wird die Zumutbarkeitsschwelle durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, AZ: 4 C 63.80).

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung, die 16. BImSchV, konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau

und Betrieb von 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.

7.7.1.1.3. Immissionsgrenzwerte

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßenbahnen oder öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass unter Beachtung der Vorgaben der

- Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), Anlage 2 (zu § 4): Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)
- Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019
– RLS-19

ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigen:

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

4.	in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)
----	--------------------	----------------	----------------

Nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV 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 Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 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 grundsätzlich von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärmbelastungen auszugehen.

Das einem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums ist.

Durch die 16. BImSchV geschützt werden nicht die vorbezeichneten Gebiete oder die darin gelegenen Grundstücke, sondern ausschließlich die dort befindlichen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs. Die bauliche Anlage muss zum Zeitpunkt der Planauslegung bereits vorhanden oder zumindest planerisch (durch Baugenehmigung) hinreichend konkretisiert gewesen sein (BVerwG, Beschluss vom 19.10.2011, AZ: 9 B 9.11; OVG Lüneburg, Urteil vom 23.11.2010, AZ: 7 KS 143/08).

Sportstätten, Spielplätze, Park- und andere Anlagen, in denen sich Menschen nur vorübergehend aufhalten, genießen ebenso wenig einen

eigenständigen Lärmschutz nach der 16. BImSchV, wie Natur- und Erholungsräume außerhalb von Baugebieten.

Damit bestimmt sich das Maß an Lärmschutz, das die Vorhabenträgerin zu gewährleisten hat, grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, AZ: 9 B 57.01).

Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss die Vorhabenträgerin nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.1996, AZ: 4 A 11.95). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der Vorhabenträgerin, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind im Allgemeinen nicht unumstritten und werden immer wieder als zu hoch kritisiert. Gleichwohl entsprechen sie doch der geltenden Rechtslage und sind somit verbindlich von der Planfeststellungsbehörde (Art. 20 Abs. 3 GG) anzuwenden. Die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, AZ: 4 A 10.95).

Im Hinblick auf die Gebietsart und dementsprechende Beurteilungspegel bzw. Immissionsgrenzwerte hat die Planfeststellungsbehörde folgendes festgestellt:

Im Umfeld der Stadtbahntrasse sowie dem umzubauenden Teil der Brackweder Straße ist schutzwürdige Bebauung vorhanden. Bereiche mit dem Schutzstatus von Krankenhäusern, Schulen, Altenheimen und Kurheimen sind vorliegend jedoch nicht betroffen. Diese weist das direkte Umfeld der Brackweder Straße im Plangebiet nicht auf.

Die nördlich der Brackweder Straße angrenzenden Flächen zwischen der Leharstraße und der Leo-Fall-Straße liegen im Bereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplans I / B 3 a der Stadt Bielefeld, der für die Grundstücke die Festsetzung als reines Wohngebiet enthält.

Die Grundstücke der Brackweder Straße 35 und 39 mithin nördlich der Brackweder Straße und östlich der Leharstraße liegen im Bereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplans I / B 3 b NA der Stadt Bielefeld, der für die Grundstücke die Festsetzung als Mischgebiet enthält.

Die Aussagen im Textteil der Schalltechnischen Untersuchung der GTA, in dem pauschal für die nördlich angrenzenden Flächen die Festsetzung als reine Wohngebiete erwähnt wird, sind daher nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde modifizierter zu betrachten. Gleichwohl ist eine entsprechende Differenzierung in den Berechnungstabellen des Gutachtens zu finden.

Die südlich der Brackweder Straße gelegenen Flächen liegen nicht im Geltungsbereich von Bebauungsplänen. Der Flächennutzungsplan der Stadt Bielefeld stellt westlich der Straße Am Alten Friedhof Wohnbauflächen und östlich dieser Straße Grünflächen dar. Das westlich der Straße Am Alten Friedhof gelegene Gebäude Brackweder Straße 12 wurde daher in der schalltechnischen Untersuchung in der Lage als „allgemeines Wohngebiet“ berücksichtigt.

In der Schalltechnischen Untersuchung waren daher einzelfallbezogen die Immissionswerte unter Berücksichtigung der Grenzwerte für allgemeine und reine Wohngebiete bzw. für ein Mischgebiet zu ermitteln und bei der Baumaßnahme in der Brackweder Straße ist daher die Einhaltung der

Grenzwerte für allgemeine und reine Wohngebiete bzw. das Mischgebiet sicherzustellen.

7.7.1.1.4. Bau und wesentliche Änderung eines Schienenweges

Die oben genannten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV finden nur Anwendung beim (Neu-) Bau oder bei einer wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen und Schienenwege.

Da es sich beim Bau der barrierefreien Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ auf einer vorhandenen Trasse nicht um einen Straßenbahnneubau handelt, finden die vorgenannten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV jedoch nur Anwendung, wenn der Umbau als wesentliche Änderung zu qualifizieren ist.

Die Änderung eines Schienenweges ist nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV wesentlich, wenn

- ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
- 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 Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Dies trifft auf den Straßenumbau als Folgemaßnahme ebenso zu, da es sich auch hier nicht um einen Neubau handelt und auch keine Erweiterung um einen durchgehenden Fahrstreifen erfolgt.

Insofern ist es daher möglich, dass ein Anspruch auf 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.

Gutachterlicherseits wurde das Verfahren der Prüfung auf wesentliche Änderung wie folgt beschrieben: „Bei dem Verfahren der Prüfung auf wesentliche Änderung wird die zukünftige zu erwartende Geräuschemissionssituation nach Umsetzen der Planung mit der sich beim Ausbleiben der Umsetzung einstellenden verglichen. Die Situation mit dem geplanten Vorhaben wird als Planfall, die Situation ohne baulichen Eingriff als Nullfall bezeichnet. Die errechneten Geräuschemissionen der beiden unterschiedlichen Quellenmodelle werden einander gegenübergestellt. ... Das genannte Verfahren wird getrennt auf den Schienenweg und auf die öffentlichen Straßen angewendet.“

7.7.1.2. Methodik, Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel

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

Abgesehen davon, dass bei neuen Verkehrswegen Messungen ohnehin nicht möglich sind (siehe hierzu bereits Bundestagsdrucksache 661/89, Begründung zu § 3 der 16. BImSchV), wird zur Beurteilung der Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich ein Mittelungspegel berechnet und nicht gemessen, weil die Verkehrsbelastung stark schwanken kann und erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort auftreten können.

Die Schallpegelmessung eignet sich auch daher nicht, da die Messung immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen abhängt (beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche oder auch schwer erfassbare – auch längerfristige – zeitliche Schwankungen der

Verkehrsstärke) und demzufolge immer nur Momentaufnahmen an einzelnen Messorten zulässt.

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

Die Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV, legt ausdrücklich fest, dass die Beurteilungspegel für Schienenwege (Schallimmissionen) zu berechnen sind (vgl. § 4 der 16. BImSchV) und eben nicht zu messen. Dies gilt ebenso für Straßen (vgl. § 3 der 16. BImSchV).

Die Methodik der Berechnung von Schienenlärm ist gem. § 4 der 16. BImSchV durch die Anlage 2 zur 16. BImSchV (Schall 03) vorgegeben.

Der Beurteilungspegel für Straßen ist gem. § 3 der 16. BImSchV nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 zu berechnen.

In die Berechnung des Schienenlärms gehen u. a. ein

- die Anzahl der Fahrten
- die Schallquellenart (Fahrgeräusche oder Aggregatgeräusche; auch Kurvengeräusche werden berücksichtigt, ggf. mit einer Pegelkorrektur)
- die Fahrzeugart, Fahrzeug-Kategorie und die Bezugsanzahl der Achsen
- die Schallquellenart
- die Bezugsgeschwindigkeit bzw. die für die Berechnung anzusetzende Geschwindigkeit (mit entsprechenden Pegelkorrekturen für Weichen u. ä.)
- die Fahrbahnart (bei Abweichungen im Vergleich zum Schwellengleis im Schotterbett werden entsprechende Pegelkorrekturen vorgenommen).

Das Berechnungsverfahren berücksichtigt bei der Schallausbreitung alle vorhandenen Hindernisse und erreicht aufgrund der angesetzten Bebauungsdämpfung durch sämtliche auf dem Ausbreitungsweg

befindlichen Gebäude und unter Berücksichtigung von Mehrfachreflexionen realistische Schallimmissionen auch für zurückliegende Gebäude. Hierbei werden neben der Abschirmung durch Hindernisse und Reflexionen auch die geometrische Ausbreitung, die Luftabsorption und der Bodeneinfluss berücksichtigt.

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

Es ergeben sich dadurch Immissionspegel, 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.

Die von der Vorhabenträgerin für das Vorhaben vorgelegte schalltechnische Untersuchung der Gesellschaft für Technische Akustik mbH - GTA - (Anlage 7 der Planunterlagen, in der ursprünglichen und aktualisierten Fassung), für die das Berechnungsprogramm „SoundPlan 8.2“ genutzt wurde, ist unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Richtlinien erstellt worden und bildet eine ausreichende Entscheidungsgrundlage.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurden bei der Lärmermittlung die erforderlichen Gesetze, Normen und Richtlinien berücksichtigt und die Methodik ist nicht zu beanstanden.

Das verwendete Berechnungsprogramm „SoundPlan“ ist ein gängiges Rechenprogramm für Schalltechnische Untersuchungen, es unterliegt der ständigen Revision und Anpassung an neuere Erkenntnisse der Lärmtechnik und gelangt u.a. in der Straßenplanung standardmäßig zur Anwendung. Gegen seine Anwendung haben sich bisher auch in der

gerichtlichen Überprüfungspraxis keine Bedenken ergeben (so z.B. OVG Münster, Urteil vom 15.05.2015, AZ: 11 D 12/12.AK).

Bei der Ermittlung der Verkehrslärmimmissionen wurde auf der Grundlage des § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 ff. 16. BImSchV jeder Verkehrsweg für sich getrennt betrachtet und auf die zu erwartenden Geräusche untersucht und deren Auswirkungen auf die umliegenden schutzwürdigen Nutzungen beschrieben.

Weiterhin wurde die Gesamtlärmsituation im Hinblick auf mögliche Gesundheitsgefahren untersucht.

Anlass an der Richtigkeit der angewandten Methodik bzw. der entsprechenden Rechenergebnisse zu zweifeln, besteht nicht.

Die Orientierung an den Lärmwerten der 16. BImSchV ist auch nur möglich, wenn das nach dieser Verordnung vorgesehene Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelästigung angewendet wird. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Berechnungsverfahren wären die Werte unbestimmt und ohne Aussagekraft, ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene. Die Berechnung des Verkehrslärms trägt darüber hinaus dem Umstand Rechnung, dass direkte Lärmmessungen vor Ort abhängig von der Witterungslage, den konkreten Verkehrsströmen und anderen Einflussfaktoren zu unterschiedlichen und nicht repräsentativen Ergebnissen führen. Nur die Anwendung eines einheitlichen Berechnungsverfahrens führt insoweit zu aussagekräftigen und vergleichbaren Werten. 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 21.03.1996, AZ: 4 C 9.95, und vom 20. Oktober 1989, AZ: 4 C 12.87).

Die Schall 03 sowie die RLS-19 sind zudem Rechenkonventionen mit zahlreichen Vereinfachungen, die sich zumeist zum Vorteil der betroffenen Anlieger auswirken. Nach der RLS-19 bzw. 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 Umbaus der Stadtbahnstrecke in der Brackwederstraße mit dem neuen Hochbahnsteig inklusive der damit zusammenhängenden Änderungs- und Folgemaßnahmen möglich.

Die in den Berechnungen enthaltenen Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG zulässig. Dem Ordnungsgeber 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. Urteil des BVerwG vom 09.06.2010, AZ: 9 A 20.08, Rdnr. 103 ff., m. w. N.; siehe auch BVerwG vom 08.09.2016, AZ: 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. BImSchV 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 Ordnungsgebers bei der Festlegung der Grenzwerte und der Ausgestaltung der Lärmbelastungsermittlung ist hiernach erst dann erreicht, wenn das vom Ordnungsgeber 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, AZ: 2 C 2165/09.T, sowie BVerwG, a. a. O., Rdnr. 107, m. w. N.; BVerwG vom 08.09.2016, AZ: 3 A 5.15, Rdnr. 52 ff.).

Es ist hierbei auch zu beachten, dass die maßgebliche Fassung der 16. BImSchV recht aktuell – aus dem Jahr 2020 – ist, mithin die Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist, gilt.

Methodische Fehler sind daher nicht erkennbar.

Die Lärmuntersuchungen erfassen alle in Betracht kommenden Bereiche und dort eine ausreichende Zahl von Immissionspunkten. Die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Schienen- und Straßenverkehrslärm lassen sich anhand der Unterlagen vollständig beurteilen. Der gewählte Untersuchungsraum bildet die Bebauung im Umfeld des Vorhabens ausreichend und vollständig ab.

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens für den (Neu)Bau von Schienenwegen und Straßen sind somit die oben genannten Vorschriften

für die Anlage und Dimensionierung von Lärmschutz anzuwenden. Die Methodik zur Berechnung der auf die betroffenen Gebäude einwirkenden Immissionen ist durch die 16. BImSchV in Verbindung mit der Schall 03 sowie in Verbindung mit den RLS-19 vorgegeben.

Liegen die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz vor, so ist der sich aus der Systematik des Gesetzes ergebende Zweck des § 41 Abs. 2 BImSchG, den Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor den in § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG geregelten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sicherzustellen, zu beachten (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, AZ:11 A 42.97).

Aktiver Lärmschutz kann insoweit nur unterbleiben, als die Kosten der Maßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen oder die Maßnahmen mit dem Vorhaben unvereinbar sind.

Die Rechtsprechung stellt bestimmte Anforderungen an die Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG. Danach darf die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes nicht allein daraus hergeleitet werden, dass die nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz - wie regelmäßig - erheblich niedriger wären (BVerwG, Hinweisbeschluss vom 25.04.2018, AZ: 9 A 16.16).

Die Planfeststellungsbehörde hat sich am Vorrang des aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen passiven Schallschutzes zu orientieren und im Rahmen ihrer Prüfung eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde muss dabei nicht alle denkbaren Maßnahmenkombinationen in gleicher Tiefe untersuchen. Eine genaue Kosten-Nutzen-Analyse für den Vollschutz kann entbehrlich sein, soweit die Unverhältnismäßigkeit auch ohne eine solche genauere Prüfung erkennbar ist. Eine Grobprüfung ist ausreichend, soweit sich bereits auf deren Grundlage die Vorzugswürdigkeit eines bestimmten

Konzepts abzeichnet (stRspr; vgl. BVerwG, Urt. v. 10.4.2019, Az: 9 A 24.18).

Kosten für Lärmschutz, die den Verkehrswert eines Hauses um ein Mehrfaches übersteigen, sind unverhältnismäßig (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.09.2016, AZ:3 A 5.15 und OVG Münster, Urteil vom 19.04.2023, AZ: 11 A 1227/17).

Passiver Lärmschutz ist im vorliegenden Fall vorzugswürdig, aktiver Schallschutz kommt hier nicht in Betracht. Zwar ist ein solcher Schutz nach § 41 Abs.1 BImSchG i.V.m. der 16.BImSchV geboten, wenn die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die örtlichen Gegebenheiten im innerstädtischen Bereich lassen die Errichtung aktiven Lärmschutzes in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen aus bautechnischen und städtebaulichen Gründen nicht zu. Aus Platzgründen und wegen dem Erhalt der bisherigen Lichtverhältnisse bzw. der Vermeidung der Grundstücksverschattung ist davon abzusehen. Lärmschutzwände zum Schutz der Immissionsorte müssten im Übrigen unter Umständen so gelegt werden, dass eine Überquerung der Straße für Fußgänger kaum/nicht mehr möglich wäre und Grundstücksausfahrten massiv beeinträchtigt werden könnten, im ungünstigsten Fall nicht mehr möglich wären.

Zu dieser Einschätzung gelangt auch das mit der schalltechnischen Untersuchung beauftragte Ingenieurbüro GTA.

Insofern konnte auch auf die Erstellung einer Kosten-Nutzen-Analyse im Rahmen einer Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG verzichtet werden.

Letztlich wird die Ausgewogenheit einer Planung trotz Betroffenheit der Nachbarn durch Lärm, auch oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV, dann nicht berührt, wenn bei der Planung eine Alternative nicht ernsthaft in Betracht kommt und die genannte Betroffenheit der Nachbarn abwägungsfehlerfrei durch Anordnung von aktivem oder passivem

Schallschutz ausgeglichen werden kann (BVerwG, Beschluss vom 29.11.1995, AZ: 11 VR 15.95 und Urteil vom 05.03.1997, AZ: 11 A 25.95).

Einzelheiten und Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung sind den Planunterlagen zu entnehmen.

7.7.1.3. Maßgebliches Fahrzeug-/Verkehrsaufkommen und sonstige vorhabenbezogene Rahmenparameter

7.7.1.3.1. Stadtbahnverkehr

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 Straßen-/Stadtbahn zunächst das Fahrzeugaufkommen berücksichtigt worden, dass sich aufgrund des Fahrplans / der vorgesehenen Taktzeiten ergibt.

Der Betrieb der Stadtbahnlinie ändert sich gegenüber der derzeitigen Bedienungshäufigkeit nicht.

In der Schalltechnischen Untersuchung der GTA hat diese eine differenziertere Betrachtung basierend auf den Angaben der moBiel GmbH zu den Bewegungen auf der Stadtbahnstrecke für die Berechnungen vorgenommen und zugrunde gelegt. In den Berechnungen wird daher der Spitzenwert für den Nullfall und den Planfall, da die Bewegungshäufigkeit unverändert ist, zugrunde gelegt, darunterliegende Werte (an Samstagen, Sonn- und Feiertagen) können im Gutachten unberücksichtigt bleiben.

Das jeweilige Fahrzeug- bzw. Zugaufkommen ist insofern mit dem Maximalwert in die Berechnungen eingeflossen.

Es sei allerdings darauf hingewiesen, dass Fahrpläne bzw. die Taktung /Taktzeiten oder eine gar eine Taktverdichtung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

In die Berechnungen ist auch der jeweils verwendete Fahrzeugtyp bzw. die für die Entstehung von Lärmemissionen maßgeblich mitentscheidende Anzahl der Achsen des jeweiligen Fahrzeugs eingeflossen.

Die moBiel GmbH hat eine Streckengeschwindigkeit von 50 km/h angegeben. Im gesamten Bereich ist die Fahrbahn ein straßenbündiger Bahnkörper, somit hat die GTA für den untersuchten Streckenabschnitt dies als „feste Fahrbahn“ berücksichtigt. Gleisbögen mit einem Radius von weniger als 200 m sind im Streckenabschnitt nicht vorhanden bzw. geplant.

Einzelheiten sind der schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen.

7.7.1.3.2. Straßenverkehr

Die Ergebnisse der Berechnungen des Straßenverkehrslärms finden sich in der Schalltechnischen Untersuchung.

Analog zur Schall 03 bilden auch hier das Fahrzeugaufkommen und die Art der Fahrzeuge (der Schwerlastverkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t wird gesondert berücksichtigt) sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit die wesentlichen Eingangsparameter für die in diesem Fall gem. 16. BImSchV und RLS 19 durchgeführten Berechnungen. Ebenfalls analog zur Schall 03 sehen schließlich auch die Berechnungsvorgaben für den Straßenverkehrslärm diverse Zu- und Abschläge für bestimmte lärmbeeinflussende Faktoren (z. B. für lichtsignalgeregelte Einmündungen und Kreuzungen) vor, die ebenfalls berücksichtigt worden sind.

Auf dieser Basis sind wiederum durch einen Vergleich des Nullfalls (Ist-Zustand) mit dem Planfall (Prognoseberechnung für den Zustand nach dem Aus-/Umbau) die Veränderungen ermittelt worden.

Grundlage für das schalltechnische Modell des Straßenverkehrs sind die Verkehrsdaten des Individualverkehrs der Stadt Bielefeld. Es handelt sich um den durchschnittlichen täglichen Verkehr an Werktagen, kurz DTVw, als Prognose für das Jahr 2030.

Die entsprechenden Werte der Verkehrsmengen (aufgeteilt nach Fahrzeugen und Schwerlastverkehr) sind, jeweils getrennt für die unterschiedlichen Abschnitte der Brackwederstraße und ihrer umliegenden Nebenstraßen, dem Schalltechnischen Gutachten zu entnehmen.

Alle untersuchten Straßen fallen in die Kategorie „Gemeindestraße“.

Als zulässige Höchstgeschwindigkeit wurden im GTA-Gutachten für die Leharstraße und die Straße Am Alten Friedhof 30 km/h und für die Brackweder Straße 50 km/h angesetzt.

Die vorhandene Straßendeckschicht und die künftige Straßendeckschicht haben in den Berechnungen entsprechend Berücksichtigung gefunden.

Einzelheiten sind der von der GTA erstellten Schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen.

Beeinträchtigungen bzw. höhere Lärmwerte als berechnet, die sich dadurch ergeben, dass möglicherweise Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht eingehalten werden, sind 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. Summenpegel

Der zur Beurteilung der Frage, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erreicht oder überschritten werden, maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung von anderen, sich ggf. im Planungsraum auswirkenden Verkehrswegen, zu ermitteln (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, AZ: 4 C 9.95). 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 den 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, Az: 4 C 12.87). 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 Verfahren bereit. Dies legt den Umkehrschluss nahe, den Ausschluss einer summarischen Berechnung als gewollt anzusehen (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az: 4 C 9.95).

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, Az: 4 C 9.95, Urteil vom 12.04.2000, Az: 11 A 18/98, und 11.01.2001, Az: 4 A 13.99).

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. Auch das Bundesverwaltungsgericht

(Hinweisbeschluss vom 25.04.2018 - 9 A 16/16) hält eine Differenzierung nach Baugebieten mit Blick darauf, dass die Werte von 70/60 dB(A) nicht nur im Eigentumsschutz, sondern auch im vorsorgenden Gesundheitsschutz verankert werden, für zweifelhaft.

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.

Eine Ermittlung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels ist aber dann geboten, wenn wegen der in Rede stehenden Planung insgesamt eine Lärmbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Dabei wird die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Wohngebiete grundsätzlich erst bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angenommen (BVerwG, Urteil vom 19.12.2017, Az: 7 A 7.17).

Im Rahmen des Vorabentscheidungsersuchens zum Neubau der A 33/B 61, hat sich das Bundesverwaltungsgericht in seinem Hinweisbeschluss vom 25.04.2018 - 9 A 16/16, Rdnr. 87, allerdings in dem Zusammenhang über überdenkenswerte Werte geäußert und auf eine grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle hingewiesen, die nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen sei.

Die Planfeststellungsbehörde geht allerdings derzeit von der weiteren Anwendbarkeit der in der bisherigen Rechtsprechung, insbesondere des Bundesverwaltungsgerichts, entwickelten Schwellenwerte aus. Da sich eine feste Grenze im Sinne eines exakten grundrechtsrelevanten Grenzwerts nicht bestimmen lässt; muss sie vielmehr einzelfallabhängig im Rahmen einer wertenden Betrachtung ermittelt werden.

Nach diesen Grundsätzen beginnt der in der bisherigen Rechtsprechung als grundrechtskritisch angenommene Wert für Wohngebiete bei einer Gesamtbelastung – im Sinne einer summierten Lärmbelastung der Dauerschallpegel bei energetischer Addition – oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Auch das Verwaltungsgericht Hamburg hat sich in seiner Entscheidung vom 05.06.2019 AZ: 7 K 7639/16, diesen Grundsätzen der vorgenannten herrschenden Rechtsprechung angeschlossen und sieht deren Erkenntnisse insbesondere auch nicht in Hinblick auf die Erwägungen im Hinweisbeschluss des 9. Senats des Bundesverwaltungsgerichts (Beschl. v. 25.4.2018, 9 A 16.16) als überholt an.

Das OVG NRW hat im Urteil vom 19.04.2023, AZ: 11 A 1227/17 die Entscheidung offen gelassen, ob es sich an den vom Bundesverwaltungsgericht in seinem Hinweisbeschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16.16 – angesprochenen, aber noch nicht abschließend bestimmten Werten für die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle [für Wohngebiete 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts sowie für Kern-, Dorf- und Mischgebiete 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts] orientiert.

Gegen die in der schalltechnischen Untersuchung der Gesellschaft für Technische Akustik mbH inkl. ergänzender Information zugrunde gelegten Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ist daher nichts einzuwenden.

Neben der Betrachtung des Lärmschutzes der einzelnen Verkehrswege nach den Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV hat die Planfeststellungsbehörde wegen der (Vor-)Belastung der Brackweder Straße und aufgrund der untrennbaren Einbettung der Straßenbahntrasse in die Straße eine Betrachtung der Auswirkungen der maßgeblichen Straßen – und Schienenverkehrswege zusammen für geboten erachtet (sog. Summenpegel).

Die Planfeststellungsbehörde erkennt somit nicht, dass sich die tatsächliche Betroffenheit der Bewohner aus einer Gemengelage der genannten Immissionen ergibt, die deshalb auch in ihrer Gesamtheit betrachtet werden muss, um sie im Rahmen dieses Verfahrens angemessen berücksichtigen zu können.

Eine solche Betrachtung kommt insbesondere immer dann in Betracht, wenn eine Gesamtbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder Eingriffen in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Die Grenzwerte der 16. BImSchV wollen – wie sich aus § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, § 41 Abs. 3 und § 3 Abs. 1 BImSchG ergibt – bereits vor erheblichen Belästigungen schützen. Jene markieren jedoch nicht den Übergang zur Gesundheitsgefährdung, sondern sind bewusst niedriger angesetzt. Der Verordnungsgeber besitzt hier einen weiten Gestaltungsspielraum. Demzufolge ist nicht davon auszugehen, dass der Verordnungsgeber die Grenzwerte in gleicher Höhe festgesetzt hätte, wenn er zugrunde gelegt hätte, dass bei der verbundenen Planfeststellung mehrerer Verkehrswege Gesamtbeurteilungspegel zu berechnen sind.

Der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen 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 GG oder Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG ermächtigen den Verordnungsgeber nicht, durch seine Berechnungsverfahren grundrechtswidrige Eingriffe zuzulassen.

Für die Auslegung und Anwendung der §§ 41 Abs. 1 und 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG folgt aus dieser verfassungsrechtlichen Vorgabe: Soweit Pegelwerte in Wohngebieten zu erwarten sind, die jedenfalls oberhalb von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts liegen, ist eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen.

Das ist hier erfolgt, zunächst im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung (Stand: 25.10.23) informativ. Nach Prüfung der Schall- und

Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde eine weitere Betrachtung durch die Planfeststellungsbehörde angeregt. Die Vorhabenträgerin hat daher das Gutachterbüro mit der Fortschreibung bzw. Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung beauftragt.

Vorliegend sind daher über die Berechnungen gem. 16. BImSchV hinaus für den Planungsabschnitt unter Einbeziehung des Straßenverkehrs auch die Gesamtbelastungen (Straßen und Schiene) ermittelt worden. Sie wurden im Gutachten des Büros GTA jeweils separat ausgewiesen.

Ermittelt wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung an einigen Immissionsorten der Gebäude Brackweder Straße 12, 23, 27 und 29 Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwelle bei gleichzeitiger Erhöhung des Beurteilungspegels, für die nach der 16. BImSchV kein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach entstehen würde.

Die Planfeststellungsbehörde hat festgestellt, dass die Räume am Immissionsort e der Brackweder Straße 12 in der textlichen Beschreibung (s. Ergänzende Information zum Summenpegel, Seite 5) nicht mit aufgenommen wurden. Zur Brackweder Straße 12 muss daher nach Mitteilung der Vorhabenträgerin zu dortiger Rückfrage beim Gutachterbüro GTA noch ergänzt werden: „Für die Immissionsorte (Räume) e, EG und 1. OG, wird die Zumutbarkeitsschwelle nachts überschritten bei einer Pegelerhöhung um 0,3 bis 0,4 dB(A).

Mithin sind hier unter Berücksichtigung des Summenpegels zusätzliche Immissionsorte ermittelt worden. An diesen Immissionsorten ist bereits im Ist-Zustand die Zumutbarkeitsschwelle erreicht oder überschritten. Es besteht damit keine grundsätzlich neue Betroffenheit. Ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach wurde aufgrund von Pegelerhöhungen durch Geräuschemissionen des Schienenverkehrs für diese Gebäude ebenfalls festgestellt.

Einzelheiten sind der schalltechnischen Untersuchung inkl. Anlagen (Tabellen), Fortschreibung und Ergänzung entnehmen.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass eine mehr als unerhebliche und damit abwägungserhebliche Lärmzunahme vorliegt,

wenn vorhabenbedingt die Beurteilungspegel Werte erreichen, bei denen das Bestehen einer Gesundheitsgefahr nicht auszuschließen ist. Die Planfeststellungsbehörde setzt hierbei im Sinne eines Anhaltswertes für Wohngebiete Pegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts an. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass - auch im Bereich der Gesundheitsgefährdung – der Vorhabenträgerin anlässlich ihres Vorhabens keine Lärmsanierung für Grenzwertüberschreitungen obliegt, sofern diese nicht zumindest teilweise kausal durch das Vorhaben hervorgerufen werden. Dies bedeutet zugleich, dass die Planfeststellungsbehörde die Lärmproblematik auch bei Vorbelastungen im Bereich der Gesundheitsgefährdung nur in die Abwägung einbeziehen muss, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt.

Hinsichtlich der konkreten Bewältigung einer festgestellten Gesundheitsgefährdung durch aktiven oder passiven Lärmschutz besteht keine zwingende Notwendigkeit, aktiven Lärmschutz vorzusehen. Der Planfeststellungsbehörde obliegt es, abzuwägen und zu entscheiden, auf welche Weise eine relevante Gesundheitsgefährdung zu vermeiden ist. Danach hat die Planfeststellungsbehörde, wenn sich die bestehende Belastung bereits im kritischen Bereich bewegt, abwägend zu prüfen, ob die Erhöhungen überhaupt hingenommen werden können, auch wenn sie in Relation zur bereits bestehenden Vorbelastung marginal sind, bzw. ob sie noch als zumutbar gewertet werden können, wenn zugleich die Auswirkungen in gewissem Umfang kompensiert werden. In diesem Zusammenhang sind unter anderem die Kriterien des relativen Umfangs der Zusatzbelastung, der Schutzwürdigkeit der Gebietskategorie und der angemessenen Nutzbarkeit des Objekts unter Berücksichtigung der Vorbelastung und auch der Realisierbarkeit aktiven Schallschutzes relevant. Daneben sind auch die Kriterien zur Bestimmung der Verhältnismäßigkeit aktiven Schallschutzes beachtlich. Hiervon ausgehend ist in der ständigen Rechtsprechung anerkannt, dass auch in Fällen einer vorhabenbedingt hervorgerufenen bzw. gesteigerten Gesundheitsgefährdung unter Umständen die Anordnung passiven

Schallschutzes dem Gebot einer gerechten und ordnungsgemäßen Abwägung genügen kann.

Die Planfeststellungsbehörde hat diesen abstrakten Prüfungsmaßstab bei jedem Objekt zugrunde gelegt, bei dem eine Gesundheitsgefährdung in Rede steht.

Vor dem Hintergrund des zu gewährenden passiven Lärmschutzes bedarf es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keiner weiteren Schutzmaßnahmen, die sich aus der Gesamtlärbetrachtung als solche ergeben.

7.7.1.5. Entschädigungsanspruch Außenwohnbereich

Gem. der 16. BImSchV, der 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 Wohnenerwartungen und Wohngewohnheiten. Wie vorstehend schon erläutert, schützt die 16. BImSchV daher grundsätzlich auch Außenwohnbereiche.

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

Geschützt wird der Außenwohnbereich allerdings nur während des Tagzeitraums nach der 16. BImSchV, d. h. in der Zeit von 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, Az: 11 A 31.97 und 11 A 42.97).

Soweit also Außenwohnbereiche durch Verkehrslärmimmissionen betroffen sind, ist darauf abzustellen, ob 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, Az: 3 A 72/07).

Die Vorhabenträgerin hat nunmehr alle von Lärmimmissionen des Vorhabens betroffenen Objekte dahingehend zu untersuchen, ob bei konkret ermittelten Außenwohnbereichsflächen Überschreitungen des jeweils gültigen Grenzwertes für den Tag festzustellen sind.

7.7.1.6. Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV

Auch wenn unterhalb der einfach-gesetzlichen Zumutbarkeitsschwelle kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht (BVerwG, Beschluss vom 04.09.2003, AZ: 4 B 76/03), hatte die Planfeststellungsbehörde gleichwohl zu prüfen, ob es vorliegend besonders gelagerte Sachverhalte gibt, die es erforderlich machen könnten, über die bisher die Zumutbarkeitsgrenzen sichernde Lärmschutzplanung hinausgehend weitere Maßnahmen vorzusehen.

Ausgangspunkt dieser Prüfung ist die ständige Rechtsprechung des BVerwG, nach der auch Lärm unterhalb der einschlägigen Grenzwerte im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich abwägungserheblich ist (BVerwG, Beschluss vom 31.01.2011, AZ: 7 B 55/10 und VGH München, Urteil vom 06.07.2021, AZ: 8 A 19.40005).

Eine planbedingte Zunahme des Verkehrslärms auch unterhalb der Grenzwerte gehört zum Abwägungsmaterial. Ist der Lärmzuwachs allerdings nur geringfügig, geht er mithin über die Bagatellgrenze nicht hinaus oder wirkt er sich nur unwesentlich auf das Nachbargrundstück aus, so muss er nicht in die Abwägung eingestellt werden (vgl. zusammenfassend BVerwG, Beschl. v. 1.7.2020, AZ: 4 BN 49.19).

In diesem Sinne besonders bewältigungsbedürftig erscheinende Sachverhalte wurden weder im Anhörungsverfahren aufgezeigt noch sind sie für die Planfeststellungsbehörde anderweitig ersichtlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, aus denen sich die Notwendigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen etwa im Sinne eines Lärminderungsanspruches ergeben könnten.

Eine atypische Sondersituation, die zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würde, ist nicht gegeben. Mit den passiven Lärmschutzmaßnahmen wird der Schutzzweck erreicht.

Es kann auch ausgeschlossen werden, dass die Verkehrslärmbelastungen - etwa wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder aufgrund der in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethode oder auch wegen des Kompromisscharakters der Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung - in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst sein könnten. Soweit Immissionskonflikte in Bereichen entstehen, für die die 16. BImSchV nicht anwendbar ist, können diese hingenommen werden. Insbesondere erreichen diese aber nicht eine solche Intensität, dass mit einer Gesundheitsgefährdung oder auch mit Eigentumseingriffen zu rechnen ist.

7.7.1.7. Abwägungsentscheidung im Hinblick auf Lärmschutz

Dieser Planfeststellungsbeschluss mit seinen Entscheidungen zur Lärmtechnik basiert auf den schall- und schwingungstechnischen Gutachten der Gesellschaft für Technische Akustik GmbH (GTA) vom 25.10.2023, der entsprechenden Fortschreibung 1 vom 14.06.2024 und den ergänzenden Informationen zum Summenpegel vom 25.09.2024, jeweils mit den Anlagen (Eingabeparameter, Ergebnistabellen, Lagepläne).

In diesen Unterlagen werden alle Gebäude und maßgeblichen Immissionsorte im Nahbereich der Straßenbahntrasse bzw. des von den Umbaumaßnahmen betroffenen Abschnitts der Brackweder Straße erfasst. Die Lärmimmissionen sind 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 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.

Wie bereits oben begründet, kann hier von dem Grundsatz „aktiver vor passivem Lärmschutz“ abgewichen werden.

Aktiver Schallschutz kommt in diesem Fall nicht in Betracht. Zwar ist ein solcher Schutz nach § 41 Abs.1BImSchG i.V.m. der 16.BImSchV geboten, wenn die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Schallschutzmaßnahmen für den Ausbreitungsweg, z.B. Lärmschutzwälle und -wände (sog. aktiver Schallschutz), sind aus tatsächlichen Gründen (u.a. Platzmangel) nicht zu verwirklichen. Lärmschutzwände oder –wälle sind nur dann effektiv, wenn sie möglichst nah am Emissionsort errichtet werden können. Dies ist im Verlauf der Baustrecke –wie regelmäßig im innerstädtischen Bereich –aus bautechnischen und städtebaulichen Gründen nicht möglich. Die örtlichen Gegebenheiten lassen die Errichtung aktiven Lärmschutzes in Form von Lärmschutzwänden oder –wällen nicht zu.

Die Brackweder Straße ist im Planfeststellungsbereich von einer überwiegend geschlossenen Wohnbebauung, die in unmittelbarer Nähe zur Straße liegt, geprägt, im südlichen Bereich befindet sich ein Friedhof. Die betroffenen Gebäude liegen alle in unmittelbarer Nähe der Straße. Auch angesichts des Gebietscharakters und der Vorbelastung bzw. geringen Steigerung der Lärmimmissionen durch die Baumaßnahme sind

aufwendige bzw. unter Umständen auch mit Nachteilen behaftete aktive Lärmschutzmaßnahmen als unverhältnismäßig anzusehen.

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. temporär 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 Bau 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. BImSchV in Verbindung mit der VLärmSchR 97 richtet sich die dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung nach diesen Vorgaben.

Die betroffenen Gebäudeetagen sind durch passive Schallschutzmaßnahmen zu schützen. Es besteht insoweit ein Entschädigungsanspruch gegen die Vorhabenträgerin (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). In diesen Fällen sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen. Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen

lärmdämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung (24. BImSchV). Die mit diesem Beschluss dem Grunde nach zuerkannten passiven Schutzmaßnahmen und Entschädigungen (vgl. Nebenbestimmung Teil A Ziff. 3.7.1) werden nur dann durchgeführt, wenn das vorhandene bewertete Schalldämmmaß nicht ausreichend ist.

Die endgültige Festlegung der tatsächlich erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden bleibt einer genauen Klärung der Nutzungssituation vorbehalten. Maßgeblich sind dafür die Vorgaben der 24. BImSchV. Sofern keine Schlafräume oder andere schützenswerte Räume i. S. der Verordnung betroffen sind, sind in diesen Gebäuden ggf. keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Ein Anspruch besteht mithin nur insoweit, als die prognostizierten Schallpegel die jeweiligen, projektspezifischen Immissionsrichtwerte überschreiten und entsprechend wirksame Schutz- oder Dämmeinrichtungen nicht bereits vorhanden sind und wenn die Nutzungen bei der Auslegung der Pläne in diesem Planfeststellungsverfahren vorhanden oder bauaufsichtlich genehmigt waren.

Insoweit wird die Entschädigung in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung unterliegt nicht dem Regelungsgehalt dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Unzumutbare Eingriffe in Leben, Gesundheit oder Eigentum ergeben sich angesichts der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchungen daher nicht.

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.

Die geplante Straßenbahnbaumaßnahme kann den Anliegern auch unter Berücksichtigung der durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmten Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit insofern zugemutet werden, als die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen passiven Lärmschutzmaßnahmen den konkreten örtlichen Verhältnissen angemessen Rechnung tragen.

Im Vordergrund der hier vorzunehmenden Abwägung der Vorhabenträgerin stand die sachgerechte Abwägung der Belange des Immissionsschutzes mit anderen Belangen. Die diesbezüglichen planbedingten Folgen hat die Vorhabenträgerin nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde rechtsfehlerfrei ermittelt und bewertet sowie im Rahmen ihrer eigenverantwortlich vorzunehmenden abwägenden Gewichtung in nicht zu beanstandender Weise als der Nachbarschaft zumutbar angesehen. Dabei waren vorrangig die Lärmimmissionen durch das prognostizierte Verkehrsaufkommen in den Blick zu nehmen.

Die lärmtechnischen Berechnungen der Vorhabenträgerin entsprechen den einschlägigen Regelwerken und die Vorhabenträgerin hat auch die Auswirkungen sachgerecht bewertet und berücksichtigt.

Wie oben ausgeführt sind die Beurteilungspegel für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen. Dies ist gutachterlich erfolgt.

Im Ergebnis resultiert für den Schienenlärm ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach für die Gebäude Brackweder Straße 12, 23, 25, 27, 29 an einigen Fassaden und in einigen Geschossen aus einem Heranrücken der jeweils nächstliegenden Gleisachse an die Gebäude, aus der sich eine Pegelerhöhung um 0,1 bis 0,2 dB(A) bei gleichzeitigem Erreichen oder Überschreiten der Schwelle von 60 dB (A) (nur) während der Nachtzeit ergibt.

Da bereits jetzt an vielen der betroffenen Immissionsorte im P0-Fall (= Bestandssituation) Beurteilungspegel über 60 dB(A) innerhalb des Nachtzeitraumes vorzufinden sind, führt hier jede Erhöhung (auch 0,1 dB(A)) an den betroffenen Immissionsorten ebenfalls zu einer wesentlichen

Änderung und insgesamt an allen o.g. betroffenen Immissionsorten zu einem Anspruch nach 16. BImSchV auf Schallschutz dem Grunde nach.

Für den Straßenverkehr wurde gutachterlich festgestellt, dass aufgrund der Geräuschemissionen des Straßenverkehrs an einigen Fassaden und einigen Geschossen der Gebäude Brackweder Straße 35 (Außenwohnbereiche nur während der Tageszeit, Räume nur während der Nachtzeit) und Leharstraße 1 und 1 a (jeweils Außenwohnbereiche nur während der Tageszeit, Räume während der Tages- und Nachtzeit) ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach besteht.

Die Bildung eines Summenpegels (Berechnung des Gesamtverkehrslärms aus Straße und Schiene) ist nicht die Regel, sondern eine Ausnahme von dem Grundsatz, dass Lärm verkehrsträgerbezogen ermittelt wird. Sie soll in besonders gelagerten Einzelfällen die Zumutbarkeit für die Betroffenen bewerten. Die grundrechtliche Schutzpflicht setzt eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrswegs und der gesundheitsgefährdenden oder eigentumsrechtlich unzumutbaren Verkehrslärmbelastung voraus. Die Kausalität besteht dann, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Überschreitet allerdings schon die Vorbelastung die Schwelle der Gesundheits- oder Eigentumsgefährdung, so sind die grundrechtsrelevanten Auswirkungen in erster Linie der Vorbelastung, nicht aber dem hinzutretenden Verkehrsträger zuzurechnen. Zur Prüfung, ob und in welchem Umfang ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach aus einer Summenpegelbetrachtung bestehen könnte, erfolgte daher auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde eine detailliertere Auseinandersetzung der Thematik im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Teil B Ziff. 7.7.14 verwiesen.

Die Umbaumaßnahmen führen im Hinblick auf den Schienen- und Straßenverkehrslärm insgesamt an verschiedenen Immissionsorten von 8

Gebäuden zu einer wesentlichen Änderung nach der 16. BImSchV und der Überschreitung von Grenzwerten, woraus folglich ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach entsteht. Dieser ist unter Angabe der betroffenen Grundstücke unter Abschnitt A Ziffer 3.7.1 in diesem Beschluss festgesetzt.

Die Lärmzunahmen treten in einem Gebiet mit einer bereits hohen Vorbelastung auf. Sie liegen insgesamt weitgehend in einem Bereich, der mit unter 2 dB(A) relativ gering und nicht hörbar ist. Insgesamt kann die Lärmzunahme unter Berücksichtigung des passiven Lärmschutzes als vertretbar bewertet werden.

Eine Einwendung lag zur Schalltechnischen Untersuchung vor. Bemängelt wurde, dass zwei Fenster vergessen wurden. Es wurde auch um Klärung und Überprüfung der Bewertung von Geräuschemissionserhöhungen an anderen, weiter vom Gebäude des Einwenders entfernt liegenden Gebäuden gebeten. Es sei nicht nachvollziehbar, warum beim Haus des Einwenders die Emissionen tendenziell nach dem Umbau sogar geringer sein sollen.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung, die dem Einwender vorliegt, dazu bereits eingehend Stellung genommen. Im Hinblick auf die Fenster wurde auf die Schutzbedürftigkeit der Räume abgestellt, im Hinblick auf die Geräuschimmissionen auf die veränderte Fahrachse.

Die Einwendung unter Hinweis auf die Gegenäußerung zurückgewiesen. Dem Eigentümer wurde im Übrigen dem Grunde nach ein 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) nach den Regelungen der 24. BImSchV.zuerkannt (vgl. Teil A Ziff. 3.7.1 des Beschlusses).

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 BImSchG.

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Absatz 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte und Zielwerte nicht überschritten werden, ist bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen.

Nach dem in den Umweltgesetzen verankerten Vorsorgeprinzip sind Schädigungen durch Umweltschadstoffe grundsätzlich zu vermeiden. Dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen ist vorzubeugen. Saubere Luft ist zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der gesamten Umwelt unabdingbar. Zentrale Aufgabe der Luftreinhaltung ist die Erhaltung bzw. Wiederherstellung einer zuträglichen Luftqualität, sowohl im lokalen Umfeld wie auch im weiträumigen Maßstab. Im Vordergrund steht dabei zunächst der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, die als Immissionen auf den Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und Sachgüter einwirken. Ferner gilt es, Gefahren und Belästigungen, die beim Betrieb von Anlagen auftreten können, zu vermeiden. Durch Minderung der bestehenden Immissionsbelastungen verfolgt die Luftreinhaltungspolitik langfristig das Ziel, schädlichen Umwelteinwirkungen konsequent vorzubeugen (Vorsorgeprinzip).

Seit Januar 2014 gibt es aufgrund von Grenzwertüberschreitungen einen ersten Luftreinhalteplan für die Stadt Bielefeld. Seitdem wurden bereits Maßnahmen zur Reduzierung der verkehrsbedingten Schadstoffbelastung realisiert. Der zweite Luftreinhalteplan ist am 01.08.2020 in Kraft getreten. Ein erklärtes Oberziel im Maßnahmenfeld ÖPNV ist die Verbesserung und der Ausbau des bestehenden ÖPNV-Angebotes. Eine entsprechende Verbesserung des ÖPNV ist mit Bau des neuen barrierefrei gestalteten Hochbahnsteigs Windelsbleicher Straße zu erwarten.

Im Bereich des Baus des neuen Hochbahnsteiges Windelsbleicher Straße bzw. des hier umzugestaltenden Trassenabschnitts der Stadtbahnlinie 1 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 Straßenraums in Frage kommt.

Auch durch den Straßenverkehr werden keine neuen oder zusätzlichen Luftschadstoffe verursacht. Die Straßenverbindung ist ebenso wie die Stadtbahntrasse bereits vorhanden und eine Erhöhung der Verkehrsbelastung wird sich aufgrund des Vorhabens nicht ergeben. Sinn, Zweck und Funktion der Straßenverbindung bleiben unverändert erhalten. Letztendlich trägt im Übrigen gerade ein gut angebundener, barrierefrei ausgebauter und eng getakteter verkehrender öffentlicher Personennahverkehr, wie hier konkret die Stadtbahnlinie 1, dazu bei, dass motorisierter und damit ein schadstoffemittierender Individualverkehr vermieden wird, was zu einer Entlastung im Hinblick auf Luftschadstoffe beiträgt.

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 (NO₂), Benzol (C₆H₆) und Staubpartikel (PM₁₀ und PM_{2,5}) im Hinblick auf die Grenzwerte der 39. BImSchV verzichten.

Signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch den Bahnbetrieb nicht zu erwarten. Durch Förderung bzw. Ausbau des ÖPNV, d.h. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, sind langfristig sogar, auch mit Blick auf die menschliche Gesundheit, Entlastungen der Luft und eine Verbesserung der Lufthygiene zu erwarten.

Ebenso wenig sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen durch den Baubetrieb zu erwarten, auch wenn einzelne Emissionen wie bei jeder anderen Baustelle nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Als Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ist beim Bau der Stadtbahnlinie eine stringente feinstaubgeminderte Baustellenlogistik zu berücksichtigen. Der Planfeststellungsbeschluss enthält Maßgaben bzw. Nebenbestimmungen, mit denen die Vorhabenträgerin zu verschiedenen Schutzvorkehrungen verpflichtet wird. Zum einen sind schädliche Umwelteinwirkungen u.a. durch Geruchs- und Staubemissionen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Zum anderen müssen grundsätzlich schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz gebracht werden.

7.7.3. Lichtimmissionen

Schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, die gem. § 50 BImSchG bei raumbedeutsamen Planungen möglichst zu vermeiden sind, sind gem. § 3 Abs. 3 BImSchG auch Lichtimmissionen. Das Vorhaben ist jedoch auch unter diesem Gesichtspunkt mit den Regelungen des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW sowie des § 50 BImSchG zu vereinbaren. Im Umfeld der Stadtbahnanlagen 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.

Soweit der Betrieb der Stadtbahnlinie Lichtimmissionen verursacht, entstehen sie zunächst nicht neu, sondern sind grundsätzlich schon vorhanden. Einzig aufgrund der Beleuchtungseinrichtungen, insbesondere aufgrund der nächtlichen Dauerbeleuchtung der Haltestelle, werden neue Lichtimmissionen verursacht, 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 BImSchG sind Haltestellen gem. § 22 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BImSchG 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 Mindestmaß 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, SMBl. NRW 7129) Beurteilungsmaßstäbe zur Konkretisierung der Anforderungen aus den §§ 5 Abs. 1 und 22 Abs. 1 BImSchG (vgl. auch § 3 Abs. 3 und § 13 LImSchG NRW) für Betriebsstätten im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG, zu denen als ortsfeste Einrichtungen im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG auch 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 breitstreuende 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.

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

Die Auswirkungen von Lichtimmissionen sind allerdings auch im Hinblick auf den Schutz von Tieren (insbesondere Insekten) und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen in den Blick zu nehmen.

Insekten sind integraler Bestandteil der biologischen Vielfalt und spielen in Ökosystemen eine wichtige Rolle. Doch sowohl die Gesamtmasse der Insekten als auch die Artenvielfalt bei Insekten sind in Deutschland in den letzten Jahrzehnten stark zurückgegangen. Um den zentralen Ursachen des Insektensterbens entgegenzuwirken und die Lebensbedingungen für Insekten in Deutschland wieder zu verbessern, ist zur Umsetzung der Maßnahmen beispielsweise die Eindämmung von Lichtverschmutzung erforderlich (vgl. dazu Deutscher Bundestag; Drucksache 19/2818).

Insekten und andere lichtsensible Tiere sollen vor nachteiligen Auswirkungen der Beleuchtung geschützt werden. Der Schutz von Tieren und Pflanzen und ihrer Lebensgemeinschaften vor mit Lichtimmissionen verbundenen nachteiligen Auswirkungen soll sichergestellt werden.

Der neue § 41a BNatSchG soll dementsprechend maßgeblich zur Eindämmung der Lichtverschmutzung und ihrer nachteiligen Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen beitragen, die Regelung des § 41a BNatSchG ist allerdings noch nicht in Kraft getreten.

Dauerhafte Lichtemissionen im Eingriffsbereich während des Baus und Betriebes der Stadtbahnlinie sind vor dem Hintergrund des Insektenschutzes daher weitestgehend auf ein verträgliches Minimum zu reduzieren, um Störungen - die über die bereits in der innerstädtischen Lage unvermeidlich vorhandenen Lichtimmissionen hinausgehen - zu vermeiden.

7.7.4. Erschütterungen / Körperschall (Schwingungsimmissionen)

Nach dem BImSchG ist schädlichen Umwelteinwirkungen entgegen zu wirken, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Beim Bau von Straßenbahnstrecken sind daher auch die Einwirkungen durch Erschütterungen und Körperschall zu untersuchen und in die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde einzustellen.

Bei der Betrachtung von Erschütterungen ist grundsätzlich zwischen zwei Einwirkungsarten zu unterscheiden und zwar einerseits die Einwirkungen auf bauliche Anlagen sowie auf empfindliche technische Geräte und Einrichtungen und andererseits die Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden.

Erschütterungsimmissionen bestehen aus - fühlbaren - mechanischen Schwingungen (Vibrationen, Erschütterungen) und - hörbarem - sekundärem Luftschall, der durch die Schallabstrahlung schwingender Raumbegrenzungsflächen entsteht.

Bei der Beurteilung von Erschütterungen existieren allerdings im Gegensatz zur Beurteilung von primärem Luftschall zurzeit keine gesetzlichen Regelungen. Für zumutbare Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden gibt es derzeit noch keine normative Regelung mit Festlegung von Grenzwerten, d.h. 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.

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 zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Durch den geplanten Umbau werden die Gleisanlagen in Teilen in ihrer Lage verändert, wodurch die von der Stadtbahn ausgehenden Schwingungs- und Schallemissionen beeinflusst werden.

Zur Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde, ob und welche Vorkehrungen o.ä. erforderlich und der Vorhabenträgerin aufzuerlegen sind, hat die Vorhabenträgerin eine Erschütterungstechnische Untersuchung von der GTA, Gesellschaft für Technische Akustik mbH, vom 22.05.2023 erstellen lassen. Eine ergänzende gutachterlich erstellte Information zu sekundärem Luftschall in der Nachbarschaft der Stadtbahn-Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ in Bielefeld mit Datum 25.09.2024 wurde im Oktober 2024 von der Vorhabenträgerin als Planunterlage nachgereicht.

7.7.4.1. Erschütterungen

Für die Beurteilung der von Schienenverkehrswegen ausgehenden Erschütterungsimmissionen existiert kein rechtlich verbindliches Regelwerk. Üblicherweise werden die Erschütterungsimmissionen von

Schienenverkehrswegen anhand der Regelungen der DIN 4150 (Teil 1, 2, 3) beurteilt.

Die Beurteilung der Auswirkungen erfolgt hier auf der Grundlage der vorgelegten erschütterungstechnischen Untersuchung des Gutachterbüros GTA.

Zur Beurteilung der Erschütterungen hat das Gutachterbüro die Vorgaben des BImSchG und der DIN 4150 Teil 1 (Erschütterungen im Bauwesen; Teil 1: Vorermittlung von Schwingungsgrößen, Ausgabe 2001) herangezogen.

Die immissionsschutzrechtliche Situation wird im Bereich der Brackweder Straße vorwiegend durch den Bestand geprägt.

Der Bau der barrierefreien Haltestelle Windelsbleicher Straße greift in die vorhandenen Gleisanlagen in der Brackweder Straße ein und erfordert eine Neuordnung des vorhandenen Straßenquerschnitts.

Im betroffenen Abschnitt der Brackweder Straße sind schon Gleisanlagen vorhanden, die entsprechende Immissionen in der Nachbarschaft erzeugen.

Die Gleisachsen werden sich aufgrund des Baus des Hochbahnsteiges zum Straßenrand verschieben. Sowohl die Gleise als auch die Fahrbahn rücken in ihrer Lage näher an die vorhandene Bebauung heran.

Während die Anzahl der Fahrten der Stadtbahn und die Kfz-Verkehrsmengen unverändert bleiben, kann sich durch die Änderung der Schienenachsen die Erschütterungssituation des Schienenverkehrs in der Nachbarschaft verändern.

Ein Anspruch, in dem einschlägig vorgeprägten Raum von zusätzlichen Erschütterungsimmissionen grundsätzlich freigestellt zu werden, besteht nicht. Die Rechtsprechung legt dazu 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.

Gemäß der erschütterungstechnischen Untersuchung ist festzustellen, dass es nicht zu einer signifikanten Veränderung der Emissionen der Gleisanlage kommt.

Gutachterlich wurde im Hinblick auf die Ermittlung und Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen folgendes festgestellt:

Die jeweils nächstliegenden Gleisachsen entlang der Brackweder Straße rücken näher an die Gebäude heran, die Gleisachse stadtauswärts wird künftig bis auf ca. 6,75 m an das Gebäude Brackweder Straße 12 heranrücken.

Für eine Abschätzung der Erhöhung der Schwinggeschwindigkeit wurden gutachterseits die Abstandsverringerungen des nächstliegenden Gleises berücksichtigt, die Abstandsvergrößerungen des weiter entfernt liegenden Gleises jedoch nicht. Es wurde mithin lediglich der Fall mit der größtmöglichen Betroffenheit als Maxime betrachtet. Daraus konnte eine Ableitung für die anderen möglichen Grundstücksbetroffenheiten gezogen werden.

Für alle in der schalltechnischen Untersuchung betrachteten Gebäude wurden die Abstände zu den Gleisachsen im Nullfall und im Prognosefall ermittelt. Mit einem Exponenten $n = 0,5$, einem Dämpfungsgrad von mindestens $D = 0,01$, einer Ausbreitungsgeschwindigkeit der Welle $c = 200$ m/s und einer Frequenz $f = 80$ Hz berechnete die GTA die Erhöhung der

Schwinggeschwindigkeit im ungünstigsten Fall, mithin für das Gebäude Brackweder Straße 12, mit 10 %.

Allgemein wird eine Zunahme der Erschütterungsimmissionen in Form der Beurteilungsschwingstärke von Schienenwegen kleiner 25 % durch Umbauplanungen als zulässig angesehen.

Eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen um mehr als 25 % wird im betroffenen Streckenabschnitt auch nicht für das am meisten betroffene Gebäude Brackweder Straße 12 festgestellt. Daraus ist zu schließen, dass auch bei den anderen Gebäuden nicht mit einer Zunahme der Erschütterungsimmissionen um 25 % und mehr gerechnet werden kann. Das Veränderungskriterium von 25 % für die Erschütterungsimmissionen wird in keinem Fall überschritten.

Es unterliegt nach den gegenwärtigen wissenschaftlichen Erkenntnissen keinen rechtlichen Bedenken, bei der Beurteilung der vom Schienenverkehr ausgehenden Erschütterungen von einer Wahrnehmungsschwelle erst ab einer Erhöhung der Vorbelastung um 25% auszugehen (OVG Münster, Urteil vom 26.01.2023, AZ: 20 D 94/19.AK).

Erhebliche Mehrbelastungen durch Erschütterungen durch den Bahnbetrieb sind auch unter Berücksichtigung der Vorbelastungen durch die bestehende Trasse demnach nicht zu erwarten. Insgesamt besteht demnach keine Notwendigkeit, Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsemissionen der Gleislage vorzusehen.

Da die Prognosen für Erschütterungen ein gewisses Maß an Ungenauigkeit beinhalten, wird darauf verwiesen, dass im Nachgang der Umsetzung der Baumaßnahme bei berechtigtem Interesse und auf entsprechenden Antrag die Vorhabenträgerin verpflichtet werden kann, einen Nachweis zu führen, wie groß die tatsächliche Erschütterung an dem betroffenen Ort ist. Sollte die Überprüfung einen Änderungsbedarf wegen nicht erwarteter unzumutbarer Erschütterungen ergeben, ist die Vorhabenträgerin ggf. zu entsprechenden Maßnahmen oder Entschädigungen zu verpflichten. Angesichts der gutachterlich ermittelten zehnprozentigen Erhöhung der

Schwinggeschwindigkeit für den (ungünstigsten) Einzelfall, die weit von der o. g. 25 - Prozenzhürde/Zumutbarkeitsschwelle entfernt ist, ist aber damit nicht zu rechnen.

Angesichts der hohen Prognoseunsicherheit bei Erschütterungsimmissionen ist ein gestuftes Vorgehen zum Schutz Betroffener vor Erschütterungen anerkannt. Danach könnte die Bewältigung nachteiliger Wirkungen durch ein Planvorhaben, deren Ausmaß sich im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht zuverlässig prognostizieren lässt, auf einen späteren Zeitpunkt, zu dem sich diese genauer ermitteln lassen, verschoben werden (vgl. VGH München, Urteil vom 01.08.2022, AZ: 22 A 21.40003).

Ein Entscheidungsvorbehalt ist hier aber nicht erforderlich, denn hier ist die immissionsschutzrechtliche Situation entscheidend durch den vorhandenen Bestand geprägt. Aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme folgen besondere Duldungspflichten, sodass Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen Vorbelastung halten, deswegen – jedenfalls in aller Regel – zumutbar sind, auch wenn sie die Anhaltswerte übersteigen. Ein Anspruch auf eine Verbesserung der Erschütterungssituation im Sinne einer Erschütterungssanierung besteht folglich 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. Eine derartige beachtliche zusätzliche Erhöhung ist hier aber weder absehbar oder unsicher zu prognostizieren.

Im Übrigen erfolgt der Gleisbau nach dem Stand der Technik, sodass hieraus ein positiver Effekt auf die Erschütterungsimmissionen bewirkt wird. Schall- und Erschütterungsimmissionen sind außerdem durch regelmäßige Gleis- und Radsatzpflege möglichst gering zu halten.

Wesentliche Beeinträchtigungen durch baubedingte Erschütterungen werden nicht aufgezeigt.

Umfang und Art der Baustelle sowie die für den Einsatz notwendigen Baumaschinen lassen keine nennenswerten Schwingungen und Erschütterungen bei der baulichen Realisierung erwarten. Der Einsatz erschütterungsarmer Baumaschinen und die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften wird durch Nebenbestimmungen sichergestellt.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, im Vorfeld der Durchführung der Baumaßnahme eine Beweissicherung durchzuführen, die eine Bestandsaufnahme der an das Baufeld angrenzenden Objekte privaten Eigentums inkludiert, sodass mögliche Auswirkungen der Baumaßnahme und der betrieblichen Auswirkungen des Stadtbahnbetriebes dokumentiert werden. Insofern ist Zustand der vorhandenen Bebauung im Einflussbereich der Stadtbahnbaumaßnahme vor Baubeginn und nach Abschluss der Baumaßnahmen festzustellen und zu dokumentieren. Eventuelle Schäden im Umfeld der Baumaßnahme sind nach Überprüfung soweit ein ersatzpflichtiger Schaden vorliegt zu regulieren.

Während der Bauausführung haben eine ständige Überwachung sowie bei Bedarf Kontrollmessungen an der angrenzenden Bebauung zu erfolgen. Den betroffenen Eigentümer ist eine Ausfertigung der sie betreffenden Bauzustandsdokumentation zu überlassen.

Ausweislich der GTA-Beurteilung wird die Erhöhung der Erschütterungseinwirkungen um mehr als 25 % ausgeschlossen. Dies bleibt im unwesentlichen Bereich, sodass die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf den erforderlichen Schutz vor Erschütterungseinwirkungen keine weiteren Schutzmaßnahmen als erforderlich ansieht.

7.7.4.2. Sekundärer Luftschall (Körperschall)

Zur Beurteilung des sekundären Luftschalls aus Schienenverkehr fehlen – wie bereits oben ausgeführt – gesetzliche Regeln und Grenzwerte. Im Vergleich zum üblichen Verkehrslärm handelt es sich beim sekundären

Luftschall (Körperschall) um ein Geräusch, das von allen Raumbegrenzungsflächen abgestrahlt wird, nicht richtungsorientiert hörbar ist und sich mit dem vorhandenen Grundgeräusch (Ruhegeräuschpegel) überdeckt, d. h. nur in den tiefen Frequenzen z. T. dazu beiträgt. Bis zur Festlegung gesetzlich verbindlicher Grenzwerte kommen als Zumutbarkeitsschwellen für die Beurteilung des sekundären Luftschalls die aus den Vorgaben der 24. BImSchV ableitbaren Richtwerte in Betracht, da sie ein für die Beurteilung von Verkehrslärm in Innenräumen geschaffenes Regelwerk sind.

Im Fall des Ausbaus der Haltestelle Windelsbleicher Straße greift die Planung in vorhandene Gleisanlagen ein, so dass von einer entsprechenden Vorbelastung auszugehen ist. Es ist im Rahmen von Umbaumaßnahmen üblich, Vorsorge dafür zu tragen, dass bei einer bereits vorhandenen Vorbelastung keine wesentliche Verschlechterung des Immissionsstatus eintritt. Für den Körperschall kann dann in Anlehnung an die Bestimmungen der 16. BImSchV festgelegt werden, dass eine Erhöhung des Körperschallimmissionsstatus um mind. 3 dB(A) als wesentliche Änderung anzusehen ist.

Zur Begutachtung des Körperschalls liegt eine ergänzende Information zu sekundärem Luftschall des Gutachterbüros GTA vom 25.09.2024 vor.

Im Ergebnis wird im Hinblick auf sekundären Luftschall während des Betriebs der Stadtbahn festgestellt, dass eine relevante Erhöhung ausgeschlossen werden kann. Auch während der Bauphase ist höchstens mit geringen Einwirkungen von Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu rechnen. Selbst wenn sekundärer Luftschall erzeugt werden sollten, könne lt. GTA davon ausgegangen werden, dass der primäre Luftschall der Bauarbeiten den sekundären Luftschall verdecken wird.

Hinsichtlich des sekundären Luftschalls sind keine wesentlichen Auswirkungen oder Änderungen durch den Bau oder Betrieb der Stadtbahnlinie im betroffenen Bereich zu erwarten.

Ausweislich der GTA-Beurteilung wird die Erhöhung der Erschütterungseinwirkungen um mind. 3 dB (A) ausgeschlossen und führt damit zur sicheren Einhaltung von Erhöhungen < 3 dB (A). Dies bleibt im üblicherweise nicht als störend wahrgenommenen bzw. in Anlehnung an § 1 Abs. 2 Satz 2 16.BImSchV im unwesentlichen Bereich, sodass die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf den erforderlichen Schutz vor Sekundärlärm keine weiteren Schutzmaßnahmen als erforderlich ansieht.

7.7.4.3. Zwischenergebnis Erschütterungen und Körperschall

Insgesamt gesehen ist davon auszugehen, dass der geplante Umbau nicht zu einer Zunahme der Körperschallimmissionen um 3 dB(A) und mehr bzw. zu einer Zunahme der Erschütterungsimmissionen um 25 % und mehr führt. Insgesamt besteht demnach keine Notwendigkeit, Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsemissionen der Gleislage vorzusehen.

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.

Der physisch-reale Schutz vor Baulärm ist als ein vom planfestzustellenden Vorhaben verursachtes Problem in der Planfeststellung/Plangenehmigung zu lösen.

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 (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, AZ: 7 A 11.11).

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG NRW.

Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Ob aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen nach diesen Maßstäben erforderlich sind, beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Die dort bestimmten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dies sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann nicht auf die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) zurückgegriffen werden, denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes auf Baustellen ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1f TA Lärm). Vielmehr ist die – wesentlich ältere, aber sachnähere – AVV Baulärm anwendbar, die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter maßgeblich ist, auch wenn sie einem anderen Ansatz als die TA Lärm folgt.

Die AVV Baulärm konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen.

§ 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG erfasst auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub auf Grund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen. § 74 Abs. 2 VwVfG differenziert nicht nach den einzelnen Abschnitten zur Realisierung des Vorhabens. Die durch den Planfeststellungsbeschluss begründete Duldungspflicht des Nachbarn umfasst daher auch die während der Bauphase entstehenden Immissionen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. 7. 2012, AZ: 7 A 11.11).

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 lassen sich nicht vollständig vermeiden, da sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht im Detail absehbar sind und 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 ist.

Zur Vermeidung bzw. Minimierung erheblicher nachteiliger Auswirkungen sind daher technische bzw. organisatorische Schutzmaßnahmen erforderlich.

Durch die Umsetzung der Nebenbestimmungen im Kapitel A dieses Beschlusses werden Beeinträchtigungen jedoch auf ein Mindestmaß reduziert.

Bezüglich des Baulärms sind, wie oben ausgeführt, die in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm vom 19.08.1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) festgesetzten Immissionsrichtwerte einzuhalten. Ein besonders gelagerter Einzelfall (z.B. lärmintensive Abrissarbeiten), dem nicht hinreichend mit der AVV-Baulärm begegnet werden könnte, ist weder vorgetragen noch sonst erkennbar (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss vom 25. 04.2018, AZ: 9 A 16.16).

Die Planfeststellungsbehörde hält es für unproblematisch, dass keine speziellen Unterlagen zum Baulärm erstellt wurden. Es ist unvermeidbar, dass mit dem Bau /Umbau einer Stadtbahntrasse bzw. Straße Lärm verbunden ist. Anlass für ein besonderes Lärmkonzept bestand nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde daher nicht. Es werden weder aufwändige Tunnel- oder Brückenbauarbeiten noch werden überdurchschnittlich lärmintensive Baumaßnahmen durchgeführt. Es ist daher von einem "Standardfall" auszugehen, bei dem die entsprechenden

Regelwerke zu beachten sind und etwaige Einzelheiten in die Ausführungsplanung verlagert werden, welches der Planfeststellungsbeschluss auch vorsieht. Dies ist tunlich, vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.04.2018, AZ: 9 A 16.16. Einer Berechnung des zu erwartenden Baulärms bedurfte es daher nicht. Denn es liegt in der Natur der Sache und bedarf keiner besonderen Erläuterung, dass der Strecken- und Hochbahnsteigbau nicht immissionsfrei von staten 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 befürchten ist. Dies ist vorliegend jedoch nicht zu erwarten. 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. Es gibt von daher auch keine Anhaltspunkte dafür, dass die gem. Nebenbestimmung Kapitel A Ziff. 3.2.1 des Beschlusses einzuhaltenden Grenzwerte der AVV-Baulärm, die insoweit die Zumutbarkeitsschwelle definieren, überschritten werden könnten bzw. nicht einhaltbar sind.

Während der Bauarbeiten kann es durch Baustellenfahrzeuge zu Verkehrsbehinderungen im Bereich der Baustellenzufahrten kommen. Auch dies ist nicht vermeidbar. Diese Auswirkungen sind zudem nur temporärer Art. Die Vorhabenträgerin hat darauf hinzuwirken, dass die Eingriffe in die Anliegerbelange und die Belastungen der Nutzergruppen der Brackwederstraße auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Darüber hinaus werden hinsichtlich bauzeitlich verursachter Bauimmissionen, wie Lärm und Erschütterungen, im Interesse betroffener Eigentümer mit den Regelungen der Nebenbestimmung Teil A Ziff. 3.2.4 in ausreichendem Maße Schutzvorkehrungen getroffen.

Bezüglich der Reichweite unabhängig davon bestehender zivilrechtlicher Eigentumsschutzansprüche während der Realisierung eines mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Vorhabens gilt grundsätzlich folgendes:

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 und solche Maßnahmen oder eine Entschädigungspflicht (§ 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG) anordnen muss, wenn unzumutbare Beeinträchtigungen zu erwarten sind. 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 (vgl. BGH Urteil vom 30.10.2009, AZ: V ZR 17/09).

Beeinträchtigt der Bau einer Straße oder eines Schienenweges nach Art und Ausmaß die Nutzung eines Nachbargrundstückes derart, dass diese Beeinträchtigungen vom Nachbarn der Straße nicht hingenommen zu werden brauchen, d. h. sind diese Beeinträchtigungen wesentlich und hervorgerufen durch eine Nutzung des störenden Straßen- bzw. Schienengrundstücks, die nicht ortsüblich ist, kann dem hiervon Betroffenen nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles eine Entschädigung nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zustehen. Gleiches gilt auch für den Fall, dass bereits ein Schaden eingetreten ist. Soweit der Nachbar die Einwirkungen nach § 906 Abs. 1 BGB dulden muss, scheidet dagegen ein unter dem Gesichtspunkt der Entschädigung relevanter Eingriff von vornherein aus. Ob die genannten Voraussetzungen für eine Entschädigung vorliegen, wird in einem der Planfeststellung nachfolgendem eigenständigem

Entschädigungsverfahren entschieden. Auf Abschnitt C Ziffer 3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Sofern im Hinblick auf nach Unanfechtbarkeit des Plans auftretende, nicht voraussehbare und durch Schutzvorkehrungen nicht mehr zu verhindernde Beeinträchtigungen des Eigentums Dritter durch das Planvorhaben, Planfeststellungsverfahren und –recht in den §§ 74 Abs. 2 und 75 Abs. 2 VwVfG NRW keinen ausreichenden Schutz bieten, entfällt die Grundlage für die - im Regelfall gegebene - Sperrwirkung eines bestandskräftigen Planfeststellungsverfahrens in Bezug auf zivilrechtliche Entschädigungsansprüche (vgl. BGH Urteil vom 23.04.2015, AZ: III ZR 397/13).

Insgesamt sind die sich nach heutigen Erkenntnissen aus dem Baustellenbetrieb ergebenden Beeinträchtigungen der Bevölkerung unvermeidbar und zumutbar.

Auch die baubedingten Erschütterungsimmissionen unterliegen dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot des § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG.

Unzumutbare Beeinträchtigungen durch die Bauphase sind diesbezüglich weder ersichtlich noch im Verfahren vorgetragen. Die geltenden Regelungen zur Vermeidung unzumutbarer Beeinträchtigungen sind einzuhalten.

Zusammenfassend lässt sich folgendes festhalten:

Zur Durchführung der Baumaßnahme kommt es zu Beeinträchtigungen durch die Bauausführung. Diese wirken sich aus durch die Einrichtung von Baustellen, den Baustellenverkehr und durch die mit der Bauausführung verbundenen Änderungen von Verkehrsbeziehungen und so kann es zu Störungen durch Lärm, Erschütterungen und Staubentwicklung kommen. Die Vorhabenträgerin ist durch rechtliche Vorgaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses verpflichtet, die Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren und entsprechende

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zu ergreifen. Die Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen sind nur vorübergehend und aufgrund der besonderen Bedeutung des Ausbaus des ÖPNV hinzunehmen.

7.7.6. Elektromagnetische Felder („Elektrosmog“)

Gemäß den Bestimmungen der 26. BImSchV (Verordnung über elektromagnetische Felder) sind zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen elektrische Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass bestimmte Grenzwerte der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte nicht überschritten werden.

Ergänzend hierzu ist auszuführen, dass Betriebsanlagen der Stadtbahn den Anforderungen der BOStrab unterliegen. Gemäß § 3 Abs. 1 dieser Vorschrift müssen sie so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert. Die Einhaltung dieser Vorschrift wird durch die TAB überwacht. Diese Behörde führt die erforderlichen Prüfungen, Zustimmungen und Abnahmen durch und trifft die notwendigen Anordnungen und wurde auch in diesem Planfeststellungsverfahren beteiligt.

Es gibt keine belastbaren Aussagen über die Gefährdung durch Oberleitungen oder elektrische Entladungen, ausgelöst durch die Straßenbahn. Darüber hinaus ist die Stadtbahn keine Gleichstromanlage im Sinne von § 3a der 26. BImSchV.

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 lt. 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; ABl. EG L 159, S. 1) als gesundheitsgefährdend eingestuft werden.

Diesbezügliche Einwendungen lagen nicht vor.

7.8. (Sonstiges) Umweltrecht

Die Umweltbelange sind ausreichend ermittelt und bewertet. Wie detailliert die Auswirkungen einer bestimmten Variante auf die verschiedenen Schutzgüter untersucht werden müssen, lässt sich nicht nach einem allgemeinen Maßstab bestimmen. Die Ermittlungen müssen ausreichen, um eine Entscheidung zu treffen und tragfähig zu begründen. Wann dies der Fall ist, lässt sich nur nach den Umständen des Einzelfalls bestimmen (BVerwG, Urteil vom 10.11.2022, AZ: 4 A 15.20).

Bei den Erwägungen, ob sonstiges (zwingendes) Umweltrecht den Vorhaben entgegensteht, ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist. Die Planfeststellungsbehörde sieht auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechtigte im öffentlichen Interesse liegende Interesse der Vorhabenträgerin am Bau der barrierefreien Haltestelle.

7.9. Straßenverkehrliche Belange (inkl. Radverkehr)

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wird durch die geplante Maßnahme nicht beeinträchtigt. Dies betrifft sowohl den Kraftfahrzeugverkehr, als auch den Rad- und Fußgängerverkehr.

Die Anpassung der Gleise und die damit verbundenen Umbaumaßnahmen im Straßenraum sind als Folgemaßnahmen des Vorhabens im Sinne von § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW zwingend erforderlich und nicht verzichtbar, um die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes aufrechtzuerhalten bzw. die sich mit dem Vorhaben dafür ansonsten einstellenden Beeinträchtigungen zu vermeiden und auszugleichen.

Die Brackwederstraße bleibt weiterhin für den Individualverkehr in beide Richtungen befahrbar.

Fünf derzeit vorhandene Parkstände im Straßenraum am südseitigen Gehweg entfallen ersatzlos. Dies erfolgt unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit mit entsprechenden Durchgangsbreiten und der Erhaltung des Baumbestandes.

Für Anliegerinnen und Anlieger stehen weiterhin Parkmöglichkeiten in den angrenzenden Nebenstraßen und auf den Privatgrundstücken zur Verfügung. Im direkten Umkreis sind keine Geschäfte oder öffentlichen Ziele bekannt. Für Besucher des Friedhofs sind nach wie vor die weiter östlich vorhandenen Stellplätze an der Brackweder Straße sowie die am Stadtring gelegenen Stellplätze verfügbar.

Im Übrigen ist daraufhin zuweisen, dass das Recht auf Anliegergebrauch aus Art. 14 Abs. 1 GG dem Eigentümer keinen Anspruch darauf vermittelt, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei seinem Grundstück oder in dessen Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben (vgl. VGH München, Urteil vom 01.08.2022, AZ: 22 A 21.40003).

Die Vorhabenträgerin plant, außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, im Bereich des Hochbahnsteiges in beiden Richtungen jeweils eine barrierefreie Bushaltestelle zu errichten, die die Bushaltestellen an der heutigen Haltestelle Windelsbleicher Straße ersetzen. Sie sind in den Plänen nur nachrichtlich aufgenommen.

Im Hinblick auf die Gehwegbreiten und den Fußgängerverkehr hat die Vorhabenträgerin auf eine im Anhörungsverfahren vorgetragene Stellungnahme die Planung überprüft. Vorgeschlagen wurde einwenderseits, den Gehweg auf der Südseite 50 cm breiter und an der Nordseite 50 cm schmaler auszuführen, um einen optimalen Schutz des Baumbestandes zu erreichen. Nach der fachtechnischen Überprüfung seitens der Vorhabenträgerin kann einer Reduzierung der Breiten der

nördlichen Nebenanlagen nicht gefolgt werden. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, auch vor dem Hintergrund, dass ausreichende Maßnahmen zum Schutz der Bäume getroffen werden müssen.

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Für eine Anlage separater Radverkehrsanlagen, die die Mindestanforderungen an die Breiten der Fahrbahn sowie der Gehwege erfüllen, verbleibt nicht genügend Platz.

Der vorhandene Radfahrstreifen wird im Bahnsteigbereich zwischen der Leo-Fall-Straße und der Leharstraße aufgelöst, in den Anschlussbereichen werden die Radfahrenden auf die vorhandenen Radfahrstreifen zurückgeführt.

Es ist beabsichtigt, dass der Gehweg auf der Südseite auf einer Länge von ca. 120 m zur Benutzung durch Radfahrer freigegeben wird. Auf dem freigegebenen Gehweg besteht dann ein Benutzungsrecht und keine Benutzungspflicht. Radfahrer können somit ebenfalls auf der Fahrbahn fahren.

Den Planunterlagen sind die Einzelheiten zur Thematik „Radverkehr“ zu entnehmen. In einer Gegenäußerung ist die Vorhabenträgerin konkret auf die Anregungen und Hinweise eines Einwenders im Hinblick auf die Radverkehrssituation und beabsichtigte Radverkehrsführung eingegangen. Die Vorhabenträgerin hat darin umfänglich und nachvollziehbar Details zur Radverkehrsführung und die rechtlichen sowie tatsächlichen Rahmenbedingungen beschrieben. Es ist davon auszugehen ist, dass die gewählte Lösung regelkonform umgesetzt wird. Bei den vorhandenen Gegebenheiten werden die verschiedenen Interessen von Fußgängern, Radfahrern sowie dem MIV und dem ÖPNV / der Stadtbahn berücksichtigt. Eine andere als die gewählte Variante und Ausgestaltung drängt sich nicht auf. Im Rahmen der Ausführungsplanung können die Belange des Radverkehrs (z.B. im Hinblick auf die technische Ausgestaltung der Übergänge von der Fahrbahn auf den südlich gelegenen Radweg oder die Markierung/Beschilderung) noch weitere Berücksichtigung finden.

Soweit Markierungen- und Beschilderungen für die Radverkehrsführung in einer Einwendung thematisiert wurden, ist darauf hinzuweisen, dass diese sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind und einem separaten Verfahren gemäß der StVO vorbehalten sind. Die Vorhabenträgerin hat in Bezug auf diese Einwendung und bezüglich der Hinweise zum „Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) daraufhin gewiesen, dass die dort genannten Mindestmaße für Schutzstreifen von 1,50m in der Planung eingehalten werden.

Die baubetrieblichen Nebenbestimmungen zu diesem Planfeststellungsbeschluss stellen sicher, dass die Zufahrten zu privaten Grundstücken in jedem Fall aufrechterhalten werden. Auch der Baustellenverkehr als solches ist so zu planen, dass hierdurch keine unzumutbaren Belästigungen entstehen.

Durch die Nebenbestimmungen unter Ziff. 3.15 im Teil A dieses Beschlusses wird sichergestellt, dass alle Anforderungen an die Sicherheit bei Bau und Betrieb der Straßenbahn, die in der BOStrab niedergelegt sind, eingehalten werden.

Knotenpunkte und Überwege werden nach den bestehenden Regelungen signalisiert bzw. mit Leiteinrichtungen gemäß den aktuellen Standards für barrierefreie Verkehrsanlagen der Stadt Bielefeld ausgebaut.

Einzelheiten sind dem Erläuterungsbericht zu entnehmen.

Die darüber hinaus von einem privaten Beteiligten gestellten Forderungen und gegen den Plan fristgemäß erhobenen Einwendungen, in denen um Berücksichtigung bestimmter Änderungen zur Radverkehrsführung gebeten wurde, werden aus vorgenannten Gründen zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung dazu auch bereits vorgetragen.

7.10. Barrierefreiheit

Die Maßnahme „Bau der barrierefreien Haltestelle Windelsbleicher Straße“ trägt im Ergebnis einerseits dem in § 8 Abs. 3 PBefG gesetzlich verankertem Ziel der Barrierefreiheit als auch den Erfordernissen des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) und dem Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Behindertengleichstellungsgesetz Nordrhein-Westfalen - BGG NRW) Rechnung.

Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. § 8 Abs. 5 BGG (entsprechend § 7 Abs. 1 BGG NRW) enthält dementsprechend lediglich den allgemeinen Grundsatz der barrierefreien Gestaltung, ohne selbst konkrete Anforderungen für die jeweilige Maßnahme bzw. die jeweilige Verkehrsanlage festzulegen.

Barrierefrei sind nach § 4 BGG bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.

Als – insoweit maßgebliche – Rechtsvorschrift des Bundes, die nähere Maßgaben zur Barrierefreiheit enthält, kommt im Bereich des Betriebs von Straßenbahnen/Stadtbahnen die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab) zur Anwendung.

Gem. § 3 Abs.1 BOStrab müssen Betriebsanlagen und Fahrzeuge so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder

mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert. Zu den baulichen Anforderungen gehören nach § 3 Abs. 5 BOStrab auch Maßnahmen, die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen die Benutzung der Betriebsanlagen nach § 1 Absatz 7 Nummer 2 BOStrab und Personenfahrzeuge ohne besondere Erschwernis ermöglichen. Einrichtungen für diese Personen sollen durch Hinweise gekennzeichnet sein.

In Bielefeld wird die barrierefreie Angebotspalette des ÖPNV stetig ausgebaut. Die Mobiel GmbH möchte sowohl einen barrierefreien Zugang zu den Haltestellen und Fahrzeugen, als auch zur Fahrgastinformation gewährleisten. In den Vamos-Bahnen erleichtern breite Türen und eine fehlende Mittelstange im Türbereich den Ein- und Ausstieg mit Hilfsmitteln oder Kinderwagen. Speziell eingerichtete Plätze und Mehrzweckabteile in den Fahrzeugen bieten zusätzlichen Fahrkomfort. Die Haltestellen werden nach und nach barrierefrei ausgebaut. Aktuell verfügen bereits 50 von 64 Stadtbahnhaltestellen über eine Rampe oder einen Aufzug, sodass Personen auch mit einem Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen problemlos die Bahn erreichen. Zusätzlich weisen taktile Leitstreifen den Weg für Personen mit Sehbehinderungen. Insofern steht in Bielefeld die Barrierefreiheit im ÖPNV auf der Agenda und der Bau der barrierefreien Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ damit Teil eines Maßnahmenpaketes.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass den Belangen von Menschen mit Behinderungen und mobilitätseingeschränkten Personen mit der vorliegenden Planung Rechnung getragen wurde. Diesbezügliche Einwendungen lagen auch nicht vor. Im Übrigen wurde auch der Beirat für Behindertenfragen bei der Stadt Bielefeld im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens beteiligt und hat am 28.09.2022 der Planung zugestimmt, wie dem Erläuterungsbericht zu entnehmen ist.

7.11. Kommunale Belange

Eine Beeinträchtigung kommunaler Belange ist nicht erkennbar.

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 der Verfassung für das Land Nordrhein-Westfalen) und dient dazu, der Gemeinde die Wahrnehmung ihrer ortsplanerischen Belange zu ermöglichen.

Die Stadt Bielefeld begrüßt das Vorhaben ausdrücklich. Gegen die Umsetzung bestehen grundsätzlich keine Bedenken.

Eine Verletzung des Beteiligungsrechts der Gemeinde liegt nicht vor.

7.12. Private Belange

Dem Vorhaben stehen private Belange entgegen, die sich z.B. aus Belastungen mit zusätzlichen Immissionen wie Lärm und insbesondere aus Beeinträchtigungen während der Bauphase 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.

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

Bei der Abwägung der von einem Straßenbahn-/Straßenbauprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung

gehört das unter den Schutz des Art. 14 GG fallende Grundeigentum selbstverständlich in herausgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Die Planfeststellungsbehörde erkennt auch nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den davon betroffenen Eigentümer darstellt.

Allerdings genießt das Interesse des Eigentümers am Erhalt seiner Eigentumssubstanz bei Vorhaben des Straßenbahn- bzw. Straßenbaus keinen absoluten Schutz. Der verfassungsgemäße Eigentumsschutz stößt dort an Grenzen, wo Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge erfüllt werden müssen. Für das Eigentum gilt daher nichts Anderes als für andere abwägungsrelevante Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall durchaus zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

7.12.1. Inanspruchnahme von privaten Grundstücken

Für die Realisierung der Maßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

Im Planfeststellungsbeschluss wird mit der Zulassung des Vorhabens (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW) darüber entschieden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden dürfen. Daher hat dem die Abwägung vorauszugehen, ob der Eigentumsentzug und die sonstigen mit der Inanspruchnahme verbundenen Nachteile für den Betroffenen im Interesse der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange in Kauf genommen werden sollen. Vor dem Hintergrund der sich aus § 30 PBefG ergebenden enteignungsrechtlichen Vorwirkung muss der Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich der Enteignungsvoraussetzungen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG genügen, denn mit dem rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht des Eigentümers aus dem genannten Grundrecht überwunden und in ein Entschädigungsrecht umgewandelt. Für den Bau bzw. die Änderung der Betriebsanlage für die Stadtbahn werden seitens der Vorhabenträgerin keine Grundstücke

Privater benötigt. Ausführungen im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung bzw. die §§ 29a und 30 PBefG sind daher in diesem Fall im Planfeststellungsbeschluss entbehrlich.

Laut Vorhabenträgerin wird es während der Bauausführung jedoch erforderlich, zur Angleichung der Gehwege, Teilbereiche privater Grundstücksflächen zeitweise in Anspruch zu nehmen. Dies betrifft die nördlich an den öffentlichen Verkehrsraum angrenzenden Anliegergrundstücke (Brackweder Straße Nummer 23, 25, 27, 27A und 29). Es kann demnach beispielsweise zu Angleichungsarbeiten geringfügigen Ausmaßes im Bereich von Grundstückszufahrten bzw. -zugängen kommen. In dem Fall wird eine Fachfirma eine höhenmäßige Anpassung der privaten Flächen vornehmen.

Die Zufahrten werden als solche erhalten bleiben, nach der vorübergehenden Inanspruchnahme und den Anpassungsarbeiten können diese Flächen wieder uneingeschränkt genutzt werden. Einschränkungen in der Bauausführungsphase in Bezug auf die Zufahrt zu den Wohngrundstücken sind möglichst zu vermeiden. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass für Zweifel daran, dass die Vorhabenträgerin vorliegend die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken so gering wie möglich halten und eine ordnungsgemäße Wiederherstellung erfolgen wird.

Das Vorhaben „Bau der barrierefreien Haltestelle Windelsbleicher Straße“ umfasst, wie oben bereits ausgeführt, neben dem Gleiskörper und Hochbahnsteig auch alle mit ihm im Zusammenhang stehenden Änderungs- und Folgemaßnahmen am betroffenen Straßen- und Wegenetz sowie die Änderungen an Anlagen Dritter und schließt insofern die Angleichung der Gehwege mit ein.

Einwendungen sind gegen die (vorübergehende) Inanspruchnahme von Eigentum nicht erhoben worden. Die Vorhabenträgerin hat im Übrigen

sicherzustellen, dass der Bedarf auf ein Minimum, flächenmäßig als auch in zeitlicher Hinsicht, begrenzt wird.

7.12.2. Geänderte Verkehrsführung / Zufahrten

Einige Anliegende (Brackweder Straße 23, 25, 27, 27A, 29) können nach Fertigstellung der Baumaßnahme aufgrund des Hochbahnsteigs nur rechts in die Zufahrten einbiegen und diese rechts in die Brackweder Straße verlassen. Insofern ergibt sich hier eine geänderte Verkehrsführung.

Die Zugänglichkeit eines Grundstücks muss zwar gewährleistet werden, es gibt allerdings weder eine Bestandsgarantie hinsichtlich der Ausgestaltung und des Umfangs der Grundstücksverbindung mit der Straße noch eine Gewährleistung von Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abgangs, denn diese ist von Anfang an mit dem Risiko einer möglichen Änderung belastet.

Das Vertrauen in den unveränderten Fortbestand einer bestimmten Zufahrt oder eines bestimmten Zugangs ist nicht geschützt (BGH, Urteil vom 10.11.1977, AZ: III ZR 157/75).

Der Anlieger einer Straße hat keinen Anspruch darauf, dass eine bisher gegebene Verkehrslage aufrechterhalten bleibt. Ein etwaiges Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Markt- oder Verkehrslage ist damit kein für die Fachplanung unüberwindbarer Belang (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.11.2020, AZ: 9 A 12.19).

Der Anlieger ist mit dem Schicksal der Straße verbunden, insofern gibt es weder eine Bestandsgarantie hinsichtlich der Ausgestaltung und des Umfangs der Grundstücksverbindung mit der Straße noch die Gewährleistung von "Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abgangs" (vgl. hierzu auch BVerwG, Urteil vom 06. 08.1982, AZ: 4 C 58.80).

Veränderungen von Zufahrtsmöglichkeiten sind in o.g. Bereich mit der Planung verbunden, dennoch bestehen die notwendigen Zufahrtsmöglichkeiten zu den Grundstücken weiterhin.

Die Zugänglichkeit der Grundstücke durch ausreichende Zufahrtmöglichkeiten wird sichergestellt und liegt im Rahmen einer zumutbaren Erreichbarkeit.

Es besteht kein Anspruch auf unveränderten Zugang zu einem Grundstück, sondern lediglich auf eine Verbindung zum Wegenetz, die eine angemessene Nutzung des Grundeigentums ermöglicht. Nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit wird gewährleistet (vgl. VGH München, Urteil vom 22.02.2022, AZ: 8 A 20.40006).

Es besteht deshalb kein Anhaltspunkt dafür, dass insoweit durch eine Veränderung der Zufahrtmöglichkeiten ein Wertverlust dieser Grundstücke eintreten könnte, der nicht entschädigungslos hinzunehmen wäre.

Durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die verbindlichen Zusagen der Vorhabenträgerin wird sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für die Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die trotz der verfügten Nebenbestimmungen und Zusagen noch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen jedoch im Hinblick auf verkehrliche Interessen sowie das öffentliche Interesse am barrierefrei ausgebauten ÖPNV hingenommen werden.

Soweit in einer Einwendung auf die geänderte Zufahrtmöglichkeiten bzw. Grundstückserreichbarkeit aufmerksam gemacht wurde, wird dieser durch die Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren inhaltlich Rechnung getragen. Dies gilt auch für die Einwendung dieses Einwenders im Hinblick auf die Fahrleitungsanlage. Die Vorhabenträgerin hat dem Einwender zugesagt, das weitere Vorgehen, sowie die ggf. erforderlichen baulichen Anpassungen, mit ihm abzustimmen.

7.12.3. Wertminderungen

Der Vollständigkeit halber wird, obwohl im Anhörungsverfahren keine entsprechenden Einwendungen geltend gemacht wurden, auf den Abwägungsbelang „Wertminderungen von Grundstücken, die aufgrund von möglichen Einschränkungen und Belastungen während der Durchführung der Baumaßnahme sowie nach Fertigstellung entstehen könnten“, eingegangen.

Bei der personenbeförderungsrechtlichen Planfeststellung sind in die Abwägung nicht nur diejenigen öffentlichen und privaten Belange einzustellen, in die zur Verwirklichung des Vorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss (Grundstücksinanspruchnahmen), sondern auch solche Belange, auf die sich das Vorhaben als raumbedeutsame Maßnahme nur mittelbar auswirkt (BVerwG, Urteil vom 15.04.1977, AZ: 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 23.02.2005, AZ: 4 A 5.04, BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, AZ: 4 C 51.98; BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, AZ: 4 C 8.89; BVerwG, Urteil vom 27.11.1996, AZ: 11 A 27.96). Wertminderung und Schutzvorkehrungen sind jedoch etwas Anderes.

Beeinträchtigungen durch unzulässige Immissionen verursacht der Betrieb der Stadtbahnlinie nicht. Wenn ein Grundstück am Grundstücksmarkt vor allem deswegen an Wert verlieren sollte, weil sich die Gestaltung der Straße und der Stadtbahnführung bzw. die Haltestellenausführung ändert und dadurch bedingt ein Eigentümer sein Grundstück nunmehr anders bewertet, 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, AZ: 4 A 39.95 und BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, AZ: 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, AZ: 4 C 9.95 und vom 24.05.1996, AZ: 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 Ziff. 7.7.1 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 BImSchG und 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG NRW Schutz- oder Ausgleichsansprüche normieren, sind sie aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls sowie im Hinblick auf die Sozialbindung des Eigentums aus Art. 14 Abs. 2 GG hinzunehmen (vgl. auch Urteil des BVerwG vom 13.05.2009, Az: 9 A 71/07). Dies gilt auch vor dem Hintergrund des Kammerbeschlusses des BVerfG vom 23.02.2010, AZ: 1 BvR 2736/08, zur Ausgestaltung des Eigentumsschutzes nach Art. 14 Abs. 1 GG sowie zur Berücksichtigung entsprechender Wertminderungen, der im Zusammenhang mit dem Verkehrsflughafenbau Berlin-Schönefeld ergangen ist. Von der Errichtung des Hochbahnsteiges Windelsbleicher Straße sowie des angepassten Straßenquerschnitts 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.

Mögliche Mietwerteinbußen gehören nicht zum Abwägungsmaterial.

Für den Verkehrswert ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkannt, dass er keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellt. Für den Mietwert kann nichts Anderes gelten. Er hängt ebenso wie der Verkehrswert von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen. Für die Abwägung kommt es demgemäß nicht auf potenzielle Änderungen des Mietwertes betroffener Wohnungen, sondern nur auf die - nach ihrem maßbewältigungsdürftigen - faktischen Auswirkungen des Vorhabens an (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2005, Az. 9 A 80.03).

Im Übrigen ist auch auf die Vorbelastung durch die bereits bestehende Stadtbahnlinie und die Straße hinzuweisen.

7.13. Gesundheit

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass es aufgrund des Vorhabens weder während der Bauphase noch während des späteren Betriebs der Stadtbahntrasse und Haltestelle für die betroffenen Anwohner zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen etwa durch Licht, Lärm oder Sonstiges kommen wird. Die Planfeststellungsbehörde vermag auch hinsichtlich keiner der im Zuge der Durchführung des Projekts notwendigen Maßnahmen sonstige Gesichtspunkte zu erkennen, die höher zu bewerten wären, als das berechnete, im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

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 u.a. unter Abschnitt A Ziffern 3.2.1 und 3.7.1 dieses Beschlusses wird dazu ergänzend hingewiesen.

7.14. Zwischenfazit

Bei der Planfeststellung sind gem. § 28 Abs. 1 PBefG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Dieses Gebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis. Die Planfeststellungsbehörde hat die Abwägung entsprechend vorgenommen.

Gegenstand der Abwägung ist das, was nach „Lage der Dinge“ in sie eingestellt werden muss. Die Zusammenstellung des 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. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine derartige Entscheidung 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 und erfolgt.

Die mit der vorgelegten Planung verfolgten öffentlichen Interessen kollidieren sowohl mit anderen öffentlichen Belangen als auch mit privaten Belangen. Aus diesem Grund muss sich die Planungsentscheidung für die Bevorzugung des einen und für die Zurückstellung der anderen Belange aussprechen. Kein Belang hat dabei von vornherein einen besonderen Vorrang. Sämtliche von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange – einschließlich der Umweltverträglichkeit – sollen durch Abwägung untereinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht werden. Eine Abwägung ist jeweils bereits oben bei den inhaltlichen Themenbereichen erfolgt. Hierauf kann an dieser Stelle verwiesen werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung, mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechnete, dem öffentlichen Wohl dienende Interesse der Vorhabenträgerin an der Verwirklichung des Vorhabens.

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange ist – wie den Darlegungen entnommen werden kann – in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach Lage der Dinge erkennbar ist. Die Planfeststellungsbehörde hat nach ihrer Auffassung all die Dinge, die im vorliegenden Verfahren aufgrund der konkreten Planungssituation entscheidungserheblich und bedeutsam waren, aufgeklärt und bei der Abwägung berücksichtigt.

Vorbelastungen sind von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis zu nehmen; sie mindern die Schutzwürdigkeit der betroffenen Güter (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, AZ: 11 A 3.98).

Das beantragte Vorhaben in Gestalt dieses Beschlusses ist daher nach Abwägung unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange und aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange zulässig.

Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird insoweit der Vorrang eingeräumt, denn die in der Planung und auch in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des Vorhabens überwiegen in ihrer

Gesamtheit für das Allgemeinwohl. Verstöße gegen striktes Recht oder unüberwindliche Hindernisse sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig. Es ist keine Alternative ersichtlich, die sich als vorzugswürdiger darstellen würde. Die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen des Vorhabens konnten durch verschiedene Regelungen, die der Vorhabenträgerin u. a. durch Nebenbestimmungen auferlegt wurden, derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint.

8. Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten

Die Planfeststellungsbehörde hat sich (vgl. Kapitel A, Nebenbestimmung 3.13.3, 3.17, 3.2.4 dieses Beschlusses) 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 30.08.194, AZ: 4 B 105.94).

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 erscheint, und es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (BVerwG, Beschluss vom 31.01.2006, AZ: 4 B 49.5).

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

9. Abschließende Gesamtbewertung

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Vorhaben, der Bau der barrierefreien Haltestelle „Windelsbleicher Straße“ der Stadtbahnlinie 1 in der Brackweder Straße im Bereich zwischen der Leo-Fall-Straße und der Leharstraße in Bielefeld ist aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Ziel der Planung ist, die Leistungsfähigkeit des innerstädtischen schienengebundenen ÖPNV zu steigern und eine barrierefreie umweltfreundliche Mobilität zu ermöglichen.

Das Vorhaben ist zur Lösung der bestehenden Probleme und Erreichung der Ziele des ÖPNV geeignet.

Die Planung ist zum einen dazu geeignet, die gesetzlich geforderte Barrierefreiheit der Stadtbahnlinie 1 in der Brackweder Straße in Bielefeld zu gewährleisten. Sie ist zum anderen gleichzeitig auch dazu geeignet, den Einsatz der Fahrzeuge des Typs Vamos auf diesem Streckenabschnitt der Linie und damit eine Kapazitätserweiterung zu ermöglichen. Die Attraktivität des ÖPNV wird durch die Maßnahme gesteigert.

Die Umsetzung des Vorhabens ist vernünftigerweise geboten.

Eine andere Variante, 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 – 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.

Die Belange der Betroffenen wurden ausreichend zu berücksichtigt.
Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planung auch als vernünftig.
Die Planfeststellungsbehörde bewertet das öffentliche Interesse an der Errichtung des barrierefreien Hochbahnsteigs 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.

C. Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweise

1. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehenden Entscheidungen kann innerhalb eines Monats nach deren Zustellung Klage beim

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

erhoben werden.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss nicht individuell zugestellt wurde, gilt als Zeitpunkt der Zustellung der letzte Tag der Auslegungsfrist.

Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind dem Gericht innerhalb einer Frist von 10 Wochen ab Klageerhebung zu benennen.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht und dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen.

2. Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit

2.1. keine aufschiebende Wirkung gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO i. V. m. § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

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).

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer

Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht und dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen.

2.2. keine Aussetzung nach § 80 Abs. 4 Satz 1 VwGO von Amts wegen

Das Vollzugsinteresse an dem gegenständlichen Vorhaben erhält durch den in § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG gesetzlich angeordneten Ausschluss aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage erhebliches Gewicht (BVerwG, Beschluss vom 07.08.2014, AZ: 9 VR 2.14). Es sind vorliegend im Anhörungsverfahren keine Gesichtspunkte zu Tage getreten oder sonst erkennbar geworden, aus denen ein dieses gewichtige Vollzugsinteresse übersteigendes Interesse an der Aussetzung der sofortigen Vollziehung zu erkennen wäre. Insbesondere ist das Vollzugsinteresse auch nicht dadurch gemindert, dass hier absehbar wäre, dass die Umsetzung der festgestellten Planung erst zu einem deutlich nach dem Erlass dieses Beschlusses liegenden Zeitpunkt begonnen werden wird (vgl. dazu BVerwG, Beschluss vom 31.03.2011, AZ: 9 VR 2.11); hierfür ist vorliegend nichts ersichtlich.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts fehlt es an einem das Suspensivinteresse des Antragstellers überwiegenden Vollzugsinteresse, wenn der Vorhabenträger während eines längeren Zeitraums keine baulichen Vollzugsmaßnahmen beabsichtigt (stRspr, vgl. etwa BVerwG, Beschluss vom 9. Juni 2023, Az: 9 VR 1.23). In einem solchen Fall liegt es nahe, bereits seitens der Planfeststellungsbehörde die Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses, der wegen des Entfallens der aufschiebenden Wirkung der Klage nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO kraft Gesetzes sofort vollziehbar ist, gemäß § 80 Abs. 4 Satz 1 VwGO von Amts wegen auszusetzen oder auf etwaige Vorabmaßnahmen zu begrenzen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 9. Juni 2023 – AZ: 9 VR 1.23 und BVerwG, Beschluss vom 25. Juni 2024, AZ: 9 VR 2.24).

Die Vorhabenträgerin plant die Durchführung der Maßnahme für das Jahr 2025 (ursprünglich für 2024). Es besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Zweifel, dass die Vorhabenträgerin unmittelbar nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses u.a. verwaltungsinterne Maßnahmen zur Vorbereitung des Planvollzugs, wie Ausschreibungen und bauliche Vollzugsmaßnahmen einleiten wird. Eine Aussetzung nach § 80 Abs. 4 Satz 1 VwGO von Amts wegen unterbleibt daher.

3. Hinweise zum Entschädigungsverfahren

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

moBiel GmbH
Otto-Brenner-Straße 242
33604 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 können, steht den Betroffenen alsdann der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

4. Hinweise zur Geltungsdauer des Beschlusses

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gem. § 75 Abs. 4 VwVfG NRW außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist.

5. Hinweis auf die Auslegung des Plans

Dieser Beschluss wird in der Stadt Bielefeld mit einer Ausfertigung der Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht (auf der Internetseite der Stadt Bielefeld und auf eine andere Weise) ausgelegt.

Die Auslegung wird ortsüblich bekannt gemacht (§ 74 Abs. 4 Satz 2 i.V. m. § 27 b VwVfG NRW).

Mit dem Ende der Auslegungsfrist (zwei Wochen) gilt der Beschluss den übrigen Betroffenen gegenüber als zugestellt. Hierauf wird in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen (§ 74 Abs. 4 Satz 4 VwVfG NRW).

6. Hinweise zu Gebühren und Kosten

Die Vorhabenträgerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Die Festsetzung der Gebühren und Kosten bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

Bezirksregierung Detmold

Im Auftrag

Gez. Schönfeld
(Schönfeld)

ausgefertigt

(Stammeier)