

# Bezirksregierung Detmold



25.4-35-10-2/18

## Planfeststellungsbeschluss

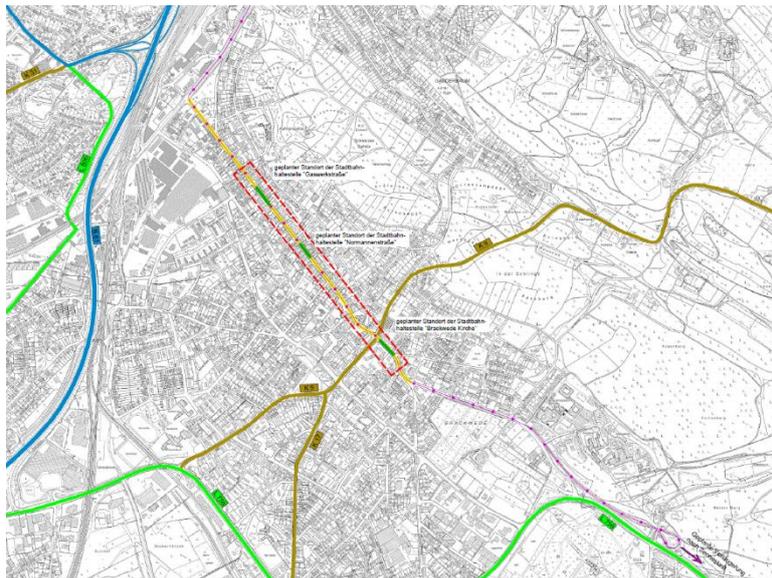
für den Um- bzw. Ausbau

des Streckenabschnitts Hauptstraße in Bielefeld - Brackwede

der Linie 1 der Stadtbahn Bielefeld

inkl. der Errichtung von drei barrierefreien Hochbahnsteigen

zwischen Gaswerkstraße und Jenaer Straße



Detmold, den 21.02.2022

## Inhalt

<b>A. ENTSCHEIDUNG</b> .....	<b>8</b>
<b>1. FESTSTELLUNG DES PLANS</b> .....	<b>8</b>
<b>2. FESTGESTELLTE UNTERLAGEN</b> .....	<b>8</b>
2.1 Planunterlagen aus der Offenlage .....	8
2.2 Deckblattunterlagen und sonstige in das Verfahren eingebrachte Unterlagen	10
<b>3. BEFREIUNG / AUSNAHME VON VERBOTEN DES BIOTOP-, LANDSCHAFTS- UND NATURSCHUTZES</b> .....	<b>11</b>
<b>4. NEBENBESTIMMUNGEN ZUM PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS</b> .....	<b>11</b>
4.1 Allgemeines und Schutzmaßnahmen .....	11
4.1.1 Baulärm .....	11
4.1.2 Staub, Verschmutzungen .....	12
4.1.3 Erschütterungen, Körperschall .....	13
4.1.4 Wiederherstellung .....	14
4.1.5 Beleuchtung .....	15
4.1.6 Baustelleneinrichtung .....	16
4.1.7 Klimaschutz .....	16
4.2 Allgemeine Unterrichtungspflichten .....	16
4.3 Wasserwirtschaft .....	17
4.4 Bodenschutz und Altlasten .....	19
4.5 Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz .....	20
4.6 Lärmschutz .....	22
4.7 Bodendenkmalschutz .....	24
4.8 Arbeitsschutz .....	25
4.9 Kampfmittelfunde .....	26
4.10 Ver- und Entsorgungsleitungen, Telekommunikationsanlagen .....	26
4.10.1 Anlagen und Leitungen der Stadtwerke Bielefeld und der Betreiber, deren Interessen die Stadtwerke wahrnehmen .....	26
4.10.2 Anlagen und Leitungen der Telekom .....	27
4.10.3 Anlagen und Leitungen der Unitymedia NRW GmbH .....	28
4.10.4 Ergänzende Regelung .....	28
4.10.5 Ansprechpartner .....	28
4.10.6 Information und Abstimmung mit der Feuerwehr .....	29
4.11 Ausgestaltung der Betriebsanlagen gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) .....	29
4.12 Baustellenmanagement / baubedingte Umsatzeinbußen .....	30
4.13 Privatrechtliche Eigentumsbelange .....	31
4.14 Nebenbestimmungen im Interesse betroffener Haus- und Grundeigentümer ...	32
4.15 Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen .....	32
4.16 Aktualisierung der Planunterlagen .....	32
4.17 Ausführungsplanung .....	33

<b>5.</b>	<b>ENTSCHEIDUNGEN ÜBER EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN .....</b>	<b>33</b>
5.1	Verfahrenseinwendungen .....	33
5.2	Präkludierte Einwendungen .....	33
5.3	Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen .....	34
5.4	Sonstige Einwendungen und Forderungen .....	34
<b>6.</b>	<b>ZUSAGEN, ZUSICHERUNGEN DER VORHABENTRÄGERIN .....</b>	<b>35</b>
<b>7.</b>	<b>SOFORTIGE VOLLZIEHBARKEIT .....</b>	<b>38</b>
<b>B.</b>	<b>BEGRÜNDUNG.....</b>	<b>39</b>
<b>1.</b>	<b>DAS VORHABEN.....</b>	<b>39</b>
<b>2.</b>	<b>VORGÄNGIGE VERFAHREN .....</b>	<b>40</b>
<b>3.</b>	<b>ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS.....</b>	<b>41</b>
3.1	Einleitung des Verfahrens .....	41
3.2	Auslegung der Planunterlagen.....	41
3.3	Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange.....	42
3.4	Erörterungstermin .....	43
3.5	Nachträgliche Ergänzung der Planunterlagen .....	44
<b>4.</b>	<b>VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG .....</b>	<b>46</b>
4.1	Notwendigkeit der Planfeststellung.....	47
4.2	Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde .....	47
4.3	Anhörungsverfahren .....	48
4.4	Umfang der Planfeststellung .....	51
<b>5.</b>	<b>UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG .....</b>	<b>52</b>
5.1	Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG.....	52
<b>6.</b>	<b>MATERIELL-RECHTLICHE BEWERTUNG.....</b>	<b>54</b>
6.1	Planrechtfertigung und Verkehrliche Bedeutung des Vorhabens .....	55
6.1.1	Planrechtfertigung.....	55
6.1.2	Verkehrstechnische Planungsziele .....	59
6.2	Planungsleitsätze.....	59
6.3	Raumordnung / Landes- und Regionalplanung .....	60
6.4	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz .....	61
6.4.1.1	Spezieller Artenschutz des § 44 Abs. 1 BNatSchG.....	61
6.4.1.2	Allgemeiner Artenschutz des § 39 BNatSchG .....	62
6.4.1.3	Prüfmethodik / Bestandserfassung.....	63
6.4.2	Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz.....	65
6.4.3	Landschaftsschutz- / Naturschutzgebiete .....	65
6.4.4	Befreiung gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG .....	65
6.4.5	Eingriffsregelung .....	66
6.4.6	Ersatzmaßnahmen .....	68

6.5	Klimaschutz .....	69
<b>7.</b>	<b>ABWÄGUNG .....</b>	<b>70</b>
7.1	Grundsätzliches zur Abwägung .....	70
7.2	Planungsvarianten und -alternativen .....	72
7.2.1	Darstellung der Variantenuntersuchung .....	76
7.2.2	Bewertung und -vergleich der Standortvarianten .....	89
7.2.3	Nullvariante .....	101
7.2.4	Wahl der Vorhabentrasse.....	101
7.3	Technische Ausgestaltung der Bahnanlagen .....	103
7.4	Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft .....	104
7.5	Straßenverkehrliche Belange / Umbaumaßnahmen im Straßennetz , .....	104
	inkl. Radverkehr .....	104
7.6	Jagd.....	105
7.7	Immissionsschutz.....	105
7.7.1	Lärmschutzbelange (Luftschall) .....	106
7.7.1.1	Rechtsgrundlagen.....	106
7.7.1.2	Methodik, Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel.....	111
7.7.1.3	Maßgebliches Fahrzeug-/Verkehrsaufkommen und sonstige vorhabenbezogene Rahmenparameter .....	116
7.7.1.3.1	Stadtbahnverkehr in der Hauptstraße .....	116
7.7.1.3.2	Straßenverkehr in der Hauptstraße .....	117
7.7.1.4	Außenwohnbereiche.....	120
7.7.1.5	Summenpegel .....	121
7.7.1.6	Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV .....	126
7.7.1.7	Abwägungsentscheidung im Hinblick auf Lärmschutz .....	128
7.7.2	Elektromagnetische Felder („Elektrosmog“). .....	132
7.7.3	Luftschadstoffe .....	132
7.7.4	Lichtimmissionen .....	134
7.7.5	Erschütterungen / Körperschall .....	136
7.7.5.1	Erschütterungen.....	138
7.7.5.2	Körperschall .....	140
7.7.5.3	Bewertung .....	141
7.7.6	Beeinträchtigungen während der Bauphase / Bauimmissionen .....	143
7.7.7	Abwägungsentscheidung unter immissionsschutzrechtlichen Aspekten .....	146
7.8	Beeinträchtigungen, insbesondere der Gewerbebetriebe, während der Bauphase .....	146
7.8.1	Vermeidungsmaßnahmen / Schutzvorkehrungen .....	147
7.8.2	Grundsatz: Entschädigungslose Hinnahme .....	149
7.8.3	Ausnahme vom Grundsatz, Entschädigungsvorbehalt .....	151
7.8.4	Lage an der Straße .....	152
7.8.5	Bedeutung in Bezug auf die Hauptstraße .....	153
7.8.5	Zuwegung, Parkmöglichkeiten .....	155
7.8.6	Anspruchsumfang .....	156
7.8.7	Außengastronomie .....	158
7.8.8	Abwägungsentscheidung im Hinblick auf Beeinträchtigungen, insbesondere der Gewerbebetriebe, während der Bauphase .....	161
7.9	Grundwasser- und Gewässerschutz.....	161
7.10	Bodenschutz .....	162

7.11	Sonstige öffentliche Belange .....	163
7.11.1	Denkmalpflegerische Belange .....	163
7.11.2	Forstwirtschaft.....	164
7.11.3	Kommunale Belange der Stadt Bielefeld.....	164
7.12	Sonstige Träger öffentlicher Belange .....	166
7.13	Private Belange / Anwohner- und Eigentümerbelange.....	166
7.13.1	Gesundheit.....	167
7.13.2	Eigentum .....	167
7.13.3	Wertminderungen .....	172
7.13.4	Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeansprüche .....	175
7.13.5	Sonstige private Einwendungen .....	176
7.13.6	Bauzeitliche Umsatzeinbußen.....	177
7.13.7	Erreichbarkeit / Existenzgefährdung nach Abschluss der Baumaßnahme .....	181
7.13.8	Zufahrten .....	183
7.13.9	Planrechtfertigungsgrund: vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 ...	184
7.13.10	Antrag auf ingenieurtechnische Prüfung .....	184
<b>8.</b>	<b>ZULÄSSIGKEIT VON ENTSCHEIDUNGSVORBEHALTEN .....</b>	<b>185</b>
<b>9.</b>	<b>ABSCHLIEßENDE GESAMTBEWERTUNG.....</b>	<b>186</b>
<b>C.</b>	<b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG, HINWEISE.....</b>	<b>187</b>
1.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	187
2.	Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit: .....	188
3.	Ergänzender Hinweis zu Nr. 1 und 2 unter C des Beschlusses .....	189
4.	Ergänzender Hinweis .....	189
5.	Hinweise zum Entschädigungsverfahren .....	190
6.	Hinweise zur Geltungsdauer des Beschlusses .....	190
7.	Hinweis auf die Auslegung des Plans .....	191

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
BlmSchG	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 Emissionhöchstmengen (39. BImSchV), früher 22. BImSchV)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn- Bau- und Betriebsordnung)
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
dB(A)	A-bewerteter Schalldruckpegel (in Dezibel)
DIN	Deutsche Industrie Norm
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
FFH-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG, Fauna- Flora-Habitat-Richtlinie)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LPIG	Landesplanungsgesetz NRW

LG NRW	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz) des Landes Nordrhein-Westfalen (jetzt LNatSchG 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)
MULNV	Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht-Rechtsprechungs-Report
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RLBP	Richtlinie für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (früher RAS-LP)
RLS 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
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
V-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG, Vogelschutzrichtlinie)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

## **A. Entscheidung**

### **1. Feststellung des Plans**

Der Plan einschließlich des Deckblatts I und der Grüneintragungen für den Um- bzw. Ausbau der Stadtbahnlinie 1 auf dem Streckenabschnitt der Hauptstraße in Bielefeld-Brackwede zwischen Gaswerkstraße und Jenaer Straße inklusive der Errichtung von drei barrierefreien Hochbahnsteigen wird nach Maßgabe der in diesem Beschluss enthaltenen Regelungen, Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des von der Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr, August-Bebel-Str. 92, 33602 Bielefeld und 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.

Vorhabenträgerin ist die Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr, Technisches Rathaus, August-Bebel-Str. 92, 33602 Bielefeld.

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

Hinweis: Die unternehmerische Genehmigung gem. § 9 PBefG ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und gesondert einzuholen. Die endgültige Inbetriebnahme bedarf gemäß § 62 Absatz 1 BOStrab einer Inbetriebnahmegenehmigung der Technischen Aufsichtsbehörde.

### **2. Festgestellte Unterlagen**

#### **2.1 Planunterlagen aus der Offenlage**

Der festgestellte Plan umfasst folgende, von der Stadt Bielefeld mit Schreiben vom 06.03.2018 vorgelegten Unterlagen, die in der Zeit vom 29.08.2018 bis einschließlich 28.09.2018 bei der Stadt Bielefeld im Amt für Verkehr sowie im Bezirksamt Brackwede öffentlich ausgelegt haben:

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage/ Anlage-Nr.	Maßstab 1 : _____
1	Anlagenverzeichnis	-	-
2	Erläuterungsbericht	1	
3	Liniennetzplan	2.1	
4	Übersichtslageplan	2.2	10.000
5	Lagepläne Blatt 1 - 4	3	500
6	Höhenpläne Blatt 1 - 4	4	500/50
7	Ausbauquerschnitte Blatt 1 - 5	5	50
8	Leitungsbestandspläne UWB + STW Blatt 1 – 4	6.1	500
	Leitungsbestandspläne Telekom Blatt 1 – 7	6.2	500
	Bauwerksverzeichnis Ver- und Entsorger	6.3	
9	Grunderwerbspläne Blatt 1 - 3	7.1	500
10	Grunderwerbsverzeichnis Blatt 1 - 2	7.2	-
11	Umweltverträglichkeit, Unterlage zur Vorprüfung des Einzelfalls gem. §§ 3c und 3d UVPG vom August 2017	8.1	-
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom Dezember 2017	8.2	-
12	Schwingungs- und schalltechnische Untersuchung Teil I: Berechnung und Beurteilung der Luftschallimmissionen	9 21 Seiten und 110 Seiten Anlagen	-
13	Schwingungs- und schalltechnische Untersuchung Teil 2: Beweissicherungsmessung	9 28 Seiten u. 751 Seiten Anlagen	-
14	Schwingungs- und schalltechnische Untersuchung Teil 3: Prognose der Körperschall- und Erschütterungsimmisionen	9 19 Seiten u. 34 Seiten Anlagen	-
15	Schwingungs- und schalltechnische Untersuchung Ergänzende Stellungnahme Entfall Gleiswechsel	9 1 Schreiben vom 20.10.2017	-

## **2.2 Deckblattunterlagen und sonstige in das Verfahren eingebrachte Unterlagen**

Am 25.06.2020 (Unterlage 16, 29 Seiten) sowie 05.11.2020 (Unterlage 17, 4 Seiten) wurden Ergänzungen zum Erläuterungsbericht nachgereicht, die nicht öffentlich ausgelegt haben.

Die Planunterlagen des Deckblatts I (Unterlage Nr. 18, 6 Seiten) zur Änderung des östlichen Zugangs zum Bahnsteig „Brackwede Kirche“ aus Dezember 2020, sind in der Fassung von April 2021 am 28.04.2021 nachgereicht worden. Sie haben ebenfalls nicht öffentlich ausgelegt.

Am 24.03.2021 (Unterlage Nr. 19, 14 Seiten) hat die Vorhabenträgerin Darstellungen zu Schutzmaßnahmen für Gewerbetreibende und Anwohner vorgelegt.

Mit Datum vom 09.09.2021 wurde ein Lärmgutachten der Firma I. B. U. (Unterlage Nr. 20, Textseiten 8 und Anlagen 110 Seiten) nachgereicht.

Ebenfalls wurde eine ergänzende Stellungnahme zur schwingungstechnischen Untersuchung vom 31.08.2021 (Unterlage 21) mit Schreiben vom 09.09.2021 seitens der Vorhabenträgerin vorgelegt.

Am 03.09.2021 hat die Vorhabenträgerin einen geänderten Lageplan (Unterlage Nr. 22) eingereicht.

Ein redaktionell überarbeitetes Lärmgutachten der Firma I. B. U. (Unterlage Nr. 23, Textseiten 9 und Anlagen 110 Seiten) mit Datum 02.11.2021 ist am 10.11.2021 seitens der Vorhabenträgerin bei der Bezirksregierung Detmold eingereicht.

Mit Schreiben vom 03.01.2022 wurde ein modifiziertes Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 24) eingereicht.

Die vorgenannten nachträglich ins Verfahren eingebrachten Unterlagen (Unterlagen 16 – 24) wurden nicht ausgelegt.

### **3. Befreiung / Ausnahme von Verboten des Biotop-, Landschafts- und Naturschutzes**

Von den Verboten des § 41 Abs. 1 LNatSchG (Alleen) wird hiermit gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses eine Befreiung im Einvernehmen mit der Stadt Bielefeld (untere Naturschutzbehörde/ Umweltamt) erteilt.

Hinsichtlich der Begründung wird auf Nr. 6.4.4 im Kapitel B dieses Beschlusses verwiesen.

### **4. Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss**

#### **4.1 Allgemeines und Schutzmaßnahmen**

Bei der Umsetzung des Vorhabens hat die Vorhabenträgerin die nachfolgenden Nebenbestimmungen zu beachten. Beauftragte Unternehmen hat sie zur Einhaltung der Nebenbestimmungen zu verpflichten.

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

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

##### **4.1.1 Baulärm**

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 sicher zu stellen, dass die in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen - (AVV-Baulärm vom 19. August 1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) festgesetzten Immissionsrichtwerte für die betroffenen Gebiete entsprechend der Art ihrer tatsächlichen baulichen Nutzung während der Tag- und Nachtzeit eingehalten werden.

Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478) in ihrer derzeit gültigen Fassung sind einzuhalten. Die Bauarbeiten sind nach Möglichkeit auf den Zeitraum zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr an Werktagen zu beschränken.

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 und / oder einheitliche Durchführung besonders lärmintensiver Bauarbeiten).

#### **4.1.2 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. Befeuchtung, Abdeckung etc.) vorzusehen.

Auf etwaige Verschmutzungen der Fassaden im unmittelbaren Baustellenbereich ist auch zu achten. Sofern es zu außerordentlichen Verschmutzungen der Gebäudfassaden im unmittelbaren Nahbereich der Baustelleneinrichtung kommt, sind

diese nach Fertigstellung des Bauabschnitts in Absprache mit den jeweiligen Eigentümern in angemessener Zeit zu beseitigen.

Die An- und Abfahrtswege zum Transport von Erdaushub 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.

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

#### **4.1.3 Erschütterungen, Körperschall**

Im gesamten Streckenabschnitt ist zur Minimierung von Erschütterungen die elastische Rillenschienenlagerung auf steifem Unterbau einzubauen.

Schall- und Erschütterungsimmissionen sind durch regelmäßige Gleis- und Radsatzpflege möglichst gering zu halten.

Es sind weitestgehend erschütterungsarme Bauverfahren anzuwenden. Dabei ist der geltende Stand der Technik zu berücksichtigen.

Soweit neu hinzugekommene Schäden bzw. Verschlechterungen von Vorschädigungen auf den Bau und Betrieb der Straßenbahnlinie zurückzuführen sind, hat die Vorhabenträgerin die derzeit nicht absehbaren, während der Baumaßnahme auftretenden, nachweislich baubedingten Schäden zu beseitigen bzw. zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach Art und Umfang der Schäden.

Bezüglich der Baumaßnahme und der betrieblichen Auswirkungen des Stadtbahnbetriebes der Linie 1 auf Erschütterungen bzw. Schwingungsimmissionen inkl. Körperschall ist vor Beginn und nach Ende der Baumaßnahmen ein Beweissicherungsverfahren hinsichtlich des Bauzustandes und eventueller Vorschädigungen durchzuführen.

Im Hinblick auf die betrieblichen Auswirkungen ist 6-12 Monate nach Aufnahme des Linienbetriebs auf dem Streckenabschnitt eine weitere Beweissicherung durchzuführen.

Im Rahmen der Beweissicherung sind auch eventuell neu hinzugekommene Schäden bzw. Verschlechterungen von Vorschädigungen zu dokumentieren.

Wie die Beweissicherung konkret zu erfolgen hat, ist von der Vorhabenträgerin mit einem Gutachter abzustimmen, der sodann ein Beweissicherungskonzept zu erstellen hat. Das Konzept soll auch einen Maßnahmenkatalog enthalten, für den Fall, dass eine Überschreitung der Anhaltswerte gegeben ist.

Das im Einvernehmen mit der Vorhabenträgerin abgestimmte von einem Gutachter erstellte Beweissicherungskonzept ist der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung vorzulegen, die eine abschließende Entscheidung darüber trifft.

Soweit die Messungen eine Überschreitung der Anhaltswerte ergeben, ist der Erschütterungsschutz durch geeignete bauliche Maßnahmen im betroffenen Bereich nachzurüsten, soweit dies technisch möglich und verhältnismäßig ist.

D.h. sofern das Beweissicherungsverfahren als Ergebnis Anhebungen der Vorbelastung durch Erschütterungen um 25% ausweist und gleichzeitig die 1,5fachen Anhaltswerte aus Tabelle 1 der DIN 4150-2 für Wohngebiete überschritten werden, hat die Vorhabenträgerin zunächst ein Schutzkonzept zu erstellen bzw. gutachterlich erstellen zu lassen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen, die eine abschließende Entscheidung über die Schutzmaßnahmen und deren Umsetzung trifft.

Gleiches gilt für Körperschall, sofern hier die Körperschallimmissionen um 3 dB(A) zunehmen und sie den Orientierungswert von 40 dB(A) für Schlafräume überschreiten.

Die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmis- sionen 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 (Arbeiten in der Hauptstraße) zu beachten. Beim späteren Betrieb der Stadtbahnlinie sind die Vorgaben der DIN 4150 zu beachten.

#### **4.1.4 Wiederherstellung**

Nach Abschluss der Bauarbeiten sind vorübergehend in Anspruch genommene Grundstücksflächen fachgerecht wiederherzustellen und soweit wie möglich in ihren ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen.

#### **4.1.5 Beleuchtung**

Die Anlagen zur Beleuchtung der neuen Hochbahnsteige sowie sonstige im Zusammenhang mit dem Vorhaben stehende neue Beleuchtungsanlagen im Umfeld der Bahnsteige bzw. an den Straßen und Wegen bzw. Zugängen zu den Haltestellen 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 anderen 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) in der z. Zt. gültigen Fassung sowie
- die in den Hinweisen zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)

jeweils unter Nr. 6 beschriebenen Maßnahmen zur Minderung der Störwirkung von Beleuchtungsanlagen umzusetzen. § 41a BNatSchG ist zu beachten.

Der Standort der Beleuchtungsanlagen ist so auszurichten, dass Rettungsarbeiten (z. B. die Bergung von Personen aus angrenzenden Wohnhäusern) nicht behindert werden. Dazu ist eine vorherige Abstimmung mit der zuständigen Dienststelle der Feuerwehr (Feuerwehramt bei der Stadt Bielefeld) vorzunehmen.

#### **4.1.6 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.

Die im Umfeld der Baustelle vorgehaltene öffentliche Wasserversorgung (Hydranten) sind 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.

#### **4.1.7 Klimaschutz**

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

#### **4.2 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.

### **4.3 Wasserwirtschaft**

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

Die Vorhabenträgerin hat während der Bauphase durch entsprechende Vorkehrungen dafür zu sorgen, dass Gewässer nicht verunreinigt werden.

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.

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

#### **4.3.2** Sofern mineralische Stoffe aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) oder mineralische Stoffe aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau verwendet werden, sind hinsichtlich der Verwendungsgebiete und der Güteüberwachung und Dokumentation folgende gemeinsame Runderlasse zu beachten:

- Gemeinsamer RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV) vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 75, 2001, S. 1472, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau -)

- Gemeinsamer RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 76, 2001, S. 1494, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- u. Erdbau -)
- Gemeinsamer RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 77, 2001, S. 1508, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungsaschen im Straßen- und Erdbau -)
- Gemeinsamer RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 78, 2001, S. 1528, - Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen- und Erdbau -)
- Gemeinsamer RdErl. des MUNLV und des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung (MVEL) vom 14.09.2004 (MBI. NRW, Nr. 36, 2004, S. 871, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau -).

Des Weiteren sind die Regelungen und Vorgaben der LAGA (Technische Regeln für die Verwertung von Bodenmaterial - TR Boden - vom 05.11.2004) und des Merkblatts über Bauweisen für Technische Sicherungsmaßnahmen beim Einsatz von Böden und Baustoffen mit umweltrelevanten Inhaltsstoffen im Erdbau, Ausgabe 2017, zu beachten.

Der Einsatz von Boden und Recycling-Materialien ist ordnungsgemäß nachzuweisen und zu dokumentieren.

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

**4.3.3** Es dürfen nur solche Baumaterialien verwendet werden, von denen keine Beeinträchtigung der Wasserqualität ausgeht.

Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Vorhabenträger zu beseitigen. Im Zuge der Baumaßnahmen entstehende Schäden in und an Gewässern sind zu beseitigen bzw. dem Unterhaltungspflichtigen oder auch Dritten zu ersetzen.

Sofern zur Ableitung von Grund- und Oberflächenwasser aus Baugruben oder Baugrubendrainagen Einleitungen in das Grundwasser oder in Oberflächengewässer notwendig sein sollten, ist dies zuvor mit der zuständigen unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld abzustimmen.

Dabei ist auch zu klären, ob gegebenenfalls eine wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 1, 2, 3 und 8 WHG für die Einleitung des Wassers erforderlich ist. Sofern dies der Fall sein sollte, ist die wasserrechtliche Erlaubnis rechtzeitig vorher bei der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld zu beantragen. Die entsprechende Gewässerbenutzung darf in diesem Falle erst nach Erteilung der Erlaubnis aufgenommen werden. Sollte das aus einer Wasserhaltung einzuleitende Wasser eine starke Trübung aufweisen, ist es vor der Einleitung in das Gewässer einer geeigneten Behandlung / Klärung zuzuführen.

Die Vorhabenträgerin hat den Beginn der Bauarbeiten, mit denen Eingriffe im Bereich der Gewässer verbunden sind, rechtzeitig mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld abzustimmen und dieser vier Wochen vor Baubeginn schriftlich anzuzeigen.

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

## **4.4 Bodenschutz und Altlasten**

- 4.4.1** Bei Erdarbeiten sind die abfall- und bodenschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Erosionsschäden bei der Umsetzung der Baumaßnahme sind zu vermeiden.

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 an-

getroffen 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 auf Altlasten geltenden Arbeits- und Anwohnerschutzvorkehrungen ordnungsgemäß zu behandeln und zu verwerten bzw. zu entsorgen.

Die Vorhabenträgerin hat den anfallenden Bodenaushub unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu behandeln und zu verwerten bzw. zu entsorgen. Der ordnungsgemäße und schadlose Umgang mit umzulagernden Bodenmassen oder freigelegten Abfällen während der Erdarbeiten ist nachzuweisen. Dazu sind die Umlagerungen des Aushubs entlang der Trasse, die Verbringung auf die Bodenlagerflächen sowie die ggf. zusätzlich notwendige Entsorgung an einen anderen Ort oder auf Deponien hinsichtlich Herkunft und Einbauort zu dokumentieren und in einem Bericht niederzuschreiben. Der Bericht ist der unteren Bodenschutzbehörde bei der Stadt Bielefeld nach Beendigung der Erdarbeiten vorzulegen.

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

## **4.5 Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz**

- 4.5.1** Die Vorhabenträgerin hat die Eingriffe in Natur und Landschaft auf den im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) beschriebenen Umfang zu beschränken. Zusätzliche, in den festgestellten Planunterlagen nicht ausgewiesene Eingriffe oder Flächeninanspruchnahmen sind - ohne vorherige Planänderung - unzulässig. Für den Fall, dass sich nicht bilanzierte Eingriffe ergeben oder sie festgestellt werden sollten, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Forderung weitergehender Kompensationsmaßnahmen ausdrücklich vor.

- 4.5.2** Die im LBP sowie in der Artenschutzprüfung benannten Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen sowie die ca. 100 Laubbäume umfassenden Ersatzpflanzungen sind vollständig vorzunehmen und dabei so auszuführen, dass sie die

ihnen zugedachte Funktion auf Dauer erfüllen können. Dies schließt die sachgerechte Pflege ein.

Die zeitliche Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege muss mindestens den in den Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau - RLBP - dargestellten Grundsätzen entsprechen.

In Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde der Stadt Bielefeld sind dazu landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen.

**4.5.3** Die Neu- bzw. Ersatzpflanzungen müssen spätestens innerhalb eines Jahres nach Inbetriebnahme der umgebauten Stadtbahnstrecke erfolgt sein.

Die Umsetzung der Maßnahme ist der höheren Naturschutzbehörde bei der Bezirksregierung Detmold anzuzeigen, die Kompensationsmaßnahme ist auf Dauer zu erhalten.

Die Vorhabenträgerin hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen auf seine Kosten Sorge zu tragen. Soweit abweichend hiervon eine Regelung mit einem Dritten über die Ablösung der Unterhaltungspflicht getroffen worden ist, so ist hierauf in den zur Abnahme der Maßnahmen vorzulegenden Unterlagen ergänzend hinzuweisen. Bei im Privateigentum verbleibenden Flächen ist sicherzustellen, dass entsprechende dingliche Rechte in das jeweilige Grundbuch eingetragen werden.

Soweit Flächen bauzeitlich in Anspruch genommen werden, die nicht bereits dauerhaft versiegelt sind, sind sie nach Abschluss der Bauarbeiten in ihren vorherigen Zustand zurück zu versetzen; Verdichtungen sind durch Auflockerungen soweit wie möglich zu beseitigen.

**4.5.4** Die zeitlichen Vorgaben des § 39 Abs. 5 Nrn. 2 und 3 BNatSchG sind zu beachten.

Während der Bauzeit sind vorhandene und zu erhaltende Pflanzenbestände – insbesondere die vorhandenen Alleebäume – mit Maßnahmen gemäß DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 (unter anderem durch Schutzzäune) vor Beschädigungen zu schützen und zu erhalten.

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

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

Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind unter strikter Beachtung der Vorgaben des § 39 BNatSchG vorzunehmen.

- 4.5.5** Bei der geplanten Bepflanzung ist darauf zu achten, dass diese der Feuerwehr ein Anleitern der betroffenen Stellen dauerhaft ermöglicht. Einzelheiten sind frühzeitig mit der Feuerwehr Bielefeld, Abt. Vorbeugender Brandschutz, abzustimmen (§§ 5,17 BauO NRW).

Da im Zuge der Baumaßnahmen ein hoher Koordinationsaufwand zur Aufrechterhaltung der Anleiterbarkeit entsprechender Gebäude zu erwarten ist, ist die Feuerwehr Bielefeld, Abt. Vorbeugender Brandschutz und Einsatz, frühzeitig in die Planung mit einzubeziehen.

- 4.5.6** Unmittelbar nach Durchführung der festgestellten Ausgleichsmaßnahmen, spätestens jedoch am Ende der Entwicklungspflege, ist von der Vorhabenträgerin eine Abnahme dieser Maßnahmen unter Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Bielefeld und der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold (Dezernat 51) durchzuführen. Hierbei sind alle erforderlichen Daten (z. B. geeignete Flurkarten und/oder Inhalte vertraglicher bzw. grundbuchlicher Regelungen) zur Verfügung zu stellen, so dass eine systematische Erfassung und weitere Kontrolle der Maßnahmen durch die Naturschutzbehörden ermöglicht wird.

## **4.6 Lärmschutz**

Unter Zugrundelegung der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchungen und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage werden zum Schutz der Nachbar-

schaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Auf Kapitel B Nr. 7.7 dieses Beschlusses mit allen Unterkapiteln wird verwiesen.

#### 4.6.1 Passive Lärmschutzmaßnahmen

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

Ansprüche haben dem Grunde nach die Eigentümer der folgenden Grundstücke in Bielefeld- Brackwede:

<b>Straße</b>	<b>Hausnummer</b>
Hauptstraße	27
Hauptstraße	92
Hauptstraße	94
Hauptstraße	96
Hauptstraße	98
Hauptstraße	103
Hauptstraße	105
Hauptstraße	107
Hauptstraße	130

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.

#### 4.6.2 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.

- 4.6.3** Für den Fall, dass zwischen der Vorhabenträgerin und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen erzielt wird, setzt die Enteignungs- und Entschädigungsbehörde der Bezirksregierung Detmold auf Antrag eines der Beteiligten die Entschädigung fest (§ 30a PBefG in Verbindung mit § 41 EEG NRW).

## **4.7 Bodendenkmalschutz**

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

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

## **4.8 Arbeitsschutz**

Die Bestimmungen der Baustellenverordnung (BaustellV) sowie die Regeln zum Arbeitsschutz auf Baustellen (RAB), die jeweils u. a. von der Anzahl der beteiligten Arbeitgeber/Firmen, dem Umfang und den Gefährdungsmerkmalen der vorzunehmenden Arbeiten abhängig sind, sind zu berücksichtigen. Im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung nach § 5 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG), § 3 Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) und § 6 Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) sind bis zur Inbetriebnahme die für die Beschäftigten mit ihrer Arbeit verbundenen Gefährdungen arbeitsplatz- und gefährdungsbezogen (z. B. Lärm, Staub, Umgang mit Gefahrstoffen etc.) zu ermitteln und die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes vorzusehen (z. B. persönliche Schutzausrüstung, schriftliche Betriebsanweisungen, Erste-Hilfe-Maßnahmen, organisatorische Regelungen etc.) und zu dokumentieren (§§ 5, 6 ArbSchG).

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

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

## **4.9 Kampfmittelfunde**

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

## **4.10 Ver- und Entsorgungsleitungen, Telekommunikationsanlagen**

Die Stadtbahntrasse bzw. die Hochbahnsteige queren und berühren diverse Telekommunikationslinien sowie diverse Fernwärme-, Elektro-, Gas- und Wasserversorgungsleitungen einschließlich Hausanschlussleitungen und Beleuchtungskabel verschiedener Anbieter wie beispielsweise der Deutschen Telekom Technik GmbH und der Stadtwerke Bielefeld.

Die Bauarbeiten sind daher 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 (zu denen u. a. auch die anstehenden hydraulischen Sanierungen der Kanäle bzw. eine Kanalerneuerung in der Hauptstraße durch den Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld gehören).

Schäden an den betroffenen Leitungen sind zu vermeiden.

### **4.10.1 Anlagen und Leitungen der Stadtwerke Bielefeld und der Betreiber, deren Interessen die Stadtwerke wahrnehmen**

Rechtzeitig vor dem Beginn der Arbeiten hat die Vorhabenträgerin

- den jeweiligen Bereich Zentrale Arbeitsvorbereitung zu verständigen und

- die Planung des Vorhabens im Bereich der Zubringerwasserleitung mit dem Bereich „Gas/Wasser“ (Ansprechpartner vgl. Stellungnahme der Stadtwerke Bielefeld) abzustimmen.

Die Zubringerwasserleitung muss jederzeit zugänglich sein. Arbeiten im Bereich der Zubringerleitung sind ausschließlich in Handschachtung vorzunehmen.

Bezüglich der Baumpflanzungen soll ein Landschaftsarchitekturbüro beteiligt werden.

Durch die mit den Arbeiten beauftragten Baufirmen sind vor Beginn der Baumaßnahme Bestandspläne in dem Bereich „Netzinformationen und Geodaten“ der Stadtwerke anzufordern.

Während der Baumaßnahmen hat die Vorhabenträgerin auf die Telekommunikations-Linien, Elt-, Gas- und Wasserversorgungsleitungen einschließlich Hausanschlussleitungen sowie Beleuchtungskabel Rücksicht zu nehmen.

Ausschachtungsarbeiten in der Nähe der Versorgungsleitungen dürfen nur von Hand und nicht maschinell ausgeführt werden.

Zu den jeweiligen Kontaktdaten bzw. Ansprechpartnern und Telefonnummern und weiteren Einzelheiten bezüglich der erforderlichen Abstimmungen wird auf die entsprechende, der Vorhabenträgerin bekannte Stellungnahme der Stadtwerke Bielefeld Bezug genommen.

#### **4.10.2 Anlagen und Leitungen der Telekom**

Bezüglich der Telekommunikationslinien der Telekom und der zu ihren Gunsten erforderlichen Sicherungs-, Schutz- und Änderungsmaßnahmen ist ebenfalls rechtzeitig – mindestens 6 Monate vor Baubeginn – eine entsprechende Abstimmung (Telekom Technik, PTI 15) erforderlich.

Veränderungen oder Verlegungen der TK-Leitungen sind möglichst zu vermeiden. Von der Vorhabenträgerin ist ein Bauzeitenablaufplan zu erstellen und der Telekom vorzulegen, um der Telekom die erforderlichen Vorbereitungsmaßnahmen zu ermöglichen.

Aus betrieblichen Gründen (z. B. für den Fall einer Störung) muss der Zugang zu den Telekommunikationslinien auch während der Bauphase jederzeit gesichert sein. Dazu haben sich die bauausführenden Firmen vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom zu informieren.

Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten. Zu den Einzelheiten bezüglich wird auf die entsprechende, der Vorhabenträgerin bekannten Stellungnahme der Telekom Bezug genommen.

#### **4.10.3 Anlagen und Leitungen der Unitymedia NRW GmbH**

Vor Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern. Soweit Änderungen am Bestandsnetz notwendig sind, ist der Versorgungsträger zu kontaktieren.

Die Kabelschutzanweisung ist zu beachten.

#### **4.10.4 Ergänzende Regelung**

Für den Fall, dass mit den Stadtwerken, der Telekom 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 zu beantragen.

#### **4.10.5 Ansprechpartner**

Hinsichtlich der Einzelheiten bzw. zu den jeweiligen Kontaktdaten bzw. Ansprechpartnern und Telefonnummern wird auf die entsprechende Stellungnahme des Betreibers Bezug genommen.

#### **4.10.6 Information und Abstimmung mit der Feuerwehr**

Die Ausführung der Verspannungs- und Versorgungsdrähte sowie Beleuchtungsleitungen darf für die Feuerwehr ein Anleiten der betroffenen Gebäude nicht behindern. Die Ausführung dieser Drähte ist frühzeitig mit dem Feuerwehramt abzustimmen. Die Einzelheiten sind der entsprechenden, der Vorhabenträgerin bekannten Stellungnahme zu entnehmen.

#### **4.11 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 bedarf es vor der Aufnahme der Arbeiten zur Errichtung der neuen Gleisanlagen und der neuen Hochbahnsteige nicht.

Die Technische Aufsichtsbehörde 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 bekannt gemachten 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 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 abzustimmen. Der Beginn der Bauarbeiten ist ihr anzuzeigen.
4. Die Dienstanweisung/Betriebsanordnung einschließlich angepasster Anlagen zur Einhaltung der Haltepositionen für den Hochbahnsteig „Normannenstraße“ ist bis zur vorläufigen Inbetriebnahme nachzureichen.

5. Es ist rechtzeitig mit der TAB abzustimmen, welche Protokolle über die erfolgten Prüfungen zur Feststellung der Betriebssicherheit vorzulegen sind.
6. Gemäß § 32 (6) 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. Während der Baumaßnahme eintretende besondere Vorkommnisse, Fehlfunktionen, auftretende Besonderheiten oder Abweichungen von den Auflagen diese Genehmigung sind unverzüglich zu melden.
8. Sofern eine vorläufige Inbetriebnahme vor der Genehmigung der Inbetriebnahme gemäß § 62 (7) BOStrab beabsichtigt wird, ist die Feststellung hinsichtlich der Betriebssicherheit schriftlich oder elektronisch umgehend vorzulegen.
9. Die endgültige Inbetriebnahme bedarf gemäß § 62 Absatz 1 BOStrab einer Inbetriebnahmegenehmigung der TAB. Diese ist rechtzeitig vor dem geplanten Inbetriebnahmetermin zu beantragen. Dabei sind 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 (vgl. Stellungnahme vom 22.07.2021).

#### **4.12 Baustellenmanagement / baubedingte Umsatzeinbußen**

Das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Konzept „Darstellung möglicher Schutzmaßnahmen für Gewerbetreibende und Anwohner der Hauptstraße“ ist von der Vorhabenträgerin umzusetzen und einzuhalten.

Im Rahmen des zugesagten Konzepts hat die Vorhabenträgerin im Hinblick auf eine mögliche Minimierung von Beeinträchtigungen sowie eine Plausibilität möglicher Kausalitäten eine Dokumentation (mit Monitoring) über den Bauablauf in seinen einzelnen Phasen und der dabei gegebenen baulichen Verhältnisse in den jeweils relevanten Bereichen, in denen sich die Bauarbeiten nachteilig auf den Verkehrsfluss oder die fußläufige Erreichbarkeit der dort ansässigen Betriebe auswirken können sowie eine Dokumentation zu Fußgängerströmen und andere begleitende Umstände oder Maßnahmen zu erstellen.

Vorsorglich wird für den Fall, dass die Folgen der Baumaßnahme nach Dauer, Intensität und Auswirkung für die von der Baumaßnahme Betroffenen, insbesondere im Einzelhandel und der Gastronomie, doch so erheblich sind, dass eine entschädigungslose Hinnahme von baubedingten Umsatzeinbußen nicht mehr zumutbar ist, den Betroffenen dem Grunde nach ein Anspruch auf eine Entschädigung in Geld gegenüber der Vorhabenträgerin zuerkannt. Die Schwelle der Zumutbarkeit ist überschritten, sobald die durch das zugelassene Bauvorhaben kausal hervorgerufenen Umsatzeinbußen derart weitreichend sind, dass der Gewerbebetrieb ernsthaft in seiner Existenz gefährdet ist oder sogar zur Geschäftsaufgabe gezwungen wird.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich insofern eine Entscheidung gem. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW vor.

Entsprechende Forderungen sind mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an die Vorhabenträgerin zu richten. Wird eine Einigung nicht erzielt, so entscheidet die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eines Beteiligten im Rahmen des Entscheidungsvorbehalts über einen Entschädigungsanspruch dem Grunde nach. Im Rahmen dessen ist der Planfeststellungsbehörde auch die Dokumentation / das Monitoring zum Bauablauf von der Vorhabenträgerin vorzulegen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, wenn im Einzelfall entsprechende Umstände vorgetragen werden, einen Gutachter / Sachverständigen im Rahmen der Klärung von betriebswirtschaftlichen Bewertungsfragen hinzuzuziehen, damit ihr dann eine einzelfallbezogene Entscheidung über eine Entschädigung dem Grunde nach möglich ist.

#### **4.13 Privatrechtliche Eigentumsbelange**

Private Grundstücksflächen sind durch das Vorhaben nur insoweit betroffen, als sich die in den aktualisierten Grunderwerbsplänen genannten Flurstücke der Gemarkung Brackwede in Privateigentum befinden und für diese kein schriftliches Einverständnis zur Abtretung der Flächen zum Zwecke der öffentlichen Nutzung vorliegt. Bei diesen Grundstücksflächen handelt es sich allerdings bereits um öffentlich genutzte Verkehrsflächen; sie sind Bestandteil des Gehweges an der Hauptstraße und bleiben als solche auch erhalten.

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

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass alle vom Vorhaben berührten und von ihren bisherigen Zufahrten temporär abgeschnittenen Grundstücke bzw. Grundstücks- und Garagenzufahrten wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; gegebenenfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten. Die Vorhabenträgerin hat dieses auch gegenüber den bauausführenden Firmen zu gewährleisten.

#### **4.15 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.

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 / Anordnungsbehörde.

#### **4.16 Aktualisierung der Planunterlagen**

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

Soweit sich aufgrund dieses Beschlusses, seiner Nebenbestimmungen oder der Zusagen 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. Werden durch solche Änderungen Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt, bedürfen solche Änderungen deren Zustimmung; andernfalls ist ein Planänderungsverfahren gem. § 76 VwVfG NRW oder ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

#### **4.17 Ausführungsplanung**

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

### **5. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen**

#### **5.1 Verfahrenseinwendungen**

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

#### **5.2 Präkludierte Einwendungen**

Präkludierte, d. h. außerhalb der Einwendungsfrist eingegangene und von daher ausgeschlossene (präkludierte) Einwendungen liegen nicht vor.

### **5.3 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.

### **5.4 Sonstige Einwendungen und Forderungen**

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

- der Verzicht auf den Umbau des Schienenweges und der Haltestellen zu Hochbahnsteigen gefordert bzw. dessen Notwendigkeit in Frage gestellt wird
- andere Varianten (z. B. Niederflurtechnik, andere Standorte für die Hochbahnsteige) gefordert werden
- die Untersuchungen im Hinblick auf solche Alternativen als unzureichend kritisiert werden
- Gefährdungen, insbesondere für Radfahrer, durch den Umbau der Stadtbahntrasse und Haltestellen sowie der neuen Verkehrsführung beklagt werden
- Beeinträchtigungen durch Lärm- und Lichtimmissionen und auch durch Körperschall befürchtet werden
- über das vorgesehene Maß hinaus Schallschutzmaßnahmen gefordert werden
- Erschütterungen und als Folge daraus auch Gebäudeschäden befürchtet werden
- Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich der Betroffenheit von Fledermäusen kritisiert werden
- Wertminderungen bezüglich anliegender Grundstücke und Gebäude geltend gemacht werden
- Umsatzverluste oder gar Existenzverluste durch die Bauphase oder den Umbau befürchtet werden

- allgemein eine Verschlechterung der Erreichbarkeit der Grundstücke, insbesondere auch für Rettungskräfte, oder der Parkplatzsituation befürchtet werden

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

Ergänzend wird auf Nr. 7.12 und 7.13 im Kapitel B dieses Beschlusses verwiesen. Fragen der Entschädigung bleiben dem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

## 6. Zusagen, Zusicherungen der Vorhabenträgerin

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

Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Bauablauf grundsätzlich so zu organisieren, dass die Eingriffe in die Anliegerbelange und die Belastungen auf ein Mindestmaß reduziert werden. Insbesondere wird

- die Erreichbarkeit der Geschäfte, Praxen und anderer Anlieger weiterhin gegeben sein
- die größtmögliche Anzahl an Stellplätzen erhalten sowie
- eine möglichst geringe Gesamtbauzeit angestrebt.
- Um die Bauzeit möglichst gering zu halten, werden alle unter Verkehr möglichen Leitungsverlegungen sowie vorbereitende Arbeiten für die neuen Baumstandorte im Vorfeld der Hauptbauarbeiten durchgeführt.
- Um die Einschränkungen der Tiefbauarbeiten für die zukünftigen Baumstandorte gering zu halten ist der Bodenaushub mittels Saugbagger geplant, dadurch fallen geringere Lager- und Arbeitsbereiche an.
- Für die Arbeiten werden soweit möglich Zeiten der Schulferien genutzt. Alle durch Einschränkungen ihrer Zufahrten Betroffenen werden zeitnah von der Vorhabenträgerin informiert. Ein Ansprechpartner wird tagsüber telefonisch während der normalen Arbeitszeiten erreichbar sein.

- Für den Fußgängerverkehr wird es Einschränkungen im Hinblick auf die Durchgangsbreiten geben, die Mindestbreiten von 1,20 m sind jedoch ständig sichergestellt.
- Durch die Aufteilung in mehrere Bauabschnitte werden auch die Einschränkungen für den ruhenden Verkehr, die Erreichbarkeit der Geschäfte und die Barrierefreiheit minimiert.
- Für die Zeit der Hauptbauphase wird der gesamte Stadtbahnverkehr aus der Hauptstraße herausgenommen und durch Schienenersatzverkehr mittels Bussen ersetzt. Für die Fahrgäste des ÖPNV wird das Konzept möglichst kurze Fußwege und alternative Mobilitätsangebote berücksichtigen.
- Auch der Bus- und Kfz-Verkehr wird während der Hauptbauphase nicht durch die Hauptstraße fahren können. Es wird jedoch eine Rettungsgasse eingerichtet, die auch dem Anlieferverkehr, den Anliegern mit privaten Parkplätzen in Innenhöfen (die ausschließlich über die Hauptstraße erreichbar sind), der Müllabfuhr, den Zustelldiensten und dem Baustellenverkehr die Einfahrt ermöglicht. Zeitweise wird diese Spur allen Anliegern freigegeben, sofern dies die Bauzeiten erlauben.
- Die Querungen der Hauptstraße an der Gaswerkstraße/Im Hexenbrink und Germanenstraße/Mackebenstraße werden offengehalten, soweit dies die Bautätigkeiten zulassen.
- Auf die grundsätzliche Zugänglichkeit der Geschäfte wird durch eine entsprechende Beschilderung am Baustellenanfang bzw. Baustellenende hingewiesen.
- Für den ruhenden Verkehr wird ein Parkkonzept erstellt, über das den anliegenden Geschäften kostenlose Parkplätze in weniger als 300 Metern Entfernung zur Verfügung stehen.
- Die Gehwege werden so lange wie möglich erhalten bleiben und zur Reduzierung von Verschmutzungen werden soweit erforderlich Baustellenteppeiche ausgelegt.
- Vor Ort wird sporadisch Wach- und Sicherheitspersonal sowie Servicepersonal eingesetzt, um für Sicherheit und Ordnung auf der Baustelle zu sorgen.
- Für die Belieferung der Geschäfte, Ärzte und Anlieger werden gesonderte Zonen als Kurzzeitparkmöglichkeit für die Lieferfahrzeuge eingerichtet. Durch einen ständigen Austausch mit der Bauüberwachung werden die Gehwege für die Befahrbarkeit mit leichtem Gerät wie Hebebühnen oder Hubwagen freigehalten.
- Um die Belastungen für die Gewerbetreibenden und Anlieger zu begrenzen, ist eine fußläufige Erreichbarkeit der Geschäfte und Gebäude ständig gesichert. Auch

die an der Hauptstraße gelegenen Arztpraxen sind weiterhin erreichbar. Die notwendigen Bauzäune werden in Abständen von ca. 200 m unterbrochen, um eine Fußgänger-Querung zu gewährleisten.

- Die Zufahrt zu privaten Stellplätzen wird weitestgehend ermöglicht.
- Alle Bürger bzw. Betroffenen werden über verschiedene Wege über die Baumaßnahme und die Erreichbarkeit der Geschäfte u. a. informiert, und ggf. über die Presse und Anschläge an den Bauzäunen.
- Zu Beginn der Baumaßnahme wird eine Kennenlern-Aktion zwischen Betroffenen, Verwaltung und Bauleitung angestrebt. Zu den regulären Arbeitszeiten von 8 bis 16 Uhr wird es dann vor Ort einen Ansprechpartner geben, ebenso feste Sprechzeiten zwischen 10 und 12 Uhr sowie ein „Baustellentelefon“, um eine schnelle, unbürokratischer Hilfe auch in den Randstunden zu gewährleisten.
- Während der Bauphase wird eine Dokumentation mit Monitoring erstellt, um die Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen zu überprüfen. Bei Bedarf erfolgt eine Anpassung der Schutzmaßnahmen, insofern ist die Planfeststellungsbehörde entsprechend vorher zu informieren.
- Im Vorfeld sowie während der Durchführung der Baumaßnahme werden Informationsveranstaltungen durchgeführt, um die Maßnahmen und ihre Notwendigkeit vorzustellen und zu begründen und über den Baufortschritt sowie die Probleme und aktuelle Situation zu informieren.
- Den ansässigen Gewerbetreibenden soll zu vergünstigten Konditionen eine Werbung in den Bussen und Bahnen angeboten werden. Im Lokalradio wird über die Öffnung und Erreichbarkeit der Geschäfte, Ärzte in der Hauptstraße informiert. Geplante Sonderöffnungszeiten wie verkaufsoffene Sonntage o. ä. bleiben im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten weiterhin möglich, ebenso Vor-Ort-Veranstaltungen während der Bauzeit.

Einzelheiten sind der Unterlage „Darstellung möglicher Schutzmaßnahmen für Gewerbetreibende und Anwohner der Hauptstraße“ zu entnehmen. Dieses Konzept ist von der Vorhabenträgerin umzusetzen und einzuhalten.

Des Weiteren sagt die Vorhabenträgerin zu:

- Die Belange der Feuerwehr werden berücksichtigt.

- Die Vorhabenträgerin stimmt die vom Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld geplanten Baumaßnahmen (Kanalerneuerung/ hydraulische Sanierung) in einem ständigen Dialog mit dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld ab.
- Die Auswahl der geeigneten Baumart für die Ersatzpflanzungen erfolgt in Abstimmung mit dem Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld.
- Die Baumstandorte für die Ersatzpflanzungen werden so hergerichtet, dass ein nachhaltig wüchsiger Baumbestand gewährleistet werden kann. Den einzelnen Bäumen wird daher jeweils ein durchwurzelbares Substrat von mindestens 12 m<sup>3</sup> zur Verfügung gestellt werden. Der Wurzelraum kann auch unter den Gehweg- und Stellplatzflächen bereitgestellt werden. Ggf. werden dafür Leitungsverlegungen bzw. Leitungsschutzmaßnahmen vorgesehen.  
Baumbewässerungssysteme werden berücksichtigt.  
Einzelheiten werden mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.
- Die vorgetragenen Anregungen hinsichtlich der Signalisierung/Lichtsignalanlagen werden im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft und ggf. aufgegriffen.

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, vgl. insbesondere auch Abschnitt B Ziff. 7.12 und 7.13), einzuhalten, sofern in diesem Planfeststellungsbeschluss nichts Anderes geregelt ist.

## **7. 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.

## B. Begründung

### 1. Das Vorhaben

Das hiermit planfestgestellte Vorhaben umfasst den Um- bzw. Ausbau der Stadtbahnlinie 1 auf dem ca. 1,2 km langen Streckenabschnitt der Hauptstraße in Bielefeld-Brackwede zwischen der Gaswerkstraße und der Jenaer Straße inklusive der Errichtung von drei Hochbahnsteigen. Die bisherigen Haltestellen „Gaswerkstraße“, „Normannenstraße“ und „Brackwede Kirche“ werden dadurch barrierefrei ausgebaut. Weiterhin wird der Straßenraum neu geordnet, um vorhandene Gefahrensituationen für Fußgänger und Radfahrer sowie funktionale und gestalterische Mängel in der Hauptstraße zu beseitigen.

Zum anderen sollen in diesem Zusammenhang die Gleise der Stadtbahnlinie 1 an den neuen Fahrzeugtyp „VAMOS“, der u.a. höhere Fahrgastkapazitäten aufweist, angepasst werden.

An der Haltestelle „Brackwede Kirche“ wird ein neuer Gleiswechsel integriert, um ein Wenden sowohl aus Richtung Senne als auch aus Richtung Innenstadt zu ermöglichen.

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

Zu dem Vorhaben gehören daher u. a.

- die Gleisanlagen selbst mit dem jeweiligen, dem Beschluss entsprechenden Unterbau (elastische Rillenschienenlagerung auf steifem Unterbau)
- die Fahrleitung
- die bauliche Anlage der drei Hochbahnsteige
- die zugehörige Neuordnung des Straßenverkehrsraums
- die Herstellung bzw. Änderung der Radwegführung

- die Änderungen an Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen sowie
- die landschaftspflegerischen Gestaltungs-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen und insbesondere auch die Ersatzpflanzungen im Rahmen der landschaftspflegerischen Kompensations-/Begleitmaßnahmen.

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 der Nr. 4.11) 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 LPlIG) bedurfte es daher nicht und auch ein Zielabweichungsverfahren (§ 16 LPlIG) war nicht erforderlich.

Das Dezernat 32 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung) hat der Planung in seiner Stellungnahme vom 27.08.2018 vorbehaltlos zugestimmt.

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

### **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

#### **3.1 Einleitung des Verfahrens**

Die Vorhabenträgerin, die Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr, August-Bebel-Straße 92, 33602 Bielefeld hat den gemeinsam mit der moBiel GmbH erstellten Plan mit Schreiben vom 06.03.2018 der Bezirksregierung Detmold zur Durchführung des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens gem. §§ 28 ff. PBefG i. V. m. §§ 73 ff. VwVfG NRW zugeleitet.

Vorhabenträgerin ist hier die Stadt Bielefeld. Sie ist Trägerin der Straßenbaulast und für den Verkehrsraum in Bielefeld zuständig. Die moBiel GmbH ist das Bielefelder Verkehrsunternehmen, betreibt den Stadtbahn- und Busbetrieb und ist Eigentümerin der Gleisanlage des hier betroffenen Streckenabschnitts.

Die Vorhabenträgerin hat in enger Abstimmung mit der moBiel GmbH und unter deren Mitwirkung die Planung für das hiermit planfestgestellte Vorhaben erstellt.

#### **3.2 Auslegung der Planunterlagen**

Der Plan hat gem. § 29 Abs. 1 a PBefG und § 73 Abs. 2 und 3 VwVfG NRW auf Veranlassung der Bezirksregierung Detmold einen Monat in der Zeit vom 29. August 2018 bis einschließlich 28. September 2018 bei der Stadt Bielefeld im Technischen Rathaus sowie im Bezirksamt Brackwede in Bielefeld während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt. 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 18. August 2018 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.

Während der gesetzlichen Frist (2 Wochen bis einschließlich 12. Oktober 2018) sind – zum Teil in Form von Sammeleinwendungen – insgesamt 36 Einwendungen eingegangen, die der Vorhabenträgerin zur Auswertung und Erarbeitung einer Stellungnahme / Gegenäußerung zugeleitet worden sind.

### **3.3 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange**

Mit Schreiben vom 20. August 2018 hat die Planfeststellungsbehörde den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (Träger öffentlicher Belange), die Planunterlagen zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet. Beteiligt wurden:

- die Stadt Bielefeld
- die Landwirtschaftskammer NRW, Bezirksstelle für Agrarstruktur, Brakel
- der Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Amt für Denkmalpflege in Westfalen, Münster
- der Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Archäologie für Westfalen, Bielefeld
- die Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld, Bielefeld
- die Handwerkskammer Ostwestfalen-Lippe zu Bielefeld, Bielefeld
- der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, Bielefeld

- die Dezernate 25 (Verkehr), 32 (Regionalentwicklung), 52 (Abfallwirtschaft), 53 (Immissionsschutz), 54 (Wasserwirtschaft) und 55 (Technischer Arbeitsschutz) der Bezirksregierung Detmold
- das Dezernat 51 der Bezirksregierung Detmold (höhere Naturschutzbehörde)
- das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn
- die Stadtwerke Bielefeld
- Landesbüro der Naturschutzverbände (Koordinierungsstelle für Mitwirkungsverfahren)
- Bezirksregierung Düsseldorf, Technische Aufsichtsbehörde
- die Deutsche Telekom AG, Bielefeld
- Unitymedia NRW GmbH, Kassel.

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

### **3.4 Erörterungstermin**

Zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den insgesamt 36 erhobenen Einwendungen hat die Vorhabenträgerin am 16. April 2019 eine Stellungnahme / Gegenäußerung abgegeben.

Die Anhörungsbehörde hat die Träger öffentlicher Belange sowie die Einwenderschaft daraufhin unter Übersendung des ihre Stellungnahme / ihre Einwendung betreffenden Teils der Äußerung der Vorhabenträgerin gem. § 73 Abs. 6 Satz 3 VwVfG NRW mit Schreiben vom 9. September 2019 zu einem Erörterungstermin am 1. Oktober 2019 eingeladen.

Der Erörterungstermin wurde im Sitzungssaal des Bezirksamtes Brackwede in Bielefeld durchgeführt.

Die Benachrichtigung der sonstigen Betroffenen über den Erörterungstermin erfolgte gem. § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG NRW in der in Kapitel B Nr. 3.2 dieses Beschlusses beschriebenen Weise durch ortsübliche Bekanntmachung in der Stadt Bielefeld am 21. September 2019 in der örtlichen Presse und im Internet.

Im Rahmen einer Generaldebatte ist in dem in Bielefeld-Brackwede durchgeführten Erörterungstermin sowohl den Trägern öffentlicher Belange als auch den privaten Einwendern und Betroffenen die Gelegenheit eingeräumt worden, ihre Bedenken und Anregungen thematisch geordnet vorzutragen. Ganz überwiegend blieben die Einwendungen bestehen. Für die weiteren Inhalte wird auf das Ergebnisprotokoll vom 6. Dezember 2019 zu dem Erörterungstermin Bezug genommen.

### **3.5 Nachträgliche Ergänzung der Planunterlagen**

Aufgrund der Ergebnisse des Erörterungstermins hat die Vorhabenträgerin Ergänzungen der Planunterlagen in Bezug auf den Erläuterungsbericht vorgenommen. Sie sind von ihr mit Schreiben vom 25.06.2020 sowie 05.11.2020 in das Verfahren eingebracht worden und in das nunmehr planfestgestellte Bauvorhaben eingeflossen.

Die Ergänzungen beinhalten weitergehende Begründungen zur Anzahl und Standortwahl der Hochbahnsteige sowie zur Bahnsteigbreite Normannenstraße. Insbesondere die Wahl des Standorts der Haltestelle „Normannenstraße“ wurde eingehend betrachtet, untersucht und bewertet.

Die Planung als solche bleibt hiervon insoweit unberührt.

Weiterhin hat die Vorhabenträgerin im Dezember 2020 eine Anpassung der Planung im Bereich des Hochbahnsteigs Brackwede Kirche geprüft und am 28.04.2021 als Änderungsantrag, sog. Deckblatt 1, in das Verfahren eingebracht. Anlass für die Änderung war eine Überschneidung der Fußgängerfurt, die vom östlichen Bahnsteigzugang zum nördlichen Gehsteig führt, mit einer dort befindlichen privaten Grundstückszufahrt. Um diesen Konflikt auszuräumen, wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft und sowohl der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) bei der Bezirksregierung Düsseldorf als auch dem Beirat für Behindertenfragen bei der Stadt Bielefeld zur Stellungnahme vorgelegt. Der Beirat für Behindertenfragen hat sich am 17.03.2021 für die Variante des kombinierten Zugangs aus Rampe und Treppe ausgesprochen und die TAB in Düsseldorf hat dem Vorschlag am 16.04.2021 zugestimmt.

Von der Vorhabenträgerin wurde eine Korrektur des Lageplans Blatt 4 vorgenommen, die von ihr mit Schreiben vom 03.09.2021 in das Verfahren eingebracht wurde. Hierbei handelt es sich um die Anpassung des Plans an den textlichen Teil im Erläuterungsbericht sowie Änderungen im Bereich zwischen der Kreuzung Hauptstraße/Berliner Straße/Bodelschwinghstraße und der Einmündung Jenaer Straße. Ziel ist eine Verbesserung der Situation am östlichen Zugang zum Bahnsteig Brackwede Kirche. Die Entwurfsplanung wurde dahingehend geändert, dass die östliche Zugangsrampe durch eine Kombination aus Rampe und Treppe ersetzt wurde. Dafür ist die jeweilige Breite eingeschränkt, da sich Rampe und Treppe die verfügbare Breite zwischen den Gleisen teilen müssen. Mit dieser Lösung bleibt die Barrierefreiheit erhalten und die Fußgänger können sicher die Fahrbahn in alle Richtungen queren. Zudem wird der Konflikt der privaten Zufahrten gelöst.

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

Die Anstoßwirkung war seinerzeit bereits durch die vom 29.08. bis 28.09.2018 ausgelegten Planungsunterlagen in ausreichender Weise gegeben.

Die Schwingungstechnische und Schalltechnische Untersuchung der IBU GmbH wurde aufgrund der Aktualisierung der Verkehrszahlen Kfz und der Fahrplandaten aktualisiert und am 09.09.2021 der Planfeststellungsbehörde vorgelegt.

Dieses Gutachten wurde redaktionell überarbeitet, die korrigierte Fassung trägt das Datum 02.11.2021 und wurde der Planfeststellungsbehörde am 10.11.2021 vorgelegt.

Ebenso wurde am 09.09.2021 eine ergänzende schwingungstechnische Stellungnahme vom 31.08.2021 der IBU GmbH vorgelegt.

Diesbezüglich haben sich weitere oder stärkere Betroffenheiten unter Zugrundelegung der normierten Regelungen nicht ergeben, insofern konnte auch hier auf eine erneute Auslegung der Unterlagen verzichtet werden.

Die Anstoßwirkung war seinerzeit bereits durch die im Jahr 2018 ausgelegten Planungsunterlagen in ausreichender Weise gegeben.

Gleiches gilt für das aktualisierte Grunderwerbsverzeichnis, welches von der Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 03.01.2022 in das Verfahren eingebracht wurde. Zumal sich hier durch die Überprüfung des Grunderwerbsverzeichnisses herausgestellt hat, dass die Betroffenheiten reduziert werden konnten.

Auf eine erneute Bekanntmachung und Offenlage nach § 73 Abs. 2 und 3 VwVfG NGW konnte verzichtet werden, da sich die geänderten Unterlagen auf Detailänderungen beschränken, ohne vom Gesamtkonzept der Planung abzuweichen oder zu grundlegend anderen Beurteilungsergebnissen zu gelangen. Das Gesamtkonzept der Planung und die Identität des Vorhabens bleiben unberührt. Die Anstoßwirkung war mit den bereits ausgelegten Planungsunterlagen in ausreichender Weise gegeben.

#### **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. BVerfG, Urteil vom 14.2.1975, BVerwGE 48, 56, 59 ff.). 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. Der Umbau des Streckenabschnitts „Hauptstraße Brackwede“ sowie die Errichtung von drei Hochbahnsteigen für eine Straßenbahn i. S. v. § 4 Abs. 1 Nr. 1 PBefG setzt somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens voraus, das nach den Vorschriften der §§ 28 ff. PBefG - bezüglich des Anhörungsverfahrens in Verbindung mit § 73 VwVfG NRW - durchzuführen ist.

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

### **4.3 Anhörungsverfahren**

Die sich im Wesentlichen aus den §§ 29 ff. PBefG und § 73 VwVfG NRW ergebenden Vorgaben an das Anhörungsverfahren (vgl. Kapitel B Nummer 3.1 bis 3.5 dieses Beschlusses) sind eingehalten worden.

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

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 – solche könnten sich hier

allenfalls durch Lärm-, Staub- und sonstige Immissionen ergeben – nicht erforderlich. Entsprechend große Reichweiten der Immissionen sind auszuschließen.

Auszulegen ist nach § 29 Abs. 1a Nr. 3 PBefG „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, BVerwG, NVwZ 2005, 940, 940; BVerwG, NVwZ 1996, 381, 387).

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, Beschl. v. 19.05.2005 – 4 VR 2000/05).

Der Entfaltung dieser sog. Anstoßwirkung sind die ausgelegten Unterlagen in vollem Umfang und auch im Hinblick auf Immissionen gerecht geworden. Die ausgelegten Unterlagen sind für die Entscheidung/Anstoßwirkung als ausreichend anzusehen.

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 von statten gehen kann. Einer gesonderten Thematisierung und ggf. auch auszulegenden Berechnung des Baulärms bedarf es von daher nur dann, wenn zur Realisierung eines Vorhabens besonders lärmintensive Bauverfahren oder Maschinen und Geräte zum Einsatz kommen oder aus einem anderen Grund Baulärm über das normale und regelmäßig zu erwartende Maß zu erwarten ist. Dies ist vorliegend jedoch nicht zu erwarten. Weder bedarf es für die bautechnische 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 4.1.1 des Beschlusses 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.

Auch die Einladung zu dem Erörterungstermin ist ordnungsgemäß erfolgt.

Gem. § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG NRW ist der Erörterungstermin mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekanntzumachen. Diese Bekanntmachung ist am 21. September 2019 und damit 10 Tage vor dem Erörterungstermin vom 1. Oktober 2019 erfolgt, so dass die Frist eingehalten worden ist. Auch die persönliche Einladung der Einwender, für die keine explizite gesetzliche Vorlaufzeit geregelt ist, ist rechtzeitig vor dem Termin vorgenommen worden. Sie wurde am 9. September 2019 zur Post aufgegeben, so dass sie den Einwendern zeitlich noch vor der ortsüblichen Bekanntmachung zugegangen ist. Die gesetzlichen Vorgaben wurden daher beachtet.

Soweit sich vorgetragene Einwendungen (z.B. im Hinblick auf zusätzliche Entwurfszeichnungen der lokalen Presse, zusätzliche Information per Wurfsendung) ansonsten im weiteren Sinne auch auf das Anhörungsverfahren beziehen könnten, werden sie zurückgewiesen.

Auch im Hinblick auf die im Laufe des Verfahrens und im Nachgang zum Erörterungstermin von der Vorhabenträgerin ergänzend oder modifiziert eingereichten Unterlagen, die nicht öffentlich ausgelegt wurden, ist festzuhalten, dass eine verstärkte oder erstmalige Betroffenheit der Belange von Privatpersonen oder der Träger öffentlicher Belange sich daraus nicht ergeben hat, so dass auch keine weiteren gesonderten Beteiligungserfordernisse entstanden sind und auf eine öffentliche Auslegung verzichtet werden konnte, da die o. g. Anstoßwirkung bereits erzielt wurde.

Das Anhörungsverfahren wurde daher ordnungsgemäß durchgeführt.

## 4.4 Umfang der Planfeststellung

**4.4.1** Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Trägerin des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW). Die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1, 2. Halbsatz VwVfG NRW).

**4.4.2** Der Planfeststellungsbeschluss umfasst 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, 4 C 54.84 und vom 09.02.2005, Az. 9 A 62/03).

Demnach stellen insbesondere

- die Neutrassierung der Zubringerwasserleitung der Stadtwerke Bielefeld
- die Sicherung, Veränderung oder Verlegung der im Planungsbereich vorhandenen Versorgungs-/Telekommunikationslinien sowie
- der Umbau der bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich der Hauptstraße

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.

- 4.4.3** Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehende Kosten sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln.

## **5. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **5.1 Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG**

Das Vorhaben unterliegt grundsätzlich den Regelungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021, das durch Artikel 14 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147) geändert worden ist. 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 Hauptstraße in Bielefeld-Brackwede hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 25.09.2017 unter Beifügung entsprechender Unterlagen (Ergebnisbericht mit Darstellung der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls sowie vier 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 16. November 2017 unter Beteiligung der Stadt Bielefeld (Umweltamt und Bauamt), der LWL-Ämter für Denkmalpflege und Archäologie, der Vereinigungen bzw. Naturschutzverbände sowie der Höheren Naturschutzbehörde (Bezirksregierung Detmold) festgestellt, dass es keiner UVP bedarf.

Die Feststellung begründete sich wie folgt:

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um den Ausbau eines ca. 1,225 km langen Streckenabschnitts in der Hauptstraße in Bielefeld - Brackwede. Der Ausbau umfasst dabei das Ersetzen der sanierungsbedürftigen Stadtbahngleise, die Herrichtung der Strecke für den Einsatz der sog. VAMOS-Fahrzeuge und die Errichtung von drei barrierefreien Hochbahnsteigen. Weiterhin werden der Straßenbelag erneuert, der Radverkehr neu geordnet und die Seitenräume der Straße saniert.

In Bezug auf Größe und Ausgestaltung hat das Vorhaben vorwiegend nur temporäre Auswirkungen, die sich auf die Bauphase beschränken. Diese bedingen sich durch die umfangreichen Straßen- und Gleisarbeiten, den barrierefreien Ausbau der Haltestellen als Hochbahnsteige und den damit verbundenen Auswirkungen auf den Individualverkehr und Stadtbahnverkehr sowie den erhöhten LKW-Lieferverkehr.

Aufgrund der bereits vorhandenen Bebauung und Versiegelung wird kein schutzwürdiger Boden beeinträchtigt. Naturnahe Lebensräume werden nicht beeinträchtigt, das urban gestaltete Umfeld wird im Sinne der Schutzgüter kaum verändert. Die vorhandenen Bäume und das sonstige Straßenbegleitgrün werden entweder erhalten oder ersetzt. Geschützte oder ggf. störanfällige Tierarten sind aufgrund des schon bisher stark vom Verkehr frequentierten Planungsgebiets ebenfalls nicht betroffen. Da sich in dem geplanten Gebiet keine Still- oder Fließgewässer befinden, liegt auch keine Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser vor. Ebenso sind keine Schutzgebiete vorhanden bzw. betroffen.

Auch Beeinträchtigungen sonstiger UVP-relevanter Schutzgüter, die über schon bestehende Belastungen hinausgehen, ergeben sich nicht.

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

Die o. g. Träger öffentlicher Belange waren zuvor in ihren Stellungnahmen ebenfalls zu dem Ergebnis gekommen, dass es keiner UVP bedarf.

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 für den Regierungsbezirk Detmold (ABl. Reg. Dt 2017, Nr. 49 vom 04.12.2017) bekannt gegeben.

## **6. Materiell-rechtliche Bewertung**

## **6.1 Planrechtfertigung und Verkehrliche Bedeutung des Vorhabens**

### **6.1.1 Planrechtfertigung**

Der Um- bzw. Ausbau des Schienenweges sowie die Errichtung der drei Hochbahnsteige in dem Streckenabschnitt Hauptstraße in Bielefeld-Brackwede ist gemessen an den Zielen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) planerisch erforderlich.

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern muss, gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts, erforderlich sein und angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 30 PBefG) den verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Grundeigentums (Art. 14 Abs. 3 GG) genügen.

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

Eine Planung ist in diesem Sinne gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein

Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv als erforderlich anzusehen ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG Urteil vom 09.11.2017 - 3 A 3.15-, BVerwG Urteil vom 20. April 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, juris Rdnr. 58 m. w. N.).

Diese Voraussetzung ist hier erfüllt, weil das Vorhaben den Zielen entspricht, die das für das Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 28, 29 maßgebliche Personenbeförderungsgesetz festlegt. Danach dient der öffentliche Personennahverkehr im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes dazu, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen (§ 8 Abs. 1 Satz 1 PBefG). Die Genehmigungsbehörde hat nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit entsprechenden Verkehrsleistungen sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine verkehrsmittelübergreifende Integration des öffentlichen Personennahverkehrs zu sorgen. Gibt es dazu einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan, ist er zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 3 Satz 2 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. Februar 2010 – 1 D 599/08). Insbesondere ist in diesem Zusammenhang auch sicherzustellen, dass die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden. Ziel ist, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Von dieser Frist darf nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden (§ 8 Abs. 3 S. 3 und S. 4 PBefG).

Mobiel betreibt für die Vorhabenträgerin im ostwestfälischen Oberzentrum Bielefeld ein aus diversen Bus- und vier Stadt- bzw. Straßenbahnlinien bestehendes Netz des öffentlichen Personennahverkehrs. Die zu diesem Netz gehörende Stadtbahnlinie 1 führt von Schildesche im Bielefelder Norden durch die Innenstadt bis Bielefeld - Senne im Süden.

Ziel des Vorhabens ist es, den Streckenabschnitt der Hauptstraße in Bielefeld - Brackwede zwischen der Gaswerkstraße und der Jenaer Straße vollständig

barrierefrei auszubauen. Dazu werden alle drei bisherigen Haltestellen „Gaswerkstraße“, „Normannenstraße“ und Brackwede Kirche“ mit Hochbahnsteigen ausgestattet. Diese erhalten i.d.R. eine beidseitige Zugänglichkeit durch Rampen. Damit wird der gesetzlichen Vorgabe des § 8 Abs. 3 PBefG entsprochen. Bislang sind die drei vorhandenen Haltestellen straßenbündig als Seitenbahnsteige 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.

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 von der Vorhabenträgerin vorgelegte Planung wird diesem Gebot gerecht.

Der Streckenabschnitt der Stadtbahn in der Hauptstraße ist zudem stark sanierungsbedürftig - die im Sommer 2020 durchgeführten Sanierungsmaßnahmen betreffen nur Teilabschnitte der durch das Planfeststellungsverfahren umfassten Strecke und stellen auch nur eine kurzfristige, oberflächliche Instandsetzung dar. Im Zuge des Ausbaus der Barrierefreiheit wird daher die Gleisanlage auf der gesamten Länge des betreffenden Streckenabschnitts saniert.

Auch die Fahrbahnen und Seitenräume der Hauptstraße sind in einem schlechten baulichen Zustand und die momentane Situation für den Individualverkehr stellt ein Gefahrenpotential dar.

Insbesondere die beidseitig angelegten Radwege im Seitenraum hinter den Parkstreifen stellen eine Gefahrensituation sowohl für Radfahrer als auch für Autofahrer

rer und Fußgänger dar. Zumeinen werden wegen fehlender ausreichender Sicherheitsabstände zwischen Stadtbahngleisen und parkenden Fahrzeugen durch das sog. „Dooring“ (Öffnen der Türen eines parkenden Fahrzeugs) die Radfahrer extrem gefährdet.

Aber auch das hohe Fußgängeraufkommen bereitet aufgrund des geringen Platzangebotes Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Parallel zur Instandsetzung/Erneuerung der Gleisanlagen werden daher die funktionalen und gestalterischen Mängel und Einschränkungen für den Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr beseitigt.

Es wird eine Erneuerung der Fahrbahn vorgenommen sowie eine Veränderung der Verkehrsführung des Straßenverkehrs.

Der Radverkehr wird weitestgehend mittels Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt und die Seitenbereiche für den Fußgängerverkehr und als Aufenthaltsort möglichst breit angelegt. Weiterhin werden sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger geschaffen.

Ein weiteres Ziel der Planung ist es, den steigenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden. Die Fahrgastzahlen haben sich in den Jahren 1996 bis 2019 fast verdoppelt. Die Vorhabenträgerin will daher breitere und längere Stadtbahnfahrzeuge vom Typ „VAMOS“ anschaffen. Durch die größere Fahrgastkapazität kann die starke Nachfrage auf der Stadtbahnlinie 1 bedient werden. Für den Einsatz der neuen „VAMOS“-Fahrzeuge sind die baulichen Voraussetzungen zu schaffen. In diesem Zusammenhang wird eine Umgestaltung der Trassierung der Stadtbahngleise vorgenommen.

Um die Erschließung des Stadtbezirks Brackwede als Nebenzentrum auf Dauer aufrecht zu erhalten und mit ausreichenden Verkehrsleistungen im öffentlichen Nahverkehr zu bedienen, lässt sich dies nur durch diesen Aus- und Umbau der Hauptstraße erreichen.

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

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

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

### **6.1.2 Verkehrstechnische Planungsziele**

Entsprechend dem Zweck des Neubaus der Hochbahnsteige und des Umbaus – vgl. vorstehende Ausführungen zur Planrechtfertigung – ergeben sich folgende Planungsziele:

- der weitere barrierefreie Ausbau der Stadtbahnlinie durch das Ersetzen von drei nicht-barrierefreien Haltestellen durch drei barrierefreie Hochbahnsteige
- die bedarfsgerechte Anpassung und Steigerung der Fahrgastkapazitäten auf der Stadtbahnlinie 1 durch die Ermöglichung des zukünftigen Einsatzes der größeren Stadtbahnfahrzeuge des neuen Typs „VAMOS“ sowie
- für mehr Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer die Neuordnung des Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehrs und die Anpassung an die heutigen verkehrsplanerischen Erkenntnisse.

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

## **6.2 Planungsleitsätze**

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

Die Regelungen wie die

- des § 36 Abs. 1 PBefG über die Bau- und Unterhaltungspflicht des Unternehmers
  - des § 57 Abs. 1 Nr. 1 PBefG in Verbindung mit der BOStrab über Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der Betriebsanlagen sowie den Schutz der Betriebsanlagen und Fahrzeuge gegen Schäden und Störungen,
- die nicht nur das Planungsziel, sondern auch bestimmte, der Zielverwirklichung dienende Planungsleitlinien enthalten, sind beachtet worden.

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

### **6.3 Raumordnung / Landes- und Regionalplanung**

Die Maßnahme ist mit den Zielen der Raumordnung bzw. der Landesplanung und der Regionalplanung vereinbar.

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

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 der Hochbahnsteige also auf Flächen erstrecken, die schon heute dem öffentlichen Verkehr dienen, nicht verbunden.

Das Dezernat 32 der Bezirksregierung Detmold als Regionalplanungsbehörde hat der Planung vor diesem Hintergrund in seiner Stellungnahme vom 27.08.2018 zugestimmt.

## **6.4 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.

### **6.4.1.1 Spezieller Artenschutz des § 44 Abs. 1 BNatSchG**

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

Wie der landschaftspflegerische Begleitplan des Büros Gasse/Schumacher/Schramm Landschaftsarchitekten Paderborn aus Dezember 2017 zeigt, ist ein Vorkommen relevanter, besonders oder streng geschützter Arten bzw. pla-

nungsrelevanter Arten im Sinne der VV-Artenschutz, auf die sich die Verbotstatbestände auswirken könnten, sicher auszuschließen. Dieses Ergebnis ist angesichts der Struktur und sonstigen Gegebenheiten im Planungsraum – betroffen sind vorwiegend vegetationslose und vollständig versiegelte Flächen des innerstädtisch gelegenen öffentlichen Verkehrsraums mit nicht unerheblich verkehrlichen Vorbelastungen z. B. auch durch Immissionen sowie durchgehend dicht angrenzender und überwiegend mehrgeschossiger Bebauung – nachvollziehbar und plausibel. Die ca. 100 Bäume, die zur Verwirklichung des Vorhabens gefällt werden müssen, befinden sich noch in einem frühen Wachstumsstadium und weisen keine nutzbaren Höhlungen und Spalten auf. Auch bezüglich Fledermäuse ist eine Betroffenheit auszuschließen, da sich die Gesamtsituation für diese Artengruppe sehr unattraktiv darstellt; die zu fällenden Straßenbäume weisen keine als Quartier geeigneten Strukturen wie Höhlen, größere Spalten o. ä. auf.

Weitergehender Untersuchungen (Datenerhebungen und Kartierungen oder auch vertiefender Untersuchungen der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG) bedurfte es daher nicht (vgl. auch 6.4.3).

Soweit in den Einwendungen behauptet wurde, dass Fledermäuse im Planungsraum vorkommen, werden diese Einwendungen hiermit zurückgewiesen. Aufgrund des fehlenden Lebensraums ist ein Vorkommen von Fledermäusen allenfalls in vereinzelt Gebäuden möglich, jedoch sind Gebäude von der Maßnahme nicht betroffen. Eine reine Sichtung der Tiere weist nicht zwangsläufig auf ihr dauerhaftes Vorkommen bzw. ihre Quartiere hin. Neue, raumbedeutsame Wirkungen sind mit dem Vorhaben vor dem Hintergrund, dass der betroffene Stadt-bahn-Trassenabschnitt bereits vorhanden ist, sich die Umbaumaßnahmen und auch der Bau der Hochbahnsteige also auf Flächen erstrecken, die schon heute dem öffentlichen Verkehr dienen, nicht verbunden.

#### **6.4.1.2 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, werden im Rahmen der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen jedoch auch insoweit so weit wie möglich minimiert. Solche Wirkungen, die nicht zur Erfüllung von Verbotstatbeständen führen, sondern unabhängig davon die Beeinträchtigung einer oder mehrerer Arten oder allgemein des Lebensraums der Flora und Fauna zur Folge haben, werden mit Hilfe der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Insoweit wird der allgemeine Artenschutz über die Eingriffsregelung bewältigt.

#### **6.4.1.3 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, 4 B 177.96; Urteile vom 31.01.2002, 4 A 15.01, 09.07.2008, 9 A 14.07, und 12.08.2009, 9 A 64.07).

Der individuumbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in

die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen.

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

Nach dem Landschaftspflegerischem Begleitplan sind als relevante betroffene Lebensräume bzw. Ruhe- und Fortpflanzungsstätten lediglich die entfallenden Bäume (Ginko) genannt. Die entfallenden Bäume weisen keine nutzbaren Höhlungen und Spalten. Es konnten keine Nester festgestellt werden. An Tierarten sind nur urbane Vogelarten anzunehmen, die den Vorhabenraum als Bewegungskorridor nutzen. Bezüglich Fledermäusen ist eine Betroffenheit auszuschließen.

Aus artenschutzrechtlicher Sicht bestehen nach der gutachterlichen Einschätzung keine Bedenken, wenn die Regelung des § 39 BNatSchG berücksichtigt wird. Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG werden bei der vorgesehenen Baumaßnahme nach Einschätzung der Gutachter nicht relevant.

Die untere Naturschutzbehörde konnte bei einer Ortsbegehung in zwei Winterlinden Nester feststellen. Dennoch kann nach Ansicht der höheren Naturschutzbehörde durch die gesetzliche Beschränkung des Fällzeitraumes nach § 39 BNatSchG das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden. Die Auffassung des Gutachters wird also von Seiten der höheren Naturschutzbehörde geteilt.

Die Planfeststellungsbehörde legt daher den gesetzlich regelten Fällzeitraum gem. § 39 BNatSchG zugrunde.

Die Ausstattung des Naturraums im Planungsraumplangebiet wurde umfänglich und in ausreichender Tiefe ermittelt. Für weitere als die durchgeführten 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.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die aus den Untersuchungen gewonnenen Daten auch hinreichend aktuell und daher verwendbar. Für die Planfeststellungsbehörde ist weder ersichtlich noch von dritter Seite vorgetragen, dass sich das dem LBP zugrundeliegende Untersuchungsgebiet seitdem in rechtlich relevanter Weise geändert hat.

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

#### **6.4.2 Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz**

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

#### **6.4.3 Landschaftsschutz- / Naturschutzgebiete**

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

#### **6.4.4 Befreiung gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG**

Durch das Vorhaben wird ein gem. § 29 BNatSchG geschützter Landschaftsbestandteil, hier eine Allee, die aus ca. 100 Straßenbäumen besteht, berührt.

Alleen sind gem. § 41 Abs. 1 LNatSchG gesetzlich geschützt. Die Beseitigung von Alleen sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteilige Veränderung führen können, sind verboten.

Das planfestgestellte Bauvorhaben zählt wegen der mit ihm verbundenen Beseitigung der Straßenbäume zu den grundsätzlich unzulässigen Handlungen im Sinne der vorstehenden Regelungen des BNatSchG und des LNatSchG. Die Voraussetzungen für eine Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG von den jeweiligen Schutzbestimmungen sind jedoch erfüllt.

Das Vorhaben ist aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls bzw. des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich (vgl. Ausführungen zur Planrechtfertigung) und die Beeinträchtigungen des geschützten Landschaftsbestandteils (Allee) werden im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen. Für die Kompensation des Eingriffs ist ein 1:1 Ersatz der Bäume vorgesehen. Bei der Neuanpflanzung ist zu berücksichtigen, dass der Charakter einer Allee wiederhergestellt wird. Die Umsetzung der planfestgestellten Maßnahme wäre ohne den Eingriff in den Baumbestand nicht möglich. Sie stünden der zwingend erforderlichen Neuordnung des Verkehrsraums entgegen. Die von Daher nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen des Baumbestandes werden daher durch Neuanpflanzung ausgeglichen.

Die untere Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld hat in ihrer Stellungnahme das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Befreiung bestätigt und ihr damit im Ergebnis zugestimmt.

Den für den Ausbau der Hauptstraße sprechenden öffentlichen Belangen wird insoweit ein höheres Gewicht beigemessen als den entgegenstehenden Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes. Die entsprechende Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG konnte daher erteilt werden (vgl. Kapitel A Nr. 3 dieses Beschlusses).

#### **6.4.5 Eingriffsregelung**

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

Eingriffe in Natur und Landschaft sind gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Obwohl sich der Planungsraum in einer Innen-

stadtlage befindet, ist das Vorhaben wegen des Verlustes von insgesamt den bereits erwähnten ca. 100 Bäumen bzw. konkret 112 Einzelbäumen auch als Eingriff im Sinne dieser Regelung zu werten. Die Angaben diesbezüglich im LBP sind fehlerhaft, da hier nur von 99 Ginko und 8 Winterlinden ausgegangen wird, jedoch noch 5 weitere Winterlinden betroffen sind. Diesbezüglich werden die Angaben des LBP und die Aussagen im Erläuterungsbericht hiermit korrigiert.

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft zu unterlassen und
- 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 ausgleichsbefürftigen 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.

Wie der LBP aufzeigt, besteht der im Sinne der Eingriffsregelung relevante Eingriff allein in der Entfernung von Straßenbäumen, die den Straßenraum in seinem Erscheinungsbild maßgeblich mitbestimmen.

Die Straßenbäume stellen eine Allee dar und sind als solche ein geschützter Landschaftsbestandteil nach § 29 Abs. 3 BNatSchG sowie § 41 LNatSchG (s. o.).

Vermeidungs-, Minimierungs- oder Schutzmaßnahmen mit dem Ziel des vollständigen oder teilweisen Erhalts der Bäume, die vorrangig wären, sind – mit Ausnahme der Beschränkung des Fällens auf die Zeit außerhalb der Vegetationsperiode – nicht umsetzbar.

Die daher zur Kompensation notwendigen Ersatzpflanzungen sind ausweislich des LBP vorgesehen und gem. Kapitel A als Nebenbestimmung Nr. 4.5.2 in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Bielefeld vorzunehmen.

Sie sind geeignet, die mit dem Eingriff verbundenen nachteiligen Folgen für Natur und Landschaft so weit wiederherzustellen einzuschränken, dass keine vermeidbaren Beeinträchtigungen im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG verbleiben. Die künftige Baumstruktur kann langfristig sogar eine Verbesserung für das Straßenbild als auch für das kleinräumige Klima erreichen.

Diese Einschätzung wird auch von der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold geteilt.

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

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

#### **6.4.6 Ersatzmaßnahmen**

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

#### **6.4.7 Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen**

Die neu eingeführten Regelungen des § 41a BNatSchG (Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen) sind zu beachten. Insekten und andere lichtsensible Tiere sind vor nachteiligen Auswirkungen der Beleuchtung zu schützen. Der Schutz von Tieren und Pflanzen und ihrer Lebensgemeinschaften vor mit Lichtmissionen verbundenen nachteiligen Auswirkun-

gen soll sichergestellt werden. Daher sind dauerhafte Lichtemissionen im Eingriffsbereich während Bau und Betrieb weitestgehend auf ein verträgliches Minimum reduziert werden, 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.

## **6.5 Klimaschutz**

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

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. Auch als bauliche Anlagen steht die Stadtbahntrasse mit Hochbahnsteigen den Klimaschutzziele nicht entgegen. Durch den Ausbau der Mobilität auf den öffentlichen Verkehr, hier der Stadtbahn, kann der motorisierte Individualverkehr verringert werden und trägt so zum Klimaschutz bei. 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. Dazu vgl. auch Teil B Nr. 7.7.3 des Planfeststellungsbeschlusses.

Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz bei Investitionen im Stadtbahnnetz ergeben sich bau- und anlagebedingt generell bei der Ausgestaltung von Schutzeinrichtungen, Nebenanlagen sowie bei Lärmschutzmaßnahmen. Insbesondere sollten natürliche Baustoffe bei der Betrachtung der CO<sub>2</sub>-Bilanz Vorrang gegenüber produzierten Baustoffen und Materialien haben.

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

So hat die Vorhabenträgerin bereits zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung zu prüfen, die sanierungsbedürftige Straßenbeleuchtung durch eine energieeffiziente LED-Beleuchtung zu erneuern.

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

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen.

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 Planungsleitenden anhaftende Wirkung. Kennzeichnend dafür sind Regelungen mit einem Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert.

Das in §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss vom 21.08.1990, 4 B 104/90, zur Vorgängerregelung, § 19 Abs. 1 BNatSchG a. F.).

Ferner ist beispielsweise § 50 BImSchG eine Regelung, die nur bei der Abwägung des Für und Wider der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann. Vorschriften wie diese verleihen den entsprechenden öffentlichen Belangen ein besonderes Gewicht, dem bei der Abwägung Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Urteil vom 22. März 1985, 4 C 73/82, NJW 1986, S. 82). Sie sind als abwägungserhebliche Belange in die Abwägung einzustellen.

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 (stRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2021 – 4 A 12/19 –, juris, BVerwG, Urteile vom 14. Februar 1975 - 4 C 21.74 - BVerwGE 48, 56 <63 f.> und vom 14. März 2018 - 4 A 5.17 - BVerwGE 161, 263 Rn. 73).

In die Abwägung ist, wie den Darlegungen entnommen werden kann, in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach "Lage der Dinge" erkennbar ist, d. h., was aufgrund der konkreten Planungssituation relevant ist. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der vom Vorhaben betroffenen Anlieger und Grundstückseigentümer.

## **7.2 Planungsvarianten und -alternativen**

Zur fachplanerischen Abwägung gehört auch 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, NVwZ-RR 1989, S. 458). Sie sind mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunktes der Umweltverträglichkeit einzubeziehen.

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

Dies erfordert im Abwägungsvorgang, dass der Sachverhalt hinsichtlich der Planungsvarianten so weit aufgeklärt wird, wie dies für eine sachgerechte 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 (vgl. z. B. BVerwG, Urteile vom 25.01.1996, Az. 4 C 5.95, vom 18.07.1997, Az. 4 C 3.95, vom 26.03.1998, Az. 4 A 7.97, vom 26.02.1999, Az. 4 A 47.96, vom 21.08.2008, Az. 9 A 68/07, juris Rdnr. 15, vom 12.08.2009, Az. 9 A 64/07, juris Rdnr. 119, vom 18.03.2009, Az. 9 A 39/07, juris Rdnr. 131, vom 03.03.2011, Az. 9 A 8.10, juris Rdnr. 66 und vom 23.03.2011, Az. 9 A 9.10, juris Rdnr. 36; auch jüngst wieder aufgegriffen in BayVGH, Beschluss vom 16.10.2017, Az. 8 ZB 16.407, juris, Rdnr. 33 ff.). Die Auswahl unter verschiedenen, in Betracht kommenden Varianten ist, ungeachtet

dabei zu beachtender zwingender rechtlicher Vorgaben, eine fachplanerische Abwägungsentscheidung (§ 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG).

Die fachplanerische Abwägung umfasst die vergleichende Untersuchung von ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen. Diese müssen nur insoweit untersucht werden, bis erkennbar wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind, wobei allerdings eine gleichermaßen tiefgehende Untersuchung aller in Betracht kommenden Alternativen nicht geboten ist (OVG Saarlouis, Urteil vom 20.07.2005, 1 M 2/04).

Auch die Varianten- bzw. Trassenwahl unterliegt den Anforderungen des Abwägungsgebotes. Dieses verlangt, bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials alle ernsthaft in Betracht kommenden Streckenalternativen zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in eine vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. Juni 2020 – 3 C 3/19).

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.

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

Der VGH München (Urteil vom 30.11.2020, 22 A 19.40036) hat dazu jüngst ausgeführt:

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 – 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 – 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. zu einer Planfeststellung nach dem EnWG BVerwG, Urteil vom 14.3.2018 – 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 – 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, U.v. 25.10.2019 – 22 A 18.40029 –, VGHMünchen Beschluss vom 02.03.2020 – 22 AS 19.40037).

Die Vorhabenträgerin hat eine alternative Streckenführung der Stadtbahnlinie geprüft, die beiden unterschiedlichen Techniken für Straßenbahnen - Hoch- und Niederflurtechnik - verglichen, die Anzahl der Haltestellen untersucht und aus den Ergebnissen fünf alternative Standorte für die Haltestelle Normannenstraße eingehender geprüft. 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.

Auch die im Erörterungstermin vorgeschlagenen Lösungsansätze, den Hochbahnsteig „Normannenstraße“ vor der Sparkasse anzusiedeln und den Hochbahnsteig „Brackwede Kirche“ am jetzigen Standort zu belassen, wurden seitens der Vorhabenträgerin in die Variantenprüfung einbezogen. Die Vorhabenträgerin hat gleichwohl im Nachgang zum Erörterungstermin am 25.06.2020 (Unterlage 16, 31 Seiten) sowie 05.11.2020 (Unterlage 17, 4 Seiten) entsprechende ausführliche Ergänzungen zum Erläuterungsbericht nachgereicht.

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

## 7.2.1 Darstellung der Variantenuntersuchung

Die Vorhabenträgerin hat zunächst eine Strecken-Alternative geprüft, hier die Führung der Stadtbahnlinie 1 durch den Stadtring. Aufgrund der Erfordernisse, einen rund zwei Kilometer langen Neubau der Strecke zu errichten, den entsprechend erforderlichen Rückbau der vorhandenen Strecke sowie die zwischenzeitlich notwendigen Sanierungen wurde ein Investitionsvolumen von rund 40 Millionen Euro errechnet. Da jedoch im Gegenzug zu den hohen Kosten kein verkehrlicher Mehrwert festgestellt werden konnte, wurde diese Alternative nicht weiterverfolgt. Auch im Hinblick auf die Neubelastungen der Anlieger an der 2 km langen Strecke durch Lärm und die voraussichtlich erforderliche Änderung bzw. Anpassung der Buslinien kann diese Alternative vernachlässigt werden.

Weiterhin wurde alternativ der Einsatz der Niederflurtechnik anstelle von Hochflurtechnik untersucht. Zurzeit wird auf allen vier Stadtbahnlinien die Hochflurtechnik eingesetzt. Die Planung, von Heepen nach Sennestadt eine Stadtbahnlinie 5 mit Niederflurtechnik einzusetzen, scheiterte an einer ablehnenden Bürgerbefragung im Jahre 2014. Die Planung wurde dann nicht weiterverfolgt.

Die Niederflurtechnik als Teilnetz einzig für die Linie 1 einzusetzen, ist wirtschaftlich nicht tragfähig. Zum einen würde die Technik aufgrund der neuen Fahrzeugtypen einen eigenen Betriebshof bedingen. Zudem müssten auch die Tunnelanlagen und die komplette Strecke von Schildesche bis Senne für ein paralleles System entsprechend umgebaut werden. Letztendlich sind bereits ca. 80% der Stadtbahnhaltestellen in Bielefeld zu Hochbahnsteigen umgerüstet. Der Einsatz der Niederflurtechnik wäre unter Umständen für die seinerzeit geplante, rund 18 km lange Strecke der Linie 5 wirtschaftlich leistbar und umsetzbar gewesen. Aber unter Betrachtung der notwendigen Gesamtinvestitionen, zu denen neben baulichen Maßnahmen höhere Wartungskosten und ein höherer technischer Aufwand gehören, stellt sich die Variante „Niederflurtechnik“ als unwirtschaftlich dar. Es fehlt ein entsprechender Mehrwert für den Kunden. Auch bedeutet der Einsatz zweier Parallelsysteme nur eine bedingte Kompatibilität. Ein Umstieg bedeutet für den Kunden zeitliche Verzögerungen und Erschwernisse, insbesondere für in ihrer Mobilität

eingeschränkte Personen. Eine so „gebrochene Linie“ bedeutet einen Fahrgastverlust von etwa 20%, so dass auch hier mit enormen wirtschaftlichen Verlusten gerechnet werden muss

Laut Fahrgastanalyse der Vorhabenträgerin nutzen derzeit rund 14.000 Fahrgäste täglich den Korridor Hauptstraße in Brackwede. Aufgrund der hohen Fahrgastkapazität - ein Fahrzeug des sog. „Doppel-VAMOS“ fasst 460 Personen, hingegen ein Niederflurfahrzeug bei gleichem Takt nur 300 Personen - ist der Einsatz der Hochflurtechnik für diese hohe Nachfrage der Stadtbahnlinie 1 zudem das leistungsfähigere System.

Auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit ist die Niederflurtechnik nicht eindeutig vorzuziehen; die Niederflur-Bahnsteige sind ebenfalls nicht niveaugleich, woraus sich auch hier Erschwernisse für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen ergeben.

Bezüglich einer städtebaulichen Integration ist diese auch für Hochbahnsteige in innerstädtischen und funktional anspruchsvollen Lagen gut umsetzbar. Um diese bestmöglich zu erreichen, wurde ein neuer Haltestellentypus, der sogenannte „Hochbahnsteig 2.0“ entwickelt. Für eine bessere städtebauliche und funktionale Integrierbarkeit in bestehende Straßenräume sind die Wahl einheitlicher Materialien und Mobiliare, eine Verkürzung des Bahnsteigs sowie eine Absenkung der Gleistrasse mit der Einrichtung integrierter Busborde zur ortsnahen Verknüpfung der Stadtbahn mit dem Bus miteinander kombinierbar. Durch die moderne Ausrichtung, beispielsweise transparentere Ausstattung der Hochbahnsteige und statt bisheriger roter Farbgebung einer Ausführung in dem Stadtbild angepasstem Weiss soll die Akzeptanz erhöht werden.

Eine Absenkung der Gleistrasse mit Bahnsteig um 20 Zentimeter mildert die Barrierewirkung ab und ermöglicht zusätzlich am rechten Fahrbahnrand den barrierefreien Einstieg in den Bus. Mit der Absenkung ist außerdem eine Verkürzung der auf den Bahnsteig führenden Rampen möglich. Bei Mittelbahnsteigen entstehen für den Radverkehr keine zusätzlichen Gefährdungen. Im Vergleich zum Standardbahnsteig ist der neu konzipierte Bahnsteig 2.0 für enge Straßenräume und die vollständige Barrierefreiheit aufgrund den individuell angepassten Details wesentlich besser geeignet.

Es fehlt beim Einsatz der Niederflurtechnik auf der Teilstrecke Hauptstraße Brackwede damit sowohl an der Wirtschaftlichkeit als auch an der Kundenorientierung oder anderen eindeutigen Vorteilen. Die Vorhabenträgerin hat sich daher für den

Einsatz der Hochflurtechnik entschieden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Entscheidung an.

Für die somit als Hochbahnsteige geplanten Haltestellen stand sowohl verschiedene Standortalternativen als auch unterschiedliche Möglichkeiten der Ausführung der Haltestellen zur Prüfung an (vgl. dazu auch die Planunterlagen).

#### Zu den Standortalternativen bzw. der Anzahl der Haltestellen:

Bislang sind in dem Planungsabschnitt der Hauptstraße zwischen der Kreuzung Gaswerkstraße/ Im Hexenbrink bis hinter dem Einmündungsbereich Jenaer Straße drei Haltestellen, „Gaswerkstraße“, „Normannenstraße“ und „Brackwede Kirche“, vorhanden. Die Standorte „Gaswerkstraße“ und „Brackwede Kirche“ werden - auch seitens der Einwenderschaft – vorwiegend unkritisch gesehen. Der Standort des Hochbahnsteigs „Normannenstraße“ hingegen ist zentrales Thema im Erörterungstermin gewesen und bedarf einer näheren Prüfung. Aufgrund der geführten Diskussionen zu den mit einem Hochbahnsteig einhergehenden Sichteinschränkungen (Barrierewirkung) und fehlenden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger wurde geprüft, ob auf eine der drei Haltestellen verzichtet werden kann, um die Sichteinschränkungen auf möglichst wenige Anlieger zu beschränken und weitere Beeinträchtigungen zu minimieren. Dieser Ansatz wurde auch seitens der Einwender im Erörterungstermin als Prüfungsauftrag an die Vorhabenträgerin herangebracht.

Der erste Lösungsansatz besteht darin, auf die zentrale Haltestelle „Normannenstraße“ zu verzichten. Die zweite Möglichkeit ist die Verschiebung der Haltestelle Normannenstraße vor die Sparkasse und der Verzicht auf den Hochbahnsteig „Gaswerkstraße“.

Zunächst ist der Abstand zwischen den Haltestellen als maßgebliches Kriterium für die Einrichtung von Haltepunkten betrachtet worden. Dabei führt eine kurze Distanz zwischen den Haltestellen zu einer niedrigeren Durchschnittsgeschwindigkeit, 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. entstehen dabei

Erschließungslücken. Bei dieser Betrachtung muss auf das Umfeld abgestellt werden, da insbesondere in dicht besiedelten Gebieten ein kürzerer Abstand zwischen den Haltestellen gewählt werden sollte, um die Bürger ausreichend mit individuellen, verlässlichen und bezahlbaren Mobilitätsangeboten zu versorgen. Eine solch dichte Besiedlung, hier insbesondere mit Geschäften und Dienstleistern wie Ärzte, Apotheken etc. findet sich in dem zur Rede stehenden Stadtbahnabschnitt der Hauptstraße in Bielefeld-Brackwede.

Im bisherigen Bestand liegen die Haltestellen in dem Streckenabschnitt zwischen 375 Metern („Normannenstraße“ – „Brackwede Kirche“) und maximal 600 Metern („Brackwede Bahnhof“ – „Gaswerkstraße“) auseinander. Bei Wegfall der Haltestelle „Normannenstraße“ würde der Abstand zwischen dem Hochbahnsteig „Gaswerkstraße“ und „Brackwede Kirche Ost“ demnach 975 Meter betragen. Aufgrund dieser Abstände würden sich unterschiedliche Einzugsradien (betr. fußläufige Entfernung zwischen den Haltestellen) für die Nutzer der Stadtbahn ergeben.

Maßgebend für die Einzugsradien sind die Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, demnach ist von 400 Metern Einzugsradien der Haltestellen an der Hauptstraße auszugehen.

Die Vorhabenträgerin hat sich bei ihrer eingereichten Planung auf die seinerzeit gültige Fassung des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2007 bezogen, denn auch im Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld sind für diese Einzugsradien Grenzwerte festgelegt worden.

Ein Nahverkehrsplan wird zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs aufgestellt. Er konkretisiert die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs und benennt den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr. Bei seiner Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie weitere Belange zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, welcher für die Einzugsradien nur Grenzwerte festsetzt, die nicht überschritten werden sollen.

Der zentrale Geschäftsbereich der Hauptstraße Brackwede wurde seinerzeit als Kernbereich eingestuft, entsprechend gab es eine Übereinstimmung der Einzugsradien mit den in den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs genannten Einzugsradien.

Im Dezember 2021 hat der Rat der Stadt Bielefeld einen neuen Nahverkehrsplan (NVP) beschlossen, damit sind u.a. Änderungen in der Gebietseinstufung einhergegangen. Im Hinblick auf den Stadtteil Brackwede ist dementsprechend grundsätzlich von einem Einzugsradius von 500 Metern als Grenzwert auszugehen.

Die durch die Vorhabenträgerin durchgeführte Prüfung im Hinblick auf den betroffenen Streckenabschnitt hat jedoch ergeben, dass die Erschließungsqualität als vergleichbar mit dem Innenstadtbereich eingestuft wird, wodurch sich nach ihrer Einschätzung Einzugsbereiche von weiterhin maximal 400 Metern ergeben. Es sei zu berücksichtigen, dass es sich um ein Stadtbezirkszentrum mit Teilfunktion eines Hauptzentrums mit vielen Geschäften, Arztpraxen usw. handelt. Im Übrigen sei an jedem Hochbahnsteig der Brackweder Hauptstraße auch eine Bushaltestelle vorgesehen, für die grundsätzlich kleinere Einzugsradien als für Stadtbahnhaltestellen anzusetzen seien.

Maßgebend bleiben ohnehin die Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, wonach auch weiterhin von 400 Metern Einzugsradien der Haltestellen an der Hauptstraße auszugehen ist. Im Sinne eines ÖPNV mit hoher Qualität sowie der beschlossenen Mobilitätsstrategie der Stadt Bielefeld werden daher die Regelwerte angesetzt. Den im Nahverkehrsplan enthaltenen Feststellungen kommt im Übrigen mangels einer entsprechenden gesetzlichen Regelung für das Planfeststellungsverfahren keine bindende Wirkung zu.

Bei einem Verzicht auf die Haltestelle Normannenstraße und dem daraus entstehenden Abstand von 950 Metern zwischen den Haltestellen Gaswerkstraße und Brackwede Kirche hätten die Einzugsbereiche von 400 Metern deutliche Erschließungslücken zur Folge (vgl. Abbildung 1 der Ergänzung vom 25.06.2020 zum Erläuterungsbericht, Unterlage Nr. 16).

Bei einer Verschiebung der Haltestelle „Normannenstraße“ an den Standort „Sparkasse“ ergäben sich zwar kleinere Erschließungslücken (vgl. Abbildung 2 der Unterlage Nr. 16), doch auch hier wären die zumutbaren Fußwege von 400 m zur nächsten Haltestelle überschritten.

Demzufolge hat sich die Stadt Bielefeld für drei Haltestellen im Streckenabschnitt Hauptstraße entschieden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Entscheidung an.

Als nächstes wurden für den am meisten umstrittenen Haltestellenstandort „Normannenstraße“ anhand von vier Kategorien - Straßenquerschnitt, bauordnungsrechtliche Anforderungen, Einbindung in das Verkehrs- und Wegenetz sowie die städtebauliche Integration – mögliche Alternativen zur Lage der Haltestelle untersucht. Hierzu wurden anhand von Richtlinien und unter fachlicher Beratung sowie unter Beachtung politischer Prioritäten mögliche Standorte ermittelt. Dabei ist zunächst auf die technische Machbarkeit abgestellt worden. Hierfür waren ein Straßenquerschnitt von mindestens 22 Metern Breite sowie eine gerade Strecke von mindestens 100 Metern erforderlich. Die Breite ergibt sich aus 2,5 Metern für den Gehweg, 2,6 Meter für die Bushaltestelle, 3 Meter Fahrbahn und 0,5 Meter Sicherheitsabstand zum Bahnsteig je Straßenseite sowie 4,5 Meter für den Bahnsteig selber. Geringe Abweichungen sind hierbei in Teilbereichen möglich, da nicht überall Fahrgastunterstände geplant sind und in den Bereichen der Bahnsteigrampen die Fahrbahn und die Gleise verschwenkt werden können. Eine gerade Strecke von mindestens 100 Metern ist erforderlich, um zu große Spaltmaße zwischen Stadtbahn und Bahnsteig zu vermeiden und damit die Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Um in dem sensiblen Bereich dieser zentralen Haltestelle eine geringere Trennwirkung zu erzielen, wurde für diesen Hochbahnsteig die Regellänge des Bahnsteigs von 70 Meter auf 61 Meter verkürzt. Die ursprüngliche Planung wird insofern korrigiert.

Insgesamt haben sich so fünf (technisch) mögliche Standorte für den Hochbahnsteig „Normannenstraße“ ergeben:

Als erste Variante ergab sich ein Standort zwischen der Westfalenstraße und der Germanenstraße vor der Sparkasse bzw. vor der Benatzkystraße liegend. Die Variante 2 liegt östlich der Germanenstraße vor den Hausnummern 86 bis 94, Variante 3 schließt sich direkt daran an, vor den Hausnummern 76 bis 84 (vor der Normannenstraße), die Variante 4 überschneidet die Variante 3 zum größten Teil, sie ist nur um etwa zwei Hausnummern weiter östlich verschoben und letztlich die Variante 5, die gegenüber der Wikinger Straße liegt.

Für die Entscheidungsfindung hat die Vorhabenträgerin diese fünf Standorte der Politik und verschiedenen Gremien vorgestellt. U. a. wurden der Beirat für Behindertenfragen und der Seniorenrat eingebunden. Da die Diskussionen zu keinem

einstimmigen Ergebnis in den gebildeten Arbeitsgruppen geführt haben, wurden die möglichen Standorte anhand der oben aufgeführten Kriterien noch weiter differenziert untersucht und einer Bewertung unterzogen. Alle Varianten erfüllen die beiden zwingend einzuhaltenden Kriterien der graden Strecke von mindestens 100 Metern sowie des Querschnitts von mindestens 22 Metern. Einzig die Variante 5 weist einen schmaleren Querschnitt auf, was die Machbarkeit jedoch nicht wesentlich beeinträchtigt, da dies nur den Rampenbereich des Bahnsteigs betrifft.

Die vier Kriterien wurden daraufhin weiter differenziert:

Der Straßenquerschnitt wurde in fünf zu prüfende Unterpunkte unterteilt:

- Die o. a. notwendige Breite von 22 m
- die gerade Strecke von ca. 100 m
- eine mögliche Radwegführung
- die Möglichkeit einer Baumallee
- und ggf. erforderliche Grundstückseingriffe.

Als bauordnungsrechtliche Anforderungen wurden

- die Anforderungen von Feuerwehr und an Rettungswege
- Konflikte mit privaten Grundstückszufahrten
- sowie Konflikte mit privaten Stellplätzen betrachtet.

Unter der Einbindung in das Verkehrs- und Wegenetz wurden die Punkte

- Aufnahme der Fußwegebeziehungen an den Rampenzugängen des Bahnsteigs,
- Konflikte mit Kreuzungen
- Vereinbarkeit mit dem heutigen Busnetz
- Haltestellenabstände und
- Stellplatzbilanz gefasst.

Zu der Aufnahme der Fußwegebeziehungen hat die Vorhabenträgerin eine Zählung vorgenommen, wie viele Personen innerhalb einer Stunde - zwischen 12:30 und 13:30 Uhr – die Hauptstraße queren. Dabei wurde in vier Bereichen gezählt und auch die Richtung der Querenden erfasst (vgl. Abbildung 3 auf Seite 11 der Ergänzung vom 25.06.2020 zum Erläuterungsbericht, Unterlage Nr. 16). Die in den Feststellungen der Vorhabenträgerin auf Seite 12 der Unterlage aufgeführten

vier Fußwegebeziehungen sind allerdings nicht identisch mit den vier Zählstandorten der zuvor beschriebenen Beobachtungen, so dass hier auf die Darstellung der einzelnen Ergebnisse verzichtet wird und nur die generellen Aussagen der Zählungen in das Verfahren einfließen.

Für die städtebauliche Einbindung wurden

- die Barrierewirkung
- die Anbindung der Laufkundschaft
- die Anbindung an öffentliche Nutzungen wie Schulen und das Bezirksamt Brackwede sowie
- die Anbindung an Dienstleister wie Arztpraxen und Banken untersucht.

Es lassen sich folgende Ergebnisse für die fünf überprüften Standortvarianten festhalten:

#### Variante 1: „Sparkasse“

Vor dem jetzigen Sparkassengebäude ist die Errichtung eines Hochbahnsteigs grundsätzlich machbar. Der Straßenquerschnitt weist wie dargelegt die notwendige Breite von 22 Metern auf, auch die erforderliche gerade Strecke von ca. 100 Metern ist vorhanden. Der Straßenabschnitt ist ferner für die geplante Radwegführung entsprechend der geltenden Richtlinien geeignet und eingeschränkt auch für die Ersatzpflanzung von Bäumen ausreichend. Es besteht bei dieser Variante das Ziel der Vorhabenträgerin, diese Flächen anzukaufen, da einige Bereiche, die im Privatbesitz sind, bereits heute und auch künftig als Gehweg genutzt werden. Die bauordnungsrechtlichen Anforderungen wie die Erreichbarkeit der Anlieger seitens der Feuerwehr sowie die Anforderungen an nötige Rettungswege werden erfüllt. Die Feuerwehr wurde hierfür beteiligt. Insgesamt sind allerdings vier private Grundstückszufahrten in dieser Variante von dem Bau betroffen, da ihre Ein- bzw. Ausfahrten bei Durchführung dieser Variante nur noch in eine Richtung möglich sind („rechts ‘rein/ rechts ‘raus“).

Bezüglich der Einbindung in das Verkehrs- und Wegenetz liegt der Hochbahnsteig „Sparkasse“ abseits der Haupt-Fußgängerquerungen, die am Durchgang zur Normannenstraße stattfinden, so dass hier keine Nachteile zu verzeichnen sind. Bei den weiteren Fußgängerquerungen weist die Variante „Sparkasse“ ebenfalls keine besonderen Nachteile auf.

Konflikte mit Kreuzungen entstehen bei der Benatzkystraße, diese ist derzeit jedoch in Richtung Hauptstraße abgebunden, daher kann dies nachrangig bewertet werden.

Die Busverknüpfung am Standort „Sparkasse“ ist nicht optimal möglich, da heute fast alle Busse aus der Germanenstraße kommen, so dass hier lange Fußwege zur Bushaltestelle entstehen. Um von der Stadtbahn in den Bus umzusteigen, ist zudem die Querung der Hauptstraße und der Germanenstraße erforderlich, was die Umsteigequalität zusätzlich beeinträchtigt. Um diese Situation zu verbessern, wäre eine lange Umleitung der Busse über den Stadtring und die Gaswerkstraße möglich, um die (neue) Bushaltestelle in Höhe der Sparkasse zu erreichen. Dies würde jedoch zu längeren Fahrzeiten und höheren Betriebskosten durch Sprungkosten führen, wenn Abläufe nicht mehr eingehalten werden können. Beispielsweise wären zusätzliche Fahrer und Busse einzusetzen, sofern die Taktungen der Busse innerhalb einer Stunde durch die Umwege und damit verbundenen Mehrzeiten, auch für zwingend vorgeschriebene Pausen, nicht mehr eingehalten werden können. Die Attraktivität des Busangebotes würde insgesamt sinken, da alle Fahrgäste einen Umweg und längere Fahrzeiten in Kauf nehmen müssten, besonders auch die Durchfahrer, die ihre Start- und Zielpunkte außerhalb Brackwedes haben.

Ein weiterer Nachteil der Variante „Sparkasse“ ist die Schwierigkeit, eine Busverknüpfung mit dem sog. „Bahnsteig 2.0“ herzustellen, da die Buslinien nicht am Bahnsteig vorbeiführen.

Die einzelnen Abstände zwischen den neuen Hochbahnsteigen wurden auch unter dem Aspekt betrachtet, inwieweit hier die Einzugsradien für die Anlieger nicht nur zumutbar, sondern möglichst optimiert sind. Bei der Variante 1 sind die Abstände sehr ungleichmäßig verteilt, zwischen 220 Metern (Luftlinienentfernung vom Mittelpunkt der Haltestellen gemessen) und 730 Metern. Diese zum einen sehr weiten Wege stellen eine Benachteiligung insbesondere für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, dar, zum anderen überlappen sich im Bereich der Haltestelle „Sparkasse“ und „Gaswerkstraße“ die Einzugsradien sehr deutlich.

Bezüglich der Stellplatzbilanz ergeben sich hier geringe Nachteile im Vergleich zu den nachfolgenden Varianten 2 bis 5. Bei Beibehaltung der Bushaltestelle östlich der Germanenstraße (also einer Trennung von Hochbahnsteig und Bushaltestelle)

bedeutet dies den Verlust weiterer Stellplatzflächen, da sowohl im Bereich der Bushaltestelle als auch im Bereich des Hochbahnsteigs Parkplätze wegfallen.

Der Hochbahnsteig in der Variante 1 liegt außerhalb des zentralen Geschäftsbereiches der Hauptstraße. Daher ist der Querungsbedarf dort eher gering, da sich auf der nördlichen Straßenseite nur die Sparkasse und auf der südlichen Straßenseite auch nur wenige Geschäfte befinden. Die Barrierewirkung ist somit insgesamt gering. Hingegen sind die Wege zu den Geschäften entsprechend länger. Der Bahnsteigzugang und damit eine gesicherte Querung der Hauptstraße liegt im Bereich der heutigen Fußgängersignalisierung, so dass der Schulweg zur Frölenbergschule entsprechend sicher ist. Das Bezirksamt Brackwede in der Germanenstraße wird ebenfalls gut durch diese Variante angebunden. Bezüglich der Anbindung an Banken und Ärzte liegt die Haltestelle der Variante 1 im Norden, wo sich ein Schwerpunkt der Dienstleistungsanbieter befindet, u. a. die Sparkasse und die Commerzbank. Geschäfte mit Auslagen vor ihren Eingangsbereichen oder Außengastronomie sind im Bereich dieser Variante nur in geringer Anzahl vorhanden. Die städtebauliche Einbindung ist insgesamt gut möglich, wenn auch nicht optimal.

Die Variante 2 „Östliche Germanenstraße“ ermöglicht gleichermaßen eine den geltenden Richtlinien entsprechende Radwegführung sowie die Pflanzung einer Baumallee, auch hier werden bereits heute und auch künftig private Grundstücke als Gehweg genutzt und der Erwerb seitens der Vorhabenträgerin wird angestrebt. Die Anforderung an Feuerwehr und Rettungswege werden erfüllt, die Feuerwehr hat keine Einwände gegen den Standort erhoben.

Insgesamt befindet sich eine Grundstückszufahrt (Hauptstraße 101/103) im geplanten Bereich, was zur Folge hat, dass ein Ein- bzw. Ausfahren nur aus/in eine Richtung möglich ist. Schwierigkeiten mit privaten Stellplätzen ergeben sich bei dieser Variante nicht, ebenfalls entstehen keine Konflikte mit Kreuzungen. Die Lage dieser Variante nimmt die Haupt-Querungsstelle für Fußgänger auf Höhe der Normannenstraße optimal auf, da sich hier der Zugang zur Haltestelle befindet. Die vorgesehene langgezogene Querungshilfe in Form einer Mittelinsel erleichtert zukünftig die Querung der Fahrbahn nicht nur für Fahrgäste, sondern für alle Fußgänger. Für die Lage der bisherigen Bushaltestelle ergeben sich keine wesentlichen Änderungen, so dass die Verknüpfung zwischen Stadtbahn- und Busverkehr

gesichert ist. Die Abstände zwischen den Haltestellen betragen 340 Meter zwischen Gaswerkstraße und Normannenstraße sowie 610 Meter zwischen Normannenstraße und Brackwede Kirche. Dieser Abstand ist wesentlich größer als im bisherigen Zustand, dies ist jedoch der Verlagerung der Haltestelle Brackwede Kirche gezollt.

Durch die Lage des Bahnsteigs im Haupt-Geschäftsbereich der Hauptstraße wird an zentraler Stelle eine optische und funktionelle Barrierewirkung erzeugt. Auslagen der Geschäfte sind zum Teil nicht von beiden Gehwegseiten aus sichtbar, für den Wechsel der Straßenseite müssen Fußgänger einen längeren Umweg (maximal 85 Meter) in Kauf nehmen. Gleichzeitig wird jedoch der Wechsel der Straßenseite sicherer, da sich links und rechts vom Hochbahnsteig die langgezogenen Querungshilfen der Zugänge befinden. Insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität verbessert sich dadurch die Situation. Am Durchgang Normannenstraße wird der dortige Querungsschwerpunkt aufgenommen und sicher über die östliche Querungshilfe geführt. Die Anbindung der Laufkundschaft an die Geschäfte ist weiterhin gegeben. Für die Grundschüler ergeben sich weite Umwege durch die Haltestelle, wenn nur dort eine gesicherte Querung erfolgen kann. Die heutigen Fußgängersignalanlagen sollen daher weiter bestehen bleiben, um weitere sichere Wechsel der Straßenseite für die Schüler zu ermöglichen.

Zum Bezirksamt Brackwede ist durch die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich „östliche Germanenstraße“ eine direkte Anbindung gegeben, da der Zugang zur Haltestelle an der Germanenstraße liegt und somit das Bezirksamt von der Stadtbahn auf kurzem Wege und mit gesicherter Querungsmöglichkeit der Fahrbahn erreichbar ist.

Die Variante 2 liegt im Einzugsbereich eines Aufkommensschwerpunktes von Arztpraxen, auch die Sparkasse und die Commerzbank sind von dort gut erreichbar. Für die Außengastronomie und Auslagen der Geschäfte bringt die Variante 2 gewisse Vorteile mit sich, da durch die großzügig angelegten Gehwege und den Wegfall der Stellplätze Flächen für Außengastronomie und den Einzelhandel geschaffen werden. Die Errichtung einer Busverknüpfung mit der neuen Bahnsteigvariante 2.0 ist bei der Variante 2 ohne Schwierigkeiten möglich.

### Variante 3 „Normannenstraße“

Auch bei der Variante 3 ist die Radwegführung und die Erhaltung/Ersatzpflanzung einer Baumallee möglich. Ein Flächenerwerb o. a. für die Gehwege ist nicht erforderlich, Zufahrten zu privaten Grundstücken oder private Stellplätze sind durch den Bau eines Hochbahnsteigs an dieser Stelle nicht betroffen. Die Anforderungen der Feuerwehr bzw. an erforderliche Rettungswege werden erfüllt. Der Bahnsteig liegt direkt vor der Hauptquerung des Durchgangs Normannenstraße, so dass hier die Fußwegebeziehungen über die Hauptstraße versperrt werden. Die nördliche Fußgängerquerung zwischen den Hausnummern 74 und 78 in Höhe der Volksbank hingegen wird in dieser Variante optimal aufgenommen. Konflikte mit Kreuzungen entstehen nicht, aufgrund der Lage des Standortes im heutigen Linienverlauf der Busse ist die Variante auch mit dem heutigen Busnetz vereinbar. Die Abstände zwischen den Haltestellen sind mit 425 und 525 Metern sehr regelmäßig.

Aufgrund der Ausgestaltung der Haltestelle als Hochbahnsteig sowie der Lage im zentralen Geschäftsbereich der Hauptstraße ist die visuelle Barrierewirkung enorm hoch. Für die Fußgänger stellt der Bahnsteig eine Barriere zum Queren der Straßen insbesondere vor dem Durchgang Normannenstraße sowie vom „Parkplatz Kolck“ kommend dar. Es ergeben sich hier Umwege, die im Gegenzug aber eine sicherere Überquerung ermöglichen. Für die Laufkundschaft der Geschäfte ergeben sich bei dieser Variante kurze Wege für die Fahrgäste. Die Schüler der Grundschulen müssen bei diesem Standort große Umwege machen, wenn sie die gesicherten Übergänge an den Bahnsteigenden nutzen. Die heutigen Fußgängersignalanlagen sind daher zu erhalten. Zu den Banken ist keine direkte Anschließung vorhanden, einige Arztpraxen liegen jedoch in direkter Nähe des Standortes.

Für die Außengastronomie und Auslage von Geschäften werden bei der Lage des Standortes „Normannenstraße“ Flächen der breiteren Gehwege und jetzigen Stellplätze nutzbar. Die Grundsätze der Busverknüpfung mit dem Bahnsteig 2.0 können bei der Variante 3 eingehalten werden.

#### Variante 4 „Östliche Normannenstraße“

Eine Radwegführung entsprechend der geltenden Richtlinien sowie der Erhalt der Baumallee ist auch bei dieser Variante möglich, die Anforderungen an die Rettungswege und der Feuerwehr werden erfüllt. Für die Grundstückszufahrt der Hausnummer 85/87 kommt es bei der Umsetzung dieser Variante zu Einschränkungen, private Stellplätze sind jedoch nicht betroffen. Die Fußwegebeziehungen im Zentrum der Hauptstraße werden aus der Wikinger Straße aufgenommen, am

Fußgängerdurchgang Normannenstraße jedoch versperrt und damit mit Umwegen verbunden. Die Variante weist keine Konflikte mit Kreuzungen auf, die Vereinbarkeit des Standortes mit dem heutigen Busnetz ist ebenfalls gegeben. Die Haltestellen sind aufgrund der sehr regelmäßigen Abstände (470 bzw. 480 Meter) optimal verteilt.

Bezüglich der Stellplatzbilanz wird auf die Ausführungen zur Variante 1 verwiesen.

Die Variante 4 hat allerdings eine sehr hohe Barrierewirkung, da sie inmitten des zentralen Geschäftsbereiches liegt und durch den Hochbahnsteig eine optische Trennung der beiden Straßenseiten erfolgt. Da der Querschnitt der Straße im östlichen Bereich dieses Standortes bereits schmaler wird, lässt dies den Bahnsteig noch größer wirken. Der Querungsschwerpunkt an dem Durchgang Normannenstraße wird durch die Querungshilfe am Ende des Bahnsteigs gut aufgenommen, allerdings liegt der östliche Bahnsteigzugang abseits des erhobenen Querungsbedarfs. Die Laufkundschaft hat bei dieser Lage kurze Wege zu den Geschäften, der Schulweg zur Vogelruthschule ist jedoch erschwert, da sowohl die Fußgängersignalanlage als auch die Vogelruthschule östlich der Einmündung der Wikingerstraße liegen und der Zugang über diese Haltestelle westlich der Einmündung liegt.

Die Anbindung an die Volksbank ist in dieser Variante optimal, zur Sparkasse und Commerzbank ist der Weg hingegen etwas länger. Für die Außengastronomie und Auslagen der Geschäfte können durch die breiteren Gehwege und wegfallenden Stellplätze mehr Flächen zur Verfügung gestellt werden. Auch die Anbindung an die Buslinie ist in diesem Bereich machbar, es entstehen lediglich etwas längere Wegen.

#### Variante 5 „Wikingerstraße“

Die letzte Alternative ermöglicht sowohl eine Radwegführung als auch die Erhaltung bzw. die Pflanzung einer Baumallee. Die Vorgaben der Feuerwehr und an die nötigen Rettungswege werden eingehalten, allerdings erhält eine private Grundstückszufahrt Einschränkungen durch den Bau. Eine Querung der Hauptstraße an der Einmündung Wikingerstraße ist nur mit Umwegen möglich, dagegen wird die nördliche Fußgängerquerung in Höhe der Volksbank optimal aufgenommen. Konflikte mit Kreuzungen entstehen im Bereich der Wikingerstraße; bei einem Herausragen des Hochbahnsteigs über die Einmündung Wikingerstraße wäre kein Linksabbiegen aus und in die Wikingerstraße möglich. Für die Verknüpfung zur heutigen

Busverbindung entstehen hingegen keine Schwierigkeiten. Die Haltestellenabstände sind an diesem Standort mit 520 Metern zwischen Gaswerkstraße und Normannenstraße und 430 Metern zwischen Normannenstraße und Brackwede Kirche annähernd gleichmäßig. Die Querungshilfen des Bahnsteigs liegen abseits der eigentlichen Querungsschwerpunkte und durch die Lage an der Einmündung der Wikingerstraße entsteht eine deutliche Barriere zwischen den beiden Straßenseiten. Für die Laufkundschaft der Geschäfte werden zudem die Wege länger, die im südlichen Bereich der Hauptstraße liegenden Arztpraxen werden dagegen durch den Bahnsteig „Wikingerstraße“ gut angebunden. Es entsteht durch diesen Standort ein gesicherter Schulweg zur Vogelruthschule, der zur Frölenbergschule bleibt unberührt. Gewonnene Flächen für Außengastronomie und Auslagen der Geschäfte sind aufgrund des vereinzelt Einzelhandels zu vernachlässigen. Bei dieser Variante ist die Anbindung der Busse an den Bahnsteig „2.0“ nur bedingt möglich, da nur eine eingeschränkte Absenkung aufgrund der Einmündung der Wikingerstraße möglich ist.

## **7.2.2 Bewertung und -vergleich der Standortvarianten**

Die Vorhabenträgerin hat alle fünf oben beschriebenen Varianten einer Bewertung unterzogen und miteinander verglichen.

Alle Varianten sind aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnitts technisch umsetzbar. Auch die erklärten Planungsziele, die Baumallee zu erhalten bzw. zu erneuern sowie die Radwegführung zu verbessern und dafür in den Straßenraum zu verlegen sind bei allen Varianten durchführbar. Einzig die Variante 5 erfährt im Bereich der Einmündung der Wikingerstraße einen schmaleren Querschnitt, so dass in diesem Bereich die Anpflanzung von Bäumen nicht mehr möglich ist. Hier handelt es sich um einen Abschnitt von wenigen Metern, so dass dies zwar ein Nachteil im Vergleich zu den anderen Varianten darstellt, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedoch vernachlässigt werden kann. Hier ist auch die Lösung denkbar, die wegfallenden Bäume an entsprechend anderer nahegelegener Stelle zu ersetzen.

Auch bei der Prüfung, ob die Rettungswege und Anforderungen der Feuerwehr erfüllt werden, ist keine der fünf Varianten seitens der Feuerwehr bemängelt worden. Die Variante 5 weist insgesamt ein geringfügig schlechteres Ergebnis auf, bezogen auf den Straßenquerschnitt.

Nur die Variante 3 weist keine Konflikte mit privaten Grundstückszufahrten auf. Die Varianten 2 und 4 haben für jeweils eine Zufahrt negative Auswirkungen, bei der Variante 1 und der Variante 5 hingegen sind sogar zwei bzw. vier Grundstückszufahrten betroffen. Konflikte mit privaten Stellplätzen entstehen bei keiner Variante. Für die bauordnungsrechtlichen Anforderungen ergeben sich damit Vorzüge für die Variante 3.

Bei den Fußwegebeziehungen kann die Variante 5 neutral bewertet werden, da von den vier Hauptquerungspunkten drei ohne größere Schwierigkeiten passierbar sind: Die nördliche Querung vor der Volksbank wird optimal aufgenommen, die Querung an der Normannenstraße ist mit geringem Umweg passierbar und nur an der Wikingerstraße ist die Querung der Hauptstraße mit einem größeren Umweg verbunden. Die Variante 4 versperrt den Fußgängerdurchgang Normannenstraße, nimmt aber die Fußwegebeziehungen aus der Wikingerstraße auf. Für die Querung an der Volksbank sind Umwege nötig. Hier werden nur zwei von den vier Punkten unproblematisch (die Querung an der Mackebenstraße/Germanenstraße ist bei allen Varianten möglich). Die Variante 3 versperrt ebenfalls den Fußgängerdurchgang Normannenstraße, nimmt aber die nördliche Querung optimal und die an der Wikingerstraße ebenfalls auf, so dass hier zwei von vier Querungen möglich sind. Einzig die Variante 2 weist optimale Möglichkeiten an drei der vier Querungspunkten auf, und insbesondere der höchst frequentierte an der Normannenstraße wird von dieser Variante direkt aufgenommen. Die Variante 1 ermöglicht den Übergang an der Mackebenstraße/Germanenstraße, die anderen drei Querungspunkte werden von ihr nicht berührt.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass bei besonderer Berücksichtigung der Fußwegebeziehungen an der Normannenstraße die Variante 2 die besten Voraussetzungen für eine sichere Querung der Hauptstraße und zu den Stadtbahnen ermöglicht.

Da alle fünf Varianten keine (bzw. nur im Bereich der Wikingerstraße, s.o.) Konflikte mit Kreuzungen erzeugen, kann dieses Kriterium für den Vergleich außer Betracht bleiben.

Mit dem heutigen Busnetz sind die Varianten 2, 3, 4 und 5 alle verknüpfbar, einzig die Variante 1 stellt die Verbindung zwischen Bahn und Bus vor Probleme, da es zu einer Verlagerung der Haltestelle außerhalb der bisherigen Route kommt.

Die Haltestellenabstände wurden anhand der Luftlinienentfernung zwischen den Haltestellenmitten gemessen. Die Variante 1 ist durch ihre sehr unregelmäßigen Abstände besonders auffällig. Dies widerspricht dem Qualitätsmerkmal einer optimalen Versorgung der Bevölkerung mit einem den Anforderungen angepassten öffentlichen Nahverkehr, insbesondere der Berücksichtigung der Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, und damit auch den Festlegungen im Nahverkehrsplan 2007. Bei der Variante 4 sind die Haltestellen am gleichmäßigsten verteilt. Die Varianten 2, 3 und 5 sind ähnlich in ihren Abständen und werden damit neutral bewertet, die Variante 1 negativ und die Variante 4 positiv.

Im Weiteren entfallen aufgrund der Anordnung der Bushaltestellen abseits des Hochbahnsteigs bei der Variante 1 mehr Stellplätze für Pkw als bei den anderen vier Varianten.

Insgesamt schneidet damit für die Einbindung in das Verkehrs- und Wegenetz die Variante 2 am besten ab.

Ein Hauptpunkt der Bedenken von Anliegern und Betroffenen, der auch im Erörterungstermin diskutiert wurde, war die Barrierewirkung der Hochbahnsteige, insbesondere der Haltestelle „Normannenstraße“. Hier ist der Standort „Sparkasse“ der Variante 1 eindeutig vorzuziehen, da dieser Standort außerhalb des zentralen Geschäftsbereiches liegt. Die Varianten 3 und 4 liegen direkt im zentralen Geschäftsbereich und haben daher eine sehr starke Barrierewirkung. Die Variante 2 liegt am Beginn des Geschäftsbereiches und erschwert sowohl den schnellen Straßenseitenwechsel als auch die Sichtbeziehungen zur anderen Straßenseite. Die Variante 5 weist eine große Barrierewirkung auf, weil diese durch ihre Lage im Bereich der Einmündung der Wikingerstraße verstärkt wird. Für dieses Kriterium punktet eindeutig die Variante 1 an der Sparkasse.

Für die Fußgänger ist die Lage der Standorte unterschiedlich zu bewerten. Zum einen ergeben sich durch die langgezogenen Bahnsteigzugänge sichere Quermöglichkeiten, zum anderen behindern die Hochbahnsteige einen Wechsel

auf einer Länge von ca. 68 Metern. Die Vor- und Nachteile der fünf Standorte sind ungefähr vergleichbar. Ein besonderes Augenmerk ist jedoch auf die Grundschüler zu legen, deren Schulweg durch bzw. über die Hauptstraße führt. Bisher ist für die Schüler der Frölenbergschule eine sichere Querung durch eine Fußgängersignalanlage in Höhe der Mackebenstraße und östlich der Wikingerstraße für die Schüler der Vogelruthschule gegeben. Diese Signalanlagen müssten für die Varianten 2 und 3 bestehen bleiben, um den Kindern und Jugendlichen einen gesicherten Schulweg zu gewährleisten.

Ein weiteres Kriterium betrifft die Außenbereiche der Geschäfte bzw. der Gastronomiebetriebe. Zunächst gewinnen Geschäfte und Gastronomie an Außenfläche durch die breiter angelegten Gehwege und durch die Verlagerung der Radwege in den Straßenraum. Hiervon profitieren können die Anlieger bei den Varianten 2, 3 und 4. Da es im Bereich der Sparkasse kaum Außengastronomie und Geschäfte gibt, ist hier der Vorteil eher zu vernachlässigen. Die Variante 5 weist ebenfalls wenig Einzelhandel auf, so dass auch hier keine grundlegenden Vorteile erreicht werden. Die Varianten 2 bis 4 sind hier eindeutig zu bevorzugen.

Für die Busverknüpfung mit dem „Bahnsteig 2.0“ eignen sich ebenfalls besonders die Varianten 2 bis 4.

Damit lässt sich in dieser Kategorie (städtebauliche Anbindung) keine der Varianten als die eindeutig beste hervorheben, es haben sich jedoch die Varianten 1 und 5 als nachteilig erwiesen.

Die Vorhabenträgerin hat alle Kriterien mit Punktwerten zwischen 1 und 3 bewertet:

3 Punkte für eine optimale Bewertung, 2 Punkte für durchschnittlich und 1 Punkt, wenn das Kriterium nicht oder nur schlecht erfüllt wird:

Kriterium	V1	V2	V3	V4	V5
<b>1. Straßenquerschnitt:</b>					
1.1 Gerade Strecke von mind. 100 m	3	3	3	3	3
1.2 Querschnitt von 22 m	3	3	3	3	2
1.3 Radwegeführung	3	3	3	3	3
1.4 Baumallee	2	2	2	2	1
1.5 Flächenankauf	2	2	3	2	2
<b>2. Bauordnungsrechtl. Anforderungen:</b>					
2.1 Feuerwehr	3	3	3	3	3
2.2 Rettungswege	3	3	3	3	3
2.3 Konflikte m. Grundstückszufahrten	1	2	3	2	2
2.4 Konflikte m. priv. Stellplätzen	3	3	3	3	3
<b>3. Einbindung in das Wegenetz</b>					
3.1 Fußwegebeziehungen	3	3	1	1	2
3.2 Konflikte mit Kreuzungen	2	3	3	3	1
3.3 Standort mit heutigem Busnetz vereinbar	1	3	3	3	3
3.4 Abstände Haltestellen	1	2	2	3	2
3.5 Stellplatzbilanz	1	3	3	3	3
<b>4. Städtebauliche Anbindung</b>					
4.1 Barrierewirkung	3	2	1	1	1
4.2 Anbindung der Fußgängerquerungen mit den Geschäften	2	3	3	3	2
4.3 Anbindung der Fußgängerquerungen an öffentliche Nutzungen	3	2	1	1	3
4.4 Anbindung an Dienstleister	3	3	2	3	3
4.5 Einbindung der Vorbereiche von Geschäften	1	3	3	3	2
4.6 Busverknüpfung an Bahnsteig 2.0	1	3	3	3	2
<b>Summe</b>	<b>44</b>	<b>54</b>	<b>51</b>	<b>51</b>	<b>46</b>

Nach dieser Einschätzung weist die Variante 2 die meisten Punkte auf und wird von der Vorhabenträgerin als beste Variante angesehen.

Den Bewertungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde nur zum Teil an. Abweichend ist festzuhalten, der Punkt „Einbindung der Vorbereiche von Geschäften“ nicht nur Vorteile, sondern für einige Anlieger auch eine Verschlechterung darstellt, weil für ihre Kunden Stellplätze wegfallen.

Für eine noch bessere bzw. differenzierte Betrachtung wurden die einzelnen Kriterien durch die Vorhabenträgerin gewichtet (vgl. Planunterlage Nr. 17):

Für die vier Gruppen hat sie die Anforderungen an den Straßenquerschnitt mit 15 %, die bauordnungsrechtlichen Anforderungen mit 10 %, die Einbindung in das Wegenetz mit 40 % und die städtebauliche Einbindung mit 35 % gewichtet. Hieraus ergeben sich folgende Punktwerte:

Kriterium:	%	V1	V2	V3	V4	V5
Straßenquerschnitt	15	1,95	1,95	2,1	1,95	1,65
Bauordnungsrechtl. Anforder.	10	1	1,1	1,2	1,1	1,1
Einbindung Wegenetz	40	3,2	5,6	4,8	5,2	4,4
Städtebaul. Einbindung	35	4,55	5,6	4,55	4,9	4,55
Summe	100	<b>10,7</b>	<b>14,25</b>	<b>12,65</b>	<b>13,15</b>	<b>11,7</b>

Auch hierbei weist die Variante 2 die meiste Punktzahl auf und wird seitens der Vorhabenträgerin weiterhin favorisiert.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Gewichtung nur bedingt an. Unter dem Punkt Straßenquerschnitt finden sich die Punkte „Radwegführung“ und „Baumallee“. Diese beiden Ziele, die Verbesserung der Radwegführung sowie die Erhaltung bzw. Erneuerung der bereits vorhandenen Baumallee sind ausgesprochene Ziele der Planung, wie sie politisch festgelegt worden sind. Bei einem Aus- bzw. Umbau und einer Neuordnung der Straßenräume, Seitenbereiche etc. sind Planungsziele bestmöglich zu berücksichtigen. Hier ist die Gewichtung daher entsprechend angepasst und seitens der Planfeststellungsbehörde von 15 auf 40 % erhöht worden. Dafür werden die Gewichtungen der Einbindung in das Verkehrs- und Wegenetz auf 30 % herabgesetzt und die städtebauliche Integration von 35 auf 20 %. Das Ergebnis spiegelt sich in folgender Tabelle:

Kriterium:	%	V1	V2	V3	V4	V5
Straßenquerschnitt	40	5,2	5,2	5,6	5,2	4,4
Bauordnungsrechtl. Anforder.	10	1,0	1,1	1,2	1,1	1,1
Einbindung Wegenetz	30	2,4	4,2	3,6	3,9	3,3
Städtebaul. Einbindung	20	2,6	3,2	2,6	2,8	2,6
Summe	100	<b>11,2</b>	<b>13,7</b>	<b>13,0</b>	<b>13,0</b>	<b>11,4</b>

Die Variante 2 ist auch bei dieser Gewichtung die am besten abschneidende, wenn auch die Differenzen der Bewertung nicht mehr so deutlich hervortreten (0,7 statt zuvor 1,1 Punkte Abstand zur nächst besten Variante).

Die seitens der Vorhabenträgerin durchgeführte Sensitivitätsanalyse kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass die Variante 2 die beste Variante ist (vgl. S. 3 der Unterlage 17). Hierbei wurden in der Tabelle 5 die Kriterien der städtebaulichen Einbindung besonders hoch bewertet. Der Abstand zur nächstbesten Variante beträgt hier 1,2 Punkte. Diese Betrachtung hat insbesondere aufgrund der in den Einwendungen und auch im Erörterungstermin wiederholt angesprochenen Barrierewirkung des Hochbahnsteigs Berücksichtigung gefunden.

Im Gesamtergebnis ergibt diese Bewertung daher, wie vorstehend schon der entsprechenden Tabelle zu entnehmen, für die Variante 2 die beste Bewertung.

#### Haltestelle „Brackwede Kirche“

Im Erörterungstermin wurde seitens eines Einwenders ein händisch erstellter Plan für eine Haltestelle am bisherigen Standort Kirche überreicht, der der Planfeststellungsbehörde bereits auf dem Postweg im Nachgang zu den Einwendungen vorgelegt wurde.

Die Vorhabenträgerin hat den Standort Brackwede Kirche daher erneut einer eingehenden Prüfung unterzogen. Der seitens des Einwenders vorgelegte Plan weist eine Breite für den Bahnsteig von ca. 3,5 Metern auf. Diese Breite ist aufgrund der Vorgaben der BOStrab - und auch nach den Empfehlungen für die Anlagen des Öffentlichen Nahverkehrs (EAÖ) - zu schmal. Demnach ist zum einen das Ver-

kehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Stärke und Verflechtungen der Fahrgastströme zu berücksichtigen sowie die notwendigen Einbauten wie Einrichtungen für Fahr- und Netzpläne o. ä. Dies führt hier zu einer Mindestbreite von ca. 4 Metern (vgl. Seite 23 der Ergänzungen vom 25.06.2020 zum Erläuterungsbericht, Planungsunterlage Nr. 16); auf jeden Fall sind es insofern mehr als die vom Einwender aufgezeigten 3,5 Meter. Ein Verzicht auf Einrichtungen oder Beschilderungen ist für den Standort Kirche aufgrund der geschilderten Funktion und des Fahrgastaufkommens nicht möglich. Daher ist die Errichtung eines Hochbahnsteigs an dem bisherigen Standort allein aus rechtlichen Gründen nicht möglich.

Die Planung der Stadt Bielefeld sieht daher vor, den Standort stadtauswärts (östlich) hinter die Kreuzung Hauptstraße / Berliner Straße zu verschieben. Dies liegt zudem darin begründet, dass auch hier die vollständige Barrierefreiheit, also eine Zuwegung über Rampen von beiden Bahnsteigenden her ermöglicht werden soll. Bei einer Verschiebung bzw. einem Verbleib des Bahnsteigs auf der westlichen Seite der Kreuzung Hauptstraße/Berliner Straße ist dies nicht möglich. Die engen Radien im Bereich der Kirche und der damit verbundenen sehr kurzen graden Strecke bedingen, dass Richtung Osten des Bahnsteigs nur eine Treppe und keine Rampe als barrierefreier Zugang umsetzbar ist. Die Barrierefreiheit wäre hier nur einseitig stadteinwärts gegeben. Hieraus ergeben sich Umwege für Personen mit Mobilitätseinschränkung, die aus Richtung Osten zum Bahnsteig wollen, von rund 150 Metern, und auch für den Umstieg von Bus zur Bahn ist ein ca. 150 Meter langer Umweg von Personen mit mobiler Einschränkung zu bewältigen. Hingegen weist der Standort östlich der Kreuzung eine grade Strecke von mehr als 100 Metern auf, so dass hier an beiden Seiten ein barrierefreier Zugang über Rampen geschaffen werden kann.

Bei Erhaltung des derzeitigen Haltestellenstandortes „Brackwede Kirche“ westlich der Kreuzung ist zudem eine zentrumsnahe Wendemöglichkeit für Stadtbahnen, die aus Richtung Senne kommen, im Störfall oder bei Veranstaltungen nicht realisierbar. Fahrgäste aus Sennestadt wären in solchen Fällen damit zunächst von Brackwede, aber auch vom Zentrum Bielefelds abgeschnitten.

Das Wenden der Bahnen am Bahnsteig in der Gegenrichtung mit Ziel Senne bzw. Sennestadt würde für mehrere Minuten zur Vollsperrung des Knotenpunktes und durch den fehlenden besonderen Bahnkörper auch der Fahrbahn für den Individu-

alverkehr auf der Hauptstraße in Fahrtrichtung Innenstadt führen. Um die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn nicht mehr als nötig zu verringern, scheidet diese Variante daher aus.

Bei Errichtung des Hochbahnsteigs östlich der Kreuzung ist hingegen ein Wenden sowohl aus Richtung Senne über den neuen Gleiswechsel als auch aus Richtung Innenstadt über die Kehre Jenaer Straße möglich. Damit besteht die Option, den Stadtbahn-Ast Senne bis Brackwede im Störfungsfall oder bei Veranstaltungen auf der Brackweder Hauptstraße zu bedienen. Dies geschieht, indem aus Richtung Senne bzw. zukünftig Sennestadt am geplanten Bahnsteig östlich der Kreuzung Hauptstraße/ Berliner Straße gewendet werden kann. Durch den dort möglichen besonderen Bahnkörper ist ein Wenden ohne große Beeinträchtigung des Individualverkehrs durchführbar. Des Weiteren können die Fahrgäste auch in dieser Betriebssituation nahe am Brackweder Zentrum barrierefrei ein- und aussteigen.

Bei Errichtung bzw. Beibehaltung der Haltestelle westlich der Kreuzung ist ein besonderer Bahnkörper nicht umsetzbar. Zwischen den Hausnummern 44 und 45 fehlt es am nötigen Platz, da ein besonderer Bahnkörper ca. 3 bis 3,5 Meter breiter ist. Auch die historische Mauer und eine Treppe an der Brackweder Kirche liegen im Bereich eines dort benötigten besonderen Bahnkörpers. Bei Inanspruchnahme dieser Bereiche droht ggf. sogar eine Gefährdung des Fundaments der Kirche, da diese in unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet stehen würde.

Auch die potentielle Verlängerung der Stadtbahn in Richtung Brackwede Süd/ Windelsbleiche über die Berliner Straße ist bei Errichtung eines Hochbahnsteigs an dem bisherigen Standort nicht möglich, da für VAMOS-Fahrzeuge die erforderlichen Radien fehlen.

Seitens der Vorhabenträgerin wurde im Jahr 2011 eine Potenzialanalyse für mögliche Stadtbahnverlängerungen in Auftrag gegeben. Ergebnis war seinerzeit eine sehr positive Bewertung der Verlängerung der Stadtbahnlinie Richtung Brackwede Süd bis Windelsbleiche. Solch eine Verlängerung in Richtung Süden über die Berliner Straße weiterhin zu ermöglichen, wurde daher seitens der Vorhabenträgerin als Planungsgrundsatz für den Ausbau der Hauptstraße festgelegt. Für ein Abbiegen der Stadtbahntrasse aus der Hauptstraße in die Berliner Straße mit einem Bahnsteig auf der westlichen Seite der Kreuzung stünden Gebäude in der Kurve zu dicht am jetzigen Fahrbahnrand, da die VAMOS-Züge in Kurven ungünstig ausschwenken und dadurch mehr Raum benötigen. Die Führung der Stadtbahntrasse in die Berliner Straße wäre nur unter Inanspruchnahme des dort vorhandenen, in

Privatbesitz befindlichen Parkdecks möglich, was aufgrund des erforderlichen Abrisses einen erheblichen Eingriff und den Erwerb privater Grundstücksflächen bedeutet.

Die sehr engen Kurvenradien machen es unmöglich, dort einen barrierefreien Hochbahnsteig anzulegen.

Eine zusätzliche, wenn auch nicht unüberwindbare Schwierigkeit für die Beibehaltung der Haltestelle am jetzigen Standort stellt die notwendige Inanspruchnahme einer privaten Parkplatzfläche für den öffentlichen Straßenraum dar. Für einen rechtsabbiegenden Sattelzug aus der Bodelschwinghstraße in die Hauptstraße reicht der vorhandene öffentliche Straßenraum nicht aus. Die Schleppkurve würde die Aufstellflächen für den Bahnsteig bzw. die Bahnsteigrampe und Bahnsteig überstreifen, so dass die vor dem dort liegenden Friseursalon vorhandenen privaten Parkflächen ebenfalls erworben werden müssten

Am Rande sei noch zu erwähnen, dass die Errichtung eines Hochbahnsteigs an jetziger Stelle den Platzcharakter des Treppenplatzes und Kirchplatzes zerstören würde.

#### Änderungsantrag vom 28.04.2021 (Unterlage Nr. 18) zum Hochbahnsteig Brackwede Kirche:

Im Hinblick auf einen möglichen Konflikt zwischen einer geplanten Fußgängerfurt und einer privaten Grundstückszufahrt hat die Vorhabenträgerin die Planung bezüglich des Hochbahnsteigs „Brackwede Kirche“ erneut einer detaillierteren Prüfung unterzogen. Dabei hat sie festgestellt, dass dieser Konflikt durchaus besteht. Bei dem östlich gelegenen Zugang zum Hochbahnsteig schließt an die Zugangsrampe eine Querungshilfe an. Von dieser Querungshilfe führt eine signalisierte Fußgängerfurt sowohl nach Süden als auch nach Norden. Die nördliche Furt mündet jedoch direkt im Bereich einer privaten Zufahrt (vgl. Abb. 1 der Unterlage Nr. 18), was sowohl für Anwohner und Besucher als auch für wartende Fußgänger problematisch wäre. Um diesem Konflikt entgegenzuwirken, hat die Vorhabenträgerin verschiedene Lösungsmöglichkeiten erarbeitet und geprüft:

Zunächst wurde die Möglichkeit, die vor dem östlichen Ende des Bahnsteigs liegende Weiche zu verschieben und damit die Fußgängerfurt auf die östliche Seite der Heuberger Straße zu verlegen, verworfen, da hiermit neue bzw. andere Betroffenheiten durch Lärm entstehen könnten.

Eine Abbindung der Heuberger Straße, um die Fußgängerfurt vor der Abbindung münden zu lassen, wurde ebenfalls aufgrund der neuen Betroffenheiten nicht weiterverfolgt.

Die Rampe am östlichen Bahnsteigende nach Norden abzubinden stellt eine wesentliche Verschlechterung dar, insbesondere für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, hätten einen großen Umweg zur Nutzung des Hochbahnsteigs aus Richtung Osten in Kauf zu nehmen.

Somit wurde eine Variante, die Fußgängerfurt schräg zum Gehweg zu führen, untersucht. Hierbei ergeben sich Schwierigkeiten für sehbehinderte Menschen, da nur bei gradliniger Führung der Furt eine Querung der Hauptstraße gesichert möglich ist. Zusätzlich verbleibt ein Teil der Fußgängerfurt im Bereich der Grundstückszufahrt, so dass hier keine vollständige Konfliktlösung stattfindet.

Eine weitere Variante ist die Kombination einer Rampe mit einer Treppe. Hierfür wird an der südlichen Zuwegung nichts verändert, es bleibt bei einer Rampe, an deren Ende eine Furt zur südlichen Gehweg der Hauptstraße führt. Parallel zur Rampe wird auf dem nördlichen Bahnsteigzugang eine Treppe angebracht. Die jeweilige Breite ist dadurch allerdings eingeschränkt, sowohl die Treppe als auch die Rampe erhalten zwischen den Geländern nur noch eine Breite von ca. 1,20 Meter. Die nördliche Fußgängerfurt schließt direkt an die Treppe an, so dass sich hier ein kurzer, nicht barrierefreier Zugang ergibt. Um die Furt barrierefrei zu erreichen, muss vom Bahnsteig kommend zunächst die Rampe zu zwei Drittel befahren bzw. begangen werden. Auf dem zweiten Zwischenpodest müsste die Richtung gewechselt und dann eine weitere kurze Rampe bewältigt werden. Ein Begegnungsverkehr zwischen Rollstühlen und / oder Kinderwagen ist hier allerdings nicht möglich. Die Querung der Hauptstraße über den östlichen Zugang des Bahnsteigs führt zudem zu leichten Umwegen. (Vgl. weitere Ausführungen auf den Seiten 3 und 4 der Unterlage Nr. 18.) Diese Variante löst jedoch den Konflikt mit der privaten Zufahrt vollständig.

Die dritte Möglichkeit ist die Rampe auf der östlichen Zuwegung zum Bahnsteig komplett durch eine Treppe zu ersetzen. Dies geht jedoch zu Lasten der Barrierefreiheit, die nur noch am westliche Zugang zum Bahnsteig vorhanden ist, allerdings mit einer den Anforderungen entsprechenden optimalen Rampenbreite von rund 3 Metern. Hier entstehen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität jedoch Umwege von etwa 85 Metern, da sie nur den westlichen Zugang zum Bahnsteig nutzen können.

Die beiden letztgenannten Varianten sind mit dem geltenden Regelwerk vereinbar und lösen den vorhandenen Konflikt. Da das vorrangige Ziel der Planungsmaßnahme den Ausbau der Barrierefreiheit hat, wurden die beiden Lösungsansätze dem Beirat für Behindertenfragen bei der Stadt Bielefeld vorgelegt. Mit Datum vom 17.03.2021 hat der Beirat sich für die Variante der Kombination aus Rampe und Treppe entschieden.

Dieser Entscheidung hat sich die Vorhabenträgerin angeschlossen und die Änderung mit Datum vom 28.04.2021 in das Verfahren eingebracht.

Von den Änderungen erkennbar betroffen ist lediglich der private Grundstückseigentümer, in dessen Zufahrt die ursprüngliche Fußgängerfurt mündete. Da hier jedoch eine Verbesserung entsteht und keine erstmalige oder stärkere Betroffenheit ausgelöst wird, ist der Eigentümer über die Änderung lediglich in Kenntnis gesetzt worden. Ebenso wurde das Dezernat 25, Verkehr, der Bezirksregierung über die Änderung informiert. Von dort wurden keine Einwände vorgebracht.

Zur besseren Übersichtlichkeit und Anpassung an den textlichen Teil des Erläuterungsberichtes hat die Vorhabenträgerin mit Datum vom 09.09.2021 den entsprechenden Lageplan (Unterlage 5 Blatt 4) überarbeitet und in aktualisierter Form als Unterlage Nr. 21 vorgelegt. Hierbei handelt es sich um die Anpassung des Plans an den textlichen Teil im Erläuterungsbericht sowie Änderungen im Bereich zwischen der Kreuzung Hauptstraße/Berliner Straße/Bodelschwinghstraße und der Einmündung Jenaer Straße. Die Situation am östlichen Zugang zum Bahnsteig Brackwede Kirche wird durch die geänderte Planung verbessert. Die Entwurfsplanung wurde dahingehend geändert, dass die östliche Zugangsrampe durch eine Kombination aus Rampe und Treppe ersetzt wurde. Dafür ist die jeweilige Breite eingeschränkt, da sich Rampe und Treppe die verfügbare Breite zwischen den

Gleisen teilen müssen. Mit dieser Lösung bleibt die Barriere-freiheit erhalten und die Fußgänger können sicher die Fahrbahn in alle Richtungen queren. Zudem wird der Konflikt der privaten Zufahrten gelöst.

### **7.2.3 Nullvariante**

Bei der Nullvariante bliebe der Zustand so, wie er sich ohne den Um-/Ausbau der Hauptstraße sowie 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

Die Verkehrsführung entspricht insbesondere für den Radverkehr nicht mehr den heutigen Ansprüchen an eine gesicherte und richtlinienkonforme Radwegführung,

Hinsichtlich der Unzulänglichkeiten der bestehenden Situation wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung (Kapitel B Nr. 6.1.1) dieses Beschlusses verwiesen.

Ein mit der Nullvariante verbundener Verzicht auf den Um-/Ausbau der Hauptstraße und die Errichtung der barrierefreien Hochbahnsteige scheidet deshalb als Planungsalternative aus. Sie ist deshalb als Alternative auch nicht weiter berücksichtigt worden.

### **7.2.4 Wahl der Vorhabentrasse**

Die Vorhabenträgerin hat sich für ihre Planung für die Variante 2 („östliche Germa-nenstraße“) entschieden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich nach Prüfung der in Frage kommenden Varianten dieser Wahl an. Auch wenn die Planfeststellungsbehörde, wie vorstehend ausgeführt, zu einer geringfügigen abweichenden Gewichtung / Bewertung

einiger Kriterien kommt, hat dies das Abwägungsergebnis als solches nicht beeinflusst. Sie hat sich davon überzeugt, dass die beantragte Vorzugsvariante die ist, die unter Berücksichtigung des planerischen Gebots der Minimierung von Eingriffen und in Anbetracht der zu erreichenden Ziele gegenüber den anderen in Frage kommenden Varianten und Alternativen die am Besten geeignete ist und sich eine andere Variante bzw. Linienführung nicht als besser aufdrängt. Unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange stellt sich die Variante 2 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.

Alle anderen Varianten fallen in diesen Kriterien hinter dieser Variante zurück.

Auch die im Erörterungstermin seitens eines Einwenders vorgetragene Alternative, die Haltestelle „Brackwede Kirche“ am derzeitigen Standort zu belassen, ist keine umsetzungsfähige Variante (vgl. obige Ausführungen).

Seitens der Einwenderschaft wurde im Erörterungstermin die erforderliche Breite des Bahnsteigs „Normannenstraße“ in Frage gestellt bzw. der Vorschlag unterbreitet, einen schmaleren Bahnsteig zu bauen.

Nach der BOStrab muss die Bahnsteigbreite nach dem Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Stärke und Verflechtung der Fahrgastströme bemessen sein. Da die Haltestelle „Normannenstraße“ im zentralen Geschäftsbereich der Hauptstraße liegt, ist mit einem erheblichen Fahrgastaufkommen zu rechnen. Schon heute ist nach Aussage der Vorhabenträgerin die Haltestelle Normannenstraße eine der aufkommensstärksten Haltestellen im Netz.

Daher ist zur Sicherstellung des Bewegungs- und Begegnungsverkehrs auf dem Bahnsteig unter Berücksichtigung der Stärke und Verflechtung der Fahrgastströme gemäß BOStrab aus Sicherheitsgründen hier eine nutzbare Breite von 1,60 m notwendig. Eine Reduzierung dieses Maßes ist auch insbesondere aufgrund des verkürzten Bahnsteiges und der daraus resultierenden geringeren Bahnsteigfläche nicht möglich.

Bei der Bemessung der Bahnsteigbreite ist auch die Haltestelleneinrichtung zu berücksichtigen. Nach den Empfehlungen für die Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) wird die Haltestelleneinrichtung hauptsächlich von Fahrgastaufkommen und Funktion der Haltestelle bestimmt.

Zu den notwendigen Einbauten gehören neben der Beleuchtung, der Fahrgastinformation, auch Abfallbehälter und ausreichend dimensionierte Warteflächen sowie ebenfalls Fahrkartenautomaten und außerdem die Sitzgelegenheiten; dies muss entsprechend der Funktion der Haltestelle (u.a. Verknüpfungshaltestelle, Anzahl mobilitätseingeschränkte Fahrgäste usw.) ausreichend groß dimensioniert sein.

Unter Berücksichtigung aller notwendigen Anforderungen an die stark nachgefragte Verknüpfungshaltestelle Normannenstraße ist die Bahnsteigbreite von ca. 4,50 m notwendig. Die Vorhabenträgerin hat die Dimensionierung schlüssig in der Unterlage 16 vom 25.06.2020 (Ergänzungen zum Erläuterungsbericht) begründet.

Von daher wird die Forderung des Einwenders, die Haltestelle schmaler zu halten, zurückgewiesen.

### **7.3 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.

#### **7.4 Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft**

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

#### **7.5 Straßenverkehrliche Belange / Umbaumaßnahmen im Straßennetz, inkl. Radverkehr**

Die Um- bzw. Ausbaumaßnahmen 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 Hauptstraße bleibt weiterhin für den Individualverkehr in beide Richtungen befahrbar, es ist geplant, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung bei den heutigen 30 km/h verbleibt. Nach Aussage der Vorhabenträgerin werden die Sichtverhältnisse an allen Einmündungen durch Bäume und Parkplätze nicht beeinträchtigt.

Der Radverkehr wird momentan auf beidseitig angelegten Radwegen im Seitenraum zwischen den Parkstreifen und dem Gehweg geführt. Hier entstehen erhebliche Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern, aber auch mit dem sog. „Dooring“ (lt. Duden: Behinderung oder (tödliche) Verletzung einer Person, die Fahrrad, E-Scooter o.ä. fährt, durch Öffnen der Autotür von innen) oder durch Fehlverhalten beim Ein- und Ausparken. Weiterhin bestehen Sichteinschränkungen im Bereich von Zufahrten. Aufgrund nicht ausreichender Breiten lt. StVO wurde die Benutzungspflicht der Radwege inzwischen aufgehoben. Die aufgeführten Sicherheitsdefizite werden durch die künftig geplante Verkehrsführung der Radfahrer auf sog. Schutzstreifen entsprechend der einschlägigen Regelwerke und damit auch der Trennung der Bereiche für Fußgänger und Radfahrer behoben.

In den Einwendungen und im Erörterungstermin ist insbesondere der umstrittene Sicherheitsabstand zu Radfahrern von 1,5 Metern diskutiert worden.

Der mit Wirkung vom 28.04.2020 neu gefasste § 5 Abs. 4 Satz 3 StVO, in dem ein ausreichender Sicherheitsabstand beim Überholen von Rad Fahrenden innerorts von 1,5 m verbindlich festgelegt wird, gilt jedoch nicht für Schienenfahrzeuge, sondern ausschließlich für Kraftfahrzeuge. Nach § 1 Abs. 2 StVO sind Kraftfahrzeuge „Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.“ Dies hat u. a. den Hintergrund, dass die Gefahrenlage beim Vorbeifahren einer Schienenbahn eine andere ist als beim Überholen durch den Kfz-Verkehr. Verkehrsgefährdende Situationen werden häufig durch die unerwartet geringen Überholabstände von Kraftfahrzeugen (Kfz) hervorrufen. Für Radfahrende ist es ein Unterschied, ob Kfz von hinten heranzufahren und dann oftmals unerwartet und mit unangepasstem Abstand überholen oder sie die Schienen (meistens in Straßenmitte) deutlich sehen und somit davon ausgehen können, dass dort regelmäßig Schienenbahnen verkehren und sie so in der Lage sind, den möglichen Abstand zwischen Stadtbahn und Rad einschätzen zu können.

Der Schutzstreifen für Radfahrer ist nicht im Schienenbereich angeordnet, sondern ist jeweils neben den Kfz-/Stadtbahn-Fahrstreifen angeordnet, sodass diesbezüglich keine Unfallgefahr für Radfahrer besteht.

Bei zu geringen Abständen zu Radfahrern sind Stadtbahn-/und Busfahrer zudem gehalten, hinter dem Radfahrer hinterher zu fahren.

## **7.6 Jagd**

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

## **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 Hauptstraße 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 schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Belange zu erwarten.

### **7.7.1 Lärmschutzbelange (Luftschall)**

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

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

Soweit im Rahmen von Summenpegeln der Lärm des Gesamtverkehrs (Vorbelastrungen, „neue“ Stadtbahn und Straße) zu betrachten ist, ist auch dies erfolgt. Dass insofern enteignungs- bzw. gesundheitsrelevante Schwellenwerte erreicht werden, vermeiden die vorgesehenen Maßnahmen des Lärmschutzes.

#### **7.7.1.1 Rechtsgrundlagen**

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

Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen so weit wie möglich vermieden werden.

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

Lassen sich Lärmbeeinträchtigungen bei dem Bau oder bei der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen, Straßenbahnen und öffentlichen Straßen aber 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, 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen

Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89).

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

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung, die 16. BImSchV<sup>1</sup>, 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.

---

<sup>1</sup> Im Folgenden ist - soweit nicht ausdrücklich anders bezeichnet - die Fassung in der Bekanntmachung vom 18.12.2014 (BGBl. I S. 2269) gemeint, welche durch die VO vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist. Nach der Übergangsvorschrift der aktuell rechtsgültigen 16. BImSchV in § 6 sind die Vorschriften der 16. BImSchV in der bis dahin geltenden Fassung weiter anzuwenden, wenn - wie hier am 06.03.2018 - der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vor Ablauf des 1. März 2021 gestellt wurde.

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

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

ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigen:

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

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

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 für Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Nrn. 1 bis 4, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den insoweit maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung.

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

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

Im Umfeld der Stadtbahntrasse sowie dem umzubauenden Teil der Hauptstraße 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 Hauptstraße nicht auf. In dem vorhandenen Bereich befinden sich reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kern- und Mischgebiete.

Bei dem Umbau der Hauptstraße ist daher die Einhaltung der Grenzwerte für allgemeine und reine Wohngebiete bzw. für ein Kern-, Dorf- und Mischgebiet sicherzustellen.

Da es sich nicht um einen Straßenbahnneubau handelt, finden die vorgenannten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV jedoch nur Anwendung, wenn der Umbau als wesentliche Änderung zu qualifizieren ist. Sie ist nur gegeben, wenn

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

(dies gilt nicht für Gewerbegebiete) durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

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.

### **7.7.1.2 Methodik, Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel**

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

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

Die zur Berechnung von Straßenverkehrslärm basiert auf der Anlage 1 zur 16. BImSchV (vgl. § 6 der 16. BImSchV in der Fassung der Bekanntmachung vom 04.11.2020) in Verbindung mit der RLS-90 (s. auch Hinweis oben).

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) sowie

- ggf. Korrekturen für Brücken und Viadukte.

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.

Als sog. „Schienenbonus“ zur Pegelkorrektur zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung von Schienenverkehrsgeräuschen gegenüber Straßenverkehrsgeräuschen sieht die 16. BImSchV in ihrer Anlage 2 (Nr. 2.2.18 der Schall 03) bei Stadt- bzw. Straßenbahnprojekten, für die das Planfeststellungsverfahren wie vorliegend vor dem 31.12.2018 eingeleitet wurde, schließlich einen Abzug von 5 dB(A) vor.

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

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.

Nach diesen Vorgaben sind die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen von dem I. B. U. Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH, Essen, unter Verwendung des regelkonformen Programms „CadnaA, Version 2017 MR1“ der Firma Datakustik nach den Teilstückverfahren gem. SCHALL 03 – Ausgabe 2014 – und RLS 90 durchgeführt worden.

Die verwandte Methodik ist nicht zu beanstanden. Anlass an der Richtigkeit der angewandten Methodik bzw. der entsprechenden Rechenergebnisse zu zweifeln, besteht nicht.

Die Orientierung an den Lärmwerten der 16. BImSchV ist auch nur möglich, wenn das nach dieser Verordnung vorgesehene Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung 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. März 1996 – 4 C 9.95, BVerwGE 100, 1 (4), und vom 20. Oktober 1989 – 4 C 12.87 –, BVerwGE 84, 31 (40 ff.)).

Die Schall 03 sowie die RLS-90 sind zudem Rechenkonventionen mit zahlreichen Vereinfachungen, die sich zumeist zum Vorteil der betroffenen Anlieger auswirken. Nach der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV sowie der RLS-90 bzw. gem. Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV (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 Hauptstraße 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 Verordnungsgeber steht danach bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten, die eine abstrakt-generelle Abwägung widerstreitender Interessen erfordert, ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (vgl. aus neuerer Zeit Urteil des BVerwG vom 9. Juni 2010, 9 A 20.08, Rdnr. 103 ff., m. w. N.; siehe auch BVerwG vom 8. September 2016, 3 A 5.15, Rdnr. 48 ff.). Der Wertungsspielraum wird erst dann überschritten, wenn eine rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet und die Grenze gesundheitlicher Gefahren durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. 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 Verordnungsgebers bei der Festlegung der Grenzwerte und der Ausgestaltung der Lärmbelastungsermittlung ist hiernach erst dann erreicht, wenn das vom Verordnungsgeber vorgegebene Berechnungsverfahren eine Lärmbelastung zulässt, die evident mit dem angestrebten Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen unvereinbar wäre, etwa, weil sie zu Gesundheitsgefahren führen könnte. Der Umstand, dass in der neuen Lärmwirkungsforschung unter Vorsorgegesichtspunkten gesundheitliche Auswirkungen von Lärmeinflüssen erforscht und niedrigere Grenzwerte diskutiert und für erstrebenswert erachtet werden, lässt dabei aber nicht den Schluss zu, die Verkehrslärmschutzverordnung sei offensichtlich ungeeignet, den von Verfassungswegen gebotenen Gesundheitsschutz zu gewährleisten (Hessischer VGH, Urteil vom 17.11.2011, 2 C 2165/09.T, sowie BVerwG, a. a. O., Rdnr. 107, m. w. N.; jüngst BVerwG vom 8. September 2016, 3 A 5.15, Rdnr. 52 ff.).

Auch der Schienenbonus von 5 dB(A) darf derzeit noch berücksichtigt werden. Dass er gem. § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG nur noch übergangsweise angewendet

werden darf (bei Straßenbahnlärm nur noch in den Fällen, in denen das Planfeststellungsverfahren vor dem 01.01.2019 eröffnet worden ist), ist insoweit ohne Belang (vgl. BVerwG, u. a. Urteil vom 29.06.2017, Az. 3 A 1.16; Urteil vom 08.09.2016, 3 A 5.15, Rdnr. 48 ff.).

Methodische Fehler sind von daher nicht erkennbar. Unter Hinweis auf die bereits ergangenen Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin werden auch die Einwendungen, die sich auf methodische Fehler der Betrachtung der schall- und schwingungstechnischen Immissionen beziehen, hiermit zurückgewiesen. Im Ergebnis ist die Anwendung des Berechnungsverfahrens nicht zu beanstanden. Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, liegen nicht vor. Auch die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (BVerwG a.a.O. und Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 A 10.95).

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens sind somit die oben genannten Vorschriften für die Anlage und Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen anzuwenden. Die Methodik zur Berechnung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen ist durch die Anlage 1 zur 16. BImSchV 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, 11 A 42.97).

Aktiver Lärmschutz ist insoweit nur dann verzichtbar, wenn Aufwand und Kosten zu seiner Umsetzung außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen oder die Maßnahmen mit dem Vorhaben unvereinbar sind.

Die Unverhältnismäßigkeit tritt jedoch nicht bereits dann ein, wenn aktive Maßnahmen kostenaufwendiger als passive sind. Nur soweit zwischen den Kosten für aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen oder zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis besteht, ist der Aufwand für aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht zu rechtfertigen (BVerwG, Beschluss v. 30.08.1989, 4 B 97/89). Dabei sollen die Kosten des Lärmschutzes den Verkehrswert der schutzbedürftigen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs nicht übersteigen. Im vorliegenden Fall kommt aktiver Schallschutz allerdings 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. 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 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, 11 VR 15.95 und Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25.95).

Die Ergebnisse der Immissionstechnischen Untersuchung sind den Planunterlagen zu entnehmen.

### **7.7.1.3 Maßgebliches Fahrzeug-/Verkehrsaufkommen und sonstige vorhabenbezogene Rahmenparameter**

#### **7.7.1.3.1 Stadtbahnverkehr in der Hauptstraße**

In die entsprechenden Berechnungen, die unter Berücksichtigung der benannten Berechnungsvorgaben für den betroffenen Bereich gemacht worden sind und in denen der vom planfestgestellten Vorhaben ausgehende Verkehrslärmausstrahl, ist

bezüglich der Straßen-/Stadtbahn zunächst das Fahrzeugaufkommen berücksichtigt worden, dass sich aufgrund des Fahrplans / der vorgesehenen Taktzeiten ergibt. Tagsüber, d. h. von 6 Uhr morgens bis 22 Uhr am Abend, werden bis zu 96 Fahrten und des Nachts, d. h. zwischen 22 Uhr am Abend und 6 Uhr morgens, maximal 19 Fahrten - je Richtung - auf der Strecke stattfinden. Dieses jeweilige Fahrzeug- bzw. Zugaufkommen ist auch in die Berechnungen eingeflossen. Es sei allerdings daraufhingewiesen, 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. In dem Bauabschnitt der Hauptstraße verkehren Fahrzeuge mit 16 Achsen und die sog. Langzüge mit 20 Achsen.

Die für den Straßenbahnbetrieb zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Planungsbereich weitestgehend 30 km/h. Sie soll auch nach den Umbaumaßnahmen weiterhin gelten. Somit wurde im gesamten Planungsgebiet mit 30 km/h gerechnet, abgesehen von Weichen-, Kurven- und Haltestellenbereichen, in denen 50 km/h anzusetzen sind um Kurvengeräusche abzubilden.

Im gesamten Bereich ist die Fahrbahn ein straßenbündiger Bahnkörper.

Aufgrund der erhöhten Neigung zu Quietschgeräuschen während der Durchfahrt einer Kurve mit Radius  $r < 200$  m ist in den entsprechenden Abschnitten gem. Schall 03 zudem ein entsprechender Pegelzuschlag von 4 dB(A) berücksichtigt worden.

#### **7.7.1.3.2 Straßenverkehr in der Hauptstraße**

Die Ergebnisse der Berechnungen des Straßenverkehrslärms finden sich in den Anlagen 3.1 bis 3.22 der von dem Büro I.B.U. aus Essen erstellten Schalltechnischen Untersuchung vom 05.10.2017 sowie in den überarbeiteten Versionen der Schwingungs- und Schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros I.B.U. (Unterlage 20 und 23).

Analog zur Schall 03 bilden auch hier das Fahrzeugaufkommen und die Art der Fahrzeuge (der Schwerlastverkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t wird gesondert berücksichtigt) sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit die wesentlichen Eingangsparameter für die in diesem Fall gem. 16. BImSchV und RLS 90 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 – hier nicht vorhandene - Steigungen und Gefälle, für lichtsignalgeregelte Einmündungen und Kreuzungen oder für im Vergleich zur gem. RLS 90 als Referenz dienenden Beschaffenheit der Straßenoberfläche leisere oder lautere Straßenbeläge) vor, die ebenfalls berücksichtigt worden sind.

Auf dieser Basis sind wiederum durch einen Vergleich des Planfalls 0 (Ist-Zustand) mit dem Planfall 1 (Prognoseberechnung für den Zustand nach dem Aus-/Umbau) die Veränderungen ermittelt worden.

Das Verkehrsaufkommen wurde dazu den Ergebnissen einer 2014 durchgeführten Verkehrsanalyse sowie einer Aktualisierung der MIV (motorisierter Individualverkehr) -Daten auf 2030 entnommen, deren Ergebnisse aufbereitet und in den DTV (= durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen, gemittelt über alle Tage des Jahres) umgerechnet worden sind. Die entsprechenden Werte sind, jeweils getrennt für die unterschiedlichen Abschnitte der Hauptstraße und ihrer Nebenstraßen, der Tabelle 1 der aktualisierten Schall- und Schwingungstechnischen Untersuchung zum Luftschall zu entnehmen. Die Werte (gerundet) liegen zwischen 145 Kfz/h und 358 Kfz/h am Tage (zwischen 6 und 22 Uhr) bei einem Schwerlastverkehrsanteil von 4,1 bis 17,8 % je Richtung sowie zwischen 20 Kfz/h und 48 Kfz/h in der Nacht (22 bis 6 Uhr) bei einem Schwerlastverkehrsanteil von 2,0 bis 8,9 % je Richtung.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge ist in der Hauptstraße vorwiegend auf 30 km/h begrenzt, in Teilen sind 50 km/h erlaubt, diese werden auch nach dem Umbau beibehalten.

Korrekturen für den Straßenbelag sind insoweit eingeflossen, als die Straßenoberfläche in der Hauptstraße zwischen dem Gebäude Hausnummer 42 bis Ausbauecke an der Hausnummer 156 gepflastert ist. Für diesen im Vergleich zu einer Asphaltierung lauterer Straßenbelag wurde der für eine Geschwindigkeit von 30 km/h vorgesehene Zuschlag von 2 dB(A) eingerechnet. Der Umbau sieht künftig

eine durchgängige Asphaltierung vor, so dass für den Planfall 1 ohne Zu- und Abschläge gerechnet worden ist. Die wegfallende Pflasterung bewirkt bezogen auf den Straßenlärm grundsätzlich eine Emissionsminderung.

Dies belegen auch die durchgeführten Untersuchungen. Denn die insoweit für alle Gebäude entlang des Umbauabschnitts ermittelten Beurteilungsparameter nehmen ab oder bleiben zumindest gleich.

Lärmschutzansprüche ergeben sich aus der 16. BImSchV heraus im Hinblick auf den Straßenverkehrslärm daher nicht.

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

Ermittelt und überprüft wurden auch die Wirkungen der Veränderungen, die sich als Folge des Straßenbahnbaus und der damit in Zusammenhang stehenden Neuaufteilung des Verkehrsraums in der Hauptstraße durch den Straßenverkehr ergeben. Sie sind ebenfalls mit dem Basisgutachten und Ergänzungsgutachten des Büros I.B.U. aus Essen ermittelt worden und Gegenstand der Gutachten.

Da insoweit Straßenverkehrslärm nicht wie z. B. als Folge eines Straßenneubaus erstmals entsteht, sondern sich nur Veränderungen einstellen, ist die Anwendbarkeit der 16. BImSchV diesbezüglich jedoch davon abhängig, ob sich eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ergibt. Das Büro I.B.U. hat deshalb ermittelt, ob Lärmpegelerhöhungen von 3 dB(A) zu erwarten sind oder ob relevante Lärmpegelerhöhungen auf oder oberhalb von 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht stattfinden werden.

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

#### **7.7.1.4 Außenwohnbereiche**

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 (vgl. Nr. 7.7.1.1) schon erläutert, schützt die 16. BImSchV daher grundsätzlich auch Außenwohnbereiche.

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

Geschützt wird der Außenwohnbereich allerdings 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, 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, 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.

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

Dies ergibt sich aus 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, 4 C 12.87, BVerwGE 84, 31 [42]). Die Regelung des § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ermächtigt demgemäß den Verordnungsgeber zum Erlass von Vorschriften auch über das "Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen". Dies ist für Straßen in der Anlage 1 und für Schienenwege in der Anlage 2 zur 16. BImSchV geschehen. Beide Anlagen lassen in die Berechnung des Beurteilungspegels ausschließlich Faktoren eingehen, welche sich auf den neuen oder zu ändernden Verkehrsweg beziehen. Auswirkungen, die von anderen Verkehrswegen ausgehen, bleiben gänzlich unberücksichtigt. Für die Ermittlung eines wie auch immer gear teten 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, 4 C 9.95, DVBl. 1996, S. 916).

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

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

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

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

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

Aufgrund seiner untrennbaren Einbettung in die Straße ist für die schalltechnische Beurteilung ein Gesamtbeurteilungspegel aus Straßen- und Schienenverkehr (Summenpegel) heranzuziehen.

Angesichts der teilweise hohen Vorbelastungen sind daher vorliegend über die Berechnungen gem. 16. BImSchV hinaus für den Planungsabschnitt unter Einbeziehung des Straßenverkehrs auch die Gesamtbelastungen ermittelt worden. Sie wurden in den Gutachten des Büros I.B.U. jeweils separat gem. Schall 03 ausgewiesen.

Als maßgebende gesundheitsrelevante Schwellen hat das Büro I.B.U. mit Blick auf die betroffenen Örtlichkeiten Werte von 65 dB(A) des Nachts bzw. 75 dB(A) am Tag für die betroffenen Mischgebietsflächen sowie von 60 dB(A) des Nachts bzw.

70 dB(A) am Tag für die betroffenen Allgemeinen und reinen Wohngebiete angesetzt. Diese Werte bilden in dem benannten zulässigen Spektrum die Obergrenze.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich dieser gutachtlichen Einschätzung jedoch nicht angeschlossen.

Der Aspekt der Gesundheitsgefährdung basiert vorwiegend auf dem grundrechtlich in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG verankerten Rechtsgut der körperlichen Unversehrtheit und ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vom Schutzstatus des bebauten Grundstücks unabhängig zu betrachten. 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.

Entgegen der Bewertung des Gutachterbüros I. B. U. sind die vorliegenden Lärmbetrachtungen daher, begünstigend für die Betroffenen, **für alle Bereiche** anhand der Werte von

- **60** dB(A) nachts und
- **70** dB(A) tagsüber

von der Planfeststellungsbehörde ausgewertet worden.

Als kritische Pegelerhöhungen wurden seitens des Gutachters nur solche angesehen, die mehr als 0,3 dB(A) betragen und damit nicht als vollständig unwesentlich zu betrachten sind. Auch dieser Verfahrensweise hat sich die Planfeststellungsbehörde nicht angeschlossen. Sie bewertet alle Pegelerhöhungen auch bereits dann als gesundheitsrelevant, wenn sie sich zwischen 0,0 und 0,3 dB(A) bewegen. Auch dies wirkt sich begünstigend für die Betroffenen aus.

Unter Berücksichtigung der methodisch einwandfrei errechneten Beurteilungspiegel sowie der vorgenannten Vorgaben ergeben sich kritische Werte und Pegelerhöhungen in Verbindung mit einer Überschreitung der benannten gesundheitsrelevanten Richtwerte zur Nachtzeit für folgende Gebäude in Bielefeld - Brackwede:

- Hauptstraße 27 (1. Obergeschoss)  
-IBU-Gutachten –Unterlage 23- Anlage 4.2, Immissionsort a
- Hauptstraße 92 (Erdgeschoss, 1. Obergeschoss)  
-IBU-Gutachten –Unterlage 23- Anlage 4.12
- Hauptstraße 94 (Erdgeschoss, 1. und 2. Obergeschoss)  
-IBU-Gutachten –Unterlage 23- Anlage 2.12
- Hauptstraße 96 (Erdgeschoss, 1., 2., 3., 4. Obergeschoss)  
-IBU-Gutachten –Unterlage 23- Anlage 2.13
- Hauptstraße 98 (Erdgeschoss, 1., 2., 3., 4. Obergeschoss)  
-IBU-Gutachten –Unterlage 23- Anlage 2.13
- Hauptstraße 103 (Erdgeschoss, 1. und 2. Obergeschoss)  
-IBU-Gutachten –Unterlage 23- Anlage 2.13, Immissionsort a
- Hauptstraße 105 (Erdgeschoss)  
-IBU-Gutachten –Unterlage 23- Anlage 2.14
- Hauptstraße 107 (Erdgeschoss, 1., 2., 3. Obergeschoss)  
-IBU-Gutachten –Unterlage 23- Anlage 2.14
- Hauptstraße 130 (Erdgeschoss)  
-IBU-Gutachten –Unterlage 23- Anlage 4.16, Immissionsort a

Unter dem Aspekt des Gesundheitsschutzes wurden insofern seitens der Planfeststellungsbehörde kritische Werte und Pegelerhöhungen auch für die Hauptstraße Nr. 27, 92 und 130 (für die Nacht) ermittelt, die von den Feststellungen im IBU-Gutachten abweichen bzw. darüber hinaus ermittelt wurden.

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 Aktenzeichen: 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, juris Rn. 87) als überholt an.

#### **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 (so zuletzt nochmals BVerwG, Beschluss vom 04.09.2003, 4 B 76/03), hatte die Planfeststellungsbehörde gleichwohl zu prüfen, ob es vorliegend besonders gelagerte Sachverhalte gibt, die es erforderlich machen könnten, über das bisher die Zumutbarkeitsgrenzen sichernde 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. In Bestätigung dieser Rechtsprechung hat das BVerwG dazu zuletzt in seinem Beschluss vom 31.01.2011, 7 B 55/10, ausgeführt:

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

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

In diesem Sinne besonders bewältigungsbedürftig erscheinende Sachverhalte wurden weder im Anhörungsverfahren aufgezeigt noch sind sie für die Planfeststellungsbehörde anderweitig ersichtlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, aus denen sich die Notwendigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen 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 Verkehrslärmbelastigungen - etwa wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder aufgrund der in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethode oder auch wegen des Kompromisscharakters der Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung - in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst sein könnten. Soweit Immissionskonflikte in Bereichen entstehen, für die die 16. BImSchV nicht anwendbar ist, können diese hingenommen werden. Insbesondere erreichen diese aber nicht eine solche Intensität, dass mit einer Gesundheitsgefährdung oder auch mit Eigentumseingriffen zu rechnen ist.

#### **7.7.1.7 Abwägungsentscheidung im Hinblick auf Lärmschutz**

Dieser Planfeststellungsbeschluss mit seinen Entscheidungen zur Lärmtechnik basiert zunächst auf den schall- und schwingungstechnischen Gutachten des Ingenieurbüros I. B. U. aus Essen vom 05.10.2017.

Das Gutachten wurde mehrfach modifiziert, vgl. Änderungsindex unter 6. in der letzten Fassung des Gutachtens vom 02.11.2021.

Zuletzt wurde mit Datum vom 02.11.2021 jedenfalls ein aktualisiertes Lärmgutachten der Firma I. B. U. (Unterlage Nr. 23, Textseiten 9 und Anlagen 110 Seiten) nachgereicht, welches dieser Entscheidung entsprechend zugrunde gelegt wird.

In diesen Unterlagen werden alle Gebäude und maßgeblichen Immissionsorte im Nahbereich der Straßenbahntrasse bzw. des von Umbaumaßnahmen betroffenen Abschnitts der Hauptstraße 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 (vgl. Kapitel A Nr. 4.6).

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.1 BImSchG 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 vorgesehene Rillenschienenlagerung kann allenfalls als aktive Lärmschutzmaßnahme qualifiziert werden. Die Hauptstraße ist im Planfeststellungsbereich von einer überwiegend geschlossenen Wohnbebauung, die in unmittelbarer Nähe zur Straße liegt, geprägt. 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 Nr. 4.6) 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 vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung

des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung bzw. 24. BImSchV). Sofern keine Schlafräume oder andere schützenswerte Räume i. S. der Verordnung betroffen sind, sind in diesen Gebäuden ggf. keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

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.

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

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

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

### **Hinweise zu den lärmtechnischen Unterlagen**

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

Die Rechengänge selbst wurden mit den tatsächlichen (d. h. nicht gerundeten) Werten durchgeführt. Bei der Prüfung, ob ein Anspruch auf Lärmschutz besteht,

sind die Beurteilungspegel bzw. die Differenzen der nicht gerundeten Beurteilungspegel dagegen wieder aufzurunden.

### **7.7.2 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 verkehrsbüblicher 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 i. S. v. § 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.

Entsprechende Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

### **7.7.3 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.

Gem. § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umweltauswirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Im Bereich des umzugestaltenden Trassenabschnitts der Stadtbahnlinie 1 in der Hauptstraße inklusive der geplanten Hochbahnsteige 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 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 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 (NO<sub>2</sub>), Benzol

(C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) und Staubpartikel (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) im Hinblick auf die Grenzwerte der 39. BImSchV verzichten.

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

#### **7.7.4 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 Haltestellen, 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 BImSchG NRW) für Betriebsstätten im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG, zu denen als ortsfeste Einrichtungen im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG auch die Haltestellen gehören. Die Beurteilungsmaßstäbe entsprechen denen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen. Danach bewegen sich die im Immissionsschutz auftretenden Lichteinwirkungen zum einen lediglich im Bereich der Belästigung, physische Schäden am Auge können ausgeschlossen werden (vgl. Ziffer 1 letzter Satz des Erlasses). Zum anderen sind, soweit gem. BOStrab möglich, die unter Ziffer 6 des Erlasses beschriebenen Maßnahmen zur Minderung der Störwirkung von Beleuchtungseinrichtungen umzusetzen, so dass 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 (vgl. Kapitel A, Nebenbestimmung Nr. 4.1.5 dieses Beschlusses).

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).

Die neu eingeführten Regelungen des § 41a BNatSchG (Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen) sind daher zu beachten. Insekten und andere lichtsensible Tiere sind vor nachteiligen Auswirkungen der Beleuchtung zu schützen. Der Schutz von Tieren und Pflanzen und ihrer Lebensgemeinschaften vor mit Lichtimmissionen verbundenen nachteiligen Auswirkungen soll sichergestellt werden. Hierzu gehören geänderte Räuber-Beute-Verhältnisse, die Gefahr der Tötung von Insekten z.B. durch direkte Hitzeeinwirkung oder Erschöpfung, die Beeinträchtigung des Vogel- oder Fledermauszugs sowie die Beeinträchtigung von Ökosystemfunktionen wie nächtlicher Bestäubung. Des Weiteren kann das Weglocken von Insekten aus Lebensraumteilen über z.T. weite Distanzen (sog. Staubsaugereffekt) dazu führen, dass Arten ihre Lebenszyklen nicht vollenden können und somit die ökologischen Verbindungen zwischen Lebensräumen durch diese Arten unterbrochen werden.

Daher sind dauerhafte Lichtemissionen im Eingriffsbereich während des Baus und Betriebes der Stadtbahnlinie weitestgehend auf ein verträgliches Minimum zu reduzieren, um Störungen - die über die bereits in der innerstädtischen Lage unvermeidlich vorhandenen Lichtimmissionen hinausgehen - zu vermeiden (vgl. Kapitel A Nr. 4.1.5 des Beschlusses).

Die Maßnahme ist geeignet und erforderlich um den Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen sicherzustellen (vgl. auch Kapitel B Nr. 6.4.7 des Beschlusses).

#### **7.7.5 Erschütterungen / Körperschall (Schwingungsmissionen)**

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 ggf. 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.

Damit die Planfeststellungsbehörde prüfen kann, ob und welche Vorkehrungen o.ä. der Vorhabenträgerin aufzuerlegen sind, hat die Vorhabenträgerin die Schwingungsimmissionen mit dem Schall- und schwingungstechnischen Gutachten (Teil 3) des Ingenieurbüros I. B. U. vom 11.09.2017, der Ergänzung vom 20.10.2017 sowie der Ergänzung vom 31.08.2021 unter Berücksichtigung der maßgeblichen Beeinflussungsfaktoren (insbesondere die Beschaffenheit des Gleisoberbaus, die Zahl der Stadtbahnfahrten und die Fahrzeuggeschwindigkeiten) sowie der sonstigen örtlichen Gegebenheiten (Gebietsausweisung, Gebäudestruktur etc.) untersuchen lassen.

#### **7.7.5.1 Erschütterungen**

Zur Beurteilung der Erschütterungen hat der Gutachter die Vorgaben der DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden – Juni 1999) und Teil 3 (Dezember 2016, Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf bauliche Anlagen) herangezogen. Der gemeinsame 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 (MBI. NRW 2018, S. 7129) bzw. die mit ihm eingeführten Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen – Stand 06.03.2018 – nehmen für die Messung und Beurteilung von Erschütterungseinwirkungen auf diese DIN Bezug. Zwar gelten die per Erlass eingeführten überarbeiteten Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft nur für genehmigungsbedürftige und nicht genehmigungsbedürftige bauliche Anlagen und damit nicht für Schienenverkehrswege. Die per Erlass vom 04.10.2018 eingeführten aktuellen Hinweise der

Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft weisen für den Immissionsschutz ein genormtes Beurteilungsverfahren für diese Anlagen auf und können insoweit entsprechend der bisherigen regelmäßigen Anerkennung in der Rechtsprechung (zuletzt u. a.: BVerwG, Urteil vom 29.06.2017, 3 A 1/16, RN 97ff) auch weiterhin für Schienenfahrzeuge analog angewandt werden.

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

Die immissionsschutzrechtliche Situation wird im Bereich der Hauptstraße in Bielefeld-Brackwede vorwiegend durch den Bestand geprägt. Der Gutachter hat festgestellt, dass schon jetzt nachweisbare Erschütterungsimmissionen in der vorhandenen Bebauung auftreten.

Darauf, dass kein Anspruch besteht, in dem einschlägig vorgeprägten Raum von zusätzlichen Erschütterungsimmissionen grundsätzlich freigestellt zu werden, ist in diesem Zusammenhang hinzuweisen. 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.

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

### 7.7.5.2 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.

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

Da es neben den Hinweisen in den benannten Regelungen – und den dazu existierenden weiteren Hinweisen der VDI-Norm 3837 sowie der ISO 14837 – keine Detailvorgaben bzw. kein analytisches Verfahren für die Abschätzung des Umfangs der zu erwartenden Immissionen selbst gibt, basieren die Bewertungen des Gutachters bei seiner Prognose einerseits auf gutachterlichem Erfahrungswissen, das nicht nur auf fachtechnischem Know-how, sondern nicht zuletzt auch auf vielen Erkenntnissen und Messungen aus dem Umfeld anderer Schienenwege beruht. Parallel dazu hat der Gutachter aber im Januar bzw. Februar 2017 auch in den Gebäuden Hauptstraße 155, 27, 74, 112, 144 und 31/33 vor Ort Messungen

zur Ermittlung der Immissionen durchgeführt, die von der Stadtbahnlinie 1 verursacht werden, und die Erkenntnisse aus den Ergebnissen dieser Messungen in seine Abschätzungen einfließen lassen.

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

### **7.7.5.3 Bewertung**

Der Gutachter hat festgestellt, dass schon jetzt nachweisbare Erschütterungsmissionen und Körperschallimmissionen in der vorhandenen Bebauung auftreten.

Das vorliegende Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Maßnahme eine Zunahme der Erschütterungsmissionen bewirkt.

Das Veränderungskriterium von 25% für die Erschütterungsmissionen wird überschritten. Die 1,5 fachen Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150-Teil 2 für Wohngebiete werden hingegen tagsüber als auch nachts nicht überschritten.

Die Körperschallimmissionen werden zu einer spürbaren Anhebung des Sekundärluftschalls führen. Das Veränderungskriterium von mehr als 3 dB(A) und der Orientierungswert von 40 dB(A) für Schlafräume in Wohngebieten wird bereits teilweise überschritten und weiter angehoben.

Ohne Schutzmaßnahmen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW wären daher dem Vorhaben entgegenstehende nachteilige Wirkungen durch die Schwingungsmissionen auf Rechte anderer, insbesondere der Bewohner und Eigentümer der Hauptstraße 112 und 155 zu erwarten.

Der Gutachter empfiehlt daher auf der gesamten Strecke eine elastische Rillenschienenlagerung auf steifem Unterbau mit einer vertikalen Schieneneinfederung von 1 – 1,5 mm unter maximaler Radsatzlast entsprechend DIN 45673, was eine deutliche Verbesserung bezüglich der Schwingungsmissionen zur Folge hat.

Der Vorhabenträgerin wird daher hiermit zur Auflage gemacht, im gesamten Streckenabschnitt die elastische Rillenschienenlagerung auf steifem Unterbau einzubauen. Hierdurch ist der Empfehlung des Gutachters entsprochen.

Mit den auferlegten Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen und Körperschall soll sichergestellt werden, dass die Einwirkungen auf Gebäude und die Menschen in den Gebäuden nicht schädlich sind.

Vor Beginn der Baumaßnahmen und nach Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie ist im Hinblick auf die Erschütterungen und Körperschall ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dies steht im Einklang mit der Zusage der Vorhabenträgerin, vor Beginn der Baumaßnahme eine bauliche Beweissicherung durch einen Bausachverständigen durchführen zu lassen.

Dazu ist insofern vorab ein Beweissicherungskonzept, wie unter Nebenbestimmung 4.1.3 des Beschlusses beschrieben, zu erstellen.

Soweit neu hinzugekommene Schäden bzw. Verschlechterungen von Vorschädigungen unter Berücksichtigung vorgenannter Parameter auf den Betrieb der Stadtbahnlinie zurückzuführen sind, hat die Vorhabenträgerin weitere Schutzmaßnahmen zu treffen bzw. eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten (vgl. Nebenbestimmung 4.1.3).

Falls die im Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Prüfung des Schutzkonzepts ergibt, dass keine in der erschütterungs-/körperschallmindernden Wirkung über die festgestellte elastische Rillenschienenlagerung auf steifem Unterbau hinausgehenden, dem Stand der Technik entsprechenden Systeme zur Verfügung stehen oder deren Realisierung untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein sollte, kann gem. § 75 Abs. 2 VwVfG NRW durch die Planfeststellungsbehörde ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach anerkannt werden.

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 im Übrigen unabhängig davon zu beachten.

### **7.7.6 Beeinträchtigungen während der Bauphase / Bauimmissionen**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch über die Zulässigkeit des Vorhabens angesichts der sich daraus ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens erfasst nicht nur das Vorhaben nach seiner Fertigstellung, sondern auch dessen Herstellung selbst. Auch wenn es sich bei Baustellen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne der Regelungen des BImSchG handelt, sind dennoch gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2021, 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 ergebender 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 die in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm vom 19. August 1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) festgesetzten Immissionsrichtwerte einzuhalten. Ein besonders gelagerter Einzelfall (z.B. lärmintensive Abrissarbeiten), dem nicht hinreichend mit der AVV-Baulärm begegnet werden könnte,

ist weder vorgetragen noch sonst erkennbar (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16/16 –, juris, Rdnr. 22).

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 um 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 - 9 A 16.16 - .

Während der Bauarbeiten kann es außerdem durch Baustellenfahrzeuge zu Verkehrsbehinderungen im Bereich der Baustellenzufahrten kommen. Auch dies ist nicht vermeidbar. Diese Auswirkungen sind zudem nur temporärer Art. Die Vorhabenträgerin hat bereits unter Berücksichtigung der hierzu erfolgten Einwendungen und im Rahmen der von der Vorhabenträgerin erarbeiteten Darstellungen zu Schutzmaßnahmen für Gewerbetreibende und Anwohner zugesagt, dass die Eingriffe in die Anliegerbelange und die Belastungen der Nutzergruppen der Hauptstraße auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Darüber hinaus werden hinsichtlich bauzeitlich verursachter Erschütterungen mit den Regelungen der Nebenbestimmung Nr. 4.1.3 in ausreichendem Maße Schutzvorkehrungen getroffen.

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

*„Wie der Senat im Anschluss an die Rechtsprechung des III. Zivilsenats des BGH zu einem Anspruch wegen enteignenden Eingriffs (BGHZ 140, 285 [293 ff.] =*

*VersR 1999, 849 [852]) entschieden hat, bleibt neben den im Planfeststellungsverfahren eröffneten Rechtsbehelfen (§§ 74 Abs. 2, 75 Abs. 2 VwVfG; hier i. V. m. § 18 S. 3 AEG) für einen Anspruch aus § 906 Abs. 2 S. 2 BGB grundsätzlich kein Raum. Dem Eigentumsschutz des Nachbarn wird dadurch Genüge getan, dass die Planfeststellungsbehörde sich mit der Frage der erforderlichen aktiven oder passiven Schutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG) bezogen auf das benachbarte Eigentum umfassend auseinandersetzen [sic] und solche Maßnahmen oder eine Entschädigungspflicht (§ 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG) anordnen muss, wenn unzumutbare Beeinträchtigungen zu erwarten sind (vgl. BVerwGE 84, 31 [38 f.]; 110, 370 [392]; 123, 23 [36]).*

*Meint der betroffene Nachbar, dass seinem Eigentumsrecht im Planfeststellungsverfahren nicht ausreichend Rechnung getragen worden ist, kann er die in diesem Verfahren vorgesehenen Rechtsschutzmöglichkeiten ergreifen. Er kann insbesondere im Wege der Verpflichtungsklage Planergänzungen durchsetzen oder, sofern sich nach Unanfechtbarkeit des Beschlusses nicht vorhersehbare Wirkungen des Vorhabens zeigen, gem. § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG nachträgliche Anordnungen verlangen.*

*Ein höheres Schutzniveau wird durch die Vorschrift des § 906 Abs. 2 S. 2 BGB nicht vermittelt. Sie gewährt ebenfalls nur insoweit einen Ausgleich, als der Nachbar über das zumutbare Maß hinaus in der Benutzung seines Grundstücks beeinträchtigt wird (Senat, BGHZ 62, 361 [372]). Da sich die Zumutbarkeit nach den Maßstäben richtet, die für die Beurteilung einer Einwirkung als wesentliche Beeinträchtigung der Grundstücksnutzung i. S. d. § 906 Abs. 1 S. 1 BGB gelten (Senat vom 27. 10. 2006 - VZR 2/06 - VersR 2007, 657 [658]), bestimmen das öffentliche und das private Immissionsschutzrecht die Grenze der Duldungspflicht gegenüber Immissionen im Ergebnis identisch (Senat BGHZ 111, 63 [65 f.]; BVerwG NJW 1988, 2396 [2397]; Krüger ZfIR 2007, 2). Ein Bedürfnis für die zusätzliche Anwendung des § 906 Abs. 2 S. 2 BGB bei planfestgestellten Vorhaben besteht daher nicht.*

*Hinter die Rechtsschutzmöglichkeiten im Planfeststellungsverfahren tritt der Ausgleichsanspruch nach § 906 Abs. 2 S. 2 BGB auch dann zurück, wenn die das Nachbargrundstück treffenden Einwirkungen nicht auf den Betrieb, sondern - wie hier - auf die Errichtung des planfestgestellten Vorhabens zurückzuführen sind.*

*Die durch den Beschluss begründete Duldungspflicht des Nachbarn erfasst bereits die während der Bauphase entstehenden Immissionen (Senat BGHZ 54, 384 [388]). Auch die im Planfeststellungsverfahren zu beachtenden Vorschriften über Schutzmaßnahmen unterscheiden nicht nach den einzelnen Abschnitten der Realisierung des Vorhabens. Das durch das Fachplanungsrecht zur Verfügung gestellte Instrumentarium erlaubt es vielmehr, schon bei der Durchführung der Baumaßnahme auftretende Konflikte einer interessengerechten Lösung zuzuführen (vgl. OLG Hamm NVwZ 2004, 1148 [1149]; VGH Mannheim NVwZ-RR 1990, 227; vom 8. 2. 2007 - 5 S 2257/05 - juris Rn. 127 ff. sowie BVerwG NVwZ 1988, 534).“*

### **7.7.7 Abwägungsentscheidung unter immissionsschutzrechtlichen Aspekten**

Im Hinblick auf die vorangegangenen Ausführungen lässt sich gesamtbetrachtend feststellen, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz als ausgewogen erscheint. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des Lärm- und Erschütterungsschutzes ein sehr hohes Gewicht beizumessen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf von dem Vorhaben betroffene Gebiete zu berücksichtigen, die unterhalb bestehender Grenz- bzw. Orientierungswerte liegen. Mit Rücksicht auf die vorangegangenen Ausführungen, aufgrund der in der Planung vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und der in diesem Beschluss angeordneten weiteren Schutzauflagen sowie eingedenk der bestehenden Vorbelastung verlieren die Belange des Immissionsschutzes jedoch derart an Gewicht, dass die für den Plan sprechenden Argumente insgesamt gesehen schwerer wiegen.

### **7.8 Beeinträchtigungen, insbesondere der Gewerbebetriebe, während der Bauphase**

Gem. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW kann die Planfeststellungsbehörde, dem Vorhabenträger Vorkehrungen auferlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Schutzmaßnahmen).

Macht die Planfeststellung zur Verwirklichung des Vorhabens Festsetzungen erforderlich, die sich infolge der dadurch verursachten Situationsveränderung auf Nachbargrundstücken als Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen darstellen, so hat die Behörde zu prüfen, ob dem Betroffenen solche mittelbaren Einwirkungen nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG ohne Ausgleich zumutbar sind.

Sie trifft insoweit eine abschließende und mit der Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ohne weiteres durchsetzbare Regelung. Denn anders als im Falle enteignungsrechtlicher Vorwirkung bietet das Verfahrensrecht keine Handhabe, über den Ausgleich von Beeinträchtigungen, die sich als lediglich mittelbare Folge des planfestgestellten Vorhabens darstellen, in einem gesonderten Verfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden. Sieht der Planfeststellungsbeschluss insoweit keine Schutzvorkehrungen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vor, so ist der Betroffene mit entsprechenden Ansprüchen ausgeschlossen, sobald die Bestandskraft eintritt; er erleidet einen Rechtsverlust, der sich nicht in einem anderen Verfahren ausgleichen lässt (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 13. Februar 1995 – 5 S 1701/94 –, juris).

Der Eigentumsschutz für den Gewerbebetrieb bezieht sich nicht nur auf den Gewerbebetrieb im Sinne der Gewerbeordnung, er verlangt jedoch ein auf Erwerb ausgerichtetes - in der Zusammenfügung sachlicher und persönlicher Mittel begründetes - Unternehmen (vgl. OVG NRW, Urteil vom 13. März 1997 – 11a D 148/94.NE –, juris).

Da Beeinträchtigungen, insbesondere der Gewerbebetriebe, während der Bauphase nicht auszuschließen sind, hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung eine entsprechende Würdigung dieser Belange unter Berücksichtigung der § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG NRW vorgenommen.

### **7.8.1 Vermeidungsmaßnahmen / Schutzvorkehrungen**

Unzumutbare Auswirkungen eines Vorhabens sind grundsätzlich vorrangig durch Schutzvorkehrungen zu verhindern.

Dies soll durch das von der Vorhabenträgerin erarbeitete Konzept (s. „Darstellung möglicher Schutzmaßnahmen für Gewerbetreibende und Anwohner der Hauptstraße“, s auch Nrn. 4.12 und 6 im Teil A des Beschlusses) erreicht werden.

Die Vorhabenträgerin ist gehalten, die Baumaßnahme so durchzuführen, dass die Beeinträchtigungen nach Art und Dauer nicht über das hinausgehen, was bei ordnungsgemäßer Planung und Durchführung der Arbeiten notwendig und unvermeidbar ist. Überflüssige Verzögerungen sind ebenfalls zu vermeiden.

Im Rahmen des zugesagten Konzepts hat die Vorhabenträgerin im Hinblick auf eine mögliche Minimierung von Beeinträchtigungen sowie eine Plausibilität möglicher Kausalitäten eine Dokumentation über den Bauablauf in seinen einzelnen Phasen und der dabei jeweils gegebenen baulichen Verhältnisse mit Beschreibung der jeweiligen Baustellensituation, -einschränkungen, -zugänglichkeit in den jeweils relevanten Bereichen / Bauabschnitten, in denen sich die Bauarbeiten nachteilig auf den Verkehrsfluss und die fußläufige Erreichbarkeit der Betroffenen/Gewerbebetriebe auswirken können sowie eine Dokumentation zu Fußgängerströmen und andere begleitende Umstände oder Maßnahmen zu erstellen.

Die Dokumentation muss auch konkrete zeitlichen Angaben zu den einzelnen Phasen des Bauablaufs im Hinblick auf die Bauabschnitte, die abschnittswisen bauzeitlichen Sperrungen – getrennt nach Straße, Stadtbahntrasse, Geh- und Radweg- bzw. die Angabe, wann und wo eine direkte Anfahrt/ein Zugang über die Hauptstraße zu den Geschäften usw. möglich war und die Anzahl der zur Verfügung stehenden bzw. weggefallenen Stellplätze enthalten.

Des Weiteren sind besonders lärm-, staub- und schmutzintensive Baumaßnahmen zu dokumentieren.

Die Wirksamkeit der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen ist im Rahmen eines Monitorings zu überprüfen. Das heisst: Es erfolgt eine systematische Erfassung / Beobachtung / Kontrolle der relevanten Vorgänge. Die Dokumentation und das Monitoring haben auch durch eine offensive und regelmäßige Ansprache und Begleitung der Betroffenen zu erfolgen.

Die Vorhabenträgerin strebt ohnehin eine gute Betroffenenkommunikation an. Bei Bedarf und auf Wunsch der Betroffenen ist im Rahmen dessen die Einrichtung eines „Runden Tisches“ z.B. unter Beteiligung der Industrie- und Handelskammer, der Handwerkskammer, eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers, der Wirtschaftsförderung (WEGE), des Handelsverbands oder der Dehoga zu prüfen, damit die Vorhabenträgerin frühzeitig Probleme / Beeinträchtigungen erkennen kann

und zügig Handlungsoptionen mit den Betroffenen erörtern kann, bevor es zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen kommt.

Über die im Konzept der Vorhabenträgerin genannten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen muss es auch das Ziel sein, während der Bauphase in berechtigten Fällen bei unzumutbaren Auswirkungen, z.B. bei erheblicher Überschreitung der vorgesehenen Bauzeit, möglichst frühzeitig reagieren zu können und im Einzelfall gebotene Abhilfe anzubieten.

Für gewinnorientierte Unternehmen dürften Maßstäbe für die Einschätzung der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen u.a. Stabilität, Rentabilität und Liquidität sowie Rücklagen sein.

Bei Bedarf sind die Schutzmaßnahmen anzupassen. Hierüber ist die Planfeststellungsbehörde zu informieren.

Ebenso ist eine Information erforderlich, sofern es zu einer erheblichen Überschreitung der vorgesehenen Bauzeit kommen sollte. Dabei sind die Gründe darzulegen, warum die Arbeiten längere Zeit beansprucht haben.

### **7.8.2 Grundsatz: Entschädigungslose Hinnahme**

Sollten die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens trotz aller vorgenannten und beabsichtigten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen erheblich für einzelne betroffene Gewerbebetriebe sein, ist eine finanzielle Entschädigung unter bestimmten Voraussetzungen denkbar.

Mit Blick auf baubedingte Umsatzeinbußen aufgrund von Beeinträchtigungen der Außenkontaktbereiche vor Schaufenstern und Eingängen von Gewerbebetrieben der Hauptstraße oder auch aufgrund von Lärm, Staub oder einer verminderten Erkennbarkeit oder Erreichbarkeit von Ladengeschäften, Praxen, Gastronomiebetrieben, Unternehmen etc. bestehen grundsätzlich keine Ansprüche der Betroffenen auf Schutzvorkehrungen (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW) bzw. (nachrangig) eine angemessene Entschädigung in Geld (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW).

Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 11/11, juris Rn. 71 ff., m. w. N.) hat § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG lediglich Surrogat-Charakter. Sein Anwendungsbereich, so das BVerwG, reiche nicht weiter als die Primärregelung des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Greife

§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so sei auch für die Anwendung von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG kein Raum. Entsprechend eröffne § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Nachteile, die ein Planvorhaben auslöse. Auszugleichen seien nur die Nachteile, die die Grenze des Zumutbaren überschreiten und nicht durch physisch-reale Maßnahmen abgewendet werden können.

Keine Schutzvorkehrungen, so das BVerwG weiter, und demgemäß auch keine Entschädigung könnten wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen und sonstigen Belangen verlangt werden, auch wenn diese bei der Abwägung grundsätzlich zu berücksichtigen seien.

Derartige Belange könnten durch gegenläufige öffentliche Belange ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden.

Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lasse sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten.

Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit sei grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Art. 14 GG schütze nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese für das Unternehmen von erheblicher Bedeutung sind, weil sie nicht zum Bestand des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs gehörten.

Ein Eigentümer müsse es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst auf den Bestand des Kundenkreises negativ auswirke.

Nicht geschützt seien insbesondere der Verlust an Stammkunden und die Erhaltung einer optisch ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem, wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht, und entstehende Lagenachteile, die zu einer Minderung des Grundstückswertes führten. Auch Ertragseinbußen, z.B. durch die Furcht der Kunden vor unzumutbarem Lärm, seien nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ersatzfähig, denn § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG diene dem Schutz vor tatsächlichen und nicht vor vermeintlichen Lärmbelastungen.

Im Übrigen genießt ein Gewerbebetrieb den Schutz des Art. 14 GG nur insoweit, wie der Unternehmer Inhaber einer Rechtsstellung ist, das heißt soweit er gegen die Beeinträchtigung seines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs rechtlich abgesichert ist.

### **7.8.3 Ausnahme vom Grundsatz, Entschädigungsvorbehalt**

Nur in begründeten Ausnahmefällen ist vom vorgenannten Grundsatz abzuweichen. Für den derzeit nicht absehbaren Fall, dass die Folgen der bauzeitlichen Belastungen nach Dauer, Art, Intensität und Auswirkung so erheblich sind, dass eine entschädigungslose Hinnahme nicht mehr zumutbar ist, wird gemäß Teil A Ziffer 4.12 des Planfeststellungsbeschlusses dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch festgestellt. Dieser Anspruch besteht zugunsten der von der Baumaßnahme Betroffenen, insbesondere im Einzelhandel und der Gastronomie, sofern erhebliche Beeinträchtigungen durch die Bautätigkeit in Form von nachteiligen Einflüssen auf den Verkehrsfluss und die Besucherströme festgestellt werden. Darüber hinaus verbleibende, wirtschaftliche Auswirkungen auf den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb sind entschädigungslos hinzunehmen.

Sollten während der gesamten Dauer der Bauarbeiten, die sich nach Einschätzung der Vorhabenträgerin insgesamt über ca. zwei Jahre erstrecken können, erhebliche Einschränkungen in der Zugänglichkeit bestimmter Straßenabschnitte vorliegen, lassen sich kausale Auswirkungen der Arbeiten auf den Geschäftsbetrieb nicht von vorneherein ausschließen. Die Festsetzung von Entschädigungsansprüchen bereits im Planfeststellungsbeschluss setzt aber voraus, dass der Eintritt der maßgeblichen Beeinträchtigungen gewiss ist oder sich prognostisch abschätzen lässt. Lassen sich unzumutbare Beeinträchtigungen weder mit hinreichender Zuverlässigkeit voraussagen noch ausschließen, so kann die Frage eines Ausgleichs einer späteren Prüfung vorbehalten bleiben.

Ein Vorbehalt nach § 74 Abs. 3 VwVfG ist zulässig, wenn sich im Zeitpunkt der Entscheidung die für die Bewältigung dieser Konfliktlage notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen. In Betracht kommt ein Anspruch darauf, dass die Frage einer Entschädigung für existenzvernichtende Folgen infolge der Durchführung des planfestzustellenden Vorhabens offen gehalten wird (vgl. OVG Magdeburg, Urteil vom 10.10.2013 – 2 K 99/12 und auch Verwaltungsgerichtshof Baden –Württemberg, Urteil vom 26.04.2018 – 5 S 2027/15 – juris).

Die Nebenbestimmung unter Ziff. 4.12 des Teils A dieses Beschlusses stellt einen Auflagenvorbehalt i.S. des § 74 Abs. 3 VwVfG NRW für die Aufnahme einer Entschädigungsregelung dar. Diese Nebenbestimmung selbst stellt, schon aufgrund

der dort formulierten Bedingung, allerdings noch keine unmittelbare Anspruchsgrundlage dar. Der Vorbehalt ist ausdrücklich erklärt. Die Voraussetzungen für einen Entschädigungsanspruch dem Grunde nach ergeben sich ebenso wie der Maßstab (Dauer, Art, Intensität und Auswirkung der bauzeitlichen Belastungen) daraus.

Ursächlichkeiten, die Entschädigungsansprüche auslösen, können von vielfältigen Faktoren abhängen, so dass es zu weitgehend sein würde, dazu bereits im Sinne einer Pauschalierung Voraussetzungen in der Planfeststellung definieren zu wollen, die ohne weitergehende Prüfung Anspruchspositionen begründen. Umsatzverluste können von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich zu bewertende Auswirkungen zeigen. Es ist daher stets eine einzelfallbezogene Betrachtung vorzunehmen. Insoweit lässt sich nicht schon mit pauschalisierten Ansätzen, wie etwa einer bestimmten Prozentzahl des Umsatzrückgangs, ein Entschädigungsanspruch herleiten.

Die Dauer der entschädigungslos hinzunehmenden Beschränkungen kann nach Art der betroffenen Betriebe im Einzelfall verschieden sein.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodischen Ermittlung der Entschädigungshöhe zu treffen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11/11-). Zur Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten wird auf Teil B Nr. 8 des Beschlusses verwiesen.

#### **7.8.4 Lage an der Straße**

Speziell mit Blick auf Außenkontaktbereiche vor Ladengeschäften führte das BVerwG aus, dass es sich bei diesen nicht um Flächen handle, die wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzwürdig seien (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 11/11, juris Rn. 35).

Zwar gehöre zu dem durch Art. 14 GG geschützten Bestand eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs auch die besondere Lage an der Straße (Kontakt nach außen), die dem Betrieb den Zugang zur Straße sowie die Zugänglichkeit von der Straße her gewähre und dem Inhaber die Einwirkung durch Werbung auf den fließenden Verkehr und damit das Gewinnen von Laufkundschaft ermögliche. Der Zugang zu Ladengeschäften werde aber nicht durch Baulärm als solchen, sondern allenfalls durch bauliche Anlagen zu dessen Abschirmung beeinträchtigt.

Abweichendes folge auch nicht daraus, dass die Möglichkeit zur Aufnahme von Außenkontakten durch Verweilen vor den Schaufenstern durch den Baulärm behindert werde. Passanten und Laufkundschaft würden vom Baulärm nicht qualifiziert betroffen, weil sie sich – auch beim Verweilen vor Schaufenstern – nicht dauerhaft, sondern nur vorübergehend im Einwirkungsbereich des Baulärms aufhielten.

Schließlich beanspruchen die vorstehenden Erwägungen zur Abwägungsrelevanz der Beeinträchtigung von Außenkontaktbereichen anlässlich geltend gemachter Lärmbeeinträchtigungen in gleicher Weise Geltung auch für andere Beeinträchtigungen, etwa durch Staub oder ggf. durch baustellenbedingte Enge in der Nähe von Schaufenstern und Eingängen, durch die sich bei Kunden ein Unbehagen einstellen und sie vom längeren Verweilen in diesen Außenkontaktbereichen abhalten könnte (Vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urt. v. 11.07.2016, 22 A 15.40031, juris = Rn. 154).

Bloße Gewinn- oder Umsatzchancen wie auch der Lagevorteil eines Gewerbebetriebs sind nicht geschützt.

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, Urt. v. 10.11.1977 - 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, 9 A 12/19).

### **7.8.5 Bedeutung in Bezug auf die Hauptstraße**

Die Vorhabenträgerin ist gehalten, die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Geschäftsbetriebe, Arztpraxen und Ähnliche im Umfeld des Vorhabens so gering wie möglich zu halten. Dies soll durch ein Baustellenmanagement bzw. die Baustellenplanung im Rahmen der beabsichtigten Umsetzung der Vermeidungs-

und Minimierungsmaßnahmen (s. Darstellung zu Schutzmaßnahmen für Gewerbetreibende und Anwohner) erfolgen.

Die Zugänglichkeit der Ladengeschäfte und Praxen wird über die gesamte Dauer der Baumaßnahme gewährleistet. Hierzu ist in einigen Bereichen die Errichtung von Fußgängerbrücken vorgesehen. Durch die Baumaßnahme werden keine Praxen oder Gewerbebetriebe endgültig vom öffentlichen Wegenetz abgeschnitten. Auch die Auswirkungen in Form von Baulärm, Erschütterungen oder Staubaussbreitungen werden durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen soweit möglich reduziert oder vermieden. In Teilen wird ihnen überdies durch Nebenbestimmungen und Zusagen abgeholfen.

Darüber hinaus verbleibende Auswirkungen und Beeinträchtigungen aus dem Baugeschehen, die mittelbar auch zu Umsatzeinbußen der jeweiligen Gewerbetreibenden führen können, sind in Anlehnung an die ständige Rechtsprechung des BVerwG grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen.

Dies gilt im vorliegenden Fall umso mehr, als die Vorhabenträgerin die Möglichkeit einer Beschilderung mit dem Hinweis auf die grundsätzliche Zugänglichkeit der Geschäfte und Stellplätze am Bauanfang/Bauende eröffnet hat sowie der niedrige Bauzaun, der in regelmäßigen Abständen für Fußgänger unterbrochen wird, um den Wechsel der Straßenseite zu ermöglichen. Auf der Nordseite der Hauptstraße werden die Einschränkungen zunächst geringer ausfallen, da dort kein Bauzaun als Sperre zwischen der Anlieferspur und dem offenen Gehweg errichtet wird. Bezüglich der wegfallenden Möglichkeit, während der Bauphase direkt mit dem Kfz, Rad oder ÖPNV zu den Geschäften in der Hauptstraße zu gelangen, werden seitens der Vorhabenträgerin verschiedene rückwärtige Park- und Anfahrtsmöglichkeiten geschaffen. Es sollen während der Bauphase Hinweisschilder im öffentlichen Straßenraum aufgestellt werden, die die jeweils aktuelle Verkehrsführung verdeutlichen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Anlieger sowohl existenziell auf den Zugang zur Straße angewiesen sind als auch ein gesteigertes tatsächliches und wirtschaftliches Interesse an der ungestörten Benutzung des öffentlichen Zugangs haben.

Da der Einwand existenzgefährdender oder sogar existenzvernichtender Beeinträchtigungen nicht unbeachtet bleiben darf, hat die Planfeststellungsbehörde höchst vorsorglich dem Grunde nach unter Kapitel A Nr. 4.12 dieses Beschlusses

einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld festgesetzt, soweit diese nach Dauer, Art, Intensität und Auswirkung die Folgen der bauzeitlichen Belastungen so erheblich sind und Betriebe ungewöhnlich schwer treffen, dass eine entschädigungslose Hinnahme nicht mehr zumutbar ist.

Nach den derzeitigen Erkenntnissen, ist nicht auszuschließen, dass durch das Vorhaben baubedingt in nicht unerheblichem Umfang nachteilige Wirkungen auf die Gewerbetriebe ausgehen. Ihr Ausmaß lässt sich derzeit jedoch noch nicht abschätzen, insbesondere lässt sich nicht mit hinreichender Sicherheit eine Aussage dahingehend treffen, dass diese nachteiligen Wirkungen existenzgefährdet sind.

### **7.8.5 Zuwegung, Parkmöglichkeiten**

Objektivrechtlich nicht geschützte Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen oder Chancen fallen nicht unter den Schutz des Art. 14 GG. Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Verbindung einer Anliegerstraße mit dem öffentlichen Wegenetz bildet daher regelmäßig keine in den Schutz des Anliegers einzubeziehende Rechtsposition (BVerwG, Beschl. v. 21.10.2003 - 4 B 93.03 - , vgl. auch Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Dezember 2004 – 5 S 1914/03 –, u. a. zu durch Straßenarbeiten entstandene ungünstige örtliche Verhältnisse wie etwa für einen durch die Arbeiten bedingten Mangel an öffentlichen Parkplätzen in unmittelbarer Betriebsnähe).

Die rechtlichen, politischen, ökonomischen und örtlichen Gegebenheiten, die der Gewerbebetrieb nutzt, können damit nicht als zum Gewerbebetrieb gehörig angesehen werden. Der Unternehmer kann sich auf ihren Bestand nicht verlassen, sondern die Gefahr der Änderung dieser Bedingungen stellt gerade sein außerhalb von Art. 14 GG stehendes Unternehmerrisiko dar. Die Erwartung, dass ein Unternehmen auch in Zukunft rentabel betrieben werden kann, soll dementsprechend nicht dem Schutzbereich des Art. 14 GG unterfallen (BVerfG, Beschluss v. 25.7.2007 – 1 BvR 1031/07).

Auch das Vorhandensein einer Parkbucht in unmittelbarer Nähe zum Gewerbebetrieb und die Möglichkeit, diese zu nutzen, sind grundsätzlich zu diesen äußeren Bedingungen der gewerblichen Tätigkeit zu zählen, die – auch wenn sie aktuell vom Unternehmer in seine Organisation eingebunden sind – nicht von vornherein vom Schutz des Art. 14 GG erfasst sind. Der Wegfall der bevorzugten Liefermöglichkeit eines Unternehmers gehört somit zum unternehmerischen Risiko, das er

vollumfänglich selbst zu tragen hat (VG München, Beschluss vom 13. Juli 2021 – M 2 E 21.2255 –).

Das Recht auf Anliegergebrauch (14 Abs. 1 GG) gibt dem Eigentümer keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei seinem Grundstück oder in dessen angemessener Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben. Der Anlieger ist mit dem Schicksal der Straße verbunden, insofern gibt es keine 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. August 1982 – 4 C 58/80 –, juris.

Faktische Gegebenheiten, die sich irgendwie wertsteigernd, -begründend oder -erhaltend auswirken und damit von wesentlicher Bedeutung für den Gewerbebetrieb sein können, sind jedoch ebenso wenig von Art. 14 GG erfasst wie bloße Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten u. ä. (vgl. VG München, Beschluss vom 13. Juli 2021 – M 2 E 21.2255 –).

#### **7.8.6 Anspruchsumfang**

Aus verfahrenstechnischer Sicht wird an dieser Stelle zusätzlich darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Planfeststellung der Entschädigungsanspruch nur dem Grunde nach festgestellt wird.

Über die Höhe der Entschädigung im Einzelfall ist vorrangig zwischen dem Anspruchsberechtigten und der Vorhabenträgerin eine Einigung herbeizuführen. Kommt eine Einigung nicht zustande, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW in Verbindung mit § 30a PBefG).

Der Ausgleichsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW gewährt einen finanziellen Ausgleich für einen andernfalls unverhältnismäßigen Eingriff in das Eigentum. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW eröffnet allerdings keinen Anspruch auf den Ausgleich aller Nachteile. Auszugleichen sind nur Nachteile, die die Grenze der Zumutbaren überschreiben und nicht durch physisch-reale Maßnahmen abgewendet werden.

Hinsichtlich des Anspruchsumfanges bei einem unmittelbaren und betriebsbezogenen Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb sei darauf hingewiesen, dass die Entschädigungsregelung nicht zu einer Verlagerung der

wirtschaftlichen Verantwortlichkeit des einzelnen Gewerbetreibenden auf die Vorhabenträgerin führen kann.

So ist eine Ersatzfähigkeit von während der Dauer der Baustelle erlittenen Umsatzeinbußen regelmäßig dann nicht gegeben, wenn diese nicht kausal auf das Baugeschehen zurückgeführt werden können. So wäre im Einzelfall bei einer Bemessung des Anspruches ein genaues Augenmerk auch auf andere Faktoren zu legen, die den etwaigen Umsatzrückgang nachhaltig beeinflusst haben. Zu nennen sei etwa der seit einigen Jahren bereits zu beklagende generelle Rückgang der Kundschaft im stationären Handel aufgrund des Online-Handels, eine im Zeitpunkt des Baubeginns bereits oder (im Falle der Geschäftsgründung) noch bestehende schwache Ertragslage oder insbesondere die Umsatzeinbußen aufgrund der Corona-Pandemie seit 2020. All diese Faktoren sind unabhängig und losgelöst zum hier zugelassenen Bauvorhaben zu betrachten; hierauf zurückzuführende Umsatzeinbußen stehen außerhalb des Einflussbereichs der Vorhabenträgerin und sind entsprechend nicht quasi „bei Gelegenheit der Baumaßnahme“ von dieser auszugleichen.

Ein Anliegerbetrieb muss sich zwar für eine gewisse Zeit auf Umsatzrückgänge einstellen, die ihm keinen Gewinn lassen, eine Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz braucht er aber nicht entschädigungslos hinzunehmen. Die Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz überschreitet die zumutbare Opfergrenze. Sie ist u.a. gefährdet, wenn dem Betrieb Überschuldung oder Zahlungsunfähigkeit drohen. Ferner müssen die eigenen Mittel und Möglichkeiten, das Fortbestehen des Betriebes zu sichern, erschöpft sein. Von dem Betroffenen als Nutznießer der Straße darf bei unvermeidlichen Verkehrsstörungen erwartet werden, dass er die eigenen Kräfte zur Abwendung der Gefährdung einsetzt, vgl. OLG Hamm, Urteil vom 30. Juni 2003 – Az. 22 U 173/02.

Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass kein Entschädigungsanspruch in Höhe der durch eine Baumaßnahme verursachten Kostenunterdeckung besteht, sondern erst bei einer konkreten Existenzgefährdung des Betriebes greift (vgl. hierzu auch Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 17. April 2014 – 6 U 33/13 –, zu § 8a Abs. 5 FStrG) und es nicht auf den Gewinnverlauf der betroffenen Filiale ankommt, sondern auf denjenigen des Gesamtunternehmens (BGH, Beschl. v. 31. Mai 1990 - III ZR 138/88).

Ebenso wenig kommen bei den Entschädigungsansprüchen i.d.R. diejenigen Umsatzausfälle zum Ansatz, die auf den (zeitweiligen) Verlust der Außengastronomie

zurückgeführt werden können. Insoweit wird Bezug genommen auf die nachstehenden Ausführungen.

### **7.8.7 Außengastronomie**

Gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW besteht mangels gefestigter Rechtsposition grundsätzlich kein Anspruch der Betroffenen auf Schutzvorkehrungen bzw. (nachrangig) auf eine angemessene Entschädigung in Geld (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW) für die bauzeitliche Inanspruchnahme von öffentlichen Flächen, die in den vergangenen Jahren zur Einrichtung und Ausübung von Außengastronomie genutzt wurden. Ausgenommen hiervon sind diejenigen Betroffenen, deren Außengastronomiefläche durch die Baustelleneinrichtung wegfällt, soweit deren Bewirtschaftung im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses bereits genehmigt, nicht widerrufen oder mit einem entsprechenden Hinweis versehen war. Für bestimmte Ausnahmefälle wird unter Nr. 4.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch festgesetzt.

Die Erlaubnisse für die Außengastronomie in der Hauptstraße wurden lt. Aussage der Vorhabenträgerin unbefristet, jedoch mit Hinweis auf einen jederzeit möglichen Widerruf erteilt. Mit Blick auf die Baumaßnahmen würde dies bedeuten, dass die bereits erteilten Erlaubnisse rechtzeitig für die Dauer der Maßnahmen widerrufen werden können, da die öffentlichen Belange des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen gegenüber den wirtschaftlichen Interessen des Einzelnen überwiegen und so § 49 Abs. 2 Nr. 3 VwVfG NRW hier greift. Da die Erlaubnisse für die Außengastronomie in der Hauptstraße mit dem Hinweis auf einen jederzeit möglichen Widerruf erteilt wurden, können die Betroffenen nicht auf den Fortbestand einer bestimmten begünstigenden Situation vertrauen und es bestand keine Grundlage für die Entstehung eines schutzwürdigen Vertrauens.

Demnach ist zwar zutreffend, dass aufgrund der Bauausführung die gastronomische Außenbewirtschaftung auf der Hauptstraße in Teilen bzw. temporär nicht möglich sein wird. Die Beeinträchtigung ist indes mangels gesicherter Rechtsposition von den betroffenen Gastronomen als zumutbar hinzunehmen. Der Verlust der Sondernutzungserlaubnisse bzw. die während der Bauphase nicht zu erwartende Neuerteilung von Sondernutzungserlaubnissen stellt keinen Eingriff in den durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb

bzw. in die durch Art. 12 Abs. 1 GG geschützte Berufsfreiheit dar. Die Gewerbeausübung und damit auch die Errichtung und der Betrieb von Außengastronomieflächen im Bereich von öffentlichen Wegeflächen ist kein Gemeingebrauch im Sinne des § 14 StrWG NRW, sondern eine genehmigungsbedürftige Sondernutzung gem. § 18 StrWG NRW. Es besteht kein Anspruch auf die Erteilung oder auf eine erneute Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis; diese steht vielmehr - unter Berücksichtigung der in § 12 der Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen auf öffentlichen Verkehrsflächen in der Stadt Bielefeld vom 13.10.2011 in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 17.03.2016 genannten Voraussetzungen - im Ermessen der Stadt. Folglich ist ein etwaiger Anspruch des Antragstellers auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der zuständigen Behörde reduziert. Die Erlaubnis darf zudem nur befristet oder auf Widerruf erteilt werden (vgl. § 18 Abs. 2 StrWG NRW).

Aufgrund der Ausführungen der Stadt Bielefeld ist insofern vorliegend davon auszugehen, dass aufgrund der hier zugelassenen Baustelleneinrichtung für die Zeit der Baudurchführung keine neuen Sondernutzungserlaubnisse erteilt werden und dass bereits erteilte Sondernutzungserlaubnisse aufgrund überwiegenden öffentlichen Interesses an der Bauausführung widerrufen werden. Mangels schützenswerter Rechtsposition sind mithin grundsätzlich weder Schutzvorkehrungen noch nachrangig Ansprüche auf eine angemessene Entschädigung in Geld (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW) zugunsten der Betroffenen anzuordnen.

Zwar wird durch die Planfeststellungsbehörde durchaus erkannt, dass durch den Wegfall von Außengastronomie die betroffenen Gastronomen nicht unerheblich wirtschaftlich betroffen sein können. Rechtlich entscheidend ist jedoch, dass gerade auch aufgrund des in den Sondernutzungserlaubnissen enthaltenen Hinweises, dass diese (nur) widerruflich erteilt werden, die nach § 18 StrWG NRW erteilten oder zu erteilenden Sondernutzungserlaubnisse nicht vom Schutzbereich des Art. 14 Abs. 1 GG umfasst werden. Die Gewerbetreibenden nutzen bei rein eigentumsrechtlicher Betrachtung bei der genehmigungsbedürftigen Bewirtschaftung von öffentlichen Wegeflächen insoweit auf eigenes Risiko nur eine Erwerbschance aus, auf deren Fortbestand sie nicht vertrauen konnten.

Schließlich ist trotz Widerruflichkeit auch kein berechtigtes Vertrauen in den Fortbestand bereits erteilter Sondernutzungserlaubnisse anzuerkennen, durch welches ausnahmsweise aufgrund von Billigkeitserwägungen ein Entschädigungsanspruch begründet sein könnte. Denn spätestens ab Offenlage der Antragsunterlagen haben die betroffenen Gewerbetreibenden der Hauptstraße Kenntnis von der anstehenden Baumaßnahme erlangt. Insoweit ist für die Betroffenen absehbar gewesen, dass sich durch die Ausführung der Baumaßnahme Einschränkungen für die sonst genutzten Außengastronomieflächen ergeben würden. Ein berechtigtes Vertrauen auf einen unveränderten Fortbestand der Genehmigungssituation ist folglich gerade nicht begründet worden. So auch die Entscheidung des Bayerischen VGH, Beschl. vom 12.12.2007, Az.: 8 CS 07.2952: Aufgrund der Sondernutzungserlaubnis darf der Sondernutzer nicht vertrauen, dass ihm z. B. die für sein Straßencafé zur Verfügung gestellte Straßenfläche fortlaufend verbleibt. Der Sondernutzer muss damit rechnen, dass ihm diese Flächen für den Fall überwiegender anderweitiger zweckentsprechender Interessen nicht mehr zur Verfügung stehen.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen wurde seitens der Planfeststellungsbehörde auch nur höchst vorsorglich gemäß Ziffer 4.12 im Teil A des Planfeststellungsbeschlusses ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach verfügt (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW). Der Anspruch umfasst diejenigen Fälle, in denen dem betroffenen Gewerbetreibenden/Gastronomen vor der Planfeststellung eine Sondernutzungserlaubnis ohne Befristung erteilt wurde und kein Widerruf seitens der hierfür zuständigen Stadt Bielefeld erfolgte. Der Anwendungsfall ist insoweit in Fällen gegeben, in denen aufgrund der erteilten Erlaubnisse der jeweilige Gewerbetreibende eine gesicherte Rechtsposition erlangt hat, ihm die Ausübung seiner Erlaubnis jedoch aufgrund der Baustelleneinrichtung bzw. den für die notwendigen Folgemaßnahmen zu beanspruchenden Flächen faktisch nicht möglich ist. Der Klarstellung halber wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die Anspruchsberechtigung nicht diejenigen Gewerbetreibenden umfasst, deren zugeteilte Außengastronomiefläche außerhalb des Baufeldes liegt. Diesbezüglich mag allenfalls ein Anspruch auf Entschädigung aufgrund der bauzeitlichen Belastungen durch Baulärm bestehen. Es wird insoweit Bezug genommen auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 4.12 des Planfeststellungsbeschlusses.

### **7.8.8 Abwägungsentscheidung im Hinblick auf Beeinträchtigungen, insbesondere der Gewerbebetriebe, während der Bauphase**

Die seitens der Einwenderschaft hinsichtlich der Umsatzentwicklung und Erreichbarkeit geäußerten Befürchtungen wurden im Rahmen der Abwägungsentscheidung berücksichtigt.

Sollte es trotz der geplanten Vermeidungsmaßnahmen der Vorhabenträgerin wider Erwarten dennoch infolge der Baudurchführung zu einer (zu entschädigenden) Existenzgefährdung bzw. –vernichtung kommen, so führt dieser Umstand schließlich auch nicht zu einem geänderten Abwägungsergebnis zulasten der Zulassung des vorliegenden Bauvorhabens.

Im Hinblick auf die Festsetzung von Entschädigungsansprüchen lassen sich unzumutbare Beeinträchtigungen noch nicht gewiss oder prognostisch mit hinreichender Zuverlässigkeit voraussagen noch ausschließen, so dass die Frage eines Ausgleichs einer späteren Prüfung vorbehalten bleibt.

Der barrierefreie Ausbau des Personennahverkehrs genießt als gesetzliche und gesamtgesellschaftliche Verpflichtung insoweit den Vorzug und wäre auch unter Inkaufnahme einzelner existenzgefährdender oder –vernichtender Auswirkungen im öffentlichen Interesse gerechtfertigt.

Aufgrund der im Planfeststellungsbeschluss verfügten Schutzauflagen zur Vermeidung unzumutbarer Beeinträchtigungen während der Bauphase ist sichergestellt, dass keine privaten betroffenen Belange in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter den für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belangen zurückgestellt werden. Es ergibt sich auch nichts Anderes im Hinblick auf die von Einwendern befürchteten Existenzgefährdungen, durch den verfügten Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach, wird sichergestellt, dass beim späteren Eintritt einer wirtschaftlichen Existenzgefährdung ein finanzieller Ausgleich erfolgt.

### **7.9 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. Einleitungen, jedenfalls Direkteinleitungen, indirekte Einleitungen von

den Straßenflächen in die Kanalisation der Stadt sind keine Benutzungen, die der Stadtbahn zuzurechnen wären. Eigenständiger Entwässerungsanlagen für den Bahnkörper bedarf es nicht. Vielmehr erfolgt die Entwässerung über die Straßenflächen und die Kanalisation der Stadt Bielefeld, die auch abwasserbeseitigungspflichtig im Sinne von § 46 LWG NRW ist.

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

Die Straßenentwässerung erfolgt wie bisher.

Die Vorhabenträgerin hat, da die Straßenhöhen beidseitig der Straße erheblich differieren und zur Reduzierung der Gefahr, dass bei Starkregen Wasser durch Kellerschächte in Gebäude eindringt, zugesagt, dass abschnittsweise auch eine erforderliche Entwässerung im Gehweg bzw. zwischen Gehweg und Parkstreifen erfolgt.

In Teilbereichen wird es erforderlich, im Seitenraum auf der südwestlichen Straßenseite eine zusätzliche Rinne anzuordnen. Die Entwässerung der nordöstlichen Gehwege und Parkplätze soll über eine Bordrinne an der Fahrbahn in die vorhandenen Regenwasserkanäle erreicht werden.

Klarstellend hat die Vorhabenträgerin am 25.06.2020 (Unterlage 16) mitgeteilt, dass um eine ausreichende Entwässerung der Straße zu erreichen, sich die Fahrbahnoberfläche in Richtung der Stadtbahnschiene neigt. Die Entwässerung wird auf der Nordseite über die Schiene abgewickelt und auf der Südseite über die Entwässerungsrinne am Fahrbahnrand.

Die detaillierte Planung und Umsetzung bleibt der Ausführungsplanung vorbehalten.

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

## **7.10 Bodenschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

Im Rahmen des Stadtbahnausbaus sind bei ordnungsgemäßem Baustellenbetrieb und bei Einhaltung der Schutzvorkehrungen Beeinträchtigungen im Hinblick auf etwaige neue Schadstoffbelastungen des Bodens nicht zu erwarten. Auch der Betrieb der 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 Nr. 4.4 wird hingewiesen.

## **7.11 Sonstige öffentliche Belange**

### **7.11.1 Denkmalpflegerische Belange**

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

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

Im Hinblick auf etwaige Bodendenkmäler ist im Zuge der Erdarbeiten auf kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde wie z. B. Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien oder ähnliche Zufallsfunde zu achten (vgl. Nebenbestimmung 4.7 in Kapitel A des Beschlusses). Ferner unterliegt die Vorhabenträgerin den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 15, 16 und 17 DSchG, die Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflichten vorsehen. Das LWL-Archäologie hat daher keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

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

Die untere Denkmalbehörde der Stadt Bielefeld hat ebenso keine Bedenken gegen die Durchführung der Maßnahmen.

Beeinträchtigungen von Denkmälern können daher ausgeschlossen werden.

### **7.11.2 Forstwirtschaft**

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

### **7.11.3 Kommunale Belange der Stadt Bielefeld**

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

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

#### **7.11.3.1 Belange des Feuerwehramtes**

Die Belange der Feuerwehr wurden während der Planung mit dem Feuerwehramt abgestimmt. Laut Zusage der Vorhabenträgerin wird die Feuerwehr auch weiterhin in den Planungsprozess einbezogen und die Maßnahmen, insbesondere auch die

erforderlichen Maßnahmen zur Anleiterung der Gebäude mit ihr abgestimmt. Diese Zusagen werden hiermit planfestgestellt.

### **7.11.3.2 Belange des Umweltbetriebes**

Vor einem Ausbau der Hauptstraße ist in den Bereichen, in denen Kanalbaumaßnahmen durchzuführen sind, eine hydraulische Sanierung durch Vergrößerung der Querschnitte durchzuführen, da zeitgleich mit den Baumaßnahmen auch eine Kanalerneuerung in der Hauptstraße zwischen Gütersloher Straße und Lönkert geplant ist. Die Kanalbaumaßnahmen sind nicht als planfeststellungspflichtige Folgemaßnahmen der planfestgestellten Baumaßnahme zu werten. Die vom Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld geplanten Baumaßnahmen sollen lediglich zeitgleich durchgeführt werden. Daher sind die Arbeiten zwischen dem Amt für Verkehr und dem Umweltbetrieb abzustimmen.

Auch die Hinweise zur Lage und Ausbildung der Baumquartiere sind mit dem Umweltbetrieb abzustimmen.

Bezüglich des Stadtbildes sind die Hinweise des Umweltbetriebes zur Lage und Ausbildung der Baumquartiere sowie die Empfehlungen zur bautechnischen Umsetzung und der Auswahl der Baumarten und Pflege bei der Ausführungsplanung zu beachten und mit dem Umweltbetrieb abzustimmen.

Diese in den Rückäußerungen der Vorhabenträgerin gemachten Zusagen werden hiermit planfestgestellt.

### **7.11.3.3 Belange des Umweltbetriebs**

Auch die hierzu erteilten Zusagen zum Artenschutz und der Straßenraumbegrünung in der Gegenäußerung der Vorhabenträgerin sowie der Abstimmung bei der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung werden hiermit planfestgestellt, ebenso die zugesagte Prüfung der Sanierung der Straßenbeleuchtung durch energieeffiziente LED-Beleuchtung.

Auf die Ausführungen unter Nr. 3 im Teil A bzw. 6.4.4 im Teil B zur Befreiung gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG wird hingewiesen.

#### **7.11.3.4 Sonstiges**

Die Kostenübernahme für die Unterhaltungsmaßnahmen der Bäume wird zwischen der Vorhabenträgerin und dem Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld geklärt.

#### **7.12 Sonstige Träger öffentlicher Belange**

Den Einwendungen, Anregungen und Forderungen der sonstigen beteiligten Trägern öffentlicher Belange wurde weitgehend über Zusagen in der Gegenäußerung, über die nachgereichten zusätzlichen Gutachten oder auch über die Nebenbestimmungen im Kapitel A Nr. 3 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

Soweit den Stellungnahmen nicht nachgekommen werden konnte, werden sie hiermit unter Bezugnahme auf die Ausführungen im Kapitel B dieses Beschlusses zurückgewiesen.

#### **7.13 Private Belange / Anwohner- und Eigentümerbelange**

Dem Vorhaben stehen gewichtige und zum Teil auch in den Einwendungen geltend gemachte private Belange entgegen, die sich aus Belastungen mit zusätzlichen Immissionen wie Lärm, mit Sicht- und Querungseinschränkungen durch die Errichtung der Hochbahnstiege 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 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 GG) ergibt sich die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die entsprechenden Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen anderer zu bewahren. Diese Pflicht, die verletzt würde, wenn staatliche Organe durch die Planfeststellung etwa an der Herstellung oder Fortsetzung solcher rechtswidriger Eingriffe mitwirken (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, 11 A 3.98), wird gewahrt.

### **7.13.1 Gesundheit**

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass es aufgrund des Vorhabens weder während der Bauphase noch während des späteren Betriebs der Stadtbahntrasse für die betroffenen Anwohner zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen etwa durch Licht, Lärm oder sonstige Immissionen unter den vorgenannten Feststellungen unter Ziff. 4.1 und 4.6 kommen wird. Soweit von dem Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgehen, wird durch das Planungskonzept sowie durch Schutzauflagen sichergestellt, dass die Grenze der Unzumutbarkeit nicht überschritten wird.

### **7.13.2 Eigentum**

Für den Um- bzw. Ausbau des Streckenabschnitts Hauptstraße in Bielefeld - Brackwede muss zwangsläufig privates Eigentum in Anspruch genommen werden.

Die Vorhabenträgerin hatte im Verfahren angeführt, dass die im Grunderwerbsverzeichnis gelisteten Grundstücke sich bereits heute in öffentlicher Nutzung befinden. Die in Privateigentum stehenden überplanten Flächen seien durch die seit Jahren bestehende Nutzung als öffentliche Verkehrsfläche vorgeprägt. Auch nach dem Umbau würden die Flächen weiterhin benötigt und daher würde die Stadt Bielefeld anstreben, die Flächen zu erwerben. Sollte ein Verkauf durch den jeweiligen Grundstückseigentümer nicht gewünscht sein, wäre auch ein Gestattungsvertrag vorstellbar. Die Verhandlungen sollten lt. Aussage in der Gegenäußerung in Kürze starten. D.h. die Vorhabenträgerin ist davon ausgegangen, dass die Eigentümer in ihrem durch die tatsächliche Nutzung geprägten Schutzanspruch nicht

verletzt würden, also der Eigentumsübergang nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgen müsste und die Flächen dem Eigentum nicht vorhabenbedingt entzogen werden muss.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist in diesem Fall die in den Planfeststellungsunterlagen gewählte Bezeichnung „Grunderwerbsverzeichnis“ ungenau. Dennoch war die Anstoßwirkung im Rahmen der Planauslegung (s. Ziff. 4.3 Teil A des Beschlusses) gegeben, so dass diese Unterlagen von der Planfeststellungsbehörde akzeptiert wurde.

Die Umsetzung einer planfestgestellten Maßnahme ohne rechtliche Absicherung der Flächeninanspruchnahme ist nicht denkbar und bedarf daher der Regelung.

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.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst und hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen zu überwinden geeignet ist. Sie hat dabei insbesondere auch geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum hätten minimiert werden können, mithin ob der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gewahrt wird, oder ob Alternativen zu einem geringeren Grundstücksbedarf hätten führen können, ohne gleichzeitig die verfolgten Planungsziele ernsthaft zu beeinträchtigen oder gar in Frage zu stellen.

Im Hinblick auf eine mögliche Minimierung des Eingriffs wurde das von der Vorhabenträgerin eingereichte Grunderwerbsverzeichnis und der Grunderwerbsplan, welche auch öffentlich ausgelegt haben, einer eingehenden Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde unterzogen.

Es wurde festgestellt, dass eine Fläche im ursprünglichen Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt war, die jedoch für die Umsetzung der Maßnahme nicht benötigt

wird und im privaten Eigentum verbleiben kann. Die Vorhabenträgerin hat das Grunderwerbsverzeichnis geändert, so dass sich für das Grundstück insofern keine Betroffenheit ergibt. Die Information im aktualisierten Grunderwerbsverzeichnis (sozusagen im 3. Abschnitt) ist insofern rein nachrichtlich und dient lediglich der Klarstellung in Bezug auf die zunächst vorgelegten Unterlagen.

Nach Überprüfung durch die Vorhabenträgerin wurde weiterhin festgestellt, dass einige Grundstückseigentümer ihr schriftliches Einverständnis zur Abtretung der Flächen zum Zwecke der öffentlichen Nutzung abgegeben haben und damit eine Inanspruchnahme bzw. ein Eigentumsübergang im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht zwingend erforderlich ist.

Das Grunderwerbsverzeichnis wurde dementsprechend geändert, da der „Erwerb“, wie ursprünglich vorgesehen, nicht zwingend notwendig ist.

Die Vorhabenträgerin hat allerdings nach wie vor den Wunsch, die Flächen zu erwerben. Im Übrigen haben diese Eigentümer gem. § 11 Abs. 2 StrWG NRW gegenüber dem Straßenbaulastträger – hier der Stadt Bielefeld – einen Anspruch auf Grundstücksübernahme und können diesen dort geltend machen.

Durch das Planfeststellungsverfahren findet daher keine Änderung oder Erweiterung der Nutzung statt und der Flächenerwerb hat außerhalb der Planfeststellung zu erfolgen. Die Vorhabenträgerin wird sich insofern außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit den Betroffenen in Verbindung setzen und auf den Anspruch hinweisen. Die Information über die betroffenen Grundstücke im aktualisierten Grunderwerbsverzeichnis (dort im 2. Abschnitt) ist insofern rein nachrichtlich.

Des Weiteren wurde das Grunderwerbsverzeichnis dahingehend korrigiert und der Planfeststellungsbehörde vorgelegt, als dass eine Hausnummer aktualisiert wurde. Die Anstoßwirkung im Rahmen der Auslegung ist jedoch nach wie vor gegeben, da sich die weiteren maßgeblichen Daten zur Grundstücksbezeichnung (Grundbuchblatt, Gemarkung, Flur, Flurstück) nicht geändert haben und eindeutig sind.

Im Zuge der erneuten Betrachtung wurde eine Flächenangabe durch die Vorhabenträgerin konkretisiert und auch im Hinblick auf ein weiteres Grundstück konnte der Umfang der Flächeninanspruchnahme verringert werden. Auch diese Änderungen haben keine negativen Auswirkungen, denn die Anstoßwirkung war bereits durch die Auslegung gegeben.

Im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und zur Prüfung der Minimierung des Eingriffs wurde seitens der Planfeststellungsbehörde die Bitte an die Vorhabenträgerin herangetragen, zu prüfen, ob ein Erwerb, wie im ursprünglichen Grunderwerbsverzeichnis genannt, zwingend erforderlich ist, da im Verfahren auch die Aussage getroffen wurde, dass der Abschluss von Gestattungsverträgen möglich sei. Insofern wurde das Grunderwerbsverzeichnis modifiziert. Als milderes Mittel kommen statt Erwerb auch die Belastung der Grundstücke/Grundstücksteilflächen z.B. durch Gestattungsvertrag oder Dienstbarkeit in Betracht. Die Vorhabenträgerin hat gleichwohl ein Interesse am vollständigen Eigentumsübergang der betroffenen Flächen und wird den Eigentümern entsprechende Grunderwerbsverhandlungen anbieten.

Insgesamt hat sich durch die Überprüfung des Grunderwerbsverzeichnisses herausgestellt, dass die Betroffenheiten im Hinblick auf die Eigentumsbelange deutlich reduziert werden konnten.

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 (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 20.04.2009, 1 KN 9/06, mit zahlreichen Nachweisen auf die Rechtsprechung des BVerfG und des BVerwG aus jüngerer Zeit sowie Urteil des BVerwG vom 27.10.2000, 4 A 18.99 und zuletzt umfassend BVerfG, Urteil vom 17.12.2013, 1 BVR 3139/08 und 1 BVR 3386/08). Die Planfeststellungsbehörde verkennt auch nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den davon betroffenen Eigentümer darstellt.

Allerdings genießt das Interesse des Eigentümers am Erhalt seiner Eigentumssubstanz bei Vorhaben des 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.

Im vorliegenden Fall kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke im vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne das im öffentlichen Interesse liegende Planungsziel als solches zu gefährden.

Von daher überwiegen hier die mit der Planung insgesamt verfolgten Verkehrsbelange und Ziele die Interessen der privaten Grundstückseigentümer am vollständigen Erhalt ihres Eigentums und die Vorhabenträgerin erhält das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95).

Neben der Erkenntnis, dass sich die Realisierung eines solchen Vorhabens ohne jegliche Inanspruchnahme privaten Eigentums schlechterdings kaum vorstellen lässt, 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 Betroffenen in Rechtskreisen anderer Betroffener ausgelöst würden. Im Übrigen ist zu bedenken, dass es sich bei den Grundstücksflächen bereits um öffentlich genutzte Verkehrsflächen handelt und sie Bestandteil des Gehweges an der Hauptstraße sind und als solche auch erhalten bleiben, es mithin in der tatsächlichen Nutzung keine Änderung gibt.

In dem planfestgestellten Umfang müssen daher die privaten Eigentumsbelange nach Abwägung und unter Beachtung der sich aus Art. 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Grenzen zurückgestellt werden.

Ohne die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht und auch nicht vorübergehend in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan gemäß §§ 30 PBefG dem Enteignungsverfahren zu Grunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Für alle Flächeninanspruchnahmen gilt im Übrigen grundsätzlich, dass die Vorhabenträgerin gehalten ist, zunächst jeden Flächenbedarf freihändig zu erwerben

und auch jede sonstige Inanspruchnahme durch freihändige Verhandlungen (Bau-erlaubnis mit dem Vorbehalt späterer Entschädigungsverhandlungen/-vereinbarungen) zu ermöglichen.

Erst bei einem Scheitern des freihändigen Erwerbs bzw. der freihändigen Verhandlungen kommt im Übrigen ein Verfahren nach dem EEG NRW in Frage.

Für alle dargelegten Flächeninanspruchnahmen stehen den betroffenen Eigentümern Entschädigungsansprüche zu. Sollte über die Grundstücksinanspruchnahme bzw. über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Eigentümer zustande kommen, so richten sich ein Enteignungsverfahren und / oder die Festsetzung der Höhe der Entschädigung selbst allein nach dem EEG NRW und dem danach gegebenenfalls durchzuführenden separaten Verfahren.

Ein Planfeststellungsbeschluss kann keine solcher Entschädigungsregelungen umfassen (BVerwG, Urteile vom 21.06.2006, 9 A 28/05, und vom 07.07.2004, 9 A 21.03). Es ist deshalb auch abwägungsfehlerfrei, die betroffenen Eigentümer auf die Verhandlungen bzw. das separate Verfahren zu verweisen (BVerwG, Beschluss vom 02.09.2010, 9 B 11/10).

### **7.13.3 Wertminderungen**

Von den Einwendern sind im Anhörungsverfahren zum Teil Minderungen der Werte ihrer Grundstücke geltend gemacht worden, die aufgrund der Einschränkungen und Belastungen während der Durchführung der Baumaßnahme sowie nach Fertigstellung entstehen würden.

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

Die Wertminderung eines Grundstücks ist für sich gesehen jedoch kein eigenständiger Abwägungsposten. Als Rechtsgrundlage für einen solchen Anspruch kommt allein § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW in Betracht. Nach dieser Vorschrift hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn – weitere – Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können. Der Entschädigungsanspruch ist ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen; greift § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so ist auch für die Anwendung von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW kein Raum (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04, BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51/98; BVerwG, 14.05.1992, 4 C 8.89; BVerwG, Urteil vom 27.11.1996, 11 A 27.96). 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, 4 A 39/95 und BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04). Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, 4 C 9.95 und vom 24.05.1996, 4 A 39.95). Wertminderungen dürfen zwar bei der Abwägung insgesamt nicht unberücksichtigt bleiben, der Grundstückseigentümer genießt jedoch keinen Vertrauensschutz und muss eine Minderung der Rentabilität ggf. hinnehmen.

Etwas Anderes würde insoweit nur gelten, wenn Wertminderungen planbedingt eintreten, etwa weil das Maß der möglichen wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Grundstücks und seiner Bebauung unmittelbar eingeschränkt wird. Solche Einschränkungen vermag die Planfeststellungsbehörde indessen vorliegend nicht zu erkennen. Die Nutzbarkeit der Grundstücke sowie die Möglichkeit, sie ggf. zu bewohnen, bleibt durch das Vorhaben unangetastet und auch Beeinträchtigungen

durch Immissionen (Lärm, Licht, Luftschadstoffe) treten nicht in einem Maße auf, das unzumutbar oder gesundheitsgefährdend als enteignungsgleicher Eingriff im Sinne von Art. 14 Abs. 1 GG zu werten wäre. Entsprechende Grenzwerte – insbesondere bezüglich der Lärmimmissionen – werden eingehalten bzw. deren Überschreitung durch entsprechende Lärmschutzvorkehrungen vermieden; auf die ausführlichen Darlegungen in Kapitel B Nr. 7.7 des Beschlusses wird nochmals verwiesen.

Solange nicht reale, auf das Vorhaben zurückzuführende Einwirkungen eine Wertminderung bewirken, sind Wertminderungen allein als solche daher nicht abwägungsrelevant. Soweit nicht die §§ 41 ff 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, 9 A 71/07).

Dies gilt auch vor dem Hintergrund des Kammerbeschlusses des BVerfG zur Ausgestaltung des Eigentumsschutzes nach Art. 14 Abs. 1 GG sowie zur Berücksichtigung entsprechender Wertminderungen vom 23.02.2010 (1 BvR 2736/08), der im Zusammenhang mit dem Verkehrsflughafenbau Berlin-Schönefeld ergangen ist. Von der Errichtung der drei Hochbahnsteige sowie des Umbaus der Hauptstraße 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.

Der Einwand der Mietwerteinbußen wurde zwar nicht gesondert seitens der Einwenderschaft vorgetragen, sie gehören als solche allerdings auch 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 Rahmender 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.BVVerwG, Urteil vom 09.02.2005, Az. 9 A 80.03, NVwZ-RR 2005, 453).

Im Übrigen ist auch auf die Vorbelastung durch die bereits bestehende Stadtbahnlinie und die Straße hinzuweisen.

Soweit dem Vorhaben in den Einwendungen von Grundstückseigentümern Wertminderungen entgegengehalten werden, weist die Planfeststellungsbehörde diese Einwendungen deshalb zurück.

#### **7.13.4 Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeansprüche**

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

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern schließen mit unterschiedlicher Intensität auch andere Grundstücke ein. In der planfestgestellten Form trägt die Planung diesen Interessen angemessen Rechnung, indem sie diese soweit als möglich von mittelbaren Beeinträchtigungen verschont. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, wie beispielsweise dem Bau einer Straße, nicht generell, sondern nur insoweit geschützt ist, wie ihm das Recht Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt.

Gem. § 41 BImSchG und § 72 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW haben auch insoweit betroffene Nachbarn einen Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, anderenfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen

des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen.

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

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

Die durch § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist auch verfassungskonform, denn es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, A 39.95). Auch die Annahme, dass eine sonstige, ursächlich staatlichem Verhalten / Handeln zurechenbare mittelbare Beeinträchtigung grundsätzlich ausgleichspflichtig ist, ist deshalb unzutreffend und auch durch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG so nicht geboten (vgl. Ausführungen zur Wertminderung).

### **7.13.5 Sonstige private Einwendungen**

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

Darüber hinaus werden ergänzend Einwendungen und die entsprechenden Entscheidungen aufgeführt, die in den vorangegangenen Ausführungen keine oder keine ausreichende Berücksichtigung fanden:

### **7.13.6 Bauzeitliche Umsatzeinbußen**

Von vielen Einwendern ist die sehr lange Bauphase für ihre Betriebe/Praxen als existenzbedrohend angesehen worden, insbesondere aufgrund der Vollsperrung für den Kfz-Verkehr und die damit fehlende Laufkundschaft. Dazu wurde im Einzelnen folgendes ausgeführt:

- Eine lange Bauphase würde für den Betrieb existenzbedrohende Ausmaße annehmen, besonders dann, wenn eine Vollsperrung für den KFZ-Verkehr über einen längeren Zeitraum die Kundenströme so verändert, dass die Geschäfte von den Passanten und Kunden abgeschnitten werden. Eine 10-tägige Bauphase im April 2017 unter Vollsperrung der Hauptstraße hätte seinerzeit bereits zu einem Umsatzverlust von 20% geführt.
- Allein die Bauzeit (von 18 Monaten) führe dazu, dass die Ladengeschäfte nicht überstehen würden.
- Durch den monatelangen Umbau sei die Erreichbarkeit per Pkw stark eingeschränkt. Die Einschränkungen der Parkmöglichkeiten und der Zufahrt führe dazu, dass Patienten die Praxis nur schwer oder gar nicht erreichen und damit zu anderen Ärzten wechseln würden. Der Ausbau der Barrierefreiheit schaffe parallel für die Zeit des Umbaus viel größere Barrieren, so dass es fraglich sei, ob es danach noch ebenso viele Praxen und Geschäfte in Brackwede gäbe wie heute.

Den Einwendungen wird nach Maßgabe des Kapitels 7.8 dieses Beschlusses abgeholfen; sie sind darüber hinaus als unbegründet zurückzuweisen.

Wie oben ausgeführt, sind durch die Baumaßnahme ausgelöste Umsatz- und Gewinneinbußen nicht per se entschädigungsfähig. Insbesondere sind nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG nicht alle Nachteile, die ein Planvorhaben auslöst, einer Entschädigung zugänglich. Vielmehr gilt es, zunächst nach der Primärregelung des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Schutzvorkehrungen vorzusehen, um die

baubedingten Auswirkungen zu vermeiden oder jedenfalls aber auf ein zumutbares Maß zu verringern. Diesem Ansatz folgend wurden die mit der zugelassenen Maßnahme einhergehenden Beeinträchtigungen anhand der einschlägigen Regelwerke (soweit vorhanden) beurteilt und im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses entsprechende Schutzauflagen verfügt. Einzig soweit die Maßnahme dazu führt, dass infolge der baubedingten Beeinträchtigungen die Schwelle der Existenzgefährdung oder sogar -vernichtung überschritten wird, wurde schließlich unter Kapitel A Nr. 4.12 des Planfeststellungsbeschlusses dem Grunde nach ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld festgesetzt.

Die Beurteilung der mittelbaren wirtschaftlichen Folgewirkungen kann auch nicht aufgrund der unterschiedlichen Einwendungen erschüttert werden:

Der Einwand bezüglich der Situation der im Jahre 2017 durchgeführten Baumaßnahme ist schon aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit mit der hier geplanten Maßnahme nicht einschlägig. Im April 2017 gab es für die in Rede stehende Baumaßnahme weder ein Baustellenmanagement noch einen Schienenersatzverkehr. Aufgrund des Vermeidungsmanagements der Vorhabenträgerin der sowohl im Vorfeld als auch während der Baumaßnahme zugesagten offensiven Werbung für die Geschäfte der Hauptstraße (vgl. Darstellung zu Schutzmaßnahmen für Gewerbetreibende und Anwohner) können sich die Bewohner, Kunden, Patienten und Klienten gut auf die lange Bauzeit einstellen und es wird sich für die potenziellen Kunden ein Gewöhnungseffekt einstellen, so dass eine (damals für einen vergleichsweise kurzen Zeitraum erfolgte) Abwanderung nicht zu erwarten ist.

Die Erreichbarkeit für die Geschäfte etc. bleibt weiterhin gewährleistet. Wie die Vorhabenträgerin in den Gegenäußerungen zu Einwendungen ausgeführt hat, erfolgt der Ausbau halbseitig unter Berücksichtigung weitestgehender Erreichbarkeit von Geschäfts- und Anliegernutzungen. Querungsmöglichkeiten bestehen in regelmäßigen Abständen.

Für den Zeitraum der Bauphase steht eine Umleitungsstrecke für den Individualverkehr über den sehr leistungsfähigen Stadtring zur Verfügung stehen. Zusätzlich ist die Erreichbarkeit der Hauptstraße über die Gotenstraße im Süden und die Dostal-, Schul- und Benatzkystraße im Norden sichergestellt. Außerdem werden soweit möglich die Querungsmöglichkeiten an der Kreuzung Gaswerkstraße/Im Hexenbrink und Germanenstraße/Mackebenstraße offengehalten. Nach der Hälfte

der Bauzeit ist der nördliche Bereich der Hauptstraße fertiggestellt und kann für den Fußgängerverkehr wesentlich komfortabler als heute genutzt werden. Bezüglich der Parkmöglichkeiten ist ein Konzept nahe dem Baufeld vorgesehen, so dass in der Burgunder Straße 80 Stellplätze, im Kirchweg 34 Stellplätze sowie in den Nebenstraßen noch weitere Stellplätze zur Verfügung stehen. Auch entsprechende Ausschilderungen sowie Flyer oder Infozettel werden auf diese Möglichkeiten hinweisen. Damit ist jedes Geschäft an der Hauptstraße mit dem Pkw und einem Fußweg von maximal 300 Metern erreichbar.

Bezüglich der fußläufigen Erreichbarkeit wird auf die Darstellungen zu Schutzmaßnahmen für Gewerbetreibende und Anwohner der Vorhabenträgerin sowie die Ausführungen in der Unterlage Nr. 19 verwiesen.

Der Lieferverkehr wird während des gesamten Zeitraums der Bauphase über die Rettungsgasse mit Einrichtungsverkehr ermöglicht und vor den Geschäften werden Umschlagplätze als Kurzzeitparkmöglichkeit freigehalten. Für die Nutzung der Gehwege für die Belieferung der Geschäfte mit vorwiegend leichterem Gerät beim Transport von Gütern/Waren zwischen Fahrzeug und Geschäft/Praxen/Gastronomiebetrieben wird ein Austausch mit der Bauüberwachung erfolgen.

Der Radverkehr erfolgt zunächst ebenfalls über die Umleitungsstrecken.

Gegebenenfalls kann eine Nutzung von Kleinabschnitten während der Bauphase erfolgen sowie eine Nutzung des nach ca. 10 Monaten freigegebenen neuen Schutzstreifens auf der Nordseite der Hauptstraße (vgl. der Darstellung der Schutzmaßnahmen für Gewerbetreibende und Anwohner). Dies wird seitens der Vorhabenträgerin geprüft und durch im Rahmen des Baustellenmanagements bekannt gegeben.

Für die Stadtbahn wird während der Bauphase ein Schienenersatzverkehr mittels Bussen eingerichtet. Dieser verläuft über den Stadtring, so dass auch hier von den jeweiligen Haltestellen aus mit einem Fußweg von ca. 300 Metern die Geschäfte und Praxen der Hauptstraße erreichbar sind. Um die Fahrgäste möglichst nah an die Geschäfte in der Hauptstraße heranzubringen, wurde seitens der Vorhabenträgerin geprüft, ob die Haltestelle Brackwede Kirche durch den Schienenersatzverkehr angefahren werden kann. Durch einen optimierten Bauablauf soll nun die Hauptstraße östlich der Berliner Straße für den Busverkehr geöffnet bleiben, bis die Arbeiten auch in diesem Bereich eine Sperrung erfordern. Die Busse fahren

somit vom Stadtring über die Berliner Straße in die Hauptstraße und bedienen auch die Haltestelle Brackwede Kirche (in der Berliner Straße).

Die Vorhabenträgerin hat darüber hinaus zugesagt, die Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote, wie Sigggi, FlowBie oder den E-Rollern zu prüfen.

Der reguläre Busverkehr wird ebenfalls über die Umleitungsstrecke geleitet.

Es sind für eine Baudurchführung typische Auswirkungen zu erwarten, die Erreichbarkeit der Geschäfte, Arztpraxen etc. ist jedoch über die gesamte Dauer der Bauphase sichergestellt und somit ein generelles Vermeidungsverhalten potentieller Kunden nicht zu erwarten.

Verbleibende Ertragsausfälle bzw. –einbußen von Geschäftsinhabern, -pächtern und –mietern, Praxisinhabern und Anderen sind aufgrund des im überwiegenden öffentlichen Interesse stehenden Bauvorhabens grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen. Die mit dem Vorhaben einhergehenden dauerhaften Vorteile überwiegen die dahingehend eingewandten Interessen an einer insoweit nicht rechtlich geschützten wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Eigentums. Während die von der Einwenderschaft vorgetragenen Befürchtungen nur den temporären Zeitraum der Baudurchführung betreffen, wird durch die Umsetzung des Vorhabens im gesamtgesellschaftlichen Interesse die Stadtbahnlinie 1 an den drei Haltestellen Gaswerkstraße, Normannenstraße und Brackwede Kirche auch für mobilitätseingeschränkte Personen zugänglich gemacht und damit die Nutzbarkeit des ÖPNV im Innenstadtbereich aus Fahrgastsicht nachhaltig verbessert. Ergänzend sei in diesem Zusammenhang noch einmal herauszustellen, dass das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb zwar nicht nur die Betriebsgrundstücke und Betriebsräume, die Einrichtungsgegenstände, Warenvorräte und Außenstände erfasst, sondern vielmehr alles, was in seiner Gesamtheit den wirtschaftlichen Wert des Betriebes ausmacht. Dennoch schützt diese Rechtsposition im Grundsatz nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen. Veränderungen von tatsächlichen Gegebenheiten sind von einem Gewerbetreibenden ebenso hinzunehmen wie eine Minderung der Wirtschaftlichkeit im Allgemeinen, insbesondere, wenn diese lediglich auf temporäre Beeinträchtigungen zurückzuführen sind. Anderenfalls wäre jegliche Bautätigkeit stets Entschädigungsansprüchen ausgesetzt.

Im Übrigen gilt: Aus einem vorhandenen Lagevorteil lässt sich kein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsanbindung herleiten, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist (vgl. zuletzt OVG NRW Urteil vom 05. Februar 2021 – 11 D 13/18.AK –, juris). Insofern wird auf die Ausführungen unter Nr. 7.8 im Teil B verwiesen.

Sollte es wider Erwarten in Einzelfällen durch die mit der Baudurchführung verbundenen Beeinträchtigungen kausal zu einer Existenzgefährdung oder sogar -vernichtung kommen, wird dies durch die Entschädigungsregelung unter Kapitel Teil A Nr. 4.12 des Planfeststellungsbeschlusses aufgefangen. Unter der Voraussetzung, dass die erlittenen Einbußen auf die Bautätigkeit kausal zurückzuführen sind, wäre insoweit das Maß der mit der Bauausführung verbundenen und gleichzeitig noch zumutbaren Auswirkungen (vgl. § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG NRW) überschritten.

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

Auch die als Träger öffentlicher Belange beteiligte Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld (IHK) äußert ihre Bedenken zu den erheblichen Risiken der langen Bauzeit für die ansässigen Gewerbebetriebe sowie ihrer Sichtweise, dass gewerbliche Neuansiedlungen vor diesem Hintergrund ausblieben. Das von ihr geforderte Höchstmaß an Planung, Transparenz und Flexibilität wird in der Unterlage Nr. 19 berücksichtigt und ist in Kapitel A Nr. 4.12 als Auflage Bestandteil dieses Beschlusses.

#### **7.13.7 Erreichbarkeit / Existenzgefährdung nach Abschluss der Baumaßnahme**

Soweit Einwender eine Barrierewirkung durch die Hochbahnsteige befürchten, ist es zwar richtig, dass die Anlage eines Hochbahnsteigs zwangsläufig mit einer Querungsunterbrechung verbunden ist. Allerdings werden die Querungsmöglichkeiten im Bereich der Hauptstraße durchaus dadurch verbessert, dass an den bar-

rierefreien Zugängen zum Hochbahnsteig großzügige Verkehrsinseln, die als Fußgängerübergänge genutzt werden können, entstehen. Dies erleichtert Fußgängern einen sicheren und bequemen Übergang, sie können die Fahrbahn „in zwei Etappen“ überqueren. Auch zur Minimierung der Barrierewirkung ist im Verfahren zudem eine geänderte Planung erfolgt, die eine Bahnsteigverkürzung und eine Absenkung der Fahrbahn vorsieht.

Ein Einwender befürchtet, dass die Zu- und Auslieferung nach Abschluss der Maßnahmen nicht mehr möglich sei. Ein Einwender sieht überdies durch den Wegfall von 23 Parkplätzen die wirtschaftliche Existenz der anliegenden Händler als gefährdet an.

Auch hierzu wird zunächst auf die Unterlage Nr. 19 verwiesen.

Die Zu- und Anlieferung ist nach Fertigstellung der Maßnahme weiterhin gewährleistet. Im Vergleich zur heutigen Situation erfolgt indes eine Verbesserung der Situation, da derzeit der Anlieferverkehr vorwiegend auf freie Stellplätze in der Hauptstraße angewiesen ist, hingegen künftig zwei Ladezonen nordöstlich und südwestlich der Haltestelle Normannenstraße durch Verschiebung der Baumstandorte freigehalten werden. Außerdem sorgt der heutige Anlieferverkehr immer wieder für Konflikte mit Fußgängern, Radfahrern und mobilitätseingeschränkten Menschen, da die für sie vorgesehenen Flächen wie Gehweg, Stellplätze für Menschen mit Behinderung etc. häufig durch den Anlieferverkehr blockiert werden und Erschwernisse und Beeinträchtigungen auch für den Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn entstehen. Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf den Schutzstreifen und der möglichst breiten Gestaltung der Gehwege werden die Konflikte weitestgehend ausgeräumt. Die Vorhabenträgerin hat nach Anhörung der Gewerbetreibenden Standorte für neue Lieferzonen im Umkreis des neuen Hochbahnsteigs Normannenstraße ermittelt.

Bezüglich der Parkplätze stellt sich die Situation wie folgt dar: Im Bereich Germanenstraße/Mackebenstraße bis Wikingerstraße fallen künftig 21 Stellplätze weg sowie zwischen Wikingerstraße und Treppenstraße 5 Plätze, hingegen erhöht sich die Anzahl der Stellplätze im Bereich Gaswerkstraße/ Im Hexenbrink bis zur Germanenstraße/Mackebenstraße um 8 Stellplätze. Somit entfallen insgesamt 18 Stellplätze durch die Maßnahme. In der unmittelbaren Umgebung (z. B. hinter dem

Modehaus Kolck) stehen jedoch weitere Parkplätze mit ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung. Die Anlieger haben keinen Anspruch auf Ersatzparkplatzangebote, da es auch keinen Rechtsanspruch darauf gibt, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar an ihrem Grundstück oder in dessen größtmöglicher Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben müssen (vgl. Urteil des OVG Schleswig-Holstein vom 12.08.2013, Az. 1 LA 57/12).

Der im Übrigen vergleichsweise geringe Wegfall von Parkplätzen – es stehen rund 950 Stellplätze an ca. 40 verschiedenen Standorten in den Straßenräumen und Innenbereichen von Brackwede zur Verfügung - steht dem hohen gesamtgesellschaftlichen Nutzen der Maßnahme gegenüber. Dem Vorhaben steht es nicht entgegen.

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

#### **7.13.8 Zufahrten**

Mehrere Einwender befürchten, dass ihre Zufahrt zum Grundstück während der Bauphase nicht möglich und nach Fertigstellung stark beeinträchtigt sei. Abgesehen von der Zusage der Vorhabenträgerin, die Beeinträchtigungen während der Bauphase auf das geringste Minimum zu beschränken und alle Betroffenen rechtzeitig zu informieren, besteht kein Anspruch der Anlieger auf Beibehaltung des „status quo“ oder einer günstigen Zufahrt zu ihrem Grundstück, weder hinsichtlich der Lage und Breite der Zufahrt noch die Gewährleistung einer bestimmten Bequemlichkeit oder „rangierfreien“ Leichtigkeit von Zu- oder Ausfahrten (vgl. Urteil des OVG Schleswig-Holstein vom 12.08.2013, Az. 1 LA 57/12). Die Erreichbarkeit der Anwohner zu den Zufahrten zu den Grundstücken wird grundsätzlich weiter sichergestellt. Diesbezüglich wird auch auf die entsprechenden Ausführungen in den Darstellungen zu Schutzmaßnahmen für Gewerbetreibende und Anwohner der Vorhabenträgerin verwiesen, in dem auch umfassend die Maßnahmen u.a. für den Kfz-Verkehr inkl. Anlieferungs- und Rettungsgasse beschrieben sind. Den Anliegern soll die Zufahrt zu privaten Stellplätzen durch den Baustellenbereich

weitgehend ermöglicht werden, sodass es nicht zu unzumutbaren Mehrbelastungen kommen dürfte. Diese sind während der Bauphase ohnehin nur temporär.

Soweit von Einwendern geltend gemacht wird, dass die Zufahrt zum Grundstück Flur 8 Flurstück 40 durch den Bau des Hochbahnsteigs stark beeinträchtigt wird, hat die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung bestätigt, dass durch den neuen Hochbahnsteig Gaswerkstraße in der Mitte der Fahrbahn eine Aus- und Zufahrt tatsächlich künftig nur noch nach dem Prinzip „rechts rein – rechts raus“ möglich sein wird. Wie ausgeführt, besteht kein Anspruch der Anlieger auf Beibehaltung des „status quo“ oder einer günstigen Zufahrt zu ihrem Grundstück.

Die durch den Bau der Hochbahnsteige entstehenden Auswirkungen auf bestehende Zufahrten sind im öffentlichen Interesse, d.h. dem barrierefreien Ausbau des Personennahverkehrs als gesetzliche und gesamtgesellschaftliche Verpflichtung, zumutbar und hinzunehmen.

#### **7.13.9 Planrechtfertigungsgrund: vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022**

Soweit Einwander die Herstellung der „vollständigen Barrierefreiheit“ bis zum „01.01.2022“ bemängeln, wird hierzu auf die gesetzlichen Regelungen und die Ausführungen unter Ziff. 6.1.1 im Teil B dieses Beschlusses zur Planrechtfertigung hingewiesen.

Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin deutlich gemacht, dass eine zwingend notwendige Modernisierung der Hauptstraße ohnehin erforderlich ist. Im Zuge dessen wird das in § 8 Abs. 3 PBefG gesetzlich verankerte Ziel der Barrierefreiheit ebenfalls umgesetzt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen der Vorhabenträgerin ergänzend verwiesen.

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

#### **7.13.10 Antrag auf ingenieurtechnische Prüfung**

Dem ausdrücklichen Antrag eines Einwenders, die gesamte geplante Baumaßnahme von einem unabhängigen Ing.-Büro für Verkehrsplanung und –technik

überprüfen und begutachten zu lassen, wird nicht entsprochen. Die Planfeststellungsbehörde hält die von der Vorhabenträgerin eingereichten und hier planfestgestellten Unterlagen nach Art und Umfang für ausreichend. Das Verfahren zum Zustandekommen eines Planfeststellungsbeschlusses sieht eine derartige Überprüfung auch nicht vor (vgl. auch VGH München, Urteil vom 30.11.2020, 22 A 19.40036). Auch diese Einwendung wird daher zurückgewiesen.

## **8. Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten**

Die Planfeststellungsbehörde hat sich (vgl. Kapitel A, Nebenbestimmung 4.10.4, 4.12, 4.1.3 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, 4 B 105.94, in: NuR 1995, S. 139).

Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt ist. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offen bleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in

Frage stellt. Zudem darf der unberücksichtigt gebliebene Belang kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung als unabgewogener Torso erscheint, und es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (BVerwG, Beschluss vom 30.08.94, 4 B 105.94, in: NuR 1995, S. 139 und zuletzt Beschluss vom 31.01.06, 4 B 49.05, in: NVwZ 2006, S. 823 f sowie OVG Münster, Urteil vom 21.01.95, 9 A 555/83, n. v.).

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

## **9. Abschließende Gesamtbewertung**

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Vorhaben, der Um- bzw. Ausbau des Streckenabschnitts Hauptstraße in Bielefeld-Brackwede inkl. der Errichtung von drei barrierefreien Hochbahnsteigen zwischen Gaswerkstraße und Jenaer Straße der Hauptstraße ist aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Ziel der Planung ist, die Leistungsfähigkeit des innerstädtischen schienengebundenen ÖPNV zu steigern und umweltfreundliche und barrierefreie Mobilität zu ermöglichen.

Die Planung ist zum einen dazu geeignet, die gesetzlich geforderte Barrierefreiheit der Stadtbahnlinie 1 in der Hauptstraße in Bielefeld-Brackwede zu gewährleisten. Sie ist zum anderen gleichzeitig auch dazu geeignet, den Einsatz der im Vergleich zum bisher verwendeten Fuhrpark breiteren und längeren Fahrzeuge des Typs „VAMOS“ auf diesem Streckenabschnitt der Linie und damit eine Kapazitätserweiterung zu ermöglichen.

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 Vorhabenträgerin hat im Laufe des Verfahrens die Planung modifiziert und insbesondere um die Belange der Betroffenen ausreichend zu berücksichtigen und um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten u.a. ein Konzept (Darstellung zu Schutzmaßnahmen für Gewerbetreibende und Anwohner) erstellt.

Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planung auch als vernünftig. Die Planfeststellungsbehörde bewertet das öffentliche Interesse an der Errichtung der barrierefreien Hochbahnsteige und an den Umbaumaßnahmen für die VAMOS-Fahrzeuge 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 diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim

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

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

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

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung Detmold) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung (§ 29 Abs. 7 PBefG) anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist nach Satz 1 kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.

## **2. Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit:**

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

m. § 80 a Abs. 3 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach dessen Zustellung beim

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

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

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

### **3. Ergänzender Hinweis zu Nr. 1 und 2 unter C des Beschlusses**

Falls die Fristen gem. Nr. 1 oder Nr. 2 durch das Verschulden einer bevollmächtigten Person versäumt werden sollten, so würde deren Verschulden dem Kläger zugerechnet werden.

### **4. Ergänzender Hinweis**

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte durch eine Rechtsanwältin/einen Rechtsanwalt oder eine(n) Rechtslehrer/in an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen.

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

## **5. 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

Stadt Bielefeld,  
Amt für Verkehr, Technisches Rathaus  
August-Bebel-Str. 92  
33602 Bielefeld

gerichtet werden.

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

Bezirksregierung Detmold,  
Leopoldstraße 15,  
32756 Detmold,

zuständig ist.

Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend geregelt werden können, steht den Betroffenen alsdann der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

## **6. 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.

## **7. Hinweis auf die Auslegung des Plans**

Die Auslegung des Beschlusses erfolgt gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19 Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz –PlanSiG –) i.V.m. § 27a Absatz 1 VwVfG NRW durch Veröffentlichung im Internet.

Die Unterlagen werden dazu auf der Homepage der Bezirksregierung Detmold einsehbar sein.

Die gemäß § 73 Absatz 3 VwVfG NRW physisch vor Ort vorzunehmende Auslegung wird somit gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 PlanSiG durch Veröffentlichung im Internet ersetzt.

Der Inhalt der im Internet veröffentlichten Unterlagen ist maßgeblich (§ 3 Absatz 1 und 2 PlanSiG in Verbindung mit § 27a Absatz 1 VwVfG NRW).

Als zusätzliches Informationsangebot wird dieser Beschluss in der Stadt Bielefeld (Stadt Bielefeld - Amt für Verkehr, Techn. Rathaus) mit einer Ausfertigung der Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt.

Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (§ 74 Abs. 4 Sätze 2 und 3 VwVfG NRW).

Dies gilt nicht für Beteiligte, denen der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wird.

Bezirksregierung Detmold

Im Auftrag

Gez. Schönfeld

(Schönfeld)

ausgefertigt:

(Stammeier)

