

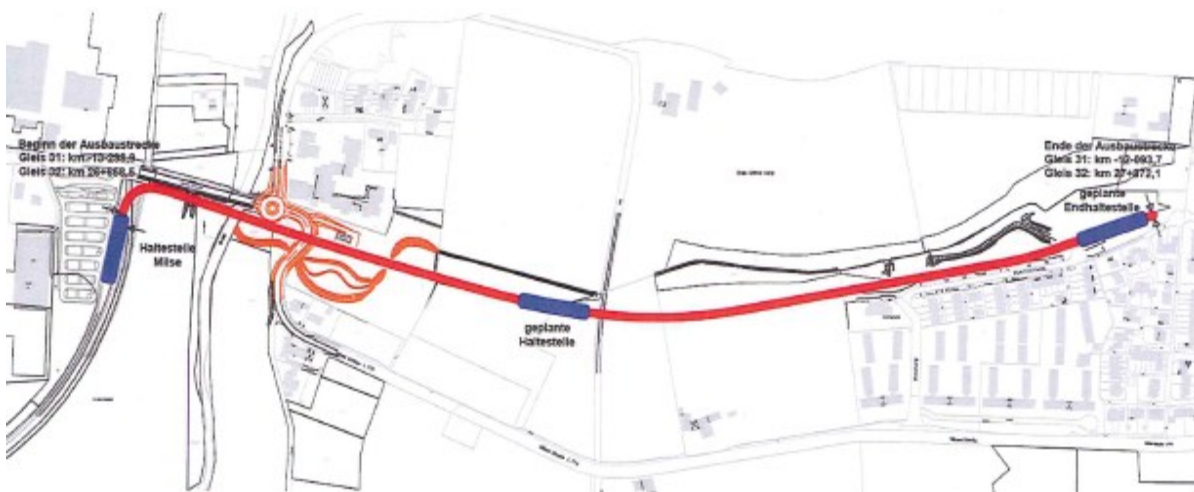
Bezirksregierung Detmold



25.4-35-00-01/11

Planfeststellungsbeschluss

für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 der Stadt Bielefeld
von der bisherigen Endhaltestelle Milse
bis zur neuen Endhaltestelle Milse-Ost
(Stadtbahnverlängerung Milse-Ost)



Vorhabenträgerin: moBiel GmbH, Otto-Brenner-Straße 242, 33604 Bielefeld

Detmold, den 30.08.2013

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

ABBGB NRW	Ausführungsgesetz des Landes NRW zum Bürgerlichen Gesetzbuch
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn- Bau und Betriebsordnung)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
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
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
FFH-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG, Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
LAfAO	Landesamt für Agrarordnung NRW
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan

LÖBF	Ehemalige Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten des Landes NRW
LPIG	Landesplanungsgesetz NRW
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LG NRW	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz) des Landes Nordrhein-Westfalen
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MLuS 05	Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW
NSG	Naturschutzgebiet
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
StrWG NRW	Straßen und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
SüwVKan	Selbstüberwachungsverordnung Kanal
MBI. NRW	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
RLS 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
Schall 03	Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen, Ausgabe 1990
TKG	Telekommunikationsgesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG NRW	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben
V-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG, Vogelschutzrichtlinie)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
ZustVU	Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungs - und Fundstellenverzeichnis	2
Inhaltsverzeichnis.....	4
A. Entscheidung	9
1. Feststellung des Plans	9
2. Festgestellte Planunterlagen	9
3. Ausnahmen und Befreiungen von Verboten des Landschaftsschutzes	14
4. Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis	14
5. Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss	14
5.1 Allgemeines und Schutzmaßnahmen	14
5.2 Allgemeine Unterrichtungspflicht	16
5.3 Wasserwirtschaft.....	17
5.4 Bodenschutz und Altlasten.....	19
5.5 Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz	20
5.5.1 Allgemeine Nebenbestimmungen und Fischerei	20
5.5.2 Spezielle Nebenbestimmungen zum Artenschutz	23
5.5.2.1 Artenschutz allgemein und Avifauna.....	23
5.5.2.2 Artenschutz Fledermäuse	24
5.5.2.3 Vorgezogene Artenschutzmaßnahmen	25
5.5.4 Besondere Schutzmaßnahmen.....	26
5.5.5 Ersatzgeld	27
5.5.6 Abnahme der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	27
5.5.7 Kompensationsflächenkataster	27
5.6 Landwirtschaft.....	27
5.7 Forstwirtschaft.....	29
5.8 Bodendenkmalschutz.....	29
5.9 Arbeitsschutz	29
5.10 Kampfmittelfunde	30
5.11 Ver- und Entsorgungsleitungen, Telekommunikationsanlagen	30
5.12 Querung der Landesstraße 779 (L 779 / Milser Straße)	32
5.13 Inanspruchnahme von Grundstücken.....	32
5.14 Ausgestaltung der Betriebsanlagen gem. BOStrab / Genehmigung gem. § 9 PBefG	33
5.15 Aktualisierung der Planunterlagen.....	33
6. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen	34
6.1 Verfahrenseinwendungen	34
6.2 Präkludierte Einwendungen.....	34

6.3	Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen	35
6.4	Sonstige Einwendungen und Forderungen.....	36
6.5	Einzeleinwendungen	37
7.	Zusagen, Zusicherungen der Vorhabenträgerin	37
8.	Sofortige Vollziehbarkeit	38
B.	Begründung	39
1.	Das Vorhaben	39
2.	Vorgängige Verfahren	42
3.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	42
3.1	Einleitung des Verfahrens	42
3.2	Auslegung der Planunterlagen	43
3.3	Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange	44
3.4	Planänderungen und Ergänzungen des Deckblatts 1	45
3.5	Erörterungstermin	48
3.6	Nachträgliche Ergänzung der Planunterlagen	49
4.	Verfahrensrechtliche Bewertung	50
4.1	Notwendigkeit der Planfeststellung.....	50
4.2	Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde	50
4.3	Anhörungsverfahren.....	51
4.4	Umfang der Planfeststellung	54
5.	Umweltverträglichkeitsprüfung	56
5.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem UVPG	56
5.2	Beschreibung der Umwelt / des Untersuchungsgebietes.....	57
5.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	60
5.3.1	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	60
5.3.2	Schutzgut Boden	74
5.3.3	Schutzgut Wasser	77
5.3.4	Schutzgut Luft.....	80
5.3.5	Schutzgut Klima.....	82
5.3.6	Schutzgut Landschaftsbild / Erholung	84
5.3.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	87
5.3.8	Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit.....	88
5.3.9	Wechselwirkungen.....	90
5.4	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	91
5.4.1	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	92
5.4.2	Schutzgut Boden	94
5.4.3	Schutzgut Wasser	95

5.4.4	Schutzgut Luft.....	95
5.4.5	Schutzgut Klima.....	95
5.4.6	Schutzgut Landschaftsbild und Erholung.....	96
5.4.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	97
5.4.8	Schutzgut Mensch / menschliche Gesundheit.....	97
5.5	Zusammenfassung.....	97
6.	Materiell-rechtliche Bewertung	99
6.1	Planrechtfertigung / Verkehrliche Bedeutung des Vorhabens.....	99
6.1.1	Planrechtfertigung	99
6.1.2	Verkehrstechnische Planungsziele	103
6.2	Planungsleitsätze	103
6.3	Raumordnung / Land- und Regionalplanung.....	104
6.4	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz.....	105
6.4.1	Artenschutz	105
6.4.1.1	Rechtliche Grundlagen des Artenschutzes / Verbotstatbestände	106
6.4.1.2	Prüfmethodik / Bestandserfassung.....	108
6.4.1.3	Planungsrelevante Arten	115
6.4.1.4	Prüfung der Verbotstatbestände im Einzelnen.....	117
6.4.2	Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz.....	138
6.4.3	Landschaftsschutz- / Naturschutzgebiete	141
6.4.4	Eingriffsregelung.....	142
6.4.4.1	Rechtliche Grundlagen.....	142
6.4.4.2	Beschreibung und Bewertung der Beeinträchtigungen, angewandte Methodik.....	147
6.4.4.3	Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen	152
6.4.4.4	Ausgleichsmaßnahmen).....	155
6.4.4.5	Ersatzmaßnahmen	159
6.4.4.6	Gestaltungsmaßnahmen	159
6.4.4.7	Flächeninanspruchnahme für die Kompensationsmaßnahmen	159
7.	Abwägung	160
7.1	Grundsätzliches zur Abwägung.....	160
7.2	Planungsvarianten / Trassenwahl.....	162
7.2.1	Beschreibung der Trassenvarianten	165
7.2.2	Variantenbewertung und -vergleich der UVS	167
7.2.3	Nullvariante	178
7.2.4	Wahl der Vorhabenstrasse	179
7.3	Technische Ausgestaltung der Bahnanlagen / Zweigleisigkeit	184

7.4	Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft	185
7.4.1	Allgemeines und Flächenverbrauch	185
7.4.2	Existenzgefährdung	193
7.4.3	Beeinträchtigungen durch die Kompensationsmaßnahmen	195
7.4.4	Wegenetz und Bewirtschaftungserschwerisse	195
7.5	Straßenverkehrliche Belange / Umbaumaßnahmen im Straßennetz	196
7.6	Jagd	204
7.7	Immissionsschutz	204
7.7.1	Lärmschutzbelange	204
7.7.1.1	Rechtsgrundlagen	205
7.7.1.2	Methodik, Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel	208
7.7.1.3	Maßgebliches Fahrzeug-/Verkehrsaufkommen und sonstige vorhabensbezogene Rahmenparameter	211
7.7.1.4	Auswirkungen / Lärmschutzmaßnahmen	215
7.7.1.5	Summenpegelbildung	219
7.7.1.6	Hinweise zur lärmtechnischen Unterlage	220
7.7.2	Luftschadstoffe	220
7.7.3	Lichtimmissionen	222
7.7.4	Erschütterungen	224
7.7.5	Beeinträchtigungen während der Bauphase / Bauimmissionen	224
7.8	Grundwasser- und Gewässerschutz	227
7.9	Bodenschutz	230
7.10	Sonstige öffentliche Belange	230
7.10.1	Denkmalpflegerische Belange	230
7.10.2	Forstwirtschaft	232
7.10.3	Kommunale Belange der Stadt Bielefeld	232
7.11	Private Belange / Anwohner- und Eigentümerbelange	236
7.11.1	Gesundheit	237
7.11.2	Eigentum	237
7.11.3	Wertminderungen und Übernahmeansprüche	240
7.11.4	Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeansprüche	243
7.11.5	Sonstige private Einwendungen	245
7.12	Private Einwendungen	245
8.	Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten	253
9.	Abschließende Gesamtbewertung	254
10.	Rechtsbehelfsbelehrung	255

11.	Hinweise zum Entschädigungsverfahren	257
12.	Hinweise zur Geltungsdauer des Beschlusses	258
13.	Hinweis auf die Auslegung des Plans	258

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan zum Neubau des zur Stadtbahnlinie 2 der Stadt Bielefeld gehörenden Schienenweges zwischen der bisherigen Endhaltestelle Milse und der neuen Endhaltestelle Milse-Ost (Stadtbahnverlängerung Milse-Ost) wird nach Maßgabe der in diesem Beschluss enthaltenen Regelungen, Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des von der moBiel GmbH, Otto-Brenner-Straße 242, 33604 Bielefeld (Vorhabenträgerin), aufgestellten Plans erfolgt gem. § 28 ff PBefG in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 VwVfG NRW.

2. Festgestellte Planunterlagen

2.1 Der festgestellte Plan umfasst folgende von der moBiel GmbH mit Schreiben vom 17.12.2010 und weiteren Ausfertigungen am 06.05.2011 vorgelegten Unterlagen, die in der Zeit vom 30.05.2011 bis einschließlich 29.06.2011 in der Stadt Bielefeld öffentlich ausgelegt haben:

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage/ Anlage-Nr.	Maßstab 1 : _____
1	Erläuterungsbericht vom 17.12.2010	1, S. 1 - 20	-
2	Übersichtskarte	2	-
3	Übersichtsplan	3	5.000
4	Lageplan	4	1.000
5	Höhenpläne	5, Blatt 1 - 2	2.500/250
6	Querschnitte	6, Blatt 1 - 8	100
7.1	Grunderwerbsplan	7	1.000
7.2	Grunderwerbsverzeichnis	7, S. 1 - 2	-
8.1	Bauwerksverzeichnis	8, Blatt 1 - 2	-

8.2	Brückenpläne	8, Blatt 1 - 3	200
9	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom Dezember 2010 mit Erläuterungsbericht , Bestandsplan, Konflikt- und Maßnahmenplan, Ausgleichsmaßnahmen, „Art-für-Art-Protokolle“ der Artenschutzprüfung, Maßnahmenblätter	9 S. 1 - 113 Karte 1 Karten 2.1 u. 2.2 Karte 3 11 Protokolle (22 Seiten) G1 bis A4	- - 2.000 1.000 1.000/7.500 - -
10	Wassertechnischer Entwurf für den naturnahen Ausbau und für Retentionsmaßnahmen am Buschbach, hydraulische Berechnungen, Übersichtspläne, Lageplan, Längsschnitt Gewässer, Querprofil, Systemskizze	10, S. 1 - 3 u. 5 10, S. 4 - 22 10, Blatt 1 10, Blatt 2 10, Blatt 3 10, Blatt 4 10, Blatt 5.1 - 5.4 10, Blatt 6	- - 25.000 5.000 250 250/25 100 100
11	Schalltechnische Untersuchung vom 05.01.2011, Orientierungswerte für ein reines/allgemeines Wohngebiet zur Tageszeit, Lärmpegelbereiche DIN 4109 zur Tageszeit, Immissionsgrenzwerte an Schulen und reinen/allgemeinen Wohngebieten zur Tageszeit, Immissionspunkte, Punktberechnungen, Immissionspunkte	11, S. 1 - 18 Anlg. I, Blatt 1 - 4 Anlg. II, Blatt 1 - 2 Anlg. III, Blatt 1 - 8 Anlg. IV, Blatt 1 - 2 Anlg. V, Blatt 1 Anlg. VI, Blatt 1 u. Abbildung 1	- - - - - - -

2.2 Planunterlagen des Deckblatts 1 vom Juli 2012, die im Laufe des Verfahrens nachgereicht worden sind und nicht öffentlich ausgelegt haben:

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage/ Anlage-Nr.	Maßstab 1 : _____
12	Erläuterungsbericht vom 31.07.2012	1, S. 1 - 7	-
13	Verkehrsuntersuchung (Beurteilung unterschiedlicher Ausbauvarianten und Verkehrssicherung im Knotenpunkt Milser Straße (L 779) / Elverdisser Straße (K 4) / Bahnübergang	2, S 1 - 35	-
14	Straßenentwurf mit Erläuterungsbericht zur Entwurfsplanung im Bereich des Knotenpunktes Milser Straße (L 779) / Elverdisser Straße (K 4) vom 30.10.2012, Lageplan Kreisverkehr, Längsschnitt Anschluss Elverdisser Straße, Längsschnitt Anschluss Milser Straße Südost, Längsschnitt Anschluss Milser Straße	3 S. 1 - 5 Plan 12-01-101 Plan 12-01-201 Plan 12-01-202 Plan 12-01-301	- - 250 250/25 250/25 25
15	Lageplan „Übersicht Änderungen“	4, Blatt 4.1	500
16	Stadtbahnentwurf mit Lageplan, Höhenpläne, Querschnitte	5, Blatt 1 Blatt 2 und 3 Blatt 4 und 5	500 1.000/100 100
17	Wassertechnischer Entwurf für den naturnahen Ausbau und für Retentionsmaßnahmen am Buschbach, hydraulische Berechnungen, Übersichtspläne, Lageplan, Längsschnitt Gewässer,	6, S. 1 - 5 6, S. 1 - 28 6, Blatt 1 6, Blatt 2 6, Blatt 3 6, Blatt 4.1	- - 25.000 5.000 250 250/25

	Querprofile, Systemskizze	6, Blatt 5.1 - 5.4 6, Blatt 6	100 50/50
18	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom Juli 2012 mit Erläuterungsbericht , „Art-für-Art-Protokolle“ der Artenschutzprüfung, Bestandsplan, Konflikt- und Maßnahmenplan, Ausgleichsmaßnahmen, Maßnahmenblätter	7 S. 1 - 139 12 Protokolle (24 Seiten) Karte 1 Karten 2.1 u. 2.2 Karte 3 S1 bis A5	- - - 2.000 1.000 1.000/ 5.000/7.500 -
19	Schalltechnische Untersuchung vom 27.07.2012 einschließlich Übersichten der Immissionspunkte und Immissionspunktberechnungen	8, S. 1 - 21, Anlg. I, Blatt 1 - 4 Anlg. II, Blatt 1 - 2 Anlg. III, Blatt 1 - 2 Anlg. IV, Blatt 1 - 2	- - - - -
20.1	Grunderwerbsverzeichnis	Blatt 1 - 2	-
20.2	Grunderwerbsplan	Blatt 1 - 2	1.000

2.3 Sonstige Unterlagen, die der Planfeststellungsbehörde im Laufe des Verfahrens zugeleitet worden sind und die ebenfalls nicht öffentlich ausgelegt haben:

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage/ Anlage-Nr.
21	Umweltverträglichkeitsstudie vom November 2004 inklusive Anlage 1 (Übersichtsplan), Anlage 2 (Varianten 2 und 4 mit planungsrechtlichen Festsetzungen), Anlage 3 (Varianten 2a, 2b und 3 mit planungsrechtlichen Festsetzungen)	S. 1 - 156 zuzüglich Anlagen 1 - 3
22	Faunistische Untersuchungen zur Erweiterung der Stadtbahnlinie Milse	S. 1 - 20 zuzügl. Anhänge I - VII sowie Anlg. 1 - 2

	vom Oktober 2004	
23	Aktualisierung der faunistischen Untersuchungen, Oktober 2010	S 1 - 34 zuzügl. Anhänge I - III sowie Anlg. 1 - 3
24	Aktualisiertes Grunderwerbsverzeichnis vom 18. September 2012 (Ergänzung des Verzeichnisses um ein vorher versehentlich nicht gelistetes Grundstück der Stadt Bielefeld)	S. 1 - 2
25.1	Stellungnahme des Ing.-Büros Kindsgrab vom 11.07.2013 als Nachtrag zum wassertechnischen Entwurf / zur Unterlagen Nr. 17 inklusive - Berechnungen des verdrängten Retentionsvolumens in der Lutterraue für die Wasserspiegellagen 77,20 m und 77,27 m und - 3 Berechnungspläne	S. 1 jeweils S. 1 - 3 Maßstab 1 : 200
25.2	Neuberechnung des verdrängten und neu zu schaffenden Retentionsraums vom 16.08.2013, 1 Berechnungsplan	S. 1 Maßstab 1 : 200
26	Nachtrag zum LBP / zur Unterlage Nr. 18 vom 29.07.2013 inklusive - Karte Nr. 3 „Ausgleichsmaßnahmen“	S. 1 - 10 Maßstab 1 : 1.000, 1 : 5.000 und 1 : 7.500
27	Prognose von Schallimmissionen vom 01.08.2013	S. 1 - 23 zuzüglich Anlage I Blatt 1 - 4, Anlage II, Blatt 1 - 2, Anlage III Blatt 1 - 2 und Anlage IV, Blatt 1 - 2
28	Ergebnisse der Knotenpunktzählung (Milser Straße/Elverdisser Str.) der Stadt Bielefeld von 2009	Blatt 1 - 8

3. **Ausnahmen und Befreiungen von Verboten des Landschaftsschutzes**

Von den Festsetzungen des Landschaftsplanes Bielefeld-Ost der Stadt Bielefeld für das Landschaftsschutzgebiet 2.2.1 „Ravensberger Hügelland“ wird gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit eine Befreiung erteilt.

Ferner wird gem. §§ 30 Abs. 3, 67 Abs. 1 BNatSchG für das lt. Biotopkataster des LANUV geschützte Biotop GB-3917-230 (Seggen- und binsenreiche Nasswiesen und Sümpfe) eine Ausnahme von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG zugelassen, soweit das Biotop von der Baumaßnahme berührt bzw. durch die Lutterbrücke überspannt und dadurch beeinträchtigt wird.

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

4. **Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis**

Die im Zuge des Vorhabens entstehenden befestigten Flächen werden teilweise an die vorhandene Kanalisation angeschlossen. Insoweit ist die Vorhaltung / Einholung der für eine etwaige Einleitung von Niederschlagswasser über die Abwasseranlagen der Stadt Bielefeld in ein Gewässer erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis im Sinne von § 8 WHG Aufgabe der abwasserbeseitigungspflichtigen Stadt Bielefeld. Insoweit ist keine separate Erlaubnis für die Vorhabenträgerin erforderlich.

Soweit eigene direkte Einleitungen hergestellt werden, hat die Vorhabenträgerin die erforderliche Erlaubnis noch bei der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld zu beantragen (vgl. nachstehend Nr. 5.3.3.2).

5. **Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss**

5.1 **Allgemeines und Schutzmaßnahmen**

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

Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478) in ihrer derzeit gültigen Fassung sind ebenfalls einzuhalten.

- 5.1.2 In den Nachtstunden (22 Uhr abends bis 6 Uhr morgens) sind zum Schutz der Anwohner Bauarbeiten im Bereich der Lutteraue sowie in Höhe des Waldes am Buschbach unzulässig. Wohngebiete sind in den Nachtstunden vollständig und ansonsten soweit wie möglich vom Baustellenverkehr freizuhalten. Von dieser Einschränkung kann die Bezirksregierung Detmold auf Antrag eine Ausnahme zulassen, wenn nachgewiesen ist, dass die Nachtruhe der Anwohner nicht gestört wird und auch sonstige Belange nicht entgegenstehen.

Unabhängig davon sind die Bauzeiten für alle Betroffenen so kurz wie möglich zu halten und verträglich zu gestalten.

- 5.1.3 Die Vorhabenträgerin hat darauf hinzuwirken, dass während der Bauzeit Belästigungen durch Staubemissionen und Beeinträchtigungen durch verschleppten Schmutz vermieden werden. Sie hat maßnahmenbedingte Schäden (z. B. durch die Benutzung von Baufahrzeugen) am Straßen- und Wegenetz nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zu beheben.
- Im Übrigen ist während der Bauphase die Verkehrssicherheit der benutzten Straßen, z. B. durch Beseitigung von Verschmutzungen, sicherzustellen.

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

- 5.1.5 Zur Verhinderung bzw. Minimierung etwaiger Erschütterungsimmissionen sind die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz vom 10.05.2000, in NRW eingeführt durch den gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand NRW und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport NRW vom 31.07.2000 (SMBl. NRW 7129), zu beachten.

5.1.6 An den Haltestellen sowie den Straßen und Wegen bzw. Zugängen zu den Haltestellen vorgesehene Beleuchtungsanlagen müssen sowohl den sicherheitstechnischen Vorgaben (vgl. u. a. § 27 BOStrab) als auch den sonstigen einschlägigen Normen und damit dem Stand der Technik entsprechen. Sie sind so zu gestalten, dass Belästigungen der Nachbarschaft und Umwelt durch Lichtimmissionen so gering wie möglich gehalten werden. Dazu sind die im

- gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW sowie des Ministeriums für Städtebau und Wohnen des Landes NRW vom 13.09.2000 (Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung, SMBl. NRW 7129) sowie
- 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 sowie auch die im Anhang 1 der Hinweise der LAI beschriebenen Hinweise und Maßnahmen zur Minderung der Einwirkungen auf Tiere, insbesondere auf Vögel und Insekten, umzusetzen. Den naturschutzfachlichen Empfehlungen des LANUV (vgl. „Natur in NRW“ 4/07) entsprechend sind Natrium-Niederdrucklampen gegenüber Natrium-Hochdrucklampen zu bevorzugen.

5.2 **Allgemeine Unterrichtungspflicht**

Die Bauarbeiten und die landschaftspflegerischen Arbeiten sind der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld, der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold und der Planfeststellungsbehörde jeweils 14 Tage vor ihrer Aufnahme, die Beendigung der Arbeiten jeweils unmittelbar danach schriftlich anzuzeigen.

In der Anzeige über die Aufnahme der Arbeiten ist der zuständige/verantwortliche Bauleiter unter Angabe seiner regelmäßigen Erreichbarkeit (Anschrift, Telefon) zu benennen.

5.3 **Wasserwirtschaft**

5.3.1 Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Insbesondere ist bei der Verwendung wassergefährdender Stoffe (Treibstoffe, Öle und andere wassergefährdende Stoffe) Vorsorge vor der Verunreinigung eines oberirdischen Gewässers oder des Grundwassers zu treffen. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten. Die Vorschriften des WHG, des LWG und der VAWS sind zu beachten.

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

- Gem. RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 21.12.1992 (MBI. NRW, Nr. 17, 1993, S. 511, - Hinweise für die Wiederverwendung teerhaltiger Straßenbaustoffe -)
- Gem. RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV) vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 75, 2001, S. 1472, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 76, 2001, S. 1494, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- u. Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 77, 2001, S. 1508, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungssaschen im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr.78, 2001, S. 1528, - Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 14.09.2004 (MBI. NRW, Nr.36, 2004, S. 871, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau -).

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

5.3.3 Oberflächenentwässerung

5.3.3.1 Die Oberflächenentwässerung des Bahnkörpers, der Haltestellen und der sonstigen befestigten Flächen ist mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld abzustimmen. Sie hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch ungeregelten Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, hat die Vorhabenträgerin zu beseitigen.

5.3.3.2 Soweit das Oberflächenwasser der öffentlichen Kanalisation zugeführt werden soll, sind die entsprechenden Anschlüsse in Abstimmung mit dem Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld herzustellen. Soweit eigene Einleitungen in das Grundwasser oder in Oberflächengewässer vorgenommen werden, sind bei der zuständigen unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld vorher die gem. §§ 1, 2, 3 und 8 Abs. 1 WHG erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse zu beantragen. Die jeweilige Erlaubnis muss vor der Inbetriebnahme der zugehörigen Einleitungsstelle vorliegen.

5.3.4 Grundwasserhaltungen

Soweit zur Ableitung von Grund- und Oberflächenwasser aus Baugruben oder Baugrubendrainagen Einleitungen in das Grundwasser oder in Oberflächengewässer bzw. Grundwasserhaltungen und in diesem Zusammenhang Grundwasserentnahmen und Wiedereinleitungen in Gewässer notwendig sind, sind gem. §§ 1, 2, 3 und 8 Abs. 1 WHG auch dazu bei der zuständigen unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld vorher die entsprechenden wasserrechtlichen Erlaubnisse einzuholen.

Sofern die untere Wasserbehörde dies z. B. aufgrund von Eintrübungen des Wassers oder bei Grundwasserhaltungen im Umfeld von Altlasten bzw. Altablagerungen – vgl. auch nachstehende Nebenbestimmung 5.4 – aufgrund von Kontaminierungen für erforderlich hält, ist der jeweiligen Wiedereinleitung eine geeignete Behandlungsstufe (z. B. ein Absetzbecken oder ggf. auch ein Aktivkohlefilter) vorzuschalten.

5.3.5 Maßnahmen im Überschwemmungsgebiet

- 5.3.5.1 Soweit sie nicht wie z. B. das Brückenbauwerk zur Querung der Lutter unmittelbar Bestandteil des Vorhabens sind, sind Geländeerhöhungen und Bauwerke innerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Lutter unzulässig. Das vorhandene Abflussprofil darf insoweit nicht eingeeengt werden.

Baubuden, Baumaterialien und Betriebsstoffe dürfen innerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Lutter nicht aufgestellt bzw. gelagert oder nur so gelagert werden, dass sie im Bedarfsfall kurzfristig und rechtzeitig wieder entfernt werden können. Ggf. erforderliche Baueinrichtungen sind unmittelbar nach Beendigung der Arbeiten aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen. Bei einem etwaigen Hochwasser sind Vorkehrungen und Sicherungen zur Vermeidung des Abschwemmens zu treffen.

- 5.3.5.2 Durch geeignete Vorkehrungen ist Vorsorge vor Verunreinigungen im Überschwemmungsgebiet der Lutter oder ihrer fließenden Welle zu treffen. Schäden im und am Gewässer sowie im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet in Folge der Baumaßnahmen sind zu beseitigen bzw. dem Unterhaltungspflichtigen oder auch Dritten wie z. B. der Fischereigenossenschaft zu ersetzen.

5.4 Bodenschutz und Altlasten

- 5.4.1 Bei Erdarbeiten sind die abfall- und bodenschutzrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Baumaßnahmen im Bereich der erfassten Altlasten bzw. Altablagerungen 3917 B 149 und 3917 B 146, die im Altlastenkataster der Stadt Bielefeld unter den Nrn. B 389 und B 397 geführt werden (vgl. Stellungnahme des Dezernates 52 der Bezirksregierung Detmold), sind mit der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Bielefeld abzustimmen.

Unabhängig davon ist bei den Erdarbeiten auf Auffälligkeiten (Abfälle, Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen, Verfärbungen oder sonstige augenscheinlich bzw. geruchlich auffällige/kontaminierte Materialien etc.) zu achten. Werden sie angetroffen, ist die untere Bodenschutzbehörde zu informieren (vgl. dazu § 2 Abs. 1 LBodSchG). Soweit erforderlich, sind Bodenuntersuchungen durchzuführen. Belastete Böden und Abfälle sind unter Einhaltung der für Arbeiten auf Altlasten geltenden

Arbeits- und Anwohnerschutzvorkehrungen und in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde ordnungsgemäß zu entsorgen.

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

5.5 **Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz**

5.5.1 **Allgemeine Nebenbestimmungen und Fischerei**

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

5.5.1.2 Die im LBP benannten Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen sowie die Gestaltungsmaßnahmen und die Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen) sind vollständig umzusetzen. Sie sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachte Funktion auf Dauer erfüllen können. Dies schließt die sachgerechte Pflege ein.

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

Soweit im LBP Vermeidungs-, Minderungs- oder Schutzmaßnahmen oder Bestandteile der Kompensationsmaßnahmen (vgl. insbesondere Maßnahmenblätter) als „Soll-Maßnahmen“ gekennzeichnet oder benannt sind, ist ihre Umsetzung verpflichtend. Der Verzicht auf diese Maßnahmen ist nur aus zwingenden Gründen und nur nach vorheriger Abstimmung mit der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold zulässig.

5.5.1.3 Die Durchführung der festgestellten Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) außerhalb des unmittelbaren Trassenbereichs der Straßenbahn ist spätestens mit Baubeginn einzuleiten und grundsätzlich innerhalb eines Jahres abzuschließen. Die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen im unmittelbaren Trassenbereich ist innerhalb eines Jahres nach Herstellung der Gleisanlagen vorzunehmen. Soweit im LBP (wie insbesondere bei den Kompensationsmaßnahmen mit

artenschutzrechtlichen Funktionen) oder in diesem Beschluss frühere Zeitpunkte benannt sind, gelten diese.

Die Vegetationsperiode ist jeweils zu berücksichtigen. Abweichungen im Einzelfall sind nur mit Zustimmung der Planfeststellungsbehörde zulässig.

5.5.1.4 Nicht dauerhaft versiegelte, baubedingt aber verdichtete Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten in ihren vorherigen Zustand zurück zu versetzen; die Verdichtungen sind durch Auflockerungen soweit wie möglich zu beseitigen.

5.5.1.5 Die Vorhabenträgerin hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen Sorge zu tragen und – vgl. vorstehend Nr. 5.5.1.2 – die erforderlichen Pflegemaßnahmen zu übernehmen. Soweit abweichend davon eine Regelung mit einem Dritten über die Ablösung der Unterhaltungspflicht getroffen worden ist, so ist darauf in den zur Abnahme der Maßnahme vorzulegenden Unterlagen ergänzend hinzuweisen.

Die zeitliche Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege muss mindestens den in den RAS-LP 2 für den Straßenbau dargestellten Grundsätzen entsprechen.

Bei den im Fremdeigentum verbleibenden Flächen ist sicherzustellen, dass entsprechende dingliche Rechte in das jeweilige Grundbuch eingetragen werden. Abweichend hiervon sind auch Regelungen zulässig, wie sie im Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) unter Punkt 4 dargestellt sind.

5.5.1.6 Während der Bauzeit sind vorhandene Pflanzenbestände mit Maßnahmen gem. DIN 18 920 bzw. analog zur RAS-LP 4 (z. B. Einzelbaumschutz oder mindestens 1,8 m hohe Bauzäune, vgl. u. a. auch Schutzmaßnahme S 1) vor Beschädigungen zu schützen und zu erhalten.

Im Zuge der Bauausführung unbeabsichtigt entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen oder Gehölzbeständen sind durch sachgerechten Schnitt und Wundverschluss gemäß den einschlägigen Vorschriften zu beheben. 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. Bei unvermeidbaren Eingriffen in Pflanzenbestände sind die sich aus den nachfolgenden Nebenbestimmungen 5.5.2.1 und 5.5.2.2.3 ergebenden Zeitkorridore zu beachten.

- 5.5.1.7 Im Bereich schutzwürdiger Flächen (hier im Bereich der vorhandenen Gehölzbestände sowie – vgl. dazu auch vorstehend Nr. 5.3.5.1 – im Überschwemmungsgebiet der Lutter) ist die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme so gering wie möglich zu halten.

Die Errichtung von Baustelleneinrichtungs- oder Bodenlagerflächen ist in diesen Bereichen unzulässig. Dies gilt gleichermaßen für die festgesetzten Kompensationsflächen. Ausgenommen sind lediglich die nicht vermeidbaren Flächeninanspruchnahmen für den Brückenbau.

- 5.5.1.8 Bei der Herstellung von Grünland ist grundsätzlich lokales Saatgut bzw. Naturraumsaatgut zu verwenden.

Bei der Anlegung von Gehölzpflanzungen sind einheimische Pflanzen gebietseigener Herkunft (vgl. „Leitfaden zur Verwendung gebietseigener Hölzer“, Hrsg. BMU, Januar 2012) zu verwenden. Die Pflanzung der Gemeinen Esche ist wegen der Gefahr der Verbreitung des Eschentriebssterbens nur unter Beachtung besonderer Sicherheitsvorkehrungen durchzuführen. Es sind Pflanzen aus resistenten Beständen zu verwenden.

- 5.5.1.9 Das gesetzlich geschützte Großseggenried in der Lutterraue (südlich der geplanten Trasse gelegen) ist während der gesamten Baumaßnahme mittels eines ortsfesten Bauzauns zu schützen. Die Lage dieses Bauzaunes ist vor dem Beginn der Baumaßnahme frühzeitig mit der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld abzustimmen.

- 5.5.1.10 Das im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A 2 naturnah zu gestaltende Gewässerprofil ist im Rahmen der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung des Geländeprofiles so weit wie möglich vom nördlich angrenzenden Acker weg nach Süden in die Ausgleichsfläche hinein zu verlegen.

Die im Rahmen der gleichen Ausgleichsmaßnahme anzulegende Hecke, die als Rudiment isoliert und ohne Anbindung an bestehende Strukturen im Raum läge, ist zur Optimierung der Maßnahme und Sicherstellung der Funktionserfüllung zu ergänzen.

zen. An ihrem östlichen Ende ist im rechten Winkel nach Norden hin eine lineare Heckenpflanzung anzuschließen, so dass die vorhandenen Gehölzstrukturen im Norden und Süden der Ausgleichsfläche A 2 zusammen mit dem offengelegten Buschbach einen funktionsfähigen Biotopverbund ergeben. Alternativ ist hier auch eine punktuelle Pflanzung von Feldgehölzen möglich.

Die entsprechenden Änderungen der Ausgleichsmaßnahme sind vorab mit den Landschaftsbehörden abzustimmen.

- 5.5.1.11 Vor der Aufnahme der Arbeiten zur Offenlegung und Renaturierung des Buschbaches sind die vorhandenen Fischbestände zu erfassen und vor einer Beeinträchtigung durch die Maßnahmenumsetzung zu sichern. Der zuständige Fischereiberater ist vor Beginn der Arbeiten zu informieren. Falls erforderlich, ist zusätzlich ein Fischereibiologe beratend hinzuzuziehen.

Auf Erlenpflanzungen ist aufgrund der möglichen Infizierung mit der Pilzart „Phytophthora alni“ zu verzichten.

Die fischereiliche Bewirtschaftung ist im Einzelfall neu zu regeln.

5.5.2 **Spezielle Nebenbestimmungen zum Artenschutz**

5.5.2.1 Artenschutz allgemein und Avifauna

Unvermeidbare Eingriffe in Gehölzbestände innerhalb von Waldbeständen (Rückschnitt, Fällung und Rodung) sind nur außerhalb des Zeitraums vom 01. Februar bis zum 31. Juli jeden Jahres zulässig. Sonstige Eingriffe in Pflanzen- bzw. Gehölzbestände (Röhrichte, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze) gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG außerhalb des Zeitraums vom 01. März bis 30. September vorzunehmen.

Bezüglich der Entnahme von Quartierbäumen für Fledermäuse gilt die Nebenbestimmung 5.5.2.2.3.

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

Von diesen Zeitfenstern kann nur abgewichen werden, wenn die Vorhabenträgerin im Vorfeld einer möglichen Baufeldherstellung oder Gehölzbeseitigung durch eine aktuelle und ausreichend detaillierte Brutplatzkartierung innerhalb eines an der Störfälligkeit der potentiell vorkommenden Brutvogelarten orientierten Untersuchungsbandes den Nachweis erbringt, dass eine erhebliche Störung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG damit definitiv nicht verbunden ist.

5.5.2.2 Artenschutz Fledermäuse

5.5.2.2.1 Unmittelbar nach Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses sind alle potentiell als Fledermausquartier geeigneten Baumbestände, die im Zuge der Baumaßnahmen beseitigt werden müssen, durch qualifizierte Fachpersonen mit geeignetem Gerät auf das Vorhandensein von Höhlen oder von anderen als Fledermausquartier geeigneten Strukturen (z. B. Stammrisse, abgeplatzte Rindenabschnitte etc.) nochmals zu untersuchen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren, die potentiell geeigneten Bäume zu kennzeichnen.

5.5.2.2.2 Alle ermittelten potentiellen Quartierbäume sind rechtzeitig (1 bis 2 Wochen vor Beginn der Fällarbeiten) von einer fachlich qualifizierten Person auf ihre tatsächliche Nutzung durch Fledermäuse hin zu untersuchen. Sofern die Höhlen/Quartiere unbesetzt sind, sind sie mit geeigneten Mitteln bis zur Fällung der Bäume dauerhaft zu verschließen, ansonsten mit einer Schleuse (Einwegsystem) in der Art zu sichern, dass Ausflüge weiterhin möglich sind, Einflüge jedoch wirksam verhindert werden.

5.5.2.2.3 Die Beseitigung von potentiellen oder tatsächlichen Quartierbäumen ist abweichend von dem Zeitfenster der Nebenbestimmung 5.5.2.1 ausschließlich innerhalb des Kalendermonats Oktober (d. h. während der Schwarmphase der festgestellten Arten) und erst dann zulässig, wenn die Quartiernutzung nachweislich beendet ist. Bei ausreichend warmer Witterung kann dieses Zeitfenster ggf. nach vorheriger Zustimmung der unteren Landschaftsbehörde bis zum 15. November des jeweiligen Jahres ausgeweitet werden.

5.5.2.2.4 Unabhängig von Nr. 5.5.2.2.3 darf die Fällung der Quartierbäume generell nur in Anwesenheit einer mit der Erfassung von Fledermäusen erfahrenen Fachperson (vgl. nachstehend Nebenbestimmung 5.5.2.2.6) durchgeführt werden.

5.5.2.2.5 Für jedes entfallende tatsächliche oder potentielle Fledermausquartier ist – wenn nicht vorher der Nachweis des Vorhandenseins einer ausreichenden Anzahl an Ausweichquartieren im Abstand von 200 m bis 500 m zur Baumaßnahme erbracht werden kann – ein Fledermauskasten in geeigneten Waldbeständen innerhalb dieses Entfernungsbandes aufzuhängen und mindestens solange funktionsfähig zu halten, bis der Nachweis einer mit dem derzeitigen Zustand vergleichbaren Anzahl ausreichender Höhlenbäume in diesem Bereich erfolgt ist. Mindestens sind 11 Fledermauskästen in der Lutteraue und im Buschbachwald anzubringen.

5.5.2.2.6 Alle in diesem Zusammenhang erforderlichen Maßnahmen und Untersuchungen sind durch ausreichend fachlich qualifiziertes Personal (z. B. Biologen, Landespfleger oder Personen mit vergleichbaren nachgewiesenen Qualifikationen und Erfahrungen auch im Umgang mit Fledermäusen) durchzuführen. Alle Ergebnisse, Erhebungen und durchgeführten Maßnahmen (Fundorte und Zahl der Höhlen und potentiellen Quartiere, Datum der Begehungen, Höhlenverschlüsse, Aufhängung von Fledermauskästen etc.) sind nach einschlägigen wissenschaftlichen Standards zu dokumentieren und der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld sowie der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold als Nachweis ihrer Umsetzung zeitnah, d. h. innerhalb eines Monats nach Durchführung, in schriftlicher Form zur Kenntnis zu geben.

5.5.2.2.7 Zur Vermeidung nächtlicher Störwirkungen im Bereich der Lutteraue sowie im Bereich des Waldes am Buschbach gilt die Nebenbestimmung 5.1.2.

5.5.2.3 Vorgezogene Artenschutzmaßnahmen

5.5.2.3.1 Die im Detail vorgesehenen artenschutzrechtlich begründeten Maßnahmen, insbesondere die für die Arten Feldlerche, Feldsperling und die Fledermausarten (dazu zählen insbesondere die sog. CEF-Maßnahmen FS 3, FS 4 und FS 5) sind mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf umzusetzen, um den betroffenen Arten bereits zum Zeitpunkt der Baufeldräumung bzw. – bezogen auf die Fledermäuse – zum Zeitpunkt der Fällung der Gehölze mit Quartiereignung einen gleichwertigen Ersatz zu bieten.

Ein gleichwertiger Ersatz für die als Überflughilfe für Fledermäuse dienenden Gehölze in der Lutteraue an der Milser Straße, deren Funktion die neuen Gehölzpflanzungen der Maßnahme FS 5 übernehmen sollen, ist erst gegeben,

wenn die neuen Gehölze die dazu notwendige Mindestwuchshöhe von 4 m oberhalb der Straßenoberkante erreicht haben. Für die Gehölze der Überflughilfe, die potentiell auch als Quartierbäume für Fledermäuse in Frage kommen, gilt unabhängig davon das Zeitfenster der Nebenbestimmung 5.5.2.2.3.

- 5.5.2.3.2 Soll vor der funktionsfähigen Fertigstellung der Maßnahmen FS 5 mit der Baumaßnahme begonnen werden, ist übergangsweise eine feste Überflughilfe (z. B. eine Kollisionswand oder ein Kollisionszaun) zu installieren, die dann die entsprechende Funktion des sog. „Hopovers“ sofort erfüllen kann. Die konkrete Ausgestaltung der festen temporären Überflughilfe ist in diesem Fall vorher mit der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold abzustimmen.

5.5.3 **Ökologische Baubegleitung**

Für die Bauzeit einschließlich der Umsetzung des LBP ist in enger Abstimmung mit der unteren und höheren Landschaftsbehörde eine geeignete ökologische Baubegleitung und -überwachung (z. B. ein privater Sachverständiger oder ein Fachbüro) zu bestellen. Die ökologische Baubegleitung hat das gesamte Maßnahmenkonzept des LBP mit allen Vermeidungs-, Schutz-, und Kompensationsmaßnahmen sowie die sich dazu aus dem Planfeststellungsbeschluss ergebenden Vorgaben zu begleiten und zu überwachen.

Die dafür vorgesehene Person ist – wie gem. Nebenbestimmung 5.2 auch der Bauleiter – der Planfeststellungsbehörde sowie den Landschaftsbehörden vor der Aufnahme der Arbeiten unter Mitteilung ihrer regelmäßigen Erreichbarkeit (Anschrift, Telefon) zu benennen. Die ausreichende fachliche Qualifikation der Person ist in diesem Zusammenhang nachzuweisen.

5.5.4 **Besondere Schutzmaßnahmen**

Das jeweilige Baufeld ist durch ortsfest verankerte Schutzzäune von dem jeweils betroffenen Umland abzugrenzen. Hierzu ist eine gemeinsame Vor-Ort-Kontrolle im Sinne einer Zwischenabnahme vor dem eigentlichen Baubeginn durch die verfahrensbeteiligten Landschaftsbehörden seitens der Vorhabenträgerin sicherzustellen.

5.5.5 **Ersatzgeld**

Die Kompensationsmaßnahmen A 3, A 4 und A 5 befinden sich auf städtischen Sammelzuordnungsflächen und werden von der Stadt Bielefeld umgesetzt. Gem. § 15 Abs. 6 BNatSchG wird für die insoweit nicht unmittelbar von der Vorhabenträgerin umsetzbaren Kompensationsmaßnahmen ein Ersatzgeld in Höhe von 49.206,24 Euro zuzüglich 43.297,64 Euro kapitalisierter Pflegekosten festgesetzt.

Der Gesamtbetrag in Höhe von 92.503,88 Euro ist unter Angabe des „Kassenzeichens 5.6756.100004.2“ spätestens drei Wochen nach Baubeginn (Anzeigespflicht vgl. vorstehende Nebenbestimmung 5.2) auf das Konto-Nr. 26 der Stadtkasse Bielefeld bei der Sparkasse Bielefeld (BLZ 480 501 61) zu überweisen.

5.5.6 **Abnahme der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Unmittelbar nach Durchführung der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen, spätestens jedoch am Ende der Entwicklungspflege, ist von der Vorhabenträgerin eine Abnahme der Maßnahmen bei den Landschaftsbehörden (untere Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld und höhere Landschaftsbehörde bei der Bezirksregierung Detmold) zu beantragen. Hierbei sind aller erforderlichen Daten (z. B. geeignete Flurkarten und/oder Inhalte vertraglicher bzw. grundbuchlicher Regelungen) zur Verfügung zu stellen, so dass eine systematische und voll umfängliche Erfassung und weitere Kontrolle der Maßnahmen durch die Landschaftsbehörden ermöglicht wird.

5.5.7 **Kompensationsflächenkataster**

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

5.6 **Landwirtschaft**

5.6.1 Werden durch die Baumaßnahme Bodenentwässerungsanlagen (Drainagen) angeschnitten oder auf andere Art beeinträchtigt, so ist – soweit technisch mög-

lich – ihre Funktionsfähigkeit während der Baumaßnahme zu erhalten, in jedem Fall aber nach Abschluss der Baumaßnahme wieder herzustellen. Falls notwendig, sind neue Drainagen anzulegen. Bodenmechanische Setzungsvorgänge sind dabei zu berücksichtigen. Ggf. sind die Vorflutverhältnisse entsprechend anzupassen. Die Vorhabenträgerin hat sich zu diesem Zweck um Kenntnis der örtlichen Drainpläne zu bemühen.

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

5.6.3 Die Möglichkeit der landwirtschaftlichen Nutzung des über die Stadtbahntrasse hinweg führenden Feld-/Wirtschaftsweges zwischen Milser Straße und Elverdisser Straße ist aufrechtzuerhalten; landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist die Querung der Stadtbahntrasse zu ermöglichen. Bei der Ausgestaltung des Weges (die Bahnquerung eingeschlossen), der zwar nicht voll ausgebaut, wohl aber zumindest im Bereich der Bahntrasse eine feste Decke erhalten soll, sind die Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW) und der ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege des Bundesverkehrsministeriums zu beachten.

5.6.4 Die betroffenen Landwirte sind möglichst frühzeitig vor Baubeginn über den Zeitpunkt der Inanspruchnahme ihrer Flächen zu informieren. Dies gilt auch im Falle einer nur vorübergehenden Flächeninanspruchnahme.

Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken sind für eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung dieser Flächen während der gesamten Bauzeit aufrechtzuerhalten oder, sofern dies nicht möglich sein sollte, über provisorische Ersatzzufahrten zu gewährleisten, die mit den Betroffenen abzustimmen sind. Ggf. notwendig werdende Umwege sind auch insoweit möglichst kurz zu halten.

5.6.5 Bezüglich der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen gilt die Nebenbestimmung 5.13. Soweit sich Ertragsminderungen oder sonstige unzumutbare Nachteile als mittelbare Folge des Bauvorhabens – Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen eingeschlossen – ergeben (z. B. durch die Verschattung landwirtschaftlich

genutzter Flächen, durch über das zumutbare Maß hinaus entstehende Umwege, durch ungünstigere Zuschnitte verbleibender Flächen oder sonstige Bewirtschaftungserschwernisse), wird festgestellt, dass den Betroffenen auch dafür ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über eine etwaige Entschädigung und ihre Höhe ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Kapitel B, Ziffer 11 des Beschlusses).

5.6.6 Infolge der Bauarbeiten entstandene Schäden an Wirtschaftswegen hat die Vorhabenträgerin nach Abschluss der Arbeiten vollständig zu beseitigen, vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen soweit wie möglich wieder herzustellen bzw. so in ihren vorherigen Zustand zurück zu versetzen (vgl. dazu auch Nebenbestimmungen 5.1.4 und 5.5.1.4), dass die landwirtschaftliche Nutzung wieder in der ursprünglichen Ertragslage erfolgen kann.

5.7 **Forstwirtschaft**

Die im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Aufforstungsmaßnahmen sind im Detail (Flächenausformung, Baumartenwahl etc.) in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW vorzunehmen.

5.8 **Bodendenkmalschutz**

Wenn im Zuge der Erdarbeiten kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (etwa Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien) entdeckt werden, ist dies der Gemeinde oder der LWL-Archäologie für Westfalen, 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).

5.9 **Arbeitsschutz**

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

- Die Vorhabenträgerin hat eine Unterlage zusammenzustellen, die die erforderlichen, bei möglichen späteren Arbeiten an der baulichen Anlage zu berücksichtigenden Angaben zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz enthält.

- Schon in der Planungsphase sind die allgemeinen Arbeitsschutzgrundsätze bei der Einteilung der verschiedenen Arbeitsabschnitte und der zeitlichen Abschätzung zu berücksichtigen.
- Spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle ist der zuständigen Arbeitsschutzbehörde, der Bezirksregierung Detmold, Dezernat 55, Leopoldstraße 13 - 15, 32756 Detmold, das Bauvorhaben anzukündigen.
- Vor Einrichtung der Baustelle ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen, der die erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen enthält.
- Bei Tätigwerden mehrerer Firmen auf der Baustelle ist ein Koordinator zu bestellen, der während der Planungsphase und der Bauphase den Arbeitsschutz organisiert.

5.10 **Kampfmittelfunde**

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

5.11 **Ver- und Entsorgungsleitungen, Telekommunikationsanlagen**

- 5.11.1.1 Die Stadtbahntrasse inklusive die auszubauende Milser Straße queren und berühren diverse Telekommunikationslinien und Versorgungsanlagen bzw. -leitungen der Stadtwerke Bielefeld (u. a. 1 Freileitung, Gas- und Wasserleitungen sowie insbesondere die teilweise vorhabensbedingt zu verlegende Hauptwasserversorgungsleitung „HW 2“) bzw. verläuft in deren Schutzstreifen. Über die entsprechenden Leitungen und Anlagen sind bei den Stadtwerken Bielefeld (Fachbereich Dokumentation) vorher Bestandspläne einzuholen und auszuwerten.

Rechtzeitig vor dem Beginn der Arbeiten zur Errichtung des Schienenweges hat der bauausführende Betrieb die sich auf die entsprechenden Bereiche erstreckenden Arbeiten inklusive der zugunsten dieser Anlagen und Leitungen ggf. erforderlich werdenden Schutzmaßnahmen mit dem Fachbereich „Zentrale Arbeitsvorbereitung“ der Stadtwerke Bielefeld abzustimmen und mit ihnen die ggf. erforderlichen technischen Vereinbarungen zu treffen. Die Arbeiten sind mit der gebotenen Vorsicht durchzuführen.

- 5.11.1.2 Im Hinblick auf den Schutz und die Teilverlegung der Hauptwasserversorgungsleitung „HW 2“ ist rechtzeitig von Baubeginn eine gesonderte Abstimmung mit dem Fachbereich Netzbau der Stadtwerke Bielefeld herbeizuführen.

Die im Bereich von Formstücken (Krümmer, Rohrbögen, Abzweige etc.) zur Aufnahme von Schubkräften eingebauten Betonwiderlager der Leitung dürfen, dies gilt insbesondere im Bereich auftretender Schubkräfte, im Zuge von Tiefbauarbeiten nicht freigelegt werden.

Der vorhandene Schutzstreifen bzw. der neue Schutzstreifen des vorab zu verlegenden Leitungsabschnitts ist von Bebauungen, Abtragungen, Aufschüttungen sowie von Anpflanzungen von tiefwurzelnden Gehölzen freizuhalten.

Die Zugänglichkeit der Hauptwasserversorgungsleitung darf nicht beeinträchtigt und Arbeiten im ihrem unmittelbaren Umfeld dürfen nur in Handschachtung vorgenommen werden.

- 5.11.1.3 Zur Vorbereitung der Abstimmungen gem. Nrn. 5.11.1.1 und 5.11.1.2 sind den Stadtwerken Bielefeld vorab alle erforderlichen Detailpläne (Quer- und Längsschnitte und ggf. auch weitere detaillierte Lagepläne der Ausführungsplanung) zuzuleiten sowie die vorgesehenen Ausführungszeiten zu benennen.

- 5.11.1.4 Bezüglich der betroffenen 1 kV- und Beleuchtungsfreileitung sind die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen, u. a. die der DIN VDE Bestimmung 0105, Tabelle 103 (1 m Mindestsicherheitsabstand während der Ausführung der Bauarbeiten und sonstigen nichtelektronischen Arbeiten in der Nähe von Freileitungen, hier mit einer Nennspannung von 1.000 Volt), zu beachten.

- 5.11.2 Auch den Betreibern aller sonstiger betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen (Strom- und Gasleitungen, Wasser- und Abwasserleitungen sowie zugehörige Anlagen, Telekommunikationsanlagen, -leitungen und -linien etc.) ist die Aufnahme der Bauarbeiten jeweils rechtzeitig vorher anzuzeigen und sind notwendige Anpassungsarbeiten, Umbauten, Umlegungen und Sicherungsmaßnahmen rechtzeitig mit ihnen abzustimmen. Im Hinblick auf die Abwasseranlagen und -leitungen des Umweltbetriebs der Stadt Bielefeld wird dazu auf die entsprechenden Detailhinweise der Stellungnahme der Stadt Bielefeld Bezug genommen.

Die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, PTI 13, Philipp-Reis-Platz 1, 33602 Bielefeld, ist unabhängig davon mindestens 3 Monate vor den Bauarbeiten im Bereich von Telekommunikationsanlagen schriftlich über deren Beginn zu unterrichten.

- 5.11.3 Für den Fall, dass mit dem jeweiligen Betreiber der Anlagen bzw. Ver- und Entsorgungseinrichtungen keine Einigung erzielt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor.

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

5.12 **Querung der Landesstraße 779 (L 779 / Milser Straße)**

Die im Zusammenhang mit der Querung der L 779 / Milser Straße stehenden baulichen Maßnahmen (Teilverlegung der L 779, Errichtung der Kreisverkehrsanlage sowie Anlegung der Querung selbst) sowie ihre Ausgestaltung sind mit dem zuständigen Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Bielefeld, Stapenhorststraße 119, 33615 Bielefeld, sowie der Stadt Bielefeld abzustimmen.

Bezüglich der Kosten ist eine Vereinbarung gem. § 11 Abs. 1 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz / EKrG) mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzuschließen.

5.13 **Inanspruchnahme von Grundstücken**

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

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer die Übernahme dieser Flächen durch die Vorhabenträgerin verlangen. Werden Flächen von der Vorhabenträgerin nicht über-

nommen, sind die für die Durchführung dieser Maßnahmen erforderlichen Rechte mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gegen eine entsprechende Entschädigung dinglich zu sichern.

Über die Höhe der Entschädigung wird – sofern es zwischen dem Vorhabensträger und einem betroffenen Eigentümer nicht zu einer entsprechenden Einigung kommt – in dem Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW entschieden.

5.14 **Ausgestaltung der Betriebsanlagen gem. BOStrab / Genehmigung gem. § 9 PBefG**

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

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

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

5.15 **Aktualisierung der Planunterlagen**

Soweit sich aufgrund dieses Beschlusses, seiner Nebenbestimmungen oder der Zusagen der Vorhabenträgerin Ergänzungen oder Korrekturen ergeben, hat die Vorhabenträgerin noch entsprechende Berichtigungen der Planunterlagen vorzunehmen. Soweit dadurch Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt werden, bedarf es zur Wirksamkeit dieser Ergänzungen oder Änderungen deren Zustimmung; andernfalls ist ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

6. **Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen**

6.1 **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.

Soweit Einwendungen damit begründet werden, dass die Vorhabenträgerin nicht genügend Informationsveranstaltungen durchgeführt und zumindest zu einer der durchgeführten Informationsveranstaltungen nicht ordnungsgemäß eingeladen sowie im Laufe des Anhörungsverfahrens im Zusammenhang mit der Auslegung der Planunterlagen eine fehlerhafte Einwendungsfrist benannt hat, handelt es sich nicht um Verfahrensrügen im Hinblick auf das von der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren. Bei den Bürgerinformationen hat es sich um freiwillige Veranstaltungen der Vorhabenträgerin außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gehandelt und auch in diesem Zusammenhang erfolgte Hinweise zum Verfahren oder zu Fristen sind ohne Gewähr für ihre Richtigkeit außerhalb des Verfahrens gegeben worden. Rechtlich erhebliche Irritationen im Hinblick auf das Anhörungsverfahren hat es nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben.

6.2 **Präkludierte Einwendungen**

Eine Einwendung (die Einwendung Nr. 3) ist im Anhörungsverfahren erst am 14.07.2011 und damit einen Tag nach der am 13.07.2011 abgelaufenen Einwendungsfrist erhoben worden. Die Einwendung ist damit gem. § 73 Abs. 4 VwVfG NRW ausgeschlossen (präkludiert). Der Einwender wurde am 27.07.2011 schriftlich über die Verfristung und den Ausschluss der Einwendungen informiert.

Die Regelung des § 73 Abs. 4 VwVfG NRW bestimmt, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Auslegungsgemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben kann. Dem hat der Einwender nicht entsprochen. Er hat seine Forderungen und Bedenken erst nach Ablauf der Einwendungsfrist vorgetragen, obgleich in der Bekanntmachung der Auslegung auf die Frist hingewiesen wurde und in den offen gelegten

Plänen die Baumaßnahme so dargestellt war, dass der Einwender schon zu diesem Zeitpunkt und damit rechtzeitig und vor Ablauf der Frist eine möglicherweise aus dem Straßenbahnbau resultierende Beeinträchtigung seiner Rechte hätten erkennen können.

Die Versäumnis der Frist hat zur Folge, dass die Einwendung präkludiert (d. h. ausgeschlossen) ist. Dies regelt § 29 Abs. 4 S. 1 PBefG. Mit der dort vorgesehenen materiellen Präklusion ist die Einwendung in der Sache verwirkt, so dass sie dem Einwender keine Rechtsposition mehr zu verleihen vermag. Dies schließt nach ständiger Rechtsprechung aus, dass die Anhörungsbehörde durch inhaltliche Befassung mit der verspäteten Einwendung eine einmal eingetretene materielle Präklusion nachträglich wieder beseitigt und die Rechtsschutzmöglichkeiten neu eröffnet (vgl. u. a. BVerwG, Beschluss vom 18.09.1995, 11 VR 7.95).

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

Ausgeschlossen sind des Weiteren auch die Einwendungen, die in den Deckblattverfahren zwar fristgerecht erhoben worden sind, jedoch nicht die überarbeiteten Unterlagen, sondern ausschließlich den unveränderten Teil der Planunterlagen zum Inhalt haben. Dies ergibt sich aus der Regelung des § 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG NRW. Einwendungen und auch Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange sind danach bei der Änderung eines zuvor bereits ausgelegten Plans nur dann zulässig, wenn ihre Belange erstmals oder stärker als bisher berührt werden. Die unveränderten Bestandteile der Planunterlagen sind damit bei einer neuen Beteiligung Betroffener von neuen Einwendungen ausgenommen.

6.3 **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.

Soweit planbetroffene Grundstücke vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses im Rahmen von Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen bereits an den Vorhabensträger veräußert worden sind, sind etwaige Einwendungen

hinsichtlich der Inanspruchnahme dieser Grundstücke gegenstandslos geworden.

6.4 **Sonstige Einwendungen und Forderungen**

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

- der Verzicht auf den Bau des Schienenweges gefordert bzw. dessen Notwendigkeit in Frage gestellt wird,
- andere Trassenvarianten bzw. -führungen gefordert werden,
- unzureichende Untersuchungen (Umweltverträglichkeit und Trassenvarianten, Lärm, Straßenverkehr) bemängelt bzw. weitergehende Untersuchungen wie z. B. auch die Erstellung von Verkehrskonzepten gefordert werden,
- eine insbesondere im Hinblick auf Kinder unzureichende Sicherung des Straßenbahngeländes bemängelt wird,
- Beeinträchtigungen durch Immissionen (Lärm durch Straßenbahnen und ihre Benutzer, Licht an den Haltestellen etc.) geltend gemacht werden,
- über das vorgesehene Maß hinaus aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen gefordert werden,
- Beeinträchtigungen in den angrenzenden Wohngebieten (Moenkampsiedlung, Buschkampweg, Mecklenburger Straße etc.) durch zusätzlichen Verkehr zu oder von der Haltestelle sowie durch Parkraum suchende Pendler, durch dabei entstehende Unfallgefahren, durch eine Verschlechterung der Parkraumsituation oder auch durch verstellte oder zugeparkte Rettungswege geltend gemacht werden,
- Gebäudeschäden durch Erschütterungen sowie unzulässige Wertminderungen umliegender Grundstücke befürchtet werden,
- Grundstücksinanspruchnahmen widersprochen wird bzw. unzulässige Flächenverbräuche und Verluste landwirtschaftlicher Flächen bemängelt werden,
- ein Hinausschieben der Betriebsaufnahme der Zwischenhaltestelle „Buschbachtal“ auf einen Zeitpunkt nach Erschließung und Bebauung ihres Umfeldes verlangt wird,
- Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich des Entfalls der für das Wohngebiet charakteristischen Begrünung kritisiert werden und

- allgemein eine Verschlechterung der Wohnqualität durch den Betrieb der Bahn und der Haltestellen sowie eine Vermüllung des Umfelds befürchtet werden,

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

Fragen der Entschädigung bleiben dem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

6.5 **Einzeleinwendungen**

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

7. **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,

- das Gleise der Stadtbahntrasse im Bereich des Buschbachweges und letzten Drittels des Neubauabschnitts (= ab bzw. östlich von – ca. – Streckenkilometer 12,450, vgl. Protokoll zum Erörterungstermin vom 23.11.2012, TOP 5 „Lärmimmissionen“, S. 13) abweichend von der ursprünglichen Planung nicht im Schotterbett zu verlegen, sondern im Rahmen einer aktiven Lärmschutzmaßnahme als Gleiskörper mit schienenkopfbündiger Raseneindeckung, d. h. als sog. „Rasengleis“, auszuführen,
- die Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Funktion der landwirtschaftlichen Drainagen des Einwenders Nr. 3 (vgl. auch Nebenbestimmung 5.6.1) in enger Abstimmung mit dem Einwender und so vorzunehmen, dass soweit wie möglich auf die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen (d. h. solcher Flächen, die nicht unmittelbar für den Stadtbahnbau benötigt werden) verzichtet werden kann,

- die Zufahrt zum Grundstück Milser Straße 57 durch die Umbaumaßnahmen an der Milser Straße (Kreisverkehr und Verlegung in Höhe des Bahnübergangs) nicht dauerhaft beeinträchtigt wird – nicht vermeidbare Beeinträchtigungen während der Baumaßnahmen sind ausgenommen – und insoweit uneingeschränkt erhalten bleibt und
- auf eine Verkleinerung der 60 m langen und 2 m hohen Lärmschutzwand verzichtet wird.

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

8. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 29 Abs. 6 S. 2 PBefG), eine Anfechtungsklage hat daher keine aufschiebende Wirkung.

B. Begründung

1. Das Vorhaben

Das hiermit planfestgestellte Vorhaben umfasst den Neubau des rd. 1,2 km langen und der Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 dienenden zweigleisigen Schienenweges zwischen der bisherigen Endhaltestelle Mise der Linie 2 an der Milser Straße sowie der zukünftigen Endhaltestelle Milse-Ost in Höhe des Buschbachweges.

Die Vorhabenträgerin, die moBiel GmbH, ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Bielefeld und Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs, betreibt in der Stadt Bielefeld ein aus vier Linien bestehendes Straßenbahnnetz. Die im Innenstadtbereich mit den anderen drei Linien verknüpfte Linie 2 verbindet den südöstlich des Stadtzentrums gelegenen Ortsteil Sieker mit dem im Bielefelder Nordosten liegenden Ortsteil Milse.

Die Neubaustrecke verlängert die Linie über ihre bisherige Endhaltestelle Milse hinaus weiter nach Osten bis zur künftigen Endhaltestelle Milse-Ost. Sie verläuft vollständig auf einem unabhängigen Bahnkörper. Unmittelbar hinter der bisherigen Endhaltestelle biegt sie auf der Südseite der Milser Straße in einem 30 m-Radius um 90° nach Südosten ab, verbleibt südlich der Milser Straße, quert parallel zur Milser Straße die Lutter auf einer neu zu errichtenden Brücke sowie anschließend plan- bzw. höhengleich auch die hinter der Brücke in Richtung Süden abknickende Milser Straße. Sie passiert die nördlich der Trasse gelegene Grundschule Milse, quert dann den Buschbach sowie – ebenfalls höhengleich – einen zwischen Elverdisser Straße und Milser Straße verlaufenden Wirtschafts- und Verbindungsweg und verläuft schließlich südlich des Buschbaches und leicht nach Ostnordost abschwenkend auf die neue Endhaltestelle zu, die nördlich des Weges zwischen Buschbachweg und Mecklenburger Straße angelegt wird und eine Stumpfkehranlage erhält.

Auf etwa halber Strecke hinter der Buschbachquerung ist eine Zwischenhaltestelle (Arbeitstitel dieser Zwischenstation: Buschbachtal) vorgesehen. Sie erhält ihre Anbindung an die vorhandenen Wohngebiete über den zwischen Milser Straße und Elverdisser Straße verlaufenden und an das östliche Ende der Haltestelle grenzenden Verbindungsweg zwischen Milser Straße und Elverdisser Straße, der

höhengleich gequert wird. Der Wirtschaftsweg erhält im Bereich des Bahnübergangs eine feste Decke und es wird eine Möglichkeit zur Querung des Schienenweges eingerichtet. Weitergehende Ausbauten des Weges sind nicht vorgesehen.

Sowohl die Querung der Milser Straße als auch die des Wirtschafts- und Verbindungsweges werden signaltechnisch gesichert.

Während die Trasse im Bereich der Lutterraue wegen des Höhenunterschiedes aufgeständert und im Abschnitt zwischen der Milser Straße und dem Verbindungs- und Wirtschaftsweg in einer Dammlage geführt wird, verläuft sie ab Höhe Moenkamp in dem auf nördlicher Seite am Buschbachweg entlang führenden Abschnitt unterhalb des Straßenniveaus im teilweise bewaldeten Einschnitt. Der Buschbachweg wird mit Hilfe einer Stützmauer abgefangen, so dass auf eine Böschung verzichtet werden kann und die dort vorhandenen Parkplätze erhalten bleiben.

Das Vorhaben schließt neben dem Gleiskörper selbst mit allen zugehörigen Bauwerken und Anlagen 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 Maßnahmen mit ein.

Bestandteil des Vorhabens sind daher u. a.

- alle Durchlässe, Dämme und Böschungen sowie (soweit sie nicht Gegenstand des ggf. noch separat durchzuführenden wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens für die Niederschlagswassereinleitungen sind) auch die Entwässerungsanlagen,
- die Errichtung der Lutterbrücke sowie des Bauwerks zur Aufständigung des Gleiskörpers in der Lutterraue,
- die Errichtung der Haltestellen,
- die Errichtung der Stumpfkehranlage,
- die Errichtung des sog. Unterwerks,
- die Ein- und Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. auch von einer Lärmschutzwand,
- die Änderungen an Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen, die zum Teil zu verlegende Hauptwasserleitung der Stadtwerke Bielefeld eingeschlossen,

- die Gestaltungsmaßnahmen und die landschaftspflegerischen Minimierungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen, zu denen auch die Renaturierungsmaßnahmen (Offenlegung und naturnaher Ausbau) im Unterlauf des in die Lutter mündenden und zum Teil verrohrten Buschbachs gehören,
- die dem Ausgleich des Eingriffs in die Lutteraue bzw. das dort gelegene Überschwemmungsgebiet der Lutter dienende und in Verbindung mit der Renaturierung des Buschbaches vorgesehene Anlegung eines Hochwasserrückhaltebeckens sowie insbesondere auch
- die vorgesehenen und über ein sog. Deckblatt nachträglich in das Verfahren eingebrachten Veränderungen an der Milser Straße und der Einmündung der Elverdisser Straße in den „Knick“, den die als Vorfahrtstraße ausgestaltete Milser Straße dort vollzieht.

Die neue Straßenbahnstrecke quert die Milser Straße in Höhe der Grundschule Milse unmittelbar hinter der Einmündung der Elverdisser Straße. Die Milser Straße schwenkt dort nach Süden ab, während die Straßenbahn unter Beibehaltung ihrer Südost-Richtung über sie hinweg geradeaus weitergeführt wird.

Um den Verkehrsfluss zwischen Milser Straße und Elverdisser Straße, der hier den Hauptverkehrsstrom bildet, nicht durch die regelmäßigen Schließungen der Schrankenanlage zu behindern oder zu blockieren (es sind weder ein Linksabbiegestreifen zur Elverdisser Straße noch ein Rückstauraum vorhanden, so dass bereits bei ein bis zwei Kraftfahrzeugen, die auf der Milser Straße verbleiben wollen, kein Abbiegevorgang in die Elverdisser Straße mehr möglich wäre) soll die Straßeneinmündung durch einen Kreisverkehr ersetzt und die Milser Straße teilverlegt werden. Sie wird durch eine Verschwenkung in östlicher Richtung verlängert, die Querung der Milser Straße durch die Stadtbahn damit um ca. 35 m nach Osten verlagert, so dass zwischen der Straßeneinmündung und der Schrankenanlage ein Raum geschaffen wird, in dem sich der Straßenverkehr zurückstauen kann, ohne Linksabbiegevorgänge in die Elverdisser Straße zu behindern.

Die seit 1978 vorhandene und 2008 ausgebaute derzeitige Endhaltestelle Milse der Stadtbahnlinie 2 erschließt nur den südwestlichen Rand des Ortsteiles. Mit der neuen Straßenbahnstrecke in Verlängerung der Linie 2, der neuen Endhaltestelle und auch der neuen Zwischenstation „Buschbachtal“ soll auch die weiter östlich gelegene Bebauung (Siedlung „Moenkamp“ mit u. a. Buschbachweg und Mecklenburger Straße sowie die Bebauung im Umfeld der östlichen Elverdisser

Straße) angeschlossen und erschlossen werden. Unter Berücksichtigung des sich bei einem Radius von 400 m ergebenden Einzugsbereichs wird ein zusätzliches Fahrgastpotential von ca. 3.000 Einwohnern erreicht und unter Berücksichtigung des sich bei einem Radius von 800 m ergebenden Einzugsbereichs werden rd. 4.000 Einwohner zusätzlich eine Anbindung an die Straßenbahn erhalten.

Mittel- bis langfristig sieht die Stadt Bielefeld eine Verdichtung der dortigen Wohnbereiche durch Erschließung des bisher unbebauten Umfelds der Zwischenhaltestelle „Buschbachtal“ vor, mit der dann der Einzugsbereich der Straßenbahn in dem 400 m-Radius nochmals um rd. 1.000 Einwohner vergrößert wird.

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

2. **Vorgängige Verfahren**

Ein vorgängig durchzuführendes Raumordnungsverfahren war für den vorstehend beschriebenen Schienenwegebau nicht erforderlich.

Im Regionalplan (Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld) ist die Neubaustrecke bereits ohne räumliche Festlegung dargestellt und damit Bestandteil der Ziele der Raumordnung und Landesplanung. Das Dezernat 32 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung) hat der Planung deshalb in seiner Stellungnahme vom 14.06.2011 vorbehaltlos zugestimmt.

3. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

3.1 **Einleitung des Verfahrens**

Die moBiel GmbH, Otto-Brenner-Straße 242, 33604 Bielefeld, hat den von ihr aufgestellten Plan mit Schreiben vom 17.12.2010 der Bezirksregierung Detmold zur Durchführung des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens gem. §§ 28 ff

PBefG i. V. m. § 73 ff VwVfG NRW zugeleitet. Die für das Anhörungsverfahren notwendige Anzahl an Planausfertigungen wurde mit Schreiben vom 06.05.2011 nachgereicht.

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 30. Mai 2011 bis einschließlich 29. Juni 2011 bei der Stadt Bielefeld, und zwar sowohl im Amt für Verkehr als auch im Bezirksamt Heepen, während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt.

Die Stadt Bielefeld hat Zeit und Ort der Auslegung am 21. Mai 2011 und damit rechtzeitig vorher nach den Regelungen ihrer Hauptsatzung in den Bielefelder Tageszeitungen (Neue Westfälische und Westfalenblatt) ortsüblich bekannt gemacht (§§ 29 Abs. 1 a Nr. 3 PBefG und 73 Abs. 5 VwVfG NRW). Damit ist gleichzeitig auch die Öffentlichkeit gem. § 9 Abs. 1 UVPG – für das unter die Vorhaben des UVPG fallende Vorhaben war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen – und den Vorgaben des § 73 Abs. 3 S. 1 und Abs. 4 bis 7 VwVfG NRW entsprechend über die Möglichkeit unterrichtet worden, sich im Rahmen der Auslegung über die Umweltauswirkungen des Vorhabens zu informieren.

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 13.07.2011) sind – zum Teil in Form von Sammeleinwendungen – insgesamt 35 Einwendungen eingegangen, die der Vorhabenträgerin zur Auswertung und Erarbeitung einer Stellungnahme zugeleitet worden sind.

Eine Einwendung wurde verspätet erhoben, der Einwender über die Verfristung unterrichtet.

Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 12. Mai 2011 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,
- das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Koordinierungsstelle für Mitwirkungsverfahren, Oberhausen,
- die Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld, Bielefeld,
- die Handwerkskammer Ostwestfalen-Lippe zu Bielefeld, Bielefeld,
- der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, Bielefeld,
- der Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Ostwestfalen-Lippe, Minden,
- die Dezernate 25.1 (Verkehr), 32 (Regionalentwicklung), 33 (ländliche Entwicklung, Bodenordnung), 52 (Abfallwirtschaft), 53 (Immissionsschutz), 54 (Wasserwirtschaft) und 55 (Technischer Arbeitsschutz) der Bezirksregierung Detmold,
- das Dezernat 51 der Bezirksregierung Detmold (höhere Landschaftsbehörde),
- die Wehrbereichsverwaltung West, Düsseldorf,
- die Stadtwerke Bielefeld,
- die Wingas GmbH, Kassel,
- die E.ON Netz GmbH, Lehrte,
- die E.ON Ruhrgas AG, Essen,
- die E.ON Westfalen-Weser AG, Paderborn,
- die TenneT TSO GmbH, Bayreuth,
- die Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH, Xanten,
- die RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Dortmund,
- die Amprion GmbH, Dortmund,
- die GasLINE mbH & Co. KG, Straelen,

- die Gasunie Deutschland Services GmbH, Hannover,
- die KPN EuroRings B.V., Frankfurt,
- die Deutsche Telekom AG, Bielefeld,
- die Unitymedia NRW GmbH, Köln,
- die O2 Germany GmbH Co. oHG, Dortmund,
- die Vodafone-Niederlassung Nordwest, Dortmund,
- die Eplus Mobilfunk GmbH & Co. KG, Düsseldorf,
- die Arcor AG & Co. KG, Eschborn und
- die EWE Tel GmbH, Oldenburg.

Die einschließlich der des Landesbüros der Naturschutzverbände insgesamt 27 abgegebenen Stellungnahmen wurden – zusammen mit den Einwendungen – ebenfalls der Vorhabenträgerin zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung übersandt.

3.4 **Planänderungen und Ergänzungen des Deckblatts 1**

Aufgrund der bis dahin vorliegenden Erkenntnisse hat die Vorhabenträgerin Planänderungen vorgenommen, die von ihr mit Schreiben vom 31. Juli 2012 in Form des Deckblatts 1 in das Verfahren eingebracht wurden und die in das nunmehr planfestgestellte Bauvorhaben eingeflossen sind. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um

- die Verschwenkung des ersten Straßenbahntrassenabschnitts im Bereich der Lutterquerung sowie südlich der Einmündung der Elverdisser Straße auf die Milser Straße und der Grundschule Milse um bis zu ca. 9 m nach Süden,
- die Errichtung eines Kreisverkehrs an der Einmündung der Elverdisser Straße auf die Milser Straße,
- die Neutrassierung eines Teilstücks der Milser Straße im Bereich der Stadtbahnquerung auf Höhe der vorgenannten Straßeneinmündung durch ihre Verschwenkung und gleichzeitige Verlagerung des Bahnübergangs um rd. 35 m Richtung Osten und Rückführung auf die alte Trassenführung südlich des östlich von ihr geplanten Hochwasserrückhaltebeckens,
- die Überarbeitung der lärmtechnischen Unterlage,
- die Überarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplans sowie

- die sich aus diesen örtlichen Verschiebungen ergebende Anpassung der Renaturierung des Buschbachs und der Anlegung des Hochwasserrückhaltebeckens

und die damit jeweils zusammenhängenden sonstigen Veränderungen bezüglich der planfestgestellten baulichen Anlagen. Auch ein Verkehrsgutachten zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Elverdisser Straße / Milser Straße / Straßenbahn ist Bestandteil der Deckblattunterlagen.

Die Planänderungen beziehen sich wie die Ursprungsplanung ausschließlich auf das Gebiet der Stadt Bielefeld. Sie ersetzen die ursprünglichen und hiermit gleichfalls festgestellten Unterlagen jedoch nur insoweit, als sie davon abweichen. Der hintere Streckenabschnitt ab Höhe der Zwischenhaltestelle „Buschbachtal“ bis zur neuen Endhaltestelle „Milse-Ost“ ist unverändert geblieben.

Aufgabenbereiche einer Behörde oder Belange Dritter sind davon insoweit betroffen, als sich u. a. die Bewertung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, die der Lärmimmissionen, die von den Gemeinden und Gemeindeverbänden im Zusammenhang mit ihrer Selbstverwaltung und ihrer Planungshoheit wahrzunehmenden kommunalen Belange, die Belange der Betreiber anderer und ggf. zu kreuzender Ver- und Entsorgungsleitungen sowie die Betroffenheiten der Grundstückseigentümer verändern können. Insoweit wird durch die Planänderungen teilweise erstmals bzw. anders und ggf. auch stärker in Privateigentum eingegriffen und auch die Betroffenheiten öffentlicher Belange stellen sich zum Teil anders dar.

Dementsprechend sind nach der Regelung des § 73 Abs. 8 VwVfG NRW mit Schreiben vom 28. August 2012

- die durch Grundstücksinanspruchnahmen betroffenen Grundstückseigentümer,
- die durch Lärmimmissionen betroffenen Anwohner bzw. Grundstückseigentümer,
- die Stadt Bielefeld,
- der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, Bielefeld,
- die Landwirtschaftskammer NRW,

- der Landesbetrieb Wald und Holz NRW,
- das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW, Koordinierungsstelle für Mitwirkungsverfahren, Oberhausen,
- die Stadtwerke Bielefeld, Bielefeld,
- die PLEdoc GmbH, Essen,
- die höhere Landschaftsbehörde (Dezernat 51) bei der Bezirksregierung Detmold sowie
- die Dezernate 25.1, 32, 52 und 54 der Bezirksregierung Detmold

unter Beifügung der Deckblattunterlagen über die Planänderungen informiert worden und haben die Gelegenheit erhalten, innerhalb einer 2-Wochen-Frist Einwendungen bzw. Stellungnahmen zu den Planänderungen abzugeben.

Beteiligungen weiterer Stellen, Behörden, Träger öffentlicher Belange, Grundstückseigentümer oder von sonstigen Betroffenen waren nicht erforderlich, da entsprechende erstmalige oder stärkere Betroffenheiten nicht erkennbar waren. Insbesondere führen die Planänderungen weder zu weiteren erstmaligen oder stärkeren Inanspruchnahmen von Grundstücksflächen noch zu insoweit bedeutsamen stärkeren Immissionsbelastungen, d. h. nicht zu solchen Immissionsbelastungen, die schützenswerte Grundstücke (Wohngrundstücke oder sonstige Grundstücke, auf denen sich bei bestimmungsgemäßer Nutzung regelmäßig über einen Zeitraum von mehreren Stunden Menschen aufhalten) stärker als bisher belasten. Infrage kamen insoweit lediglich Lärmimmissionen, bei denen entsprechende Betroffenheiten aufgrund der Ergebnisse der lärmtechnischen Berechnungen sowie unter Berücksichtigung des wenig bis kaum bebauten Umfelds des von den Planänderungen – und hier insbesondere der Verlagerung der Straßenbahntrasse nach Süden sowie der Teilverlegung der Milser Straße – betroffenen Raums konkret abgrenzbar waren.

Vor diesem Hintergrund war auch kein erneutes förmliches Anhörungsverfahren (öffentliche Auslegung des Deckblatts) nach den Regelungen des § 73 VwVfG NRW erforderlich. Ihm hätte es nur bedurft, wenn mit den Planänderungen eine gewisse Erheblichkeit verbunden gewesen wäre, d. h. die Planänderungen insgesamt so weitreichend gewesen wären, dass sie das Gesamtkonzept der Planung berühren und damit im Ergebnis zu einem neuen Vorhaben führen (vgl. OVG Münster, Urteil vom 13.02.2006, 11 D 94/03 AK, mit Nachweisen zur stän-

digen Rechtsprechung des BVerwG). Nur geringfügige Zusatzbelastungen sind insoweit nicht verfahrenserheblich im Sinne von § 73 Abs. 3 und 8 VwVfG NRW.

Es begegnet daher keinen Bedenken, dass die Planänderungen im Wege des vereinfachten Deckblattverfahrens nach § 73 Abs. 8 VwVfG mit direkter Beteiligung der Betroffenen sowie einer zweiwöchigen Einwendungsfrist für diese ins Verfahren eingebracht wurden. Keine der Änderungen berührte das Vorhaben in seiner Grundkonzeption, veränderte mithin die Identität des Vorhabens. Vielmehr hatten die Änderungen Auswirkungen jeweils nur auf einen beschränkten, klar zu umreisenden Kreis von Betroffenen, die vollständig in den jeweiligen Deckblattverfahren beteiligt wurden.

Fehlerhaft wäre beim Verzicht auf die Durchführung eines erneuten Anhörungsverfahrens, das nach der Rechtsprechung des BVerwG (so Urteil vom 25.09.2002, Az. 9 A 5.02) je nach den Umständen des Einzelfalls im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde steht, lediglich ein Vorgehen, bei dem das Schwergewicht der zu treffenden tatsächlichen Feststellungen in den Verfahrensabschnitt nach Abschluss des Anhörungsverfahrens verlegt wird. Auch dies ist vorliegend nicht der Fall. In den Erörterungstermin (vgl. nachstehend Nr. 3.5), der als Abschluss des Anhörungsverfahrens erst am 23. November 2012 und damit nach der Einbringung der Planänderungen des Deckblatts 1 und zu einem Zeitpunkt durchgeführt wurde, an dem den Betroffenen die Änderungen bereits bekannt waren, konnten die Planänderungen bereits einbezogen werden.

Zu den Planänderungen sind von 10 Trägern öffentlicher Belange Stellungnahmen abgegeben und eine fristgemäße Einwendung erhoben worden. Auch diese Einwendung und die Stellungnahmen wurden der Vorhabenträgerin – insbesondere auch im Hinblick auf den noch anstehenden Erörterungstermin – zur weiteren Prüfung und Auswertung zugeleitet.

Seitens der Naturschutzverbände wurde keine Einwendung gegen die Planänderungen erhoben.

3.5 **Erörterungstermin**

Zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den insgesamt 36 erhobenen Einwendungen (die aus dem Deckblattverfahren jeweils eingeschlossen) hat die Vorhabenträgerin am 07. November 2012 eine Stellungnahme ab-

geben. Die Anhörungsbehörde hat die Träger öffentlicher Belange sowie die Einwender daraufhin unter Übersendung des ihre Stellungnahme / ihre Einwendung betreffenden Teils der Äußerung der Vorhabenträgerin gem. § 73 Abs. 6 S. 3 VwVfG NRW mit Schreiben vom 14. November 2012 zu dem Erörterungstermin, der am 23. November 2012 in der Grundschule Milse durchgeführt worden ist, eingeladen.

Die Benachrichtigung der sonstigen Betroffenen über den Erörterungstermin erfolgte gem. § 73 Abs. 6 S. 2 VwVfG NRW auf die in Kapitel B Nr. 3.2 dieses Beschlusses beschriebene Weise durch ortsübliche Bekanntmachung in der Stadt Bielefeld am 16. November 2012.

Im Rahmen einer Generaldebatte ist in dem in Bielefeld durchgeführten Erörterungstermin sowohl den Trägern öffentlicher Belange als auch den privaten Einwendern und Betroffenen die Gelegenheit eingeräumt worden, ihre Bedenken und Anregungen thematisch geordnet vorzutragen. Im Wesentlichen blieben die Einwendungen, soweit nicht durch die Planänderungen oder die Zusage aktiver Lärmschutzmaßnahmen ausgeräumt, bestehen. Für die weiteren Inhalte wird auf das Ergebnisprotokoll vom 30. November 2012 zu dem Erörterungstermin Bezug genommen.

3.6 Nachträgliche Ergänzung der Planunterlagen

Insbesondere aufgrund der Ergebnisse des Erörterungstermins hat die Vorhabenträgerin am 05.08. bzw. 16.08.2013 zur Ergänzung und teilweisen Korrektur der Planunterlagen

- einen Nachtrag zum LBP,
- einen Nachtrag zum wassertechnischen Entwurf (Neuberechnung des Retentionsraumverlustes durch Überbauungen im Überschwemmungsgebiet der Lutter aufgrund wasserbehördlich neu berechneter Hochwasserspiegellagen) sowie
- eine neue schalltechnische Untersuchung zur Bewertung lärmtechnischer Auswirkungen auf die Grundschule Milse

vorgelegt. Planänderungen sind damit nur insoweit verbunden, als die Ausgestaltung der Kompensationsmaßnahme A 1 innerhalb der bereits für sie eingeplanten Flächen verändert wird. Neuer Flächenbedarf ist daher nicht entstanden.

Neue oder erstmalige Betroffenheiten der Belange von Privatpersonen ergaben sich daher nicht. Seitens der Träger öffentlicher Belange wurden Aufgabenbereiche der Landschaftsbehörden, der Wasserbehörden und der Stadt Bielefeld berührt. Ihnen wurde daher die Gelegenheit zur Stellungnahme zu diesen Unterlagen eingeräumt. Wegen der geänderten Ansätze in der Lärmberechnung zur Bewertung der Betroffenheit der Grundschule Milse wurde außerdem der zuständige Verkehrsingenieur des Verkehrsdezernates 25 der Bezirksregierung Detmold beteiligt.

4. **Verfahrensrechtliche Bewertung**

4.1 **Notwendigkeit der Planfeststellung**

Gem. § 28 Abs. 1 PBefG dürfen Schienenwege für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Die Stadtbahnverlängerung Milse-Ost setzt somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens voraus, das nach den Vorschriften der §§ 28 ff PBefG in – bezüglich des Anhörungsverfahrens – 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 (das Unterwerk, Dämme, Böschungen, Durchlässe, Brücken, aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände etc.), für die Bepflanzungen sowie für die Entwässerungsanlagen, für Schutzmaßnahmen, für die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (vgl. dazu § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG NRW) sowie für die zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG, vorliegend nur Ausgleichsmaßnahmen). Es gilt damit auch für alle in Kapitel B Ziffer 1 dieses Beschlusses benannten Bauwerke und Anlagen.

4.2 **Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde**

Die Bezirksregierung Detmold ist gem. §§ 29 Abs. 1 S. 1 und 11 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1 PBefG i.V.m. § 2 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung über die zuständigen Behörden und über die Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem PBefG vom 30.03.1990 in ihrer derzeitigen Fassung die zuständige Plan-

feststellungsbehörde 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 PBefG und § 73 VwVfG NRW ergebenden Vorgaben an das Anhörungsverfahren (vgl. Kapitel B, Ziffern 3.1 bis 3.6 dieses Beschlusses) sind eingehalten worden. Die Planfeststellungsbehörde hat die darin enthaltene Pflicht zur Auslegung des Plans nebst Zeichnungen und Erläuterungen, schalltechnischer Untersuchung, landschaftspflegerischem Begleitplan, wassertechnischem Genehmigungsentwurf für die Offenlegung des Buschbachs und die Errichtung des Hochwasserrückhaltebeckens 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. 1 a 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 Schienenwegebbaus flächenmäßig beschränkt. Dort ist dementsprechend auch die Auslegung erfolgt. Weitergehende Offenlegungen waren mangels erkennbarer möglicher Auswirkungen auf andere Gemeindegebiete – solche könnten sich ansonsten insbesondere durch Lärm-, Staub- und sonstige Immissionen ergeben – nicht erforderlich. Insoweit ist die rein abstrakte Möglichkeit, dass sich Auswirkungen über die mehr als 400 m entfernt liegende Gemeindegrenze zur Stadt Herford hinweg erstrecken, nicht ausreichend. Forderungen nach einer Auslegung in Herford sind im Übrigen auch nicht gestellt worden.

Inhaltlich sind nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes alle Unterlagen aus- bzw. offenzulegen, die – aus der Sicht der potentiell Betroffenen – erforderlich sind, um ihnen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen. Der Entfaltung dieser sog. Anstoßwirkung sind die ausgelegten Unterlagen in vollem Umfang und auch im Hinblick auf Immissionen gerecht geworden. Einwendungen wurden insoweit, d. h. bezogen auf die Auslegung der Planunterlagen in ihrer Erstfassung im Mai/Juni 2011, ihre Anstoßwirkung und das Verfahren, auch nicht erhoben.

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

Vorgetragen worden ist diesbezüglich, die Vorhabenträgerin habe zu einer das Verfahren begleitenden Informationsveranstaltung im Juni 2011 nicht ordnungsgemäß eingeladen und darüber hinaus falsche Informationen zur Einwendungsfrist weitergegeben. Im Erörterungstermin wurde außerdem eine zu kurze Zeitspanne zwischen Einladung und Termin beklagt.

Bei der Informationsveranstaltung der Vorhabenträgerin für Betroffene im Juni 2011 hat es sich um eine Veranstaltung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gehandelt, die auf freiwilliger Basis angeboten worden ist, um die Informationsbasis zu verbreitern und über die öffentliche Auslegung hinaus eine weitergehende Informationsmöglichkeit anzubieten. Sich verfahrensrechtlich auswirkende Fehler können sich aber nur aus Verfahrensschritten ergeben, die Bestandteil des – förmlichen – Anhörungsverfahrens sind. Von daher kann die Frage, ob auch alle Betroffenen zu einer solchen freiwilligen (und damit zusätzlichen) Veranstaltung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens eingeladen worden sind und wie diese Einladung ggf. gestaltet wurde, nicht als Verfahrensfehler im Hinblick auf die Regelungen des § 73 VwVfG NRW durchschlagen. Maßgebliche Benachteiligungen oder Beschneidungen der Rechte der Betroffenen innerhalb des Planfeststellungsverfahrens haben sich jedenfalls nicht ergeben. Im Übrigen haben, wie die Vorhabenträgerin im Erörterungstermin dargelegt hat, zwar einige Betroffene tatsächlich keine persönliche Einladung zu der Informationsveranstaltung erhalten. Sie ist aber gleichwohl für jeden zugänglich gewesen und unabhängig von der persönlichen Einladung auch durch die Presse bekannt gemacht worden. Von daher bestand für jeden und nicht nur für die persönlich Eingeladenen sowie unabhängig auch von einer nachbarschaftlichen Informationsweiter-

gabe die Möglichkeit, Kenntnis über den Termin zu erhalten und ihn wahrzunehmen.

Ähnliches gilt für die Bekanntgabe der Auslegung und der Einwendungsfrist. Maßgeblich ist auch dafür allein die ordnungsgemäße Umsetzung der Verfahrensschritte des § 73 Abs. 5 VwVfG NRW, hier also die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung und des Auslegungstermins durch die Stadt Bielefeld. Diese sind fehlerfrei umgesetzt worden. Sowohl die Bekanntmachung in der Neuen Westfälischen als auch die im Westfalenblatt haben den Ablauf der Einwendungsfrist richtig wiedergegeben; beide Bekanntmachungen haben – wie im Übrigen auch diverse begleitende Meldungen der örtlichen Presse – den 13. Juli 2011 als letzten Tag der Frist benannt.

Zwar sollte selbstverständlich auch die Vorhabenträgerin mit den richtigen Fristen hantieren und nicht durch falsche Angaben zur Verwirrung oder Fehlinformation beitragen. Dass eine von ihr im Informationsvermin verwandte Präsentation fälschlicherweise – und offensichtlich aufgrund eines Schreibfehlers – den 17. Juli als Einwendungsfrist benannt hat, ist daher bedauerlich, kann aber gleichwohl dem Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren nicht als Fehler angelastet werden. Insoweit ist es das Risiko der Einwender, sich auf Informationen abseits der rechtlich allein maßgeblichen Bekanntmachungen zu verlassen. Vor dem Hintergrund, dass auch der vortragende Einwender seine Einwendungen fristgerecht erhoben hat und auch sonst keine verfristete Einwendung erhoben worden ist, die auf die falsche Fristwiedergabe der Vorhabenträgerin Bezug genommen hat, hat diese auch tatsächlich keine entsprechenden Auswirkungen gehabt.

Auch die Einladung zu dem Erörterungstermin ist ordnungsgemäß erfolgt.

Gem. § 73 Abs. 6 S. 2 VwVfG NRW ist der Erörterungstermin mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekanntzumachen. Diese Bekanntmachung ist am 16. November 2012 und damit genau eine Woche vor dem Erörterungstermin vom 23. November 2012 erfolgt, so dass die Frist eingehalten worden ist. Auch die persönliche Einladung der Einwender, für die keine explizite gesetzliche Vorlaufzeit geregelt ist, ist eine Woche vor dem Termin vorgenommen worden. Sie wurde am 14. November zur Post aufgegeben, so dass sie den Einwendern in der Regel am 15. oder spätestens 16. November und damit zeitgleich mit der ortsüblichen Bekanntmachung zugegangen ist. Die gesetzlichen Vorgaben wurden daher eingehalten.

Den auch nur im Vorfeld des Termins geäußerten Wunsch nach einem längeren zeitlichen Vorlauf kann die Planfeststellungsbehörde zwar grundsätzlich nachvollziehen. Nachdem die Vorhabenträgerin die Gegenäußerungen zu den Einwendungen sowie zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange am 08. November 2012 vorgelegt hatte, wäre er aber nur dadurch umsetzbar gewesen, den Erörterungstermin unmittelbar vor oder in der Adventszeit anzusetzen oder ihn auf das Jahr 2013 zu verschieben. Um das Verfahren einerseits nicht zu verzögern und andererseits einen Termin unmittelbar vor oder in der Adventszeit zu vermeiden, bei dem erfahrungsgemäß davon auszugehen ist, dass er nicht als sehr willkommen aufgenommen wird, wurde es hier bei der Mindestvorlaufzeit belassen und der Erörterungstermin, der auch gut besucht worden ist, bereits am 23. November durchgeführt.

Einwendungen, die diese Vorgehensweise beanstanden, werden zurückgewiesen.

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 VwVfG NRW).

Hiervon ausgenommen ist nur die wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 Abs. 1 WHG für die Niederschlagswasser-Einleitungen, über die zwar gem. § 19 Abs. 1 und 3 WHG im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde hätte entschieden werden können. Entsprechende Erlaubnisse sind jedoch nicht beantragt worden. Von dieser Möglichkeit wurde daher kein Gebrauch gemacht. Die entsprechenden Erlaubnisse sind daher – soweit erforderlich – noch gesondert bei der zuständigen Wasserbehörde zu beantragen.

4.4.2 Der Planfeststellungsbeschluss umfasst mit Ausnahme des Regelungsgehalts des § 60 BOStrab die Errichtung aller Betriebsanlagen für die Straßenbahn, zu denen u. a. die Gleisanlagen, die Stumpfkehranlage, die Haltestellen und das Unterwerk sowie der zugehörigen Bauwerke (u. a. Dämme und Brücken) gehö-

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

Demnach stellen insbesondere

- die Umbaumaßnahmen an der Milser Straße und der Einmündung Elverdisser Straße/Milser Straße (Verschwenkung der Milser Straße und Anlegung des Kreisverkehrs),
- die Verlegung der Hauptwasserleitung der Stadtwerke Bielefeld sowie
- die Errichtung des Hochwasserrückhaltebeckens zur Kompensation der Eingriffe in das Überschwemmungsgebiet der Lutter

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

Die Straßeneinmündung Milser Straße / Elverdisser Straße würde angesichts der vorgesehenen Taktzeiten des Straßenbahnverkehrs und der daraus resultierenden Schließzeiten der Schrankenanlage (Häufigkeit und Dauer der Schließungen) für ihren Hauptverkehrsstrom, der von der Milser Straße zur Elverdisser Straße abfließt, ohne Anpassungsmaßnahmen ihre Leistungsfähigkeit verlieren (vgl. vorstehend Nr. 1). Die Hauptwasserleitung würde ohne ihre Verlegung stellenweise überbaut werden – so verläuft die Straßenbahntrasse im Bereich Buschbachweg im Schutzstreifen der vorhandenen Leitung – und damit ihre Funktionsfähigkeit verlieren und im Überschwemmungsgebiet der Lutter würde durch die Errichtung von Bauwerken Retentionsraum verloren gehen, so dass das Überschwemmungsgebiet im Falle eines entsprechenden Hochwasserereignisses nicht mehr ausreichen würde.

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

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

5. **Umweltverträglichkeitsprüfung**

5.1 **Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem UVPG**

Zweck und Ziel des UVPG ist es sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben, Plänen und Programmen zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen von Umweltprüfungen (Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategischen Umweltprüfungen) frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und die Ergebnisse der Umweltprüfungen bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens bzw. bei der Aufstellung oder Änderung der Pläne so früh wie möglich berücksichtigt werden. Die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde soll verbessert und das Entscheidungsverfahren transparenter gestaltet werden, um damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen. Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht.

Für die Stadtbahnverlängerung Milse-Ost ist die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Ergebnis einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gem. §§ 3 Abs. 1 S. 1 und 3 c UVPG in Verbindung mit Nr. 14.11 der Anlage zu § 3 Abs. 1 UVPG bejaht worden.

Die dazu vorgelegten Planunterlagen genügen den gesetzlichen Anforderungen, die das UVPG und das UVPG NRW an die Umweltverträglichkeitsprüfung, die gem. § 2 Abs. 1 S. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden konnte, stellen.

Die gem. § 6 UVPG dazu erforderlichen Unterlagen bzw. Angaben zur Umwelt sind in den vorgelegten Planunterlagen (und hier insbesondere im Erläuterungs-

bericht) enthalten bzw. wiedergegeben und genügen den Anforderungen des UVPG und des UVPG NRW. Von daher war auch eine Auslegung der vollständigen UVS nicht erforderlich.

Auch den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Die von der Vorhabenträgerin geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten sowie die wesentlichen Auswahlgründe sind im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens ausreichend detailliert dargestellt worden.

Der Umfang der Untersuchungen war zuvor anlässlich eines am 25.03.2004 durchgeführten Scopings gem. § 5 UVPG abgestimmt worden.

Weitere Verfahrensschritte sind nicht erforderlich. Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde hat die Planunterlagen und damit auch die gem. § 6 UVPG erforderlichen Angaben und Unterlagen den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zugesandt und um Stellungnahme gebeten. Den Unterlagen lagen die notwendigen Grundlagendaten und Erhebungen in angemessener Aktualität zu Grunde. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 9 Abs. 1 UVPG) erfolgte durch das nach § 29 Abs. 1 a PBefG in Verbindung mit den Regelungen des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG NRW durchgeführte Anhörungsverfahren und entsprach damit den Anforderungen des § 9 Abs. 1 S. 2 UVPG.

5.2 **Beschreibung der Umwelt / des Untersuchungsgebietes**

Der planfestgestellte und unter Nr. 1 des Kapitels B bereits beschriebene zweigleisige Schienenweg verläuft im Nordosten der Stadt Bielefeld. Ausgangspunkt ist die bisherige Endhaltestelle Milse der Stadtbahnlinie 2 südlich der Milser Straße, Endpunkt deren neue Endhaltestelle auf der Nordseite des Weges zwischen dem östlichen Ende des Buschbachweges und dem westlichen Ende der Mecklenburger Straße.

Die bisherige Endhaltestelle einschließlich des dortigen Park-and-Ride-Platzes bildet die westliche Grenze des im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung betrachteten Untersuchungsraums. Er erstreckt sich hier von der neben dem Park-and-Ride-Platz gelegenen Sporthalle über die Milser Straße hinweg auf das dort angrenzende gewerbliche Grundstück und von dort Richtung Nordosten bis zur Lutter. Von hier verläuft die Grenze des Untersuchungsraums zunächst am Süd-

rand eines Tennisplatzes entlang bis zur Einmündung der Straße „Fischerrott“ in die Elverdisser Straße, deren Nordrand den Untersuchungsraum dann bis zu seinem östlichen Rand in Höhe der Straße „Milser Feld“ begrenzt. Von Ost nach West erstreckt sich der Untersuchungsraum damit über eine Länge von insg. rd. 1,2 km.

Im Süden verläuft die Grenze des Untersuchungsraums von der Sporthalle am Park-and-Ride-Platz nach Südosten, quert die Lutteraue, trifft auf die hier wieder nach Osten abschwenkende Milser Straße und verläuft 50 m südlich und parallel zu dieser bis zum Ostrand des Untersuchungsraums in Höhe der Straße „Milser Feld“. Damit umfasst der Untersuchungsraum den gesamten für die Stadtbahnverlängerung Milse-Ost in Frage kommenden Raum zwischen der dichten Bebauung nördlich der Elverdisser Straße und der Siedlung Moenkamp nördlich der Milser Straße.

Das Untersuchungsgebiet gehört zum Lippischen Flachhügelland und ist Bestandteil des der Großlandschaft des Weserberglandes zuzurechnenden Ravensberger Hügellandes. Mit dem Nordosten, Osten und Südosten des Untersuchungsgebietes sowie des Weiteren auch dem sich auf der Ostseite der Lutter von der Grundschule Milse bis zu seiner nördlichen Grenze erstreckenden Raum und einiger Einzelgrundstücke an der Milser Straße im Südwesten (hier befinden sich u. a. ein Hofgelände und ein ehemaliges Betonwerk) sind große Teile des Untersuchungsgebietes mit dichter Bebauung stark anthropogen geprägt. Der Westen des Gebietes wird in Nord-Süd-Richtung von der Lutter durchflossen und im Wesentlichen durch die Lutteraue, den sie begleitenden Erlen-Eschen-Wald und sich anschließende Feuchtwiesen gekennzeichnet. Nördlich der Milser Straße markiert der Lauf der Lutter-Umflut, ein künstlich zur Abführung von südlich der Milser Straße anstehendem Hochwasser angelegter Graben, den Rand der Lutteraue. Der Graben mündet etwas weiter nördlich und knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes in den Johannisbach, der dann seinerseits wenig später in die Lutter mündet. Das Mündungsgebiet des Johannisbachs geht hier am nordwestlichen Rand des Untersuchungsgebietes in die Lutteraue über.

Bis zu diesem Bereich erstreckt sich nordwestlich und nördlich der Lutterbrücke der Milser Straße eine ehemalige Bleiche mit diversen Teichen sowie das Parkgelände des Gutes Milse, südlich der Brücke befinden sich u. a. Feuchtwiesen und Flächen mit Großseggenried sowie die Mündung des dort verrohrten Buschbaches in die Lutter. Er entspringt am Ost-/Nordostrand des sich nördlich der

Siedlung „Moenkamp“ und des Buschbachweges erstreckenden Waldstreifens und durchfließt diesen sowie das übrige Untersuchungsgebiet von Osten nach Westen. Hinter dem Waldstreifen verläuft er im Wesentlichen in begradigter Form – und in Höhe des an der Milser Straße gelegenen Hofes auf ca. 60 m Länge auch verrohrt – durch die intensiv landwirtschaftlich genutzten und kaum Strukturrelemente wie z. B. Bäume und Hecken aufweisenden Flächen, aus denen der gesamte übrige und mittlere Bereich des Untersuchungsgebietes besteht. Auf den letzten rd. 230 m seines Unterlaufs und damit auch im Bereich der Lutteraue ist der Buschbach vollständig verrohrt. Naturnahe Gewässerabschnitte weist er daher nur an seinem Oberlauf auf.

Östlich der Lutteraue und der von der Milser Straße abzweigenden Wiesenstraße bildet der noch zum Untersuchungsgebiet gehörende 50 m-Streifen auf der Südseite der Milser Straße den Nordrand der ansonsten außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegenen und u. a. mit Feldhecken, kleinen Waldflächen, Tümpeln und Brachen anders als der Raum nördlich der Milser Straße gut strukturierten Flächen der sog. „Dankmarsch“.

Geologisch stehen im Untersuchungsraum Gleyböden (Lutteraue und entlang des Buschbachs) sowie Braunerden einschließlich Pseudogley-Braunerde an. Die potentielle natürliche Vegetation besteht aus Buchenwäldern verschiedenen Typs, insbesondere Flattergras-Buchenwald und Eichen-Buchenwald sowie auf staunasserem Böden aus Sternmieren-Stieleichen-Hainbuchenwald.

Mit dem südlich der Brücke der Milser Straße in der Lutteraue liegenden Biotop GB-3917-230 (Seggen- und binsenreiche Nasswiesen und Sümpfe, vgl. Biotopkataster des LANUV) verfügt der Untersuchungsraum über ein Biotop der gem. § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Typen. Ansonsten wird die Lutteraue gem. Biotopkataster des LANUV zumindest als schützenswert eingestuft. Die entsprechenden Flächen südlich der Brücke werden dort als Biotop BK-3917-021 (grünlandgeprägte untere Lutterniederung), die nördlich der Brücke als Biotop BK-3917-612 (Mündungsgebiet der Johannisbachumflut in die Lutter) geführt. Eine Teilfläche eines weiteren schutzwürdigen Biotops (BK-3917-615 „Feldgehölze zwischen Altenhagen und Milse“) reicht gegenüber der Siedlung „Moenkamp“ bis an die Südgrenze der Milser Straße heran und damit noch in das Untersuchungsgebiet hinein.

Zusammen mit den Flächen südlich der Milser Straße sowie jeweils einem Gebietsstreifen entlang des Buschbachs und des Verbindungsweges zwischen Elverdissers Straße und Milser Straße ist die Lutterraue außerdem im Landschaftsplan Bielefeld-Ost der Stadt Bielefeld als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

FFH-Gebietsflächen, Flächen eines europäischen Vogelschutzgebietes oder eines Naturschutzgebietes sowie Naturdenkmale sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Auch geschützte Landschaftsbestandteile sind nicht vorhanden.

Klimatisch wird der Untersuchungsraum im Wesentlichen als Freifläche mit mäßiger Klimaempfindlichkeit ausgewiesen. Die Lutterraue ist teilweise Bestandteil eines klimaempfindlichen Grünzuges.

5.3 **Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)**

Aus den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Gutachten und Entwurfsunterlagen (Erläuterungsbericht, LBP, faunistische Untersuchungen, lärmtechnische Untersuchung, nicht mit ausgelegte UVS), den behördlichen Stellungnahmen, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie eigenen Ermittlungen ergeben sich die folgenden Wirkungen des Vorhabens auf die nachfolgend im Einzelnen genannten Schutzgüter:

5.3.1 **Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Maßgebendes Ziel für dieses Schutzgut ist der Schutz der Lebensgemeinschaften und Lebensräume wild wachsender Pflanzen und wildlebender Tiere. Maßgebende Indikatoren des Schutzgutes sind die im Planungsraum vorzufindenden Biotoptypen mit ihrer Flora und Fauna. Die möglichen Auswirkungen darauf lassen sich unterteilen in solche bau-, anlagen- und betriebsbedingter Art.

Baubedingte Wirkungen entstehen im Zusammenhang mit den Bautätigkeiten wie der Beseitigung von Vegetation (Baufeldräumung), den Erdarbeiten, dem Damm- und Brückenbau, dem Gleisbau und der Montage sonstiger technischer Anlagen. Sie sind temporärer Art und entfallen in der Regel nach der Fertigstellung der Maßnahme. Soweit zur Errichtung des Schienenweges selbst und den sonstigen mit dem Vorhaben verbundenen Maßnahmen (Teilverlegung Milser Straße, Errichtung des Kreisverkehrs, Bau des Hochwasserrückhaltebeckens,

Offenlegung des Buschbachs, Verlegung der Hauptwasserleitung der Stadtwerke Bielefeld) Lager- und Bauflächen außerhalb des künftigen Gleiskörpers in Anspruch genommen werden müssen, werden sie daher nur vorübergehend dem Naturhaushalt entzogen. Sie werden im Anschluss an die Baumaßnahme so weit wie möglich wieder rekultiviert und in ihren ursprünglichen Zustand zurück versetzt. Dennoch können über die Dauer der Bauphase hinaus nicht sofort ersetzbare Vegetationsverluste verbleiben und durch den Einsatz schwerer Maschinen und Fahrzeuge kann es zu Bodenverdichtungen und Veränderungen des Wasserhaushalts kommen, die sich dauerhaft oder zumindest längerfristig auch auf die Flora und Fauna auswirken. Außerdem können Schadstoffe, die aus den Baumaschinen emittieren, Verunreinigungen des Bodens, des Grundwassers und der Oberflächengewässer hervorrufen sowie zusätzliche Belastungen des Umfelds – dies gilt auch für vom Baustellenverkehr betroffene Bereiche außerhalb der Baufelder – durch Staub und Lärm verursachen. Über die Nebenbestimmungen 5.1.1 bis 5.1.6, 5.3.1 bis 5.3.3 und 5.6.6 im Kapitel A dieses Beschlusses wird eine weitestgehende Beschränkung dieser Auswirkungen auf ein nicht vermeidbares Mindestmaß erwirkt.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind die, die mit dem Betrieb der Stadtbahn auf der Neubaustrecke verbunden sind (z. B. Lärm- und Lichtimmissionen). In Verbindung damit können sich Auswirkungen vor allem durch dauerhafte Störwirkungen für die Fauna ergeben. Möglich sind des Weiteren auch der verkehrsbedingte Unfalltod einzelner Tiere (insbesondere Säugetiere, Vögel, Amphibien und Insekten), die mit Straßenbahnen oder im Bereich der teilverlegten Milser Straße mit Kraftfahrzeugen kollidieren oder von ihnen überfahren werden, sowie Verschlechterungen der Populationsbestände oder eine auf Individuenverluste oder Immissionen zurückzuführende Verschiebung des Artenspektrums auf den angrenzenden Flächen.

Bezogen auf die Biotope, die Biotopkomplexe und ihre Flora sind betriebsbedingte Wirkungen dieser Art auszuschließen. Anders als der Straßenverkehr emittiert die Straßenbahn auch keine Luftschadstoffe. Neu oder zusätzlich entstehen solche aber auch im Bereich der Milser Straße und ihrer Querung durch die Stadtbahn nicht; das dort zu verzeichnende Kfz-Aufkommen wird durch die straßenbaulichen Veränderungen nicht erhöht. Insofern ergeben sich lediglich kleinräumige Ausbreitungsverlagerungen.

Die anlagebedingten Beeinträchtigungen beschreiben schließlich die dauerhaften und unmittelbar vom Bestand der fertig gestellten Straßenbahnstrecke ausgehenden und das Ökosystem verändernden Wirkungen wie den Verlust von Lebensraum für Tiere und Pflanzen durch Überbauung und Versiegelung und sich zu Lasten der Fauna ggf. einstellende Zerschneidungswirkungen. Sie entstehen schwerpunktmäßig durch topographische Veränderungen, durch die Zerschneidung funktional zusammenhängender und vernetzter Lebensräume, die von der Bahntrasse sowie ggf. den zugehörigen Anlagen und Folgemaßnahmen ausgeht, sowie durch die Flächeninanspruchnahme und insbesondere die Flächenversiegelungen, mit denen ein dauerhafter Verlust von Lebensräumen verbunden ist.

Der Flächenbedarf für das Vorhaben (kompletter Straßenbahnbau mit allen Bepflanzungs- und Gestaltungsmaßnahmen, allen Bauwerken und Anlagen, Böschungen, Dämmen und Folgemaßnahmen, aber ohne Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) beläuft sich insgesamt auf rd. 2,7 ha. Diese Flächen stellen für Tiere und Pflanzen lebensfeindliche Bereiche dar. Pflanzen verlieren dort ihren Lebensraum, Tiere ihre jeweiligen Nahrungs- und Bruthabitate. Die Funktionen des gewachsenen Bodens und der auf ihm befindlichen floristischen und faunistischen Ausstattung geht maßnahmenbedingt verloren. Nur auf kleinen nicht dauerhaft zu versiegelnden Bestandteilen dieser Flächen (wie z. B. auf den Böschungsflächen und in sehr stark eingeschränktem Umfang auch im Bereich der teilweise vorgesehenen schienenkopfbündigen Raseneindeckung der Gleise) wird sich nach Abschluss der Maßnahme in eingeschränktem Maße wieder eine Vegetation entwickeln können, wobei die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen für eine Vegetation auf diesen Flächen beitragen werden.

Neben dem entsprechenden unmittelbaren Verlust von Lebensräumen durch die Flächen des Gleiskörpers werden auch darüber hinaus Biotopstrukturen beeinträchtigt und zerschnitten. Dies kann sich z. B. darin zeigen, dass sich Tiere aus ihren angestammten Revieren teilweise zurückziehen. Durch eine Abtrennung von Teillebensräumen mit der Folge, dass die verbleibenden Teillebensräume für sich nicht den Mindestarealansprüchen verschiedener Tierarten gerecht werden können, kann es zu einer Verringerung der Individuenzahl kommen.

Grundsätzlich betroffen sind von Auswirkungen dieser Art nicht nur die höherwertigeren Lebensräume wie im Untersuchungsgebiet vorrangig die Lutteraue und

teilweise der Oberlauf des Buschbaches, sondern auch die im Planungsraum zwischen der Bebauung im Norden, Osten und Westen vorzufindenden und vorrangig als Acker genutzten landwirtschaftlichen Flächen, die zwar nur in erheblich eingeschränktem Umfang Dauerlebensraum bieten, für die Offenlandarten der Avifauna aber gleichwohl Lebensraumfunktionen erfüllen können.

Konkret quert der sich an die bisherige Endhaltestelle anschließende erste Abschnitt der Trasse (ca. 250 m) die Lutteraue. Ihn kennzeichnet südlich der Milser Straße zum einen die Vegetation des geschützten Biotops GB-3917-230 mit eutrophiertem und ruderalisiertem Großseggenried, teilweise brachgefallenem Feuchtgrünland und feuchten Hochstaudenfluren, zum anderen die angrenzenden und Erlen- und Eschenbestände der Aue sowie die übrigen Flächen des schützenswerten Biotops BK-3917-021. Nördlich der Milser Straße befinden sich hier neben ebenfalls gewässerbegleitenden Erlenbeständen und einem mit Fichten durchsetzten Ahornmischwald das parkartige Gelände des Gutes Milse, an das sich im Westen Flächen einer ehemaligen Bleiche (ehem. Gelände Kisker) anschließen. Dabei wird die südlich der Milser Straße verlaufende Trasse innerhalb der Lutteraue aufgeständert, die Lutter selbst mittels eines Brückenbauwerks gequert.

Auch wenn damit Lebensraumverluste im Bereich der Lutteraue und auch im Bereich des geschützten Biotops GB-3917-320 verbunden sind, werden sie mit Hilfe der Aufständigung der Trasse sowie der Lutterbrücke zum Teil nur überspannt und insgesamt möglichst gering gehalten. Auch die Vernetzung der von Süden nach Norden ausgerichteten Lebensräume entlang des Gewässerverlaufs der Lutter bleibt grundsätzlich erhalten. Die quer dazu von Westen nach Osten verlaufende Straßenbahntrasse löst insoweit nur bedingt eine zusätzliche (d. h. über die Wirkungen der schon vorhandenen Brücke der Milser Straße hinausgehende) Zerschneidung der südlich der Straßenbahntrasse gelegenen Lebensräume von denen nördlich von ihr aus.

Im mittleren rd. 600 m langen Trassenabschnitt von der Gabelung Milser Straße / Elverdisser Straße bis zur Höhe der Siedlung „Moenkamp“ schließen sich bis auf wenige Randbereiche fast vollständig ausgeräumte Flächen mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung und dementsprechend artenarmer Vegetation an, die östlich des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Wirtschaftsweges zwischen Elverdisser Straße und Milser Straße zum Teil auch aus Grünland, westlich davon jedoch ausschließlich aus Ackerflächen bestehen. In den westlich gelegenen

Ackerflächen werden auch das vom renaturierten Buschbach durchflossene und mehrere Blänken enthaltene Hochwasserrückhaltebecken angelegt sowie die in Höhe der Bahnquerung neu trassierte Milser Straße und die Zwischenhaltestelle „Buschbachtal“ errichtet. In dem Offenland westlich des Wirtschaftsweges verläuft die Bahntrasse auf einem zu errichtenden Damm.

Der östliche dritte und letzte Trassenabschnitt von rd. 350 m Länge in Höhe der Moenkampsiedlung, der auch Gehölzentnahmen erfordert, verläuft entlang des Südrandes des Buschbachwaldes, unmittelbar angrenzend an den Buschbachweg bzw. die Stellplätze, die auf dessen Nordseite im 90°-Winkel zu ihm angeordnet sind. Die Trasse verläuft hier vom Niveau her ca. 1,5 m unterhalb dem des Buschbachweges; die Parkplätze werden mit Hilfe einer Stützmauer abgefangen und bleiben erhalten. Die Stützmauer ermöglicht eine möglichst nah am Straßen- und Parkplatzrand und damit waldschonend verlaufende Trasse. Gehölzentnahmen sind hier nicht vermeidbar, allerdings nicht im gesamten Trassenraum erforderlich.

Nördlich der vom Buschbach durchflossenen Waldbestände, die bachbegleitend zunächst aus Erlen und angrenzend auch aus Eschen-, Eichen- und Ahornmischbeständen bestehen, schließen sich dann wieder landwirtschaftliche Nutzflächen (Acker und Grünland, zum Teil auch brachgefallene Feuchtwiesen sowie artenreicheres Grünland) an. Auf den unmittelbar entlang des Buschbachs anzutreffenden Gley-Böden befindet sich lebensraumtypischer „Johannisbeer-Schwarzerlen-Auwald“.

Die Waldflächen werden wegen der Nähe zur Wohnbebauung stark durch Erholungssuchende frequentiert, von vielen Trampelpfaden durchzogen und weisen zahlreiche Müllablagerungen auf, so dass die ökologische Wertigkeit der Waldbestände durch eine Reihe von Vorbelastungen gemindert wird.

Die den Waldflächen am Buschbachweg zukommenden biotopvernetzenden Funktionen sind angesichts der geschlossenen Bebauung südlich des Buschbachweges vorwiegend von Westen nach Osten ausgerichtet. Sie bleiben trotz der erforderlichen Gehölzbeseitigungen erhalten; eine Lebensräume voneinander trennende Wirkung löst die längs dazu verlaufende Straßenbahntrasse, die letztlich aber auch von Norden nach Süden für die Fauna keine Barriere beinhaltet, auch insoweit nicht aus.

Insgesamt ist der betroffene Raum durch die Bebauung, die vorhandenen Verkehrswege, die Landwirtschaft und seine sonstigen Inanspruchnahmen bereits umfangreichen Vorbelastungen ausgesetzt. In Relation zu ihrer Wertigkeit am meisten von Beeinträchtigungen durch das Vorhaben betroffen sind die für den Trassenbau zu rodenden Waldflächen nördlich der Siedlung „Moenkamp“ sowie vor allem die Vegetation der Lutteraue. Auch dort ist aber bereits eine Ruderalisierung (Brombeere) festzustellen und neben diversen charakteristischen Seggenried- und Feuchtwiesenarten (z. B. Sumpfdotterblume) ist ein hoher Anteil an Störzeigern wie z. B. Brennnesseln zu beobachten.

Soweit außerhalb der unmittelbar für den Bau der Querungsbauwerke (Ständerbauwerk und Lutterbrücke) bzw. den sonstigen Trassenbau Teilflächen der Lutteraue und des dortigen geschützten Biotops GB-3917-320 bzw. der Waldflächen am Buschbachweg bauzeitlich in Anspruch genommen werden müssen und damit die Vegetation und die Lebensraumfunktionen zunächst Schaden nehmen oder verloren gehen, ist dies nicht vermeidbar. Die entsprechenden Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten und ihrer Renaturierung jedoch auch ihre alten Lebensraumfunktionen wieder erfüllen können. Um dies zu begünstigen, werden die für die Bauflächen bzw. ihre Zufahrten zu beseitigenden Gehölze neu angepflanzt und das Grünland wird neu eingesät bzw. es werden Sukzessionsflächen angelegt. Im Übrigen werden zur Vermeidung weitergehender, d. h. sich über die Bauflächen hinaus ausbreitender Schäden deren Randbereiche durch ortsfeste Bauzäune geschützt. Die grundsätzliche Biotopstruktur des Raumes wird nicht verändert.

Wie die Untersuchungen im Rahmen der UVS vom September 2004 und des LBP vom Juli 2012 ergeben haben, kommt den größeren Teilen des Untersuchungsraums, den bebauten Gebieten sowie den ausgeräumten und intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen, analog zu den vorhandenen Biotopstrukturen nicht nur floristisch, sondern auch faunistisch nur eine untergeordnete und über allgemeine Lebensraumfunktionen nicht hinausgehende Bedeutung zu. Nur in entsprechend eingeschränkter Form und für wenige Arten (Vogelarten der offenen Feldflur und Greifvögel) dienen die von dem mittleren und auf landwirtschaftlichen Flächen verlaufenden Streckenabschnitt betroffenen Flächen einschließlich derer, die von der Errichtung des Hochwasserrückhaltebeckens sowie der Teilverlegung der Milser Straße sowie dem Kreisverkehr betroffen sind, als Nahrungs- und Jagdhabitat. Die Flächen innerhalb des Hochwasserrückhaltebeckens gehen dabei als solche nicht verloren, sondern stehen lediglich im Hoch-

wasserfall nicht zur Verfügung. Sie werden ansonsten vielmehr in Verbindung mit den Kompensationsmaßnahmen durch die Anlegung von Blänken, Röhrichtbeständen, Hecken, Säumen, Anpflanzungen von Hochstämmen und artenreichem Grünland aufgewertet und von daher höherwertigere Funktionen als bisher wahrnehmen können.

Eine grundsätzlich darüber hinausgehende und sich insbesondere auf Amphibien, Fledermäuse und die Avifauna erstreckende besondere Bedeutung haben insoweit und trotz der vorhandenen Vorbelastungen wiederum nur der strukturreiche Wald am Buschbachweg sowie die Lutteraue, die zum Untersuchungsraum gehörenden Flächen der Lutterumflut eingeschlossen. Dies sind auch die Lebensräume, die besonders empfindlich im Hinblick auf entsprechende Wirkungen des Straßenbahnneubaus reagieren.

Nachdem für die UVS von 2004 zunächst über die Biotopausstattung des Untersuchungsraums und seine Flora auch das grundsätzliche Lebensraumpotential für die Fauna ermittelt worden waren, wurden zur konkreten Ermittlung der faunistischen Ausstattung des Raums Kartierungen der zu erwartenden Avifauna, der Fledermäuse und der Amphibien angeschlossen, die dann zur Erstellung des LBP in der überarbeiteten Fassung vom Juli 2012 wiederholt (Fledermäuse) bzw. überprüft und aktualisiert worden sind.

Nachgewiesen werden konnten für das Untersuchungsgebiet im Rahmen dieser Untersuchungen inklusive der erst 2010 registrierten Dohle insgesamt 44 Vogelarten, bei denen es sich fast ausnahmslos um Brutvögel bzw. zumindest um solche Arten handelt, für die für das Untersuchungsgebiet Brutverdacht besteht. Lediglich 2 Arten wurden nur als Nahrungsgäste, nur eine Art nur als Durchzügler registriert. Nur 6 von den 41 Brutvogelarten (Feldlerche, Feldsperling, Mäusebussard, Turmfalke, Waldkauz und Waldohreule) gehören zu den gem. LANUV in NRW derzeit als planungsrelevant einzustufenden Arten. Bis auf die Feldlerche und den Feldsperling sind dies streng geschützte Arten. Feldlerche und Feldsperling sind jedoch nach der Roten Liste für das Weserbergland als gefährdet einzustufen (Feldsperling = Kategorie 3 = gefährdet, Feldlerche = Kategorie 2 = stark gefährdet). Nach der Roten Liste für NRW gehören sowohl die Feldlerche als auch der Feldsperling und die Waldohreule zu den gefährdeten Brutvogelarten (Kategorie 3).

Nur als Nahrungsgäste wurden der Graureiher sowie die Saatkrähe kartiert, nur als Durchzügler der im Weserbergland als Brutvogel als ausgestorben geltende Wiesenpieper.

Auch die Fledermaus-Vorkommen sowie ihre Aktivitäten und Flugbewegungen knüpfen überwiegend an die Wald- und Gewässerstrukturen an. Insgesamt konnten 8 von 14 im Raum Bielefeld grundsätzlich vorkommenden Arten nachgewiesen werden (Kleiner und Großer Abendsegler, Breitflügel-, Fransen-, Rauhaut-, Wasser- und Zwergfledermaus sowie – ohne Spezifizierung – Kleine oder Große Bartfledermaus). Eine weitere nicht nachgewiesene Art, die Teichfledermaus, kann sowohl vom ermittelten Lebensraumpotential des Untersuchungsraums her als auch vom Datenbestand des LANUV aus (die Art ist auf dem Messtischblatt für den Raum als Vorkommen vermerkt) nicht ausgeschlossen werden.

Flugbewegungen bzw. Aktivitäten der Fledermäuse wurden fast ausschließlich in der Lutteraue und damit auch über die Milser Straße bzw. auch die Stadtbahnstrecke Richtung Milse-Ost hinweg sowie entlang des Waldstreifens am Buschbachweg und hier insbesondere am westlichen Ende des Waldstreifens festgestellt.

Mit insgesamt 54 Bäumen, an denen Höhlen, Spalten, Risse festgestellt wurden, weisen die dortigen Gehölzbestände des Untersuchungsraums außerdem zahlreiche potentielle Quartierbäume für die Fledermäuse (gleichzeitig auch potentielle Bruthöhlen für die Avifauna und hier vor allem den Feldsperling) auf.

Laichende Amphibien (und zwar Berg- und Teichmolche) wurden im Zuge der Umweltverträglichkeitsuntersuchung nur im Löschteich des am Verbindungsweg zwischen Milser Straße und Elverdisser Straße gelegenen Hofes nachgewiesen. Für die übrigen potentiellen Laichgewässer (Lutter/Lutter-Umflut und Nebenarm sowie zwei auf dem Gelände des Gutes Milse bzw. ein in einem Garten nördlich der Milser Straße gelegener Teich) gelang kein entsprechender Nachweis. Auch die wenigen jugendlichen Einzelexemplare des Wasser- und des Grasfrosches, die im Umfeld der Lutter-Umflut kartiert wurden, haben ihre Laichgewässer außerhalb des Untersuchungsraums.

Potentielle Sommerlebensräume für die Amphibien befinden sich im Umfeld des Löschteiches des Hofes an dem Verbindungsweg sowie in den Waldflächen am Buschbach.

Vorkommen geschützter oder aufgrund ihrer Gefährdung schützenswerter und daher planungsrelevanter Arten der Flora sowie andere relevante Arten der Fauna (Schmetterlinge, Käfer, Reptilien, sonstige Säugetiere etc.) wurden im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt. Sie sind dort nicht verbreitet oder aufgrund ihrer speziellen Habitatansprüche oder Standortvoraussetzungen auch nicht zu erwarten. Bei sonstigen feldlebenden Tieren kann davon ausgegangen werden, dass sie die nach wie vor ausreichend vorhandene umliegende Feldflur als Ausweichraum aufsuchen, so dass sich der konkrete anlagenbedingte Flächenverlust nicht nachhaltig auf den Artenbestand bzw. das Siedlungsverhalten dieser Tierarten auswirken wird.

Konkrete vorhabensbedingte Beeinträchtigungen ergeben sich daher letztlich nur für Fledermäuse und die Avifauna.

Soweit der Untersuchungsraum für Amphibien mit tatsächlichen und potentiellen Laichgewässern essentielle Lebensräume aufweist, bleiben sie erhalten. Bau- und anlagebedingte Eingriffe finden insoweit mit Ausnahme geringer Lebensraumverluste in der Lutteraue, die im Zuge der Offenlegung des Buschbachs ersetzt werden, nicht statt. Die Lutter wird überbrückt und die Trasse in der angrenzenden Lutteraue aufgeständert, so dass dort ansonsten nicht nur die potentiellen Lebensräume erhalten, sondern auch Amphibienwanderungen entlang des Gewässers möglich bleiben. Gleiches gilt für den Buschbach, in den nicht durch zusätzliche Querungen eingegriffen wird. Durch die Offenlegung und Renaturierung seines bislang verrohrten Unterlaufes, die Anlegung von Blänken innerhalb des davon durchflossenen Hochwasserrückhaltebeckens sowie des Weiteren die naturnahe Entwicklung des zwar offen, aber begradigt verlaufenden mittleren Abschnitts des Buschbachs werden sich diesbezüglich vielmehr insgesamt verbesserte Lebensraumstrukturen für die Amphibien einstellen. Ihr Abwandern aus dem offengelegten Abschnitt des Buschbachs auf die Milser Straße und in diesem Zusammenhang entstehende Gefährdungen durch den Straßenverkehr werden dabei durch ein ortsfestes Amphibienleitsystem verhindert. Verlorene potentielle Sommerlebensräume werden zudem im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen ebenfalls neu entstehen.

Beeinträchtigungen der hier ohnehin nur in geringer Zahl vorkommenden Amphibien sind daher ebenso wenig zu befürchten wie solche für etwaige Fischvorkommen oder die sonstige Gewässerfauna.

Fledermäuse werden insofern beeinträchtigt, als sowohl in der Lutterraue als auch entlang des Buschbachs im Zusammenhang mit der Beseitigung von Gehölzen einerseits Nahrungs- und Jagdhabitate einschließlich solcher für Arten, die an Gewässern jagen, andererseits aber auch potentielle Höhlen- und Quartierbäume verloren gehen. Vollständige Verluste von für die strukturgebunden fliegenden Arten (Fransen-, Rauhaut-, Wasser-, Zwergfledermaus, Kleine und/oder Große Bartfledermaus) wichtiger Elemente sind mit den Gehölzentnahmen nicht verbunden; die Vernetzung der unterschiedlichen Lebensräume der Fledermäuse bleibt insoweit erhalten. Beeinträchtigungen können außerdem aber als Folge der Haltestellenbeleuchtung und ihrer Lockwirkung auf Insekten entstehen, die dann auch Fledermäuse anziehen können.

Die verloren gehenden Lebensraumelemente und Höhlenbäume werden im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert und durch die Anbringung von Fledermauskästen sowie die Anlegung geeigneter neuer Habitatstrukturen entlang des offen zu legenden Buschbaches ersetzt. Durch die Anlegung von Hecken und Säumen am Rand dieser Flächen werden gleichzeitig auch im bisher strukturelementlosen Offenland neue Leitstrukturen für die Fledermausarten des Raums angelegt, dessen Vernetzung damit verbessert wird. Dass Fledermäuse durch die Fällung von Quartierbäumen zu Schaden kommen, verhindert dabei das vorgesehene Vermeidungs- und Schutzregime, das sicherstellt, dass nur Gehölze mit unbesetzten Quartieren entnommen werden.

Beeinträchtigungen durch die Beleuchtung reduzieren Verminderungsmaßnahmen, die insbesondere lockarmes „kaltweißes“ Licht mit möglichst punktgenauer Ausleuchtung und geringer Streuwirkung beinhalten. Auf eine Beleuchtung im Bereich der Lutterbrücke wird verzichtet.

In Verbindung mit den erforderlichen Gehölzentnahmen in der Lutterraue südlich der Brücke der Milser Straße kommen zu den Eingriffen in die Lebensräume der Fledermäuse bisher nicht vorhandene Gefährdungen durch den Straßenverkehr auf der Milser Straße – und später ggf. auch durch den die Lutterraue querenden Straßenbahnverkehr – hinzu.

Wie sich gezeigt hat, beinhaltet die Lutterraue mit ihrer Bewaldung hohe Aktivitätsdichten der Fledermäuse und dient ihnen gleichzeitig als Leitstruktur für eine über die vorhandene Straßenbrücke der Milser Straße sowie auch die künftige Straßenbahnbrücke hinwegführenden Flugkorridor. Auch wenn sowohl die Straßenbrücke als auch die künftige Straßenbahnbrücke von den Fledermäusen in

den meisten Fällen und von den meisten Arten unterflogen werden, nehmen die vorhandenen sich im Süden an die Straßenbrücke anschließenden Gehölzbestände auch die Funktion einer Überflughilfe wahr, die gewährleistet, dass entsprechend hoch fliegende Fledermäuse – dies betrifft hier insbesondere die Zwergfledermaus – die Milser Straße in einer ausreichend sicheren Höhe queren, d. h. möglichst nicht in ihren Verkehrsraum hineingeraten, dort mit Kraftfahrzeugen kollidieren und so einem erhöhten Mortalitätsrisiko ausgesetzt werden.

Soweit ein solches Risiko unter Berücksichtigung der Größe der Straßenbrücke, der gefahrenen bzw. zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h und der Kollisionsanfälligkeit der hier vorkommenden Arten tatsächlich entsteht, wird ihm durch die Neuanpflanzung einer Gehölzreihe zwischen vorhandener Straßen- und künftiger Stadtbahnbrücke wirksam begegnet. Der Gehölzstreifen wird – wie auch die anderen artenschutzrechtlichen CEF-Maßnahmen – mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf so angelegt, dass er bereits zum Zeitpunkt der Baufeldräumung und damit während der Bauphase zur Verfügung steht und die Funktion der zu beseitigenden Gehölze nahtlos übernehmen kann (ersatzweise wird vorübergehend eine feste Überflughilfe z. B. in Form einer Wand installiert).

Barrierewirkungen entfaltet die für die Fledermäuse durch Unter- oder ggf. auch Überfliegen gut überwindbare neue Lutterbrücke der Straßenbahn weder für sich alleine noch in Kombination mit der schon vorhandenen Straßenbrücke. Die Straßenbahnbrücke entspricht mit einer lichten Höhe von 3,25 m und einer lichten Weite von 9,0 m den Empfehlungen des Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ) – soweit dort für einige Arten lichte Höhen von 4,5 m bei lichten Weiten von 5 m empfohlen werden, werden die fehlende Höhe und Helligkeit durch die deutlich größere lichte Weite kompensiert – und weist einen Abstand zu der Straßenbrücke von mindestens 7 m auf.

Obwohl auch in Höhe der Moenkampsiedlung an zwei Punkten, und zwar vorrangig an ihrem westlichen Ende, aber auch in Höhe der künftigen Endhaltestelle hohe Fledermausaktivitäten festgestellt wurden, sind angesichts des im Vergleich zum Kfz.-Verkehr geringen Aufkommens an Straßenbahnfahrzeugen keine erheblichen neuen bzw. zusätzlichen Kollisionsrisiken durch den Straßenbahnverkehr zu erwarten. Während sich das Straßenverkehrsaufkommen auf der Lutterbrücke auf rd. 12.500 Kraftfahrzeuge täglich (im sog. „DTV“) bemisst, werden mit

der Straßenbahn pro Tag und Fahrtrichtung nur bis zu rd. 106 Fahrten stattfinden, von denen wiederum nur knapp 16 in der für die nachtaktiven Fledermäuse diesbezüglich besonders relevanten Zeit von 22 Uhr abends bis 6 Uhr morgens (Taktzeiten 15 bzw. 30 Minuten) vorgesehen sind. Der überwiegende Teil der Stadtbahnfahrten (90 pro Tag und Richtung, 10-Minuten-Takt) findet tagsüber in wenig problematischen Zeiten statt. Für den Bereich der Lutteraue werden sich im Übrigen die als neue Überflughilfe vorgesehenen Gehölzanpflanzungen nicht nur bezüglich des Straßenverkehrs, sondern auch bezüglich des Straßenbahnverkehrs positiv auswirken.

Bau- und betriebsbedingte, insbesondere akustische Störwirkungen werden sich unvermeidbar entlang des gesamten Neubaustrecke ergeben, sich aber wegen der verkehrlichen Vorbelastungen in den für Fledermäusen bedeutsamen Bereichen der Lutteraue und des Waldes am Buschbachweg sowie angesichts ihres nächtlichen Aktivitätsschwerpunktes nur mäßig auswirken.

Beeinträchtigungen durch Beleuchtungen der Haltestellen werden durch eine entsprechende Gestaltung der Beleuchtungsanlagen so gering wie möglich gehalten.

Bezüglich der sehr ungleich im Untersuchungsgebiet verteilten Avifauna stellt sich die Situation letztlich ähnlich wie bei den Fledermäusen dar. Während die Lutteraue mit der zugehörigen Bewaldung sowohl nördlich als auch südlich der Milser Straße und auch die Wald- und Waldrandflächen nördlich der Siedlung „Moenkamp“ eine hohes und artenreiches Brutvogelaufkommen aufweisen, sind im Untersuchungsraum ansonsten nur noch südlich der Milser Straße am Südrand des Gebietes sowie im nahen Umfeld der beiden Höfe Lüttkehölter und Oertmann und damit im Süden und Norden des mittleren Teils des Untersuchungsraums Brutvögel gefunden worden. Prozentual betrachtet präferiert mit 54 % der überwiegende Teil der mit Brutvogelstatus ermittelten und 41 Arten umfassenden Avifauna die bewaldeten Wald-/Waldrandflächen (rd. 45 %) bzw. den Raum entlang der Gewässer Lutter und Buschbach (rd. 9 %) als Lebensraum. Bei weiteren rd. 30 % der Avifauna handelt es sich um solche Arten, die z. B. als Kulturfolger ihren Lebensraum innerhalb der Siedlungsräume gefunden haben. Lediglich die verbleibenden rd. 16 % der Vogelarten besiedelt die vom Flächenanteil her überwiegende offene und ausgeräumte Agrarlandschaft. Wie die ermittelten Arten und ihre Verteilung im Raum zeigen, ist insbesondere das Spektrum der typischen Offenlandarten nur in geringem Umfang und bezüglich der pla-

nungsrelevanten Arten nur durch die Feldlerche vertreten. Mit ihrer Ausnahme und einiger weniger letztlich nicht planungsrelevanter Arten wie dem Fasan, der Ringeltaube und der Elster stellt sich der unbebaute Raum zwischen Milser Straße im Süden und Südwesten, Elverdisser Straße im Norden und Nordwesten sowie der Siedlung „Moenkamp“ und der sich anschließenden Bebauung im Osten ansonsten praktisch brutvogelfrei dar.

Mit Ausnahme von Lebensraumverlusten für die Feldlerche beschränken sich daher auch bezüglich der Avifauna sowohl die baubedingten als auch die betriebs- und anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens weitestgehend auf die Lutteraue und den Wald nördlich der Siedlung „Moenkamp“ am Buschbach, der jedoch nur Arten aufweist, die gem. LANUV in NRW nicht planungsrelevant sind. Der in den Unterlagen der UVS noch als planungsrelevant eingestufte und streng geschützte Grünspecht ist im Bestand nicht bzw. nicht mehr gefährdet und auf der aktuellen Roten Liste sowie der Liste des LANUV mit den planungsrelevanten Arten nicht mehr enthalten. Auch die im Bereich des Hofes Oertmann bzw. in der Lutteraue festgestellten Brutplätze des Turmfalken bzw. des Mäusebussards, des Waldkauzes und der Waldohreule liegen außerhalb des Trassenraums und sind – anders als der im Trassenraum in der Lutteraue brütende Feldsperling – insoweit nicht unmittelbar betroffen. Sie können jedoch zum Zeitpunkt der Baumaßnahme potentiell auch an anderen geeigneten, d. h. die erforderlichen Voraussetzungen aufweisenden Stellen – auch insoweit aber ganz überwiegend nur in der Lutteraue, im Wald am Buschbach oder ggf. auch im nahen Umfeld der beiden abseits der Trasse liegenden Höfe Oertmann und Lüttkehölter – vorhanden sein. Sie werden durch die außerhalb der Brutzeiten erfolgende Baufeldräumung vor Beeinträchtigungen bewahrt.

Auch sonstige erhebliche Beeinträchtigungen sind für keine der benannten Arten zu erwarten.

Störwirkungen und Vergrämungen im Nahbereich rechts oder links der Straßenbahntrasse oder auch der umgebauten und teilverlegten Milser Straße oder vereinzelt auch Kollisionen mit dem Straßen- oder Straßenbahnverkehr sind zwar nicht völlig auszuschließen, entstehen aber unter Berücksichtigung des Artenspektrums des Raums und seiner Verteilung sowie der Vorbelastungen insbesondere des Straßenverkehrs nur bedingt zusätzlich und werden mit Hilfe der die Trasse begleitenden Gestaltungsmaßnahmen (Dammbegrünungen, Entwicklung

eines bachbegleitenden Erlenbestandes an der Lutter, Entwicklung eines bachbegleitenden Waldsaums am Buschbach) minimiert. Im Bereich des Waldstreifens in Höhe der Moenkampsiedlung sind die nur den Anliegerverkehr umfassenden verkehrlichen Vorbelastungen zwar gering, dort sind jedoch auch keinerlei planungsrelevante Arten festgestellt worden. Diese brüten nach den Untersuchungen vielmehr nur im Offenland (Feldlerche, die nach den ergänzenden Untersuchungen von 2010 im Übrigen nicht nur nördlich, sondern auch südlich der Milser Straße zu finden ist) oder im Umfeld der mit starkem Verkehr von bis zu mehr als 10.000 Kfz pro Tag auch erhebliche Vorbelastungen aufweisenden Milser Straße.

Mit Ausnahme der Feldlerche gehören alle sechs relevanten Brutvogelarten zudem zu den weniger störanfälligen Arten. Feldsperling, Mäusebussard, Turmfalke, Waldkauz und Waldohreule sind Arten, bei denen sich entsprechende Wirkungen zumindest bei geringen Verkehrszahlen (= im Straßenverkehr bei bis zu bzw. weniger als 10.000 Kfz pro Tag) nur in geringem Umfang und nur bis zu einem Abstand von bis zu 100 m zum Trassenrand bzw. beim Mäusebussard auch bis zu 200 m zum Trassenrand bemerkbar machen. Da sie trotz entsprechender Vorbelastungen von auf der westlichen Milser Straße auch mehr als 10.000 Kfz pro Tag innerhalb dieser Abstände zum Straßenrand brüten und die Straßenbahn mit der vergleichsweise geringen Zahl an Fahrzeugbewegungen nur in geringem Umfang zusätzlich Lärmimmissionen verursacht, die auch nicht als ständige Geräuschkulisse, sondern entsprechend der Taktzeiten nur alle 10 Minuten einmal pro Richtung auftreten, sind sich erheblich auswirkende Mehrbelastungen auszuschließen. Im Ergebnis und unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen gilt dies auch für die Feldlerche, die zwar Effektdistanzen (= maximale Reichweite des erkennbar negativen Einflusses von Straßen auf die räumliche Verteilung einer Vogelart) von bis zu 500 m aufweist. Bei Straßen mit weniger als 10.000 Kfz pro Tag nimmt die Habitataignung neben der Straße aber im Abstand von bis zu 100 m nur 20 % und darüber hinaus nur noch bis zu höchstens 300 m und 10 % ab (vgl. Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom April 2010). Bezogen auf das planfestgestellte Straßenbahnprojekt sind diese Wirkungen nochmals deutlich geringer.

Aufgrund des geringen Fahrzeugaufkommens und der von den Straßenbahnen gefahrenen geringen Geschwindigkeiten sind auch neu bzw. zusätzlich entstehende Kollisionsrisiken gering.

Im Übrigen sind alle entsprechenden temporären und dauerhaften Lebensraumverluste und -beeinträchtigungen wie auch alle sonstige Beeinträchtigungen des Naturhaushalts Gegenstand der Eingriffsbilanzierung und der im LBP dazu entwickelten Kompensationsmaßnahmen.

5.3.2 **Schutzgut Boden**

Nr. 1.3.1 des Anhangs I zu Nr. 0.6.2.1 der UVPGwV beschreibt die natürlichen Funktionen des Bodens als

- Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen,
- Teil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen und
- Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften.

Darüber hinaus hat der Boden Nutzungsfunktionen als

- Rohstofflager- und Lieferstätte,
- Standort für land- und forstwirtschaftliche sowie fischwirtschaftliche Nutzungen,
- Fläche für Siedlung und Erholung,
- Standort für wirtschaftliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung und
- Archiv der Natur- und Kulturgeschichte.

Mit der Errichtung der Straßenbahnstrecke erfolgt zu Lasten der natürlichen Bodenfunktionen eine Ausdehnung sonstiger – hier verkehrlicher – Nutzungsfunktionen. Zum Zwecke der Bewertung des Schutzgutes ist daher zu prüfen, ob als Folge des Vorhabens aufgrund einer Veränderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Bodens eine nachhaltige Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen zu besorgen ist, die unter Berücksichtigung der Nutzungsfunktionen und planerischen Festsetzungen mit den gesetzlichen Umweltauflagen nicht vereinbar ist.

Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden ergeben sich vor allem durch Flächenentzug (Versiegelung und Überbauung), aber auch durch Veränderungen der Bodenstruktur, die z. B. durch Verdichtungen entstehen, und den möglichen Eintrag von Schadstoffen, der – da die Straßenbahn keine Abgase emittiert – vor allem baubedingt möglich ist. Sie entstehen insbesondere durch die Einrichtung der Bauflächen und den Verkehr mit Baufahrzeugen und Baumaschinen, durch die Entfernung der Vegetationsschicht und sonstige Veränderungen durch Bodenabtrag und Bodenbewegungen sowie den Haupteingriff selbst, die Versiegelungen und Überbauungen.

Durch die Versiegelung und Überbauung (alle Flächen, die für die Umbaumaßnahmen an der Milser Straße eingeschlossen, mit Ausnahme der Kompensationsflächen und der für die Gewässeroffenlegung sowie das Hochwasserrückhaltebecken notwendigen Flächen) gehen dem Boden auf rd. 2,7 ha Grundstücksfläche seine natürlichen Funktionen verloren. Lediglich im Bereich der Lutterraue, in der die Trasse aufgeständert bzw. über ein Brückenbauwerk geführt wird, sowie eingeschränkt auch im Bereich der Dammböschungen bleiben insoweit Funktionen bzw. Teilfunktionen erhalten. Auf diesen rd. 2,7 ha zu überbauenden Flächen sowie darüber hinaus auch in den temporären Bauflächen führen außerdem Bodenverdichtungen zu einer Veränderung des Bodengefüges, die sich auch auf den Wasserhaushalt und die Standortbedingungen für Kleinstlebewesen auswirken kann. Während der Bauphase sind außerdem Erosionen, ebenfalls mit der Folge veränderter Standortbedingungen, nicht auszuschließen. Ein Teilausgleich erfolgt durch den Rückbau der alten, nach ihrer dortigen Neutrassierung nicht mehr erforderlichen Straßenflächen der Milser Straße. Nicht zuletzt aufgrund seines hohen Biotopentwicklungspotentials wird der Boden dort künftig seine natürlichen Funktionen weitgehend wieder wahrnehmen können.

In allen von Baumaßnahmen betroffenen Bereichen und hier insbesondere dort, wo dies durch den Abtrag der Vegetations- und Schutzschicht des Bodens besonders leicht möglich ist, können von Baufahrzeugen und Maschinen emittierte Schadstoffe (u. a. Reifen- und Bremsenabrieb, insbesondere aber Treib- und Schmiermittel) in den Boden eingetragen werden. Im Umfeld der Bereiche, die von den als Folgemaßnahme des Schienenwegebbaus durchzuführenden Umbauten an der Milser Straße (Anlegung des Kreisverkehrs und Teilverlegung) betroffen sind, sind über die Luft oder über Wasser entsprechende Einlagerungen wie

solche von Luftschadstoffen, Auftaumitteln und Streusalzen als Folge des Straßenverkehrs auch dauerhaft möglich.

Gegenüber dem Planungsvorhaben und entsprechenden Beeinträchtigungen besonders empfindlich sind seltene Böden oder Böden mit besonderer Funktions- und Leistungsfähigkeit. Auch wenn die Karte der schutzwürdigen Böden Bielefelds – Stadt Bielefeld, Umweltamt – für das Untersuchungsgebiet keine unmittelbar geschützten Böden ausweist, fällt dem flächenmäßig überwiegenden Teil der Böden aufgrund ihrer Fruchtbarkeit (Pseudogley-Braunerde) oder ihres Biotop-Entwicklungspotentials (typische Braunerden, in der Regel aber auch den Gley-Böden) gleichwohl eine gewisse Schutzwürdigkeit zu.

Über Belastungen der Straßenumfelder lässt sich nach bisherigen Erkenntnissen grundsätzlich eine Abschätzung dahingehend vornehmen, dass Schwermetallkonzentrationen in Böden (und auch in Schneetauwässern) in Abhängigkeit vom Umfang des Straßenverkehrs sowie des jeweiligen Schadstoffs im Einzelfall in einem Bereich von bis zu 100 m abseits der Trasse deutlich erhöht sein können. Erhebliche Beeinträchtigungen des Bodens werden sich dadurch angesichts der Vorbelastungen sowie im Hinblick darauf, dass die Ausbaumaßnahmen nur Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses durch die Schrankenanlage vermeiden sollen und damit der Aufrechterhaltung der bereits vorhandenen straßenverkehrlichen Leistungsfähigkeit, nicht jedoch ihrer Erhöhung dienen, allerdings nicht einstellen. Auf den Straßenverkehr auf der Milser Straße zurückzuführende Schadstoffeinträge werden sich daher mangels einer Veränderung des Straßenverkehrsaufkommens nicht erhöhen, sondern sich lediglich kleinräumig verlagern.

Baubedingt im gesamten von Baumaßnahmen betroffenen Bereichen entstehende Emissionen bzw. Immissionen und darauf zurückzuführende mögliche Einträge in den Boden sind einerseits erheblich geringer, treffen andererseits jedoch beispielsweise infolge von Bodenabträgen auf empfindlichere Bodenschichten und können daher entsprechend stärkere Beeinträchtigungen auslösen. Auch unmittelbare Schadstoffeinträge (Öle, Kraftstoffe etc.) über Baufahrzeuge oder -maschinen sind insoweit möglich.

Durch die Nebenbestimmungen 5.1.1 und 5.3.1 (Kapitel A dieses Beschlusses) wird eine Beschränkung dieser möglichen Beeinträchtigungen auf ein nicht vermeidbares Mindestmaß bewirkt bzw. entsprechende Vorsorge getroffen.

An zwei Stellen berührt das Vorhaben bestehende Altlasten bzw. Altablagerungen, die bei Erdarbeiten erfasst werden und Beeinträchtigungen auslösen können. Dem wird durch die Vorgabe der Nebenbestimmung 5.4 im Kapitel A des Beschlusses Rechnung getragen, wonach entsprechende Schutzvorkehrungen zu ergreifen, die Arbeiten mit der Bodenschutzbehörde abzustimmen und ggf. Bodenuntersuchungen durchzuführen sind. Die Nebenbestimmung dient gleichzeitig als vorsorgliche Schutzauflage im Hinblick auf etwaige unbekanntere Altablagerungen.

Sonstige Vorbelastungen weist der Boden innerhalb der Bauflächen aufgrund der intensiven Landwirtschaft (Düngemittelintrag, Belastungen durch Pestizide, Pflugsohlenverdichtung etc.) auf, weitere Vorbelastungen resultieren aus den vorhandenen sonstigen Verkehrs- und Wirtschaftswegen. Letztere sind im mittleren durch das Offenland verlaufenden Trassenabschnitt sowie letztlich auch in dem Wald am Buschbach eher als gering einzustufen und von daher in erster Linie im ersten Trassenabschnitt im Umfeld der Milser Straße von Bedeutung.

5.3.3 **Schutzgut Wasser**

Gewässer sind gem. § 1 WHG als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen. Sie sind nachhaltig zu bewirtschaften, insbesondere mit dem Ziel,

- nachteilige Veränderungen von Gewässereigenschaften zu vermeiden,
- Beeinträchtigungen auch im Hinblick auf den Wasserhaushalt der direkt von den Gewässern abhängigen Landökosysteme und Feuchtgebiete zu vermeiden und unvermeidbare, nicht nur geringfügige Beeinträchtigungen so weit wie möglich auszugleichen,
- sie zum Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch im Interesse Einzelner zu nutzen,
- bestehende oder künftige Nutzungsmöglichkeiten insbesondere für die öffentliche Wasserversorgung zu erhalten oder zu schaffen,
- möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen und
- an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten sowie insbesondere durch Rückhaltung

des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen.

Dabei ist ein hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt zu gewährleisten, mögliche Verlagerungen nachteiliger Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes sowie die Erfordernisse des Klimaschutzes sind zu berücksichtigen (§ 6 Abs. 1 WHG).

Unter das Schutzgut Wasser fallen dabei sowohl oberirdische Gewässer als auch das Grundwasser, dem wegen seiner weiteren Funktion als Trinkwasserspeicher eine besondere Wertigkeit zukommt. Als oberirdische Gewässer weist der Untersuchungsraum neben den Fließgewässern Lutter, Lutter-Umflut und Buschbach – letzterer inklusive seines im Nordosten des Untersuchungsraums gelegenen Quellgebietes – drei anthropogen entstandene Stillgewässer (ein mit der Lutter-Umflut verbundener Waldtümpel sowie ein weiterer Teich im Nordwesten am Rande des Untersuchungsgebietes im Umfeld des Gutes Milse sowie der Löschteich des Hofes Lüttkehölter) auf.

Eingriffe in den Grundwasserkörper erfolgen durch das Vorhaben nicht. Ein Trinkwassergewinnungs- oder Wasserschutzgebiet ist im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden und daher nicht betroffen. Mit der dauerhaften, in Straßen- und Haltestellenbereichen sowie im Bereich des Unterwerks vollständigen und in den Gleisbereichen teilweisen Überbauung und Versiegelung infiltrationsfähigen Bodens wird jedoch insoweit in den Wasserhaushalt eingegriffen, als die Grundwasserneubildungsrate reduziert wird; ein Teil der Wirkungen der Neuversiegelungen durch den Umbau und die Verlegung der Milser Straße wird dabei durch die Entsiegelungen der alten Straßenflächen kompensiert. Darüber hinaus sind Beeinträchtigungen des Grundwassers durch baulich bedingte Schadstoffeinträge (vgl. dazu auch Ausführungen zum Schutzgut Boden) oder durch bauzeitliche Grundwasserabsenkungen im Zuge von Grundwasserhaltungen sowie durch Versickerungen möglich.

Die drei Stillgewässer liegen deutlich abseits der Planungstrasse und bleiben unberührt. Bezogen auf die Oberflächengewässer beschränken sich die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser daher auf die Querung der Lutter mittels eines Brückenbauwerks sowie die baulichen Eingriffe in den Buschbach. Wasserrechtlich handelt es sich dabei um die Errichtung von Anlagen in und an Gewässern

(§§ 99, 113 LWG) bzw. um Gewässerausbaumaßnahmen im Sinne von § 68 WHG.

Die Errichtung der Brücke und ihrer Widerlager ist mit Veränderungen und Befestigungen der Gewässerufer und teilweise der Gewässersohle verbunden und greift damit in die Gewässerstrukturgüte der Lutter ein. Anders als die nach wie vor zum Teil hochwertige Biotopstruktur des unmittelbaren Umfeldes bzw. der Aue ist diese jedoch schon jetzt merklich bis stark geschädigt. Auch die Gewässerdynamik und die Wassergüte sind u. a. durch das flussabwärts liegende Stauwehr der Milser Mühle und die darauf zurückzuführende langsame Fließgeschwindigkeit beeinträchtigt. Die Wasserqualität entspricht der Güteklasse II bis III (kritisch belastet). Insgesamt sind die Merkmale eines natürlichen Fließgewässers kaum noch vorhanden.

Vor diesem Hintergrund sind kaum zusätzliche Eingriffe auf die Gewässerökologie zu erwarten. Da der Brückenquerschnitt (lichte Weite und lichte Höhe) größer ausfällt als dies bei der Brücke der Milser Straße der Fall ist, ergibt sich insoweit auch keine Einengung des Abflussprofils. Der Platzbedarf der im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Lutter liegenden Bauwerke (neben der Brücke auch das Ständerbauwerk) reduziert allerdings den vorhandenen Retentionsraum und trägt so im Hochwasserfall zu höheren Wasserspiegellagen bei.

Der Schaffung eines Ersatzretentionsraums für die im Überschwemmungsgebiet der Lutter verloren gehenden Volumina sowie gleichzeitig landschaftsrechtlicher Kompensation dient die in Verbindung mit der Offenlegung des Unterlaufs des Buschbachs vorgesehene Errichtung eines Hochwasserrückhaltebeckens. Die baulichen Maßnahmen am Buschbach einschließlich der Renaturierungsmaßnahmen an dem begradigten Teilstück oberhalb des offenzulegenden Gewässerabschnitts stellen deshalb keine Gewässerbeeinträchtigungen dar. Sie führen vielmehr – auch wenn der offengelegte Abschnitt mit der Straßenbahnstrecke und der verlegten Milser Straße zweimal gequert wird und entsprechende Durchlassbauwerke erhält – zu einer deutlich verbesserten Situation der Gewässer im Untersuchungsgebiet und ihrer Struktur und damit auch ihrer Ökologie.

Sowohl qualitativ als auch hydraulisch und sowohl für den Buschbach als auch für die Lutter – und qualitativ bei etwaigen Versickerungen auch für das Grund-

wasser – könnten sich grundsätzlich auch Beeinträchtigungen durch die Entsorgung des bei Niederschlägen anfallenden Oberflächenwassers sowie die Ableitung von Grundwasser aus Grundwasserhaltungen ergeben. Das jeweilige abzuleitende Wasser könnte durch Einträge aus der Bautätigkeit oder die Aufnahme schädlicher Ablagerungen von den Verkehrsflächen verunreinigt sein oder das Abflussgeschehen in den Fließgewässern verschärfen.

Entsprechenden Beeinträchtigungen kann mit Hilfe geeigneter Vorkehrungen wie z. B. Regenklär- oder Drosselbauwerken vorgebeugt werden. Dies umzusetzen, ist Inhalt und Aufgabe der gem. §§ 8 und 9 WHG für die erlaubnispflichtigen Gewässerbenutzungen erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse, die von der Vorhabenträgerin noch zu beantragen und von der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld noch zu erteilen sind (vgl. Nebenbestimmungen unter Nrn. 5.3.3.2 und 5.3.4 im Kapitel A des Beschlusses). Da die Erlaubnisse gem. § 12 WHG nur erteilt werden dürfen, wenn sichergestellt ist, dass keine schädlichen Gewässeränderungen zu erwarten sind, mithin Schutzvorkehrungen in ausreichendem Maße getroffen werden, sind tatsächliche Beeinträchtigungen dieser Art auszuschließen.

5.3.4 **Schutzgut Luft**

Luftverunreinigungen, wie sie im Wesentlichen abgasbedingt durch die Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren entstehen, verursacht der mit Elektromotoren betriebene Straßenbahnverkehr nicht. Insoweit können sich nur in geringem Maße baubedingt und temporär während der Bauphase durch den Baustellenverkehr sowie den Betrieb von Baumaschinen oder betriebsbedingt durch den Verkehr auf dem von Umbaumaßnahmen betroffenen Abschnitt der Milser Straße Auswirkungen auf das Schutzgut Luft ergeben.

Die vom Straßenverkehr verursachten Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, z. T. auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben spezifischen Abgas-Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge, von der Fahrzeugmenge, dem LKW-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten emittierten Substanzen in diesem Zusammenhang sind Stickstoffdioxid (NO₂), Benzol (C₆H₆), und Staubpartikel (PM₁₀ und PM_{2,5}). Zusätzlich zu diesen "Auspuffimmissionen" werden von einer Straße Partikel emittiert durch Staubaufwirbelung, Straßen- und Reifenabrieb sowie Brems- und Kupplungsbelagabrieb.

Tendenziell haben Untersuchungen ergeben, dass damit einhergehende Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen. Wie sehr und wie stark sich Emissionen konkret entwickeln und ausbreiten, hängt dabei von diversen Faktoren wie z. B. den meteorologischen Bedingungen, fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen, der Topografie und den Anpflanzungen am Straßenrand, der Verkehrsmenge, dem Anteil des Schwerlastverkehrs am Verkehrsaufkommen, den Fahrgeschwindigkeiten und den spezifischen Abgasimmissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge und des Fahrzeugkollektivs ab.

Diese für den Umfang und die Verbreitung entsprechender Luftschadstoffe maßgeblichen Faktoren werden vorhabensbedingt letztlich jedoch nicht verändert. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens und seiner Zusammensetzung bzw. eine Veränderung des Fahrzeugkollektivs ergibt sich nicht. Sie ist nicht Sinn und Zweck des als Folgemaßnahme des Straßenbahnbaus vorgesehenen Straßenausbaus und unabhängig davon auch nicht zu erwarten; die Anbindung des von Maßnahmen betroffenen Teilstücks der Milser Straße an das übrige Straßennetz bleibt ebenso unverändert wie der Verkehrszweck sowohl der gesamten Straße als auch des betroffenen Teilstücks, des jeweiligen Ausbaustandards und der jeweiligen Leistungsfähigkeit. Auch die Geschwindigkeit des Verkehrs wird sich nicht erhöhen, der Verkehrsfluss bleibt unverändert.

Eine Erhöhung straßenverkehrsbedingt entstehender Luftschadstoffe hätte sich insoweit ggf. in Verbindung mit der Hemmung des Verkehrsflusses ergeben können, der bei der Ursprungsplanung auf der Milser Straße als Folge der schrankengesicherten Straßenbahnquerung im Einmündungsbereich (östliche Seite) der Elverdisser Straße zu befürchten gewesen wäre. In diesem Fall hätten Rückstaus auf der Milser Straße vor der geschlossenen Schranke die Möglichkeit zum Linksabbiegen in die Elverdisser Straße blockieren und damit über entsprechend lange Wartezeiten für die Kraftfahrzeuge höhere Abgasimmissionen verursachen können. Mit den vorgesehenen Umbauten der Milser Straße (d. h. der Errichtung des Kreisverkehrs an der Einmündung der Elverdisser Straße und der „Herausziehung“ des sich unmittelbar an die Straßenbahnquerung anschließenden Teilstücks der Milser Straße), die als Planänderungen mit dem Deckblatt 1 in das Verfahren eingebracht worden sind, werden entsprechende Behinderungen jedoch kompensiert und die Verkehrsflüsse aufrechterhalten. Die Herausziehung

der Milser Straße aus ihrem bisherigen Trassenverlauf vor der Straßenbahnquerung stellt hier den Verkehrsraum für den mengenmäßig untergeordneten Verkehrsfluss zur östlichen Milser Straße zur Verfügung, der bei geschlossener Schranke erforderlich ist, um etwaige Behinderungen des Linksabbiegeverkehrs in die Elverdisser Straße zu verhindern (vgl. Ausführungen zu den verkehrlichen Belangen).

Da es somit nicht zu einer Emittierung zusätzlicher Luftschadstoffe kommt und sich sonstige die Ausbreitung beeinflussende Faktoren wie die Topografie und die meteorologischen Bedingungen sich nicht unterscheiden, ergibt sich mit der kleinräumigen Trassenverschwenkung um ca. 35 m hin zum östlich gelegenen Offenland lediglich eine ebenso kleinräumige und parallel dazu erfolgende Verschiebung des Ausbreitungsbereiches der ansonsten schon vorhandenen Belastung, mit der westlich des neuen Trassenbandes eine entsprechende Entlastung einhergeht.

Die Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, insbesondere die im LBP vorgesehenen Gehölzanzpflanzungen, werden zudem mit ihrer luftverbessernden Wirkung sowie ihrer Immissionsschutz- und Regenerationsfunktion zu einer weiteren Minimierung der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft beitragen. Soweit individueller und motorisierter Verkehr zwischen Milse-Ost und Milse bzw. der Stadt Bielefeld von der Straße und damit auch der Milser Straße auf die Straßenbahn verlagert wird, wird sich tendenziell eher eine Reduzierung der vor Ort entstehenden Luftschadstoffe ergeben.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die lufthygienische Situation sich im Planungsraum mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht in einem als wesentlich einzustufenden Maße verschlechtern wird.

5.3.5 **Schutzgut Klima**

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

Schadstoffeinträge in die Luft, die insoweit zu einer Klimaveränderung führen könnten, sind – vgl. vorstehende Ausführungen zum Schutzgut Luft – jedoch nicht zu erwarten. Auch weist die Karte der klimatischen Schutzzonen Bielefelds der Projektgruppe Klimaanalyse der Universität Bielefeld für den überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes nur eine mäßige Klimaempfindlichkeit auf. Lediglich einige Flächen der Lutteraue und hier insbesondere die nördlich der Milser Straße werden als hoch empfindlicher Teil eines Grünzuges eingestuft. Zusammen mit den Flächen des Offenlandes aus dem mittleren Bereich des Untersuchungsgebietes dienen sie als Kaltluftentstehungsgebiet, wobei der Lutteraue gleichzeitig auch die Funktion eines Kaltluftsammegebietes zukommt. Bedingt durch die Topographie mit der geringen Geländeneigung finden Kaltluftabflüsse jedoch nur sehr langsam statt, so dass auch insoweit die Bedeutung für das Klima letztlich nur gering ist. Angesichts des schon vorhandenen Brückenbauwerks der Milser Straße, das im Vergleich die geringere Durchlassgröße aufweist, ergeben sich mit der Straßenbahnführung über ein Ständer- und Brückenbauwerk auch keine zusätzlichen Behinderungen für die Luftabflüsse aus der Lutteraue. Da keine zusätzlichen Luftschadstoffe entstehen, wird auch die wegen des geringen Kaltluftabflusses grundsätzlich gegebene Schadstoffakkumulationsgefahr nicht erhöht.

Auch Beeinträchtigungen der Funktion von Waldflächen und Gehölzen und ihrer besonderen lufthygienischen Bedeutung (Filterfunktionen, Sauerstoffanreicherungen etc.) sind nicht zu erwarten. Größere Waldflächen mit entsprechend hoher Bedeutung sind zum einen nicht vorhanden und betroffen. Soweit zum anderen klimarelevante Vegetation in der Lutteraue sowie dem Waldstreifen am Buschbach beseitigt werden müssen, werden sie im Zuge der Kompensationsmaßnahmen neu geschaffen. Vollständig versiegelte Flächen größeren Umfangs, die ggf. lokale Erwärmungen verursachen könnten, werden im Zuge des Vorhabens zudem nicht entstehen.

Signifikante, in den Bereich der Erheblichkeitsschwelle hineinragende Auswirkungen auf die klimatische Situation werden sich daher nicht ergeben; das Mikro- und das Makroklima werden nicht beeinträchtigt.

5.3.6 Schutzgut Landschaftsbild / Erholung

Das Landschaftsbild ist das sinnlich wahrnehmbare Gefüge des natürlichen und bebauten Landschaftsraumes. Das Ausmaß seiner Beeinträchtigungen resultiert aus der Qualität des Landschaftsbildes und der Intensität der Auswirkungen auf den jeweiligen Landschaftsraum.

Das Landschaftsbild des Untersuchungsraums wird im Wesentlichen durch die Lutteraue mit dem sie begleitenden Grünzug und – nördlich der Milser Straße – dem Gut Milse im Westen, zweitens die im Norden von geschlossener Bebauung begrenzte Agrarlandschaft im mittleren Teil sowie drittens im östlichen Teil die Bewaldung am Buschbach, der sowohl zum Süden als auch zum Osten hin geschlossene Bebauung folgt, geprägt. Nach Norden schließt sich ein Ausläufer des Offenlandes aus dem mittleren Abschnitt an diese Bewaldung an, bevor auch dort geschlossene Bebauung folgt.

Den überwiegenden Flächenanteil nimmt dabei das bis auf das als Ausläufer des Waldes am Buschbach an einer kleinen Geländekante nördlich des Gewässers stockende Gehölz weitgehend ausgeräumte Offenland ein, das mit Ausnahme einiger weniger östlich des Verbindungsweges zwischen Elverdisser Straße und Milser Straße gelegener Grünlandbereiche aus Ackerfluren besteht und einen offenen, weiträumigen Charakter vermittelt. Besser strukturiert und abwechslungsreicher stellen sich insoweit die Lutteraue und der östliche Teil des Untersuchungsraums dar, der sich mit intensiveren Geländeformungen sowie kleinräumiger wechselnden Nutzungen auch vielfältiger darstellt. Der Wald weist einen gut ausgeprägten Waldmantel sowie eine relativ artenreiche Krautschicht auf.

Die Lutteraue und jeweils ein Geländestreifen entlang des gesamten Buschbaches sowie einer entlang des Verbindungsweges sind als Landschaftsschutzgebiet (LSG 2.2 „Ravensberger Hügelland“) ausgewiesen. Über natürlich bzw. zumindest naturnahe Elemente verfügen jedoch auch die besser strukturierten Bereiche des Raums nur noch in geringem Umfang. Über einen gut erhaltenen Zustand verfügt allerdings im gesamten Raum das Landschaftsrelief.

Erhebliche Vorbelastungen des Landschaftsbildes resultieren zudem aus der geschlossenen Bebauung im Norden, im Osten und letztlich auch im Westen (dort nördlich der Milser Straße auch schon östlich der Lutteraue), aus der Moenkampsiedlung im Süden, aus der zugehörigen Verkehrsinfrastruktur wie der El-

verdisser Straße und der Milser Straße und den von dort ausgehenden Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe sowie des Weiteren auch dem nicht mehr natürlichen Verlauf der Fließgewässer (begradigte und aufgestaute Lutter, veränderter Oberlauf des Buschbachs, verrohrter Unterlauf des Buschbachs und im übrigen begradigter oder ebenfalls verrohrter Verlauf des Buschbachs). Insoweit ist das Landschaftsbild zwar einerseits ästhetisch verarmt, weist andererseits aber gleichwohl auch empfindliche Bereiche auf.

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 nach Milse-Ost quert unvermeidbar die Lutterau. Auf ihrer weiteren Strecke verläuft die planfestgestellte Trasse in etwa dem Buschbach folgend im bzw. entlang des Südrandes des Landschaftsschutzgebietes, quert dabei das weiträumige Offenland teilweise in Dammlage und durchzieht schließlich am Rande der Bebauung die gut strukturierten und reichhaltiger ausgestatteten Landschaftsbereiche des östlichen Teils des Untersuchungsgebietes.

Soweit sich dadurch Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes einstellen, ist ihr Grad sowohl von der Qualität der betroffenen Teilräume sowie des Gebietes insgesamt als auch von ihrer ästhetischen Wahrnehmung abhängig, die wiederum an die Vielfältigkeit, die Eigenart und den Grad der jeweiligen Natürlichkeit bzw. Naturnähe, aber auch an die Ruhe innerhalb des Raumes gebunden ist.

Unter diesen Aspekten sowie unter Berücksichtigung der Vorbelastungen und der Wahrnehmbarkeit des Landschaftsbildes aus den verschiedenen Richtungen ergeben sich daraus trotz der Gehölzverluste keine dem Vorhaben entgegenstehenden Beeinträchtigungen des Schutzgutes.

Zunächst vermindert die parallel und in engem Abstand zur Brücke der Milser Straße erfolgende Lutterquerung die Beeinträchtigungen im Vergleich zu einer vollständig neuen Querungsstelle erheblich. Insoweit werden zwei eng beieinander liegende Querungsbauwerke unabhängig von der Blickrichtung weniger störend wahrgenommen als weiträumig auseinanderliegende Bauwerke. Die Hauptbeeinträchtigungen des Schutzgutes gehen vom mittleren Trassenabschnitt und bezogen auf Sichtbeziehungen und Blickrichtungen aus nördlicher bzw. südlicher Richtung aus, zu denen die Trasse im Gegensatz zu den Sichtbeziehungen aus Osten und Westen quer und nicht längs verläuft, d. h. sich auf breiter Fläche durch die Sichtachsen hindurchzieht. Im östlichen Trassenabschnitt schont gera-

de der Verlauf am Südrand des Waldes am Buschbach die Wahrnehmung der Landschaft, der aufgrund ihres Reliefs gerade nördlich des Buschbachwaldes die wertvollste ästhetische Qualität des Untersuchungsgebietes aufweist.

Aus Richtung der „Moenkampsiedlung“ wird lediglich der schon vorhandene Verkehrsraum des Buschbachweges durch den der Bahntrasse verbreitert, die Sicht auf den sich anschließenden Waldbereich bleibt ansonsten erhalten. Aus nördlicher Sicht verläuft die Trasse sichtsverschattet hinter den Waldflächen, führt insofern also ebenfalls nicht zu nennenswerten Qualitätsverlusten. Landschaftsbildliche Zerschneidungswirkungen beschränken sich, soweit sie sich einstellen, weitestgehend auf den zwar weiträumig wirkenden, aber wenig Vielfalt und Eigenart aufweisenden mittleren Teil des Untersuchungsraums.

Minimiert werden die sich einstellenden Beeinträchtigungen durch die Gestaltungsmaßnahmen sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. So werden die Offenlegung des verrohrten Unterlaufs des Buschbachs, dessen naturnahe Entwicklung im sich anschließenden mittleren Gewässerabschnitt sowie die Aufwertung der Lebensräume im Umfeld der von diesen Maßnahmen betroffenen Flächen einschließlich der des Hochwasserrückhaltebeckens (u. a. Heckenpflanzungen und Anlegung von Säumen, artenreichem Grünland und Blänken) nicht nur zur Aufwertung der Lebensräume, sondern auch zur Aufwertung des Landschaftsbildes beitragen.

Der Erholungswert der Landschaftsräume ist weitestgehend analog zu ihrer Wertigkeit zu betrachten, wobei ihre entsprechende Nutzung von ihrer eigenen Erschließung durch Rad-, Wander-, Forst- oder Wirtschaftswege sowie von ihrer Erreichbarkeit für Erholungssuchende abhängig ist. Da der gesamte Landschaftsraum des ohnehin nicht sehr großen Untersuchungsgebietes eng von Bebauung, Straßen und Wegen umgeben und im mittleren Abschnitt über den Verbindungsweg zwischen Elverdisser Straße und Milser Straße erschlossen ist (über diese ist auch der von Wegen bzw. Trampelpfaden durchzogene Wald nördlich der Moenkampsiedlung erreichbar), steigen die Beeinträchtigungen auch diesbezüglich mit der Wertigkeit der Landschaftsräume und sind weitgehend mit denen des Landschaftsbildes vergleichbar.

Die erholungsrelevanten Wegebeziehungen bleiben erhalten, der Verbindungsweg zwischen Elverdisser Straße und Milser Straße erhält einen über die Trasse führenden Übergang. Lediglich die nicht über offizielle Wege, sondern nur über

Trampelpfade führenden unmittelbaren Anbindungen der ansonsten erreichbar bleibenden Waldflächen nördlich der Moenkampsiedlung an den Buschbachweg gehen insoweit verloren. Eine Abkopplung der (Nah-)Erholungsräume voneinander bzw. von den umliegenden Wohngebieten findet daher nicht statt.

Insgesamt wird das überwiegend agrarisch geprägte, aber auch abwechslungsreichere Teile aufweisende Landschaftsbild durch den Trassenkorridor trotz seiner Vorbelastungen nachhaltig verändert. Diese Veränderung des Landschaftsbildcharakters wird jedoch auf ein Minimum reduziert, wirkt sich aufgrund der Gesamtstruktur des Raums nur begrenzt aus und stellt auch die Erholungs- bzw. Naherholungsfunktion des Raums nicht in Frage. Auch eine zusätzliche Verlärmung des Raums, die der Erholungsfunktion entgegenstehen könnte, entsteht angesichts der Vorbelastungen und des vergleichsweise geringen Straßenbahnfahrzeugaufkommens (vgl. Schutzgut Tiere und Pflanzen), das auch keine Dauerschallpegel verursacht, nicht. Die verbleibenden und nicht zu vermeidenden Beeinträchtigungen werden mittels entsprechend ausgerichteter Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

5.3.7 **Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Das Schutzgut umfasst unter dem Begriff "kulturelles Erbe" im Wesentlichen geschützte oder schützenswerte Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler, aber auch historisch gewachsene Strukturen oder Landschaftsteile mit besonderen charakteristischen Merkmalen.

Archäologische Fundstätten, historische Siedlungsstätten sowie Bodendenkmale wie Landwehren oder Hügelgräber sind im Untersuchungsgebiet nicht bekannt. Gleiches gilt für geologische Besonderheiten (Fossilien, Mineralien, Höhlen etc.). Landschaftsteile mit besonderen, im Hinblick auf dieses Schutzgut charakteristischen oder schützenswerten Merkmalen sind ebenso wenig vorhanden wie sonstige schützenswerte Objekte wie z. B. Naturdenkmäler.

Als Baudenkmäler bzw. Höfe mit ggf. kulturhistorischer Bedeutung liegen das Gut Milse und die vier schon um die Zeit von 1800 herum verzeichneten Höfe Oertmann, Lüttkehölter, Kobusch und Düning im Untersuchungsgebiet, von denen jedoch nur noch die Höfe Düning und Lüttkehölter bewirtschaftet werden.

Das Gut Milse liegt vollständig westlich der Lutter und nördlich der Milser Straße und wird durch die südlich der Brücke der Milser Straße verlaufende und beginnende Straßenbahntrasse nicht beeinträchtigt. Auch die vier Höfe, der Hof Kobusch am östlichen Rand nördlich des Buschbachwaldes, der Hof Düning südlich der Milser Straße sowie auch die beiden im mittleren Bereich des Untersuchungsraums gelegenen Höfe Oertmann und Lüttkehölter liegen mitsamt dem (soweit vorhanden) zugehörigen charakteristischen Umfeld wie Nebengebäuden und altem Baumbestand abseits der Straßenbahntrasse. Unmittelbare Beeinträchtigungen sind daher schon aus diesem Grunde ausgeschlossen. Mittelbar könnten sich für die Höfe Oertmann und Lüttkehölter Beeinträchtigungen infolge von Sichtbeziehungen oder durch Lärmimmissionen ergeben. Beide Höfe liegen jedoch am Rande des landwirtschaftlich genutzten Offenlandes und sind entsprechend vorbelastet. Der Hof Oertmann dient zudem nur noch als Lagerfläche. Zusätzliche Beeinträchtigungen bedeutsamen Umfangs für die ohnehin nur teilweise erhaltenen und nur noch eingeschränkt über einen kulturhistorischen Wert verfügenden Komplexe sind daher ebenfalls auszuschließen.

Beeinträchtigungen besonderer Sachgüter wie z. B. Gebäudeabrisse ergeben sich nicht.

5.3.8 **Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit**

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

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

Lärmimmissionen zu rechnen ist. Anlagebedingt geht durch das Vorhaben Freiraum als potenzieller Aufenthalts- und Erholungsraum verloren.

Wegen ihrer Nähe zur Trasse von den bau- und betriebsbedingten Immissionen hauptbetroffen sind die Wohnbebauung am Buschbachweg, die dort gelegene Kindertagesstätte sowie die direkt an der Milser Straße und der sich unmittelbar daran anschließenden Straßenbahntrasse gelegene Grundschule Milse. Für die sonstige Bebauung des Untersuchungsraums wie die nördlich der Milser Straße zum Ostrand des Gebietes hin gelegene sind aufgrund der Lage und Abstände zur Trasse keine oder – wie für die Gewerbeflächen im Umfeld der heutigen Endhaltestelle Milse, die südlichere „Hinterlandbebauung“ der Moenkampsiedlung sowie die nördlich der Grundschule Milse und auch verschiedene Einzelgebäude – z. B. aufgrund größerer Abstände zumindest nur in geringerem Umfang Betroffenheiten zu erwarten. Bis auf die dem Außenbereich zuzuordnenden Einzelgebäude und die Gewerbeflächen handelt es sich dabei um verdichtete bzw. geschlossene Bebauung reiner und allgemeiner Wohngebiete.

Die baubedingten Auswirkungen werden dabei zum einen u. a. durch die Regelungen der Nebenbestimmungen 5.1.1 und 5.1.2 im Kapitel A des Beschlusses auf ein Minimum begrenzt. In Abhängigkeit vom jeweiligen Schutzstatus der betroffenen Gebiete – den außerhalb geschlossener Bebauung bzw. außerhalb des Geltungsbereiches von Bebauungsplänen gelegenen Einzelgebäuden fällt insoweit nur ein reduzierter Schutzstatus zu – werden unnötige Lärmimmissionen tagsüber mit Hilfe der Schutzbestimmungen der AVV-Baulärm vermieden. Des Nachts gilt ein Bauverbot. Im Übrigen sind die baubedingten Auswirkungen, die auch nur temporär während der Bauphase auftreten, nicht vermeidbar. Sie treffen auch – dies gilt insbesondere für den Bereich der Lutteraue und den Kreuzungsbereich Milser Straße / Elverdisser Straße / Straßenbahnquerung Milser Straße einschließlich Grundschule Milse, in begrenztem Umfang aber auch für die Moenkampsiedlung – auf immissionsseitig nicht völlig unvorbelastete Bereiche.

Betriebsbedingt und damit dauerhaft ergeben sich nur Belastungen durch den Lärm des Straßenbahnverkehrs, wobei auch insoweit der Einwirkungsbereich der Immissionen weitgehend – wenn auch in unterschiedlichem Maße – vorbelastet ist. Wie schon im Zusammenhang mit dem Schutzgut Tiere und Pflanzen dargestellt, bilden die Lärmimmissionen auch keinen Dauerschallpegel. Die Einfahrt einer Straßenbahn verursacht zwar für sich betrachtet höhere Lärmimmissionen

als ein einzelnes Kraftfahrzeug. Die lärmverursachenden Straßenbahnfahrten finden jedoch nur entsprechend der vorgesehenen Taktzeiten statt und fallen damit in erheblich geringerem Umfang der Straßenverkehr an.

Die in Abhängigkeit vom Umfang der Straßenbahnfahrten sowie im Bereich der umzubauenden Milser Straße auch dem Umfang des Kraftfahrzeugverkehrs sowie der sonstigen für die Höhe der Immissionen verantwortlichen Parameter wie z. B. der jeweils gefahrenen Geschwindigkeiten zu erwartenden relevanten Lärmbelastungen sind in der schalltechnischen Untersuchung konkret ermittelt worden. Unter Einbeziehung der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand im Bereich der Grundschule Milse sowie – zu Gunsten der Moenkampsiedlung – Rasengleis im östlichen Streckenabschnitt) bewegen sich alle ermittelten Beurteilungspegel unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte.

Zur Bedeutung des Untersuchungsraums als Erholungsgebiet und dessen Beeinträchtigung wird auf die Ausführungen zum Schutzgut Landschaftsbild Bezug genommen.

5.3.9 **Wechselwirkungen**

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, die sich über

- Wirkungsverlagerungen,
- Wirkpfade (d. h. den Transfer einer Belastung von einem Schutzgut zum anderen),
- Synergismen (d. h. das sich verstärkend oder auch vermindernd auswirkende Zusammenwirken von zwei miteinander in Wechselwirkungen stehenden Stoffen oder Belastungen) oder auch
- kumulative Wirkungsgefüge

z. B. zwischen den Schutzgütern Mensch sowie Landschaft und Erholung oder Boden und Wasser oder auch Tiere und Pflanzen sowie Boden ergeben können, sind, soweit sie zu erwarten und im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie erfassbar sind, bereits in die Betrachtung der einzelnen Schutzgüter einbezogen worden. So wurden u.a. über funktionale Beziehungen (u. a. z. B. Biotopentwicklungspotential beim Schutzgut Boden und Lebensraumfunktion des Teilschutzgu-

tes Oberflächengewässer) zu anderen Schutzgütern Wechselwirkungen erfasst und beschrieben.

Wie auch für spezifische, den Grad des Geringfügigen übersteigende Synergismen haben sich ansonsten keine Anhaltspunkte für nennenswerte Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ergeben.

5.4 **Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)**

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung der Umweltauswirkungen dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren, hier somit der Vorbereitung des personenbeförderungsrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit nicht umweltrelevanten Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPGwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG bislang keine Bewertungskriterien – Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen – für den Schienenwegebau für Straßenbahnen enthalten, sind die Auswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalls zu bewerten.

Einzelheiten sind der Umweltverträglichkeitsuntersuchung, dem LBP, den faunistischen Untersuchungen, dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag und dem Erläuterungsbericht – in dem bezüglich ihrer Ergebnisse auch die Umweltverträglichkeitsuntersuchung wiedergegeben ist – zu entnehmen. Die angewandte Methode zur Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen ist sachgerecht und entspricht der üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein.

5.4.1 **Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere sind mit den gesetzlichen Umweltaforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes ergeben (vgl. Kapitel B, Ziffer 6.4 dieses Beschlusses), vereinbar.

Der Schienenwegebau führt anlagebedingt zu einer Verkleinerung der vorhandenen Biotope und bringt Zerschneidungswirkungen im Hinblick auf die Lebensräume der Fauna westlich bzw. nördlich der Trasse von denen östlich bzw. südlich der Trasse mit sich. Während davon im überwiegenden mittleren Abschnitt der Straßenbahntrasse die hinsichtlich ihrer Wertigkeit nur gering einzustufende ausgeräumte und artenarme Agrarlandschaft betroffen ist, quert sie mit der Lutterraue im ersten und dem Wald am Buschbach im dritten und letzten Abschnitt hochwertigere Landschaftsräume mit zum Teil hochwertigem Arteninventar, in denen sich entsprechende Wirkungen trotz der vorhandenen Vorbelastungen besonders bemerkbar machen. Die Aufständigung der Trasse und die Brückenführung in der Lutterraue heben entstehende Barrierewirkungen der Straßenbahntrasse jedoch weitestgehend auf.

FFH-Gebietsflächen und Naturschutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden und daher nicht betroffen. Gequert werden ein Landschaftsschutzgebiet sowie in der Lutterraue ein gesetzlich geschütztes Biotop (§ 30 Abs. 2 BNatSchG) sowie als schützenswert zu erachtende Flächen, die zwar beeinträchtigt, in ihrem Bestand jedoch nicht gefährdet werden.

Insgesamt gesehen bleiben die Biotope und Biotopstrukturen des Raums als solche daher mit ihren jeweiligen ökologischen Funktionen erhalten, die jeweiligen Lebensraumverluste wirken sich angesichts ihres Umfangs in Relation zu der Größe der verbleibenden gleichwertigen Lebensräume nur mäßig aus. Eine die Biotopfunktionen zerstörende "Verinselung" findet insoweit nicht statt, die Vernetzungsstrukturen bleiben erhalten und werden unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen zum Teil verbessert. Es werden durch den Eingriff auch keine Biotope zerstört, die für dort wild lebende Tiere und Pflanzen streng geschützter Arten unersetzbar sind.

Beeinträchtigungen der Flora und Fauna durch bau- und anlagebedingte Wirkungen werden mit Hilfe des Vermeidungs- und Schutzregimes (Baufeldräumung und Beseitigung von Gehölzen nach vorheriger Neukartierung von Höhlenbäumen nur außerhalb der Vegetations- und Brutzeiten und bei unbesetzten Quartieren, Maßnahmen zum Schutz verbleibender Vegetation, Rekultivierung vorübergehend in Anspruch genommener Flächen etc.) auf ein Minimum begrenzt. Geschützte oder gefährdete Pflanzenarten sind nicht betroffen und die betroffene schützenswerte oder gefährdete und von daher relevante Fauna wird ebenfalls nicht erheblich beeinträchtigt. Betriebsbedingt sind visuelle und lärmbedingte Störungen einzelner Tiere oder Kollisionen mit Kraftfahrzeugen bzw. Straßenbahnen möglich, erreichen aber angesichts der konkreten Ausstattung des Raums, des mit dem Straßenbahnverkehr verbundenen Gefährdungsgrades, der artbedingten Risiken sowie der bestehenden Vorbelastungen nicht den Grad der Erheblichkeit.

Insgesamt werden sich daher nur in vergleichsweise geringem Umfang Beeinträchtigungen des Schutzgutes einstellen. Artspezifische Reduktionen der Fledermäuse oder der Vogelbesiedlung bzw. grundsätzliche Verschiebungen des Artenspektrums sind dadurch nicht zu erwarten.

Den betriebsbedingten Wirkungen stehen zudem auch die ansonsten nicht weiter betrachteten und verifizierten Entlastungswirkungen gegenüber, die sich dadurch ergeben, dass analog zu der zu erwartenden Frequentierung des neuen Straßenbahnanschlusses von Milse-Ost die entsprechende Benutzung von Kraftfahrzeugen entfallen wird.

Im Übrigen werden alle sich trotz der Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen ergebenden Beeinträchtigungen der Lebensräume mit ihren Biotopen sowie ihrem Arteninventar (z. B. auch die bezüglich der Feldlerche und des Feldschwirls) im LBP erfasst, bewertet und im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Dazu werden u. a. Renaturierungsmaßnahmen am Buschbach vorgenommen, Büsche, Bäume, Hecken angepflanzt, Säume, Röhrichtbestände sowie artenreiches Grünland angelegt und Ersatzhabitats für Fledermäuse, die Feldlerche, für Waldarten und Gebüschbrüter geschaffen. Im Ergebnis wird damit derzeit weniger geeigneter Lebensraum zu Ausweich- und Ersatzhabitats aufgewertet und werden neue bzw. verbesserte Brut- und Nahrungshabitats geschaffen, die insbesondere auch auf die Habitatsansprüche der im Raum vorkommenden Arten abgestimmt sind. Verloren gehende Brutplätze

der Avifauna, beeinträchtigte Brutreviere oder auch die ansonsten nur mäßig beeinträchtigten Nahrungshabitate können dort neu entstehen.

Unter Berücksichtigung des Maßnahmenkatalogs des LBP ist deshalb davon auszugehen, dass eine Verschlechterung der derzeitigen Lebensraumsituation und der Artenbestände nicht eintreten wird.

5.4.2 **Schutzgut Boden**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich u. a. aus dem Bundes-Bodenschutzgesetz in Verbindung mit der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung ergeben, vereinbar.

Zusätzliche Schadstoffbelastungen nennenswerten Umfangs ergeben sich durch den Schienenwegebau bzw. den späteren Straßenbahnbetrieb nicht. Auch bedingt durch den Straßenverkehr auf der umzugestaltenden Milser Straße sind keine zusätzlichen Belastungen, sondern lediglich kleinräumige Ausbreitungsveränderungen zu erwarten.

Den geringen Mehrbelastungen des Bodens durch etwaige Schadstoffeinträge sowie der sich ergebenden Hauptbelastung, der Versiegelung und Überbauung von Bodenflächen, steht die im LBP an anderer Stelle vorgesehene Aufwertung ökologischer Flächenfunktionen durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gegenüber. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung werden an anderer Stelle u. a. durch die Anpflanzung von Bäumen, Büschen und Hecken, die Anlegung von Säumen, die Renaturierung des Buschbachs sowie die Anlegung von Röhrichtbeständen, artenreichem Grünland und Extensivgrünland auf vorbelasteten Ackerflächen im Umfang von rd. 2,9 ha vorgenommen. Diese Maßnahmen werden zu einer Aufwertung der Böden führen und deren Bodenpotential und Bodenfunktion deutlich verbessern.

Im Rahmen der Bauausführung benötigte Flächen außerhalb der zu befestigenden Flächen werden nach Abschluss der Maßnahme in ihren vorherigen Zustand versetzt.

Insgesamt können die zusätzlichen Belastungen des Schutzgutes Boden infolge von Neuversiegelungen und Schadstoffeinträgen durch das Vorhaben aufgrund ihres verhältnismäßig geringen Umfangs damit als vertretbar bezeichnet werden.

5.4.3 **Schutzgut Wasser**

Der Schienenwegebau ist mit den gesetzlichen Umweltauflagen, die sich für das Schutzgut Wasser aus den Regelungen des WHG und auch des LWG ergeben, vereinbar. Größere Auswirkungen auf oberirdische Gewässer, ihre Überschwemmungsgebiete oder das Grundwasser sind nicht zu erwarten.

Die Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate bleibt unterhalb der Erheblichkeitsschwelle, zumal im Gleisbereich keine Vollversiegelung erfolgt, Teile des als Folgemaßnahme zum Vorhaben gehörenden Straßenausbaus durch Entseigelungen kompensiert werden und der betroffene Bereich nur von geringer Bedeutung für Trinkwasservorkommen ist. Zur Kompensation und Verbesserung der Gewässersituation werden u.a. Gewässerverrohrungen beseitigt, die entsprechenden Abschnitte naturnah ausgebaut und auch die Lebensräume an den Fließgewässern aufgewertet.

5.4.4 **Schutzgut Luft**

Vorhabensbedingt sind erhöhte Belastungen der Luft auszuschließen. Eine weitergehende Überprüfung und Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt insbesondere im Hinblick auf die bestehenden Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV als maßgeblicher Bewertungskriterien ist daher nicht erforderlich.

5.4.5 **Schutzgut Klima**

Auswirkungen auf das Schutzgut Klima sind nicht zu erwarten. Soweit im unmittelbaren Umfeld der Straße kleinräumige Änderungen und Störungen des Kleinklimas auftreten, sind diese unvermeidbar und nicht erheblich.

5.4.6 **Schutzgut Landschaftsbild und Erholung**

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft sind den gesetzlichen Anforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes ergeben, vereinbar. Gem. § 1 Abs. 1 S. 1 BNatSchG sind Natur und Landschaft aufgrund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit und auch der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind. Diese gesetzliche Zielvorgabe wird durch das Straßenbahnbauprojekt nicht beeinträchtigt.

Die zur neuen Endhaltestelle Milse-Ost führende Straßenbahntrasse verläuft vorwiegend durch ausgeräumte und daher wenig empfindliche agrarisch geprägte, zum Teil aber auch durch wertvollere Landschaftsräume. Sie wird zumindest teilweise bis an die Ränder des Untersuchungsgebietes, nicht jedoch über größere und wesentlich darüber hinausreichende Entfernungen wahrnehmbar sein und das Landschaftsbild insoweit nur bedingt nachhaltig verändern.

Damit einhergehende und fast ausschließlich visuelle Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft und seiner Erholungsfunktion sind nicht vermeidbar, bleiben aber auf ein Minimum beschränkt und werden im Übrigen kompensiert. Die Verschattung durch den Wald am Buschbach sowie die Querung der Lutteraue unmittelbar südlich der schon vorhandenen Brücke der Milser Straße begrenzen die visuellen Wirkungen schon trassierungstechnisch.

Auch im Bereich der temporären Bauflächen wird das Landschaftsbild nach Abschluss der Maßnahme im Übrigen soweit wie möglich landschaftsgerecht wieder hergestellt. Verbleibende Beeinträchtigungen sind in den landschaftspflegerischen Maßnahmen berücksichtigt worden.

5.4.7 **Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Die diesem Schutzgut zuzuordnenden und im Untersuchungsraum vorhandenen Objekte werden nicht beeinträchtigt und auch darüber hinaus Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege nicht berührt.

5.4.8 **Schutzgut Mensch / menschliche Gesundheit**

Die Erholungsfunktion des Raumes wird nur unwesentlich beeinträchtigt, seine Wertigkeit, soweit sie auf der Vielfältigkeit und Ästhetik des Raums beruht, im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen teilweise erhöht (vgl. Ausführungen zum Schutzgut Landschaft und Erholung). Visuelle Fernwirkungen stellen sich nur bedingt ein und erhebliche neue Beeinträchtigungen durch eine Verlärmung des Raums ergeben sich nicht zuletzt wegen der schon vorhandenen Vorbelastungen nicht. Auch erhebliche Verluste potentiellen Erholungsraums stellen sich nicht ein.

Die von Lärmimmissionen ausgehenden dauerhaften Wirkungen werden mit hoher Wahrscheinlichkeit keine gesundheitsgefährdenden Belastungen oder Beeinträchtigungen jenseits der Erheblichkeitsschwelle auslösen. Die entsprechenden Grenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten und berücksichtigt. Auf die Ausführungen im Kapitel B, Nr. 7.7.1 des Beschlusses, wird Bezug genommen.

Zusammenfassend sind Beeinträchtigungen für Menschen und die natürliche Umwelt nicht in einem dem Vorhaben entgegenstehenden Maße feststellbar. Soweit es zu entsprechenden Beeinträchtigungen kommt, sind sie nicht vermeidbar und müssen hinter den mit der Maßnahme verbundenen Zielen zurückstehen.

5.5 **Zusammenfassung**

Mit dem Neubauvorhaben sind nur lokal bedeutsame negative Umweltauswirkungen unterschiedlichen Umfangs auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen verbunden. Diese sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchungen, des LBP, der faunistischen Untersuchungen und des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags den Vorgaben des UVPV entsprechend ausreichend detailliert und zutreffend ermittelt und dargestellt worden.

Nach der UVP-Richtlinie hat die Umweltverträglichkeitsprüfung die erforderlichen Grundlagen für eine Beurteilung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen eines Projekts zu ermitteln. Insoweit hat die Vorhabenträgerin Angaben zur Feststellung und Beurteilung der Hauptwirkungen, die das Projekt voraussichtlich auf die Umwelt haben wird, vorzulegen (Art. 5 Abs. 3 UVP-RL). Durch Umsetzung in das deutsche Recht bestimmt das UVPG, dass die Unterlagen eine Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt zu enthalten haben. Sie müssen unter Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfungsmethoden erstellt werden (§ 6 Abs. 3 S. 1 Nr. 4 UVPG).

Diese Vorgaben sind vorliegend eingehalten.

Die UVS vom November 2004, die Erstellung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags und die im Zusammenhang damit vorgenommenen faunistischen Untersuchungen von 2004 und 2010 sowie der LBP in seiner abschließenden Fassung vom Juli 2012 ermitteln für das Vorhaben die raumbedeutsamen Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaftsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit und ihre Wechselwirkungen nach § 2 UVPG und somit auch die Auswirkungen auf Natur und Landschaft in ausreichender Tiefe und auch Aktualität. Die inzwischen 9 Jahre alte UVS unterliegt insoweit keinem Verfallsdatum. Die meisten in der UVS zu berücksichtigenden Belange unterliegen keinen ständigen Veränderungen, so dass ihre Erfassung grundsätzlich auch über längere Zeiträume gültig bleibt (vgl. OVG Münster, Urteil vom 10.09.1998, 23 D 101/96.AK). Es fehlt zudem an der Bestimmung einer Geltungsfrist, nach deren Ablauf etwa eine früher erstellte UVS einer Planfeststellung nicht mehr zu Grunde gelegt werden kann. Ob eine UVS die umweltrelevanten Einflussgrößen zutreffend beschreibt, ist letztlich eine Frage des Einzelfalls und von zeitlichen Faktoren zunächst unabhängig (vgl. OVG Münster, Beschluss vom 23.03.2007, 11 B 916/06.AK, unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 24.11.2004, 9 A 42.03, und Beschluss vom 10.10.2006, 9 B 27.05).

In der UVS und im LBP mit seinen Anlagen, die auf die zum Bereich Natur und Landschaft gehörenden Schutzgüter abstellen, wird zunächst das vorhandene Potential des Planungsraums erfasst. Darüber hinaus werden die Auswirkungen

des Vorhabens auf wesentliche Bestandteile dieses Potentials und die davon abhängenden Nutzungsansprüche dargestellt. Letztlich werden im LBP geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen zur Minderung bzw. zum Ausgleich nicht vermeidbarer Auswirkungen entwickelt. Die Eingriffe in Natur und Landschaft können mit diesen Maßnahmen insgesamt ausgeglichen werden.

Die einzelnen Schutzgüter wurden gebührend behandelt und gewürdigt, relevante Lücken oder rechnerische oder methodische Fehler sind nicht zu erkennen. Die Schutzgüter wurden hinsichtlich ihrer Vorbelastung, Bedeutung und Empfindlichkeit ausreichend und zutreffend erfasst. Die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die relevanten Schutzgüter werden umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet, negative Auswirkungen durch geeignete Schutz- und Minderungsmaßnahmen auf ein vertretbares Maß begrenzt.

Insgesamt kann auch unter Berücksichtigung von Wechselwirkungen bei keinem der genannten Schutzgüter eine mit dem Umweltrecht unvereinbare Beeinträchtigung festgestellt werden.

6. **Materiell-rechtliche Bewertung**

6.1 **Planrechtfertigung / Verkehrliche Bedeutung des Vorhabens**

6.1.1 **Planrechtfertigung**

Der Neubau des Schienenweges zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 der Stadt Bielefeld von ihrer bisherigen Endhaltestelle Milse bis zur künftigen Endhaltestelle Milse-Ost ist gemessen an den Zielen des PBefG 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. Eine Planung ist in diesem Sinne gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv als erforderlich anzusehen ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit

des Vorhabens der Fall, sondern dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteile vom 22.06.1985, 4 C 15.83, und 08.07.1998, 11 A 53.97). Dies ist hier der Fall.

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

Die Vorhabenträgerin betreibt im ostwestfälischen Oberzentrum Bielefeld als zuständige Aufgabenträgerin im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG ein aus diversen Bus- und vier Stadt- bzw. Straßenbahnlinien bestehendes Netz des öffentlichen Personennahverkehrs. Die zu diesem Netz gehörende Stadtbahnlinie 2 verbindet den sich über die Stadtbezirke Bielefeld-Mitte und Stieghorst erstreckenden Ortsteil Sieker mit dem Stadtzentrum und dem im Nordosten von Bielefeld gelegenen Ortsteil Milse im Stadtbezirk Heepen. Auf einem unabhängigen Bahnkörper von Süden kommend führt sie bis zu der 1978 südlich der westlichen Milser Straße errichteten Endhaltestelle Milse. Die 2008 barrierefrei ausgebauten Endhaltestelle besteht aus einem 68 m langen Mittelhochbahnsteig, ist mit einer Stumpfkehranlage ausgestattet und verfügt über eine Umsteigeanlage, über die fünf weiterführende Buslinien angeschlossen sind. Integriert sind ein 205 Plätze umfassender Park-and-Ride-Platz sowie eine überdachte Fahrrad-Abstellanlage. Auch die Bahn- und Bussteige sind überdacht.

Die Endhaltestelle ist insoweit gut ausgestattet, erschließt jedoch letztlich nur die an der östlichen/südöstlichen Elverdisser Straße sowie insbesondere die von der Endhaltestelle in Richtung Westen zur Herforder Straße (B 61) hin gelegene Wohnbebauung und damit nur den südwestlichen Rand des Ortsteiles Milse. Ein Großteil der Wohnbebauung liegt aber deutlich weiter östlich und nordöstlich. So weist der gesamte Bereich entlang des Milser Feldes zwischen der Elverdisser Straße im Norden und der Milser Straße im Süden geschlossene Wohnbebauung auf. Sie besteht nördlich des Buschbaches (u. a. Römer- und Holskenstraße) weitestgehend aus Ein- und Mehrfamilienhäusern und westlich des Moenkamps aus Geschosswohnungen in Reihen- und Zeilenbauweise. Zwischen dem Moenkamp und der Mecklenburger Straße ist zudem 1996 im Geschosswohnungsbau die sog. Moenkampsiedlung (Bereiche Buschbachweg, Kleines Holz, Strusen) neu entstanden.

Alle diese Bebauungsschwerpunkte sind zu weit von der vorhandenen Endhaltestelle entfernt und insoweit nicht an das Stadtbahnnetz angeschlossen. Bei einem Einzugsradius von 400 m werden über eine entsprechend angeordnete neue Endhaltestelle Milse-Ost daher 3.000 Einwohner erreicht. Bei einem Radius von 800 m erhöht sich dieses zusätzlich zu erschließende Fahrgastpotential sogar auf 4.000 Einwohner. Mittel- bis langfristig sieht das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bielefeld darüber hinaus die städtebauliche Ausweisung weiterer Baugebiete innerhalb des sich entlang des Buschbaches erstreckenden Offenlandes und damit eine Verdichtung der Bebauung für weitere rd. 1.000 Einwohner vor.

Die Erschließung dieser Wohngebiete mit zunächst bis zu 4.000 bzw. später nach Erschließung der neuen Baugebiete ggf. auch bis zu 5.000 Einwohnern durch Andienung des Straßenbahnnetzes ist das Ziel der Planung. Die neue zwischen Buschbachweg und Mecklenburger Straße gelegene Endhaltestelle soll dabei die Erschließungsfunktion für den Hauptteil der Wohnbebauung von Milse-Ost übernehmen, die vorgesehene Zwischenhaltestelle „Buschbachtal“ über den Verbindungsweg zwischen Milser Straße und Elverdisser Straße insbesondere für die Bebauung nördlich des Hofes Lüttkehölter („mittlere“ Elverdisser Straße, u. a. Bereich „Lüttkes Holz“) einen vereinfachten Zugang gewährleisten und später auch als Haltestelle für die städtebaulich neu zu erschließenden Flächen dienen. Dabei wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass der Ortsteil Milse

bezogen auf die Kernstadt Bielefeld, auf das Universitätszentrum, auf Gewerbezentren und auf ähnliche Ziele sowie auch bezogen auf die nächsten Stadtbezirkszentren (Heepen und Brake) ungünstig gelegen bzw. ungünstig angebunden ist und außerhalb der Entfernungen liegt, die üblicherweise häufig noch ohne motorisierte Verkehrsmittel zurückgelegt werden.

Diese mit dem Vorhaben verfolgten Ziele entsprechend denen des PBefG'es und sind geeignet, die Planung zu rechtfertigen. Die neue Stadtbahnanbindung ermöglicht den bislang nicht erschlossenen Baugebieten des Bereiches „Milse-Ost“ erstmals den direkten Zugang zur Stadtbahnlinie 2 und beinhaltet damit für einen großen Bevölkerungsteil eine erhebliche Verbesserung des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Andienung der Stadtbahn, die über die Linie 2 und Umstiegsmöglichkeiten im Stadtzentrum auch den schnellen Zugang zum übrigen Straßenbahnnetz gewährleistet, reduziert die Anzahl der notwendigen Umstiege auf andere Verkehrsmittel oder zwischen den Verkehrsmitteln und ist damit für die Fahrgäste im Vergleich zu Buslinien in der Regel schon aus diesem Grund das bessere, bequemere und schnellere Verkehrsmittel. Auch als Verkehrsmittel als solches ist die Stadtbahn – dies gilt insbesondere für wie hier auf unabhängigen Gleiskörpern geführte Straßenbahnen – im Vergleich zum Bus das in der Regel schnellere – und daher höhere Akzeptanz findende – Verkehrsmittel. Stadtbahnen werden deshalb in der Regel deutlich besser angenommen als Busverbindungen und sind auch von daher das leistungsfähigere Verkehrsmittel, das gleichzeitig den Individualverkehr stärker entlastet. Im Übrigen ist die Stadtbahnverlängerung Milse-Ost auch Teil des gem. § 8 Abs. 3 S. 2 PBefG erstellten 2. Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld sowie Bestandteil des im Mai 2012 durch den Stadtentwicklungsausschuss bestätigten Zielnetzes 2030 der Stadt Bielefeld.

Das Vorhaben ist damit im Ergebnis vernünftigerweise geboten und planerisch gerechtfertigt. Dabei rechtfertigen die für das Vorhaben sprechenden Belange auch die Inanspruchnahme von Eigentum sowie die sonstigen 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 Straßenbahnstreckenneubaus – vgl. vorstehende Ausführungen zur Planrechtfertigung – ergeben sich folgende Planungsziele:

- die Bedienung der Bevölkerung der Stadt Bielefeld mit Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs mittels einer bedarfsgerechten Erweiterung des Straßen- bzw. Stadtbahnnetzes zur möglichst vollständigen Anbindung des Ortsteiles Milse-Ost mit einem zusätzlichen Fahrgastpotential von bis zu 4.000 bzw. langfristig auch 5.000 Einwohnern und damit einhergehend
- die Entlastung bzw. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs mit allen verkehrstechnischen Verbesserungen (Verbesserung der Verkehrssicherheit, Reduzierung der Immissionsbelastungen etc.).

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

6.2 **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.

6.3 **Raumordnung / Land- und Regionalplanung**

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

Aufgabe und Leitvorstellung der Landesplanung ist es, das Landesgebiet und seine Teilräume sowie die räumlichen Bezüge unter Beachtung der sonstigen Vorgaben des LPIG durch übergeordnete, überörtliche und zusammenfassende Raumordnungspläne sowie durch die Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Dabei sind die unterschiedlichen Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und auftretende Konflikte auszugleichen, für einzelne Raumfunktionen und Raumnutzungen ist Vorsorge zu treffen. Mit den Instrumenten der Raumordnung soll die Landesentwicklung so beeinflusst werden, dass unerwünschte Entwicklungen verhindert und erwünschte Entwicklungen ermöglicht und gefördert werden (§ 1 LPIG).

Mit den sich daraus ergebenden sowie im entsprechenden Landesentwicklungs- und Gebietsentwicklungsplan weiter konkretisierten Zielvorstellungen ist der von der Vorhabenträgerin geplante Schienenwegebau einschließlich vorgesehener Trassenführung vereinbar. Im Regionalplan (früher Gebietsentwicklungsplan) für den Regierungsbezirk Detmold – Oberbereich Bielefeld – ist die Straßenbahntrasse ohne räumliche Festlegung dargestellt und insoweit enthalten. Ihr Bau gehört damit zu den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Das Dezernat 32 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung) hat der Planung vor diesem Hintergrund in seiner Stellungnahme vom 14.06.2011 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 LG NRW konkretisiert werden.

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

Hindernisse in Form rechtlicher Verbote stehen der Verwirklichung des Planvorhabens nicht entgegen. Verbotstatbestände werden lediglich bezüglich eines betroffenen Landschaftsschutzgebietes sowie eines betroffenen gesetzlich geschützten Biotops erfüllt, können aber mit Hilfe der Befreiung bzw. Ausnahme, deren Voraussetzungen die Planfeststellungsbehörde jeweils bejaht, überwunden werden.

6.4.1 **Artenschutz**

Der Bau und Betrieb des Schienenweges widerspricht nicht den Anforderungen des Artenschutzes. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen bzw. mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie der Maßnahmen zum Auffangen potenzieller Funktionsverluste für nachgewiesene und potenziell vorkommende planungsrelevante Arten sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Insoweit treten die Verbotsstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht ein.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Artenschutz sind Gegenstand des LBP vom Dezember 2010 in seiner Fassung vom Juli 2012, der darin enthaltenen artenschutzrechtlichen Betrachtung sowie auch der im Vorfeld durchgeführten UVS vom November 2004. Die in diesen Unterlagen enthaltenen und auf den zugehörigen faunistischen Untersuchungen basierenden Aussagen zu den betroffenen Biotopen und ihrer Flora und Fauna und hier insbesondere der Avifauna

und der Fledermäuse stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine ausreichende Grundlage für eine entsprechende Planungsentscheidung dar.

6.4.1.1 Rechtliche Grundlagen des Artenschutzes / Verbotstatbestände

Die Regelungen des speziellen bzw. besonderen Artenschutzes befinden sich zunächst in den Richtlinien der Europäischen Union. Insbesondere sind insoweit die Regelungen der FFH-RL und der V-RL von Bedeutung. Darin hat die Europäische Union ein abgestuftes Schutzregime für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten vorgegeben. So bestehen zum einen Vorschriften zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume und der Habitats der Arten (Art. 3 - Art. 11 FFH-RL, Art. 4 VRL) und zum anderen artenschutzrechtliche Verbotregelungen (Art. 12 - Art. 16 FFH-RL, Art. 5 - Art. 9 VRL). Die Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht findet sich in den Regelungen der §§ 31 bis 36 BNatSchG zum Schutz des europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" und insbesondere der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der europäischen Vogelschutzgebiete. Der sog. Habitatschutz (siehe dazu nachfolgend Kapitel B Nr. 6.4.2) ist damit bundesrechtlich verankert.

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

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

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

- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 4).

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

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

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

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

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

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

auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Sofern nicht andere Verbotstatbestände gegeben sind, bleibt die Anwendung des Artenschutzes dann auf die Anwendung der Eingriffsregelung (vgl. Kapitel B, Nr. 6.4.4 dieses Beschlusses) beschränkt.

6.4.1.2 Prüfmethodik / Bestandserfassung

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

Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote (insbesondere solche nach § 44 Abs. 1 BNatSchG) entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus. Das ist aber nicht dahingehend zu verstehen, dass die Vorhabenträgerin verpflichtet wäre, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Aus fachlicher Sicht kann sich eine bis ins letzte Detail gehende Untersuchung erübrigen. Lassen beispielsweise bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf ihre faunistische und floristische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiteren Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“ sind nicht veranlasst, das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht (BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, 4 B 177.96; Urteile vom 31.01.2002, 4 A 15.01, 09.07.2008, 9 A 14.07 und 12.08.2009, 9 A 64.07).

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

Erforderlich, aber auch ausreichend ist – auch nach den Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts – eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung. Die dazu notwendige Bestandsaufnahme wird sich regelmäßig aus zwei wesentlichen Quellen speisen, nämlich der Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und einer Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängen. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich die Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, Rd. 54 und dortige weitere Rechtssprechungsverweise, sowie Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07).

Hierzu ergänzend ist in der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz, Rd.Erl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz v. 13.04.2010, Az. III 4 - 616.06.01.17, in der Fassung der 1. Änderung vom 15.09.2010) ausgeführt, dass in Bezug auf die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und der Fachliteratur die vom LANUV im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ niedergelegten umfangreichen Informationen zu Lebenszyklus, Populationsbiologie und Lebensraumanprüchen der Arten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW>Artengruppen) sowie aktuelle Raster-Verbreitungsdaten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW>Messtischblätter) zur Verfügung stehen (www.naturschutzfachinformationen-nrw.de/artenschutz/de/arten/blatt). Hierauf kann abgestellt werden. Weitergehende Informationen über konkrete Fundorte der Arten in Nordrhein-Westfalen finden sich im Fachinformationssystem „@LINFOS“ (nur für Behörden verfügbar, für Landesbehörden unter: <http://geo1.lids.nrw.de/osirisweb/viewer/viewer.htm>, für andere Behörden unter: <http://www.gis.nrw.de/osirisweb/viewer/viewer.htm>). Nach der genannten VV-Artenschutz sind auch ernst zu nehmende Hinweise, die sich aus kommunalen Datenbanken und Katastern sowie aus Abfragen bei den Fachbehörden, den Biologischen Stationen, dem ehrenamtlichen Naturschutz oder sonstigen Experten in der betroffenen Region ergeben, geeignet.

Hinsichtlich der Bestandserfassung vor Ort ist in der VV-Artenschutz ausgeführt, dass das zu untersuchende Artenspektrum, die Anzahl der Begehungen sowie die Erfassungsmethoden dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz unterliegen und im

Einzelfall insbesondere von der Größe und Lage des Untersuchungsraumes sowie dessen naturräumlicher Ausstattung und den artspezifischen Erfordernissen abhängen. Maßgeblich ist auch, ob zu dem Gebiet bereits hinreichend aktuelle und aussagekräftige Ergebnisse aus früheren Untersuchungen vorliegen.

Diesen Anforderungen der Rechtsprechung und des LANUV ist die Vorhabenträgerin gerecht geworden. Sowohl hinsichtlich des methodischen Ansatzes als auch bezüglich der Durchführung lässt die hier vorgenommene Bestandsaufnahme keine Fehler erkennen. Die Biotopausstattung des Raumes und seine Flora und Fauna wurden hinreichend erfasst und ermittelt. Die Aussagen der Planunterlagen, insbesondere der Umweltverträglichkeitsuntersuchung, des LBP und der zugehörigen artenschutzrechtlichen Betrachtung stellen eine ausreichende Grundlage für die notwendigen artenschutzrechtlichen Prüfungen und Bewertungen dar. Die aus vorhandenen Erkenntnissen und Bestandserfassungen erhobenen Daten lassen eine hinreichende Beurteilung der Art und des Umfangs der Betroffenheiten der planungsrelevanten, besonders oder streng geschützten Tier- und Pflanzenarten zu.

Zunächst sind von der Vorhabenträgerin im Rahmen der UVS von 2004 die Raumempfindlichkeiten untersucht, eine Gesamtcharakterisierung von Natur und Landschaft vorgenommen und über die Biotopausstattung des Untersuchungsraums (Biotoptypen und Biotopkomplexe) die grundsätzlichen Lebensraumpotentiale ermittelt und die vorkommende Flora erfasst worden. Im gleichen Jahr wurden Fledermäuse, Amphibien und die Avifauna kartiert.

Für den LBP in seiner Fassung von 2012 wurde eine Aktualisierung dieser Daten und für den trassen- und vorhabenbezogenen Wirkraum, einen Streifen von jeweils 50 m beidseits der Straßenbahntrasse, nach der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ eine Biotoptypenkartierung im Maßstab 1 : 2.000 vorgenommen. Dieses „LANUV-Modell“ vom September 2008 liegt dem „Einführungserlass zum LG NRW für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW (ELES), einem gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW vom 06.03.2009 zu Grunde, auf das der LBP unter analoger Anwendung zurückgreift.

Zu der Erfassung der Amphibien sind während der Laichzeit sowie während der Larvenentwicklung insgesamt vier Begehungen der potentiellen Habitate durchgeführt worden. Untersucht wurden die vier Teiche des Untersuchungsraums (ein Teich nördlich des Gutes Milse, ein Gartenteich nördlich der Milser Straße, der Löschteich des Hofes Lüttkehölter und ein mit der Lutter-Umflut verbundener Teich bzw. Nebenarm der Umflut), die Lutter-Umflut selbst sowie die zugehörigen potentiellen Sommerhabitate. Dabei wurde die Kartierung mittels Beobachtung bzw. Absuchen der Laichplätze, Erfassung von Lautäußerungen sowie – bezüglich der Schwanzlurche – durch das Aufstellen von Reusen vorgenommen. Die Lutter selbst konnte als größeres Fließgewässer als Laichhabitat ausgeschlossen werden.

Nur im Löschteich des am Verbindungsweg zwischen Milser Straße und Elverdissers Straße gelegenen Hofes Lüttkehölter konnten tatsächlich laichende Amphibien nachgewiesen werden. Ermittelt wurde jeweils eine Population von Berg- und Teichmolchen, tatsächlich beobachtet wurden 15 Berg- und 2 Teichmolche. Ansonsten gelang nur noch die Beobachtung von zwei jugendlichen Wasserfröschen sowie einem jungen Grasfrosch, die sich zwischen der Lutter-Umflut und der Lutter aufhielten. Sie haben, da ansonsten kein Nachweis erfolgte, ihre Laichgewässer außerhalb des Untersuchungs- und Wirkraums des Vorhabens.

Die Kartierung der Fledermäuse inklusive ihrer räumlichen Verteilung erfolgte vom Frühjahr bis zum Herbst 2004 zunächst mit Hilfe der Aufstellung sog. Horchkisten. Da diese keine Artbestimmung ermöglichen, wurden parallel dazu Begehungen unter Zuhilfenahme eines Ultraschalldetektors durchgeführt, bei denen auch visuelle Beobachtungen möglich waren. Die in Frage kommenden Trassenräume wurden nach potentiellen Quartieren abgesucht und diese wiederum endoskopisch sowie durch Absaugen eventuellen Kotes im Hinblick auf etwaige Nutzungen untersucht.

Zur Überprüfung, Aktualisierung und Vervollständigung der gewonnenen Erkenntnisse sind die Untersuchungen der Fledermausvorkommen 2010 wiederholt worden. Die erneuten und umfassenden Untersuchungen haben sich dem Stand der Wissenschaft entsprechend unterschiedlicher Methoden bedient, die sich jeweils ergänzt haben. So wurden zur Erfassung der vorkommenden Fledermäuse zunächst mit Hilfe von Sichtbeobachtungen (hierzu wurden Rotlichtstrahler und Infrarot-Nachtsichtgeräte benutzt) und Ultraschalldetektoren – zum Teil zur Bestimmung von Funktionsbeziehungen auch mit Stereo-Ultraschalldetektoren – drei neue Begehungen durchgeführt. Da so nicht alle Arten eindeutig bestimmt

werden konnten, sind zusätzlich computergestützte Rufanalysen durchgeführt worden, die allerdings zum Teil auch keine genaue Artdiagnose, sondern nur die Bestimmung der Gattung ermöglicht haben.

An nach den Aktivitäten der Fledermäuse ausgewählten Standorten wurden schließlich in drei Nächten noch jeweils ein bis zwei sog. „Batcorder“ zur Aufzeichnung und anschließenden Auswertung von Fledermausrufen aufgestellt. Flugrouten und -straßen der Fledermäuse wurden des Weiteren mit Hilfe von Stereo-Ultraschalldetektoren, sich über längere Zeit – in der Regel die ganze Nacht – erstreckende Fledermausaktivitäten an insgesamt 25 Standorten mit Hilfe von 28 Horchkisten untersucht. Alle Untersuchungsergebnisse bzw. Beobachtungen und Aufzeichnungen sind entsprechend ausgewertet und dokumentiert bzw. mit Hilfe von Übersichtsplänen dargestellt und visualisiert worden. Wiederholt wurde 2010 aber auch die Suche potentieller Quartierbäume. Dazu wurden Strukturen wie abstehende Rinden, ausgefaulte Astlöcher, hohle Stämme, Spechthöhlen und Stammrisse mit Hilfe von Nahbereichsferngläsern und Handstrahlern näher untersucht.

Insgesamt konnten im Rahmen dieser Untersuchungen 8 von 12 im Raum Bielefeld grundsätzlich vorkommende Arten nachgewiesen werden. Dabei handelt es sich um die Arten Kleiner und Großer Abendsegler, Breitflügel-, Fransen-, Rauhaut-, Wasser- und Zwergfledermaus sowie – ohne Spezifizierung – Kleine oder Große Bartfledermaus. Als potentielle Quartierbäume wurden insgesamt 54 ermittelt. Die ermittelten Flugbewegungen lehnen sich überwiegend an die Wald- und Fließgewässerstrukturen an.

Die Hauptschwerpunkte entsprechender Aktivitäten finden sich danach im Westen in Höhe der Lutterquerung der Bahntrasse, im Bereich des Gehölzstreifens in Höhe des Kindergartens der Moenkampsiedlung sowie in etwas geringerem Maße auch in Höhe der künftigen Endhaltestelle Milse-Ost. Auf den großen Offenlandflächen des mittleren Teils des Untersuchungsraums sind dagegen praktisch keine Fledermäuse anzutreffen. Flugkorridore führen vor allem an der Lutteraue entlang sowie zwischen dem östlichen Ende des Gehölzstreifens am Buschbach und dem Hof Oertmann von Südosten nach Nordwesten.

Zur Kartierung der Avifauna sind in der Zeit vom März bis Juni 2004 sieben Begehungen erfolgt. Die Vögel wurden unter besonderer Beachtung revieranzeigender Merkmale visuell und nach Gesang sowie mit ihrem jeweiligen Status (Brutvogel, Nahrungsgast oder Durchzügler) erfasst. Ferner wurden Feder- und Gewölfefunde sowie Rupfungen ausgewertet.

Auch die aus diesen Untersuchungen resultierenden Ergebnisse sind 2010 überprüft, aktualisiert und vor dem Hintergrund neuer Roter Listen sowie neuer Listen über die Planungsrelevanz in NRW neu betrachtet worden. Dazu wurden entsprechende Abgleiche mit den aktuellen Daten des LANUV vorgenommen und Beobachtungen berücksichtigt und ausgewertet, die im Zusammenhang mit der Neukartierung der Fledermäuse gemacht worden sind.

Im Zuge dieser Untersuchungen sind für das Untersuchungsgebiet insgesamt 44 Vogelarten (die erst 2010 nachgewiesene Dohle eingeschlossen) nachgewiesen. Lediglich 3 dieser 44 Arten sind nicht als Brutvögel, sondern als Nahrungsgäste (2 Arten) bis als Durchzügler (1 Art) erfasst worden.

Sonstige geschützte Vorkommen bzw. planungs- und artenschutzrechtlich relevanter Arten aus den sonstigen Artengruppen der Flora und Fauna (d. h. Pflanzen, Reptilien, Käfer, Heuschrecken etc.) konnte der Gutachter aufgrund des ermittelten Lebensraumpotentials ausschließen. Für ihr Vorkommen haben sich auch im Anhörungsverfahren und ansonsten keine Hinweise ergeben. Sie sind daher auch nicht zu erwarten

Ergänzend zu den bei diesen Untersuchungen gewonnenen Erkenntnissen wurden aber auch jeweils das Messtischblatt 3917 „Bielefeld“ des Fachinformationssystem „Geschützte Arten in NRW“ sowie das Landschaftsinformationssystem „Linfos“ des LANUV ausgewertet.

Linfos enthält für den betroffenen Bereich jedoch keine Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Arten und soweit das Messtischblatt potentielle Arten benennt, sind diese mit Ausnahme der Teichfledermaus über die Kartierungsergebnisse, die im Übrigen auch nicht beim LANUV vermerkte Arten umfassen, bereits abgedeckt oder aufgrund des ermittelten Lebensraumpotentials auszuschließen. Die Teichfledermaus ist dagegen als potentiell vorkommende Art mit in die artenschutzrechtlichen Betrachtungen einbezogen worden.

Die gesamten Ergebnisse dieser Untersuchungen sind schließlich in den LBP in seiner Deckblatt-Fassung vom Juli 2012 sowie die darin enthaltene artenschutzrechtlichen Betrachtung aufgenommen, vervollständigt und mit dem erforderlichen Detaillierungsgrad versehen worden. Alle nachgewiesenen oder zumindest potentiell vorkommenden Arten sind in entsprechenden Artenlisten erfasst worden.

Weitergehende eigene Untersuchungen sowie ein ggf. lückenloses Biotop- und Arteninventar – z. B. auch hinsichtlich der Pflanzenarten – war insoweit nicht erforderlich (vgl. Urteil des OVG Münster vom 23.08.2007, 7 D 71/06.NE). Die Ausstattung des Naturraums im Plangebiet wurde vielmehr umfänglich und in ausreichender Tiefe ermittelt. Für weitere als die durchgeführten Untersuchungen ergab sich zudem auch angesichts der Prägung des Planungsraums durch die vorwiegend vorhandene und von Bebauung umgebene intensive landwirtschaftliche Nutzung keine Notwendigkeit. Auf die Ausführungen im Kapitel B Nr. 5.3.1 dieses Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen.

Die so ermittelte und mehrfach aktualisierte Datenlage ist auch hinreichend aktuell. Dies gilt, da die Biotopausstattung des Untersuchungsraums und seine (so weit nicht überbaut) vorwiegend landwirtschaftliche Nutzung weitestgehend unverändert geblieben sind, insbesondere auch im Hinblick auf die 2010 lediglich mit Hilfe der aktuellen Daten des LANUV und ohne vollständige Wiederholung der Kartierungen überprüften Ergebnisse der avifaunistischen Untersuchungen von 2004. Auch die für den LPB in seiner Fassung von 2012 durchgeführte Erfassung der entlang der Trasse vorhandenen Biotoptypen hat keine Erkenntnisse im Hinblick auf Lebensraumpotentiale solcher Arten der Flora und Fauna ergeben, die nicht ohnehin bereits durch die artenschutzrechtlichen Untersuchungen erfasst worden sind.

Soweit nach den benannten Untersuchungen planungsrelevante Arten innerhalb der Wirkzonen des Vorhabens vorkommen oder zu erwarten sind, wurden auch die von dem Vorhaben ausgehenden bau-, anlagen- und betriebsbedingten Wirkungen ausreichend detailliert und individuell ermittelt und beschrieben. Dies gilt auch für das Tötungsrisiko, das sich insbesondere für Fledermäuse, deren Flugbahnen zum Teil über die Trasse hinweg führen, durch Kollisionen mit Straßenbahnen ergeben kann.

Insgesamt beinhaltet die so zur Flora und Fauna ermittelte Datenlage nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, die von der höheren Landschaftsbehörde geteilt wird, eine ausreichende Grundlage für eine entsprechende Planungsentscheidung. Defizite hinsichtlich des Untersuchungsumfangs und der Untersuchungstiefe sowie der Methodik sind unter Berücksichtigung der Neukartierungen der Fledermäuse von 2010 nicht erkennbar. Auch im Weiteren haben sich aus dem Anhörungsverfahren für die Notwendigkeit weiterer örtlicher Ermittlungen in-

soweit keinerlei Anhaltspunkte ergeben. Dies gilt auch im Hinblick auf die Umweltverbände, die zwar die analoge Anwendung von ELES (hierzu vgl. Kapitel B Nr. 6.4.4 des Beschlusses), nicht jedoch die artenschutzrechtlichen Untersuchungen bemängelt haben.

Im Ergebnis ist nicht nur eine flächendeckende Bestandsaufnahme des Naturraums erfolgt. Vielmehr wurde – soweit erforderlich – mit dem Schwerpunkt planungsrelevanter Arten auch das Arteninventar systematisch und fachgerecht durch die Auswertung vorhandener Erkenntnisse (Daten des LANUV) einerseits sowie durch eigene methodisch strukturierte und keinesfalls zufallsbedingte Untersuchungen vor Ort andererseits in ausreichender Tiefe untersucht.

Die Ausstattung des Naturraums im Plangebiet wurde damit umfänglich und in ausreichender Tiefe ermittelt. Weitere als die durchgeführten Untersuchungen waren auch aufgrund der Prägung des Planungsraums durch die vorwiegend betroffenen intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen nicht angezeigt.

6.4.1.3 Planungsrelevante Arten

Nach der VV-Artenschutz vom 15.09.2010 sind planungsrelevante Arten eine naturschutzfachlich begründete Auswahl derjenigen geschützten Arten, die bei einer Artenschutzprüfung im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung einzeln zu bearbeiten sind. Sie wird in NRW vom LANUV nach einheitlichen naturschutzfachlichen Kriterien bestimmt, die sich u. a. an den in NRW bodenständig mit rezenten Vorkommen vertretenden Arten und ihrem Gefährdungsgrad bzw. ihren etwaigen Einstufungen in der Roten Liste bemessen (vgl. Kiel, LÖBF-Mitteilungen 2005 (1): 12-17). Eine aktuelle Liste der planungsrelevanten Arten wird vom LANUV im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in NRW“ veröffentlicht (<http://www.naturschutz-fachinformationen-nrw.de/artenschutz/>; unter: Downloads).

Die artenschutzrechtlichen Vorschriften gelten hiernach für alle Arten des Anhangs IV FFH-RL (und damit u. a. für alle Fledermausarten) sowie für alle europäischen Vogelarten. Insoweit kann sich die Artenschutzprüfung auf diese Arten beschränken. Die „nur“ national besonders geschützten Arten sind nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten freigestellt und werden wie alle übrigen Arten grundsätzlich nur im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt (vgl. auch vorstehend Nr. 6.4.1.1).

In Anwendung dieser Kriterien ist im LBP und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag der Vorhabenträgerin die Auswahl der planungsrelevanten Arten fehlerfrei erfolgt. Von der entsprechenden Liste wurden alle Arten berücksichtigt, die entweder tatsächlich nachgewiesen wurden oder aber aufgrund der Habitatstrukturen und der regionalen Verbreitung der Arten zumindest potentiell vorkommen können. Die einzige Art, die tatsächlich nicht nachgewiesen wurde, die jedoch potentiell vorkommen könnte und deren Vorkommen insoweit nicht auszuschließen ist, ist dabei die Teichfledermaus. Sie wurde im Wege einer „Worst-Case-Betrachtung“ in die artenschutzrechtlichen Prüfungen einbezogen.

Vorkommen sonstiger planungsrelevanter Arten können ausgeschlossen werden. Insoweit fehlen, wie vorstehend unter Nr. 6.4.1.2 beschrieben, die entsprechenden Biotopstrukturen.

Die Untersuchung zum Vorkommen geschützter Arten im Trassenbereich der neuen Straßenbahntrasse führt in diesem Zusammenhang zu Recht aus, dass hinsichtlich der europäischen Vogelarten nicht alle als planungsrelevant einzustufen sind. So sind die besonders geschützten, landesweit aber aufgrund eines flächendeckend guten Erhaltungszustands ungefährdeten und ubiquitär auftretenden Arten wie Amsel, Blaumeise und Zaunkönig keine Arten, bei denen populationsrelevante Beeinträchtigungen zu erwarten wären. Diese Einschätzung deckt sich mit der VV-Artenschutz, wonach bei den Allerweltsarten im Regelfall davon ausgegangen werden kann, dass nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird (d. h. keine erhebliche Störung der lokalen Population, keine Beeinträchtigung der ökologischen Funktion ihrer Lebensstätten sowie keine unvermeidbaren Verletzungen oder Tötungen und kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko).

Aus den in den vorstehend unter Nr. 6.4.1.2 benannten Untersuchungen zum Vorkommen geschützter Arten im Trassenraum der Straßenbahn erfassten Arten sind insoweit als planungsrelevant alle Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, alle Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie, alle Vogelarten nach Art. 4 Abs. 2 Vogelschutzrichtlinie sowie alle Arten der EU-Artenschutzrichtlinie und noch weitere europäische Vogelarten (z. B. Rote-Liste-Arten) als planungsrelevant eingestuft. Im Ergebnis sind demnach fachlich nicht zu beanstanden die folgenden Arten als planungsrelevant eingestuft worden:

Artengruppe	Planungsrelevante Arten
Avifauna	Feldlerche, Feldsperling, Mäusebussard, Turmfalke, Waldkauz und Waldohreule als Brutvögel, Graureiher und Saatkrähe als Nahrungsgäste und Wiesenpieper als Durchzügler
Fledermäuse	Kleiner und Großer Abendsegler, Breitflügel-, Fransen-, Rauhaut-, Wasser- und Zwergfledermaus sowie Kleine und Große Bartfledermaus sowie als potentiell vorkommende Art die Teichfledermaus
Amphibien	Wasserfrosch

Für diese Arten sind, soweit aufgrund der sich ergebenden Konflikträchtigkeit erforderlich, vertiefende bzw. auch die entsprechenden Art-für-Art-Betrachtungen durchgeführt worden. Für rein potentiell vorkommende Arten, d. h. Arten, für deren Vorkommen kein Nachweis vorliegt oder im Rahmen der Untersuchungen erbracht werden konnte, sind möglich Beeinträchtigungen vorsorglich im Rahmen einer „Worst-Case-Betrachtung“ mit geprüft worden.

6.4.1.4 Prüfung der Verbotstatbestände im Einzelnen

Alle betroffenen Vogelarten gehören als europäische Vogelarten vollständig zu den besonders geschützten Arten, so dass die Verbotstatbestände der Nrn. 1, 2 und 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht nur für die streng geschützten Arten (hier Mäusebussard, Turmfalke, Waldkauz und Waldohreule), sondern grundsätzlich auch für alle anderen natürlich vorkommenden heimischen Arten der Avifauna und damit u. a. auch für die Feldlerche und den Feldsperling gelten. Die Fledermausarten gehören als FFH-Anhang-IV-Arten zu den streng geschützten und damit zu von allen Verbotstatbeständen erfassten Arten. Gleiches gilt für den streng geschützten Wasserfrosch.

Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (sowie, soweit diesbezüglich berücksichtigungsfähig, auch der Ausgleichsmaßnahmen) wird bezüglich keiner dieser Arten einer der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht. Diese Einschätzung der Planfeststellungsbehörde teilt auch die höhere Landschaftsbehörde. Auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben sich keinerlei Anhaltspunkte für die Verwirklichung eines Verbotstatbestandes ergeben. Es ist auch für keine Pflanzen- oder Tierart ein Verbotstat-

bestand unmittelbar vorgetragen oder geltend gemacht worden. Lediglich in einer Sammeleinwendung wird allgemein und ohne Bezug auf eine bestimmte Art oder ein entsprechendes Verbot der Verlust von Brutmöglichkeiten für die Avifauna benannt. Soweit damit das Eintreten eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes gemeint ist, wird diese Einwendung unter Hinweis auf die nachstehenden Ausführungen zur Avifauna zurückgewiesen.

Zusätzliche oder größer dimensionierte Schutzmaßnahmen als die vorgesehenen (z. B. weitere Querungs- oder Überflughilfen) oder auch weitere Ausgleichsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Vorkommen sonstiger besonders oder streng geschützter Arten weist der vorhabensbetreffende Raum, wie die Untersuchungen ergeben haben, nicht auf. Für das Vorhandensein solcher sonstigen Arten haben sich ebenfalls weder im Rahmen der faunistischen Untersuchungen (und hier weder im Rahmen der eigenen Untersuchungen noch im Rahmen der Auswertung vorhandener Erkenntnisse) noch im Anhörungsverfahren Hinweise ergeben. Ihnen fehlen vielmehr die erforderlichen Biotopstrukturen, so dass sie sicher ausgeschlossen werden können. Damit bedarf es auch keiner weiteren Überprüfung des ausschließlich bei geschützten Pflanzenarten zum Tragen kommenden Verbotstatbestandes der Nr. 4 des § 44 Abs. 1 BNatSchG.

Auf die Ausführungen unter Nr. 5.3.1 im Kapitel B des Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen.

6.4.1.4.1 Avifauna

Für alle planungsrelevanten Arten der Avifauna, für die Feldlerche und den Feldsperling im Rahmen einer Art-für-Art-Betrachtung, konnte der Gutachter belegen, dass eine Verwirklichung aller drei in Frage kommenden Verbotstatbestände (Nrn. 1, 2 und 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG) auszuschließen ist.

a) Verbotstatbestand der Nr. 1 des § 44 Abs. 1 BNatSchG

Ein Fangen, Nachstellen, Verletzen oder Töten einzelner Vögel oder Vogelarten oder eine Entnahme ihrer Entwicklungsformen aus der Natur (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ist mit der Umsetzung des Vorhabens selbst, also mit dem Bau der

Stadtbahnstrecke (Gleisanlagen, Haltestellen und zugehörige Bauwerke), der Umsetzung der Folgemaßnahmen (Straßenumbauten, Hochwasserrückhaltebecken, Verlegung der Hauptwasserleitung) sowie der vorausgehenden Baufeldräumung nicht verbunden. Es wird keinem dieser Tiere oder ihrer Entwicklungsformen wie den Gelegen bzw. Eiablagen nachgestellt und sie werden auch nicht verletzt oder getötet. Es werden auch keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten wie z. B. Neststandorte, besondere Mauser- oder Rastplätze der Avifauna entnommen oder beseitigt, die – auch nicht hinsichtlich ihrer Entwicklungsformen – entsprechende Folgen für die jeweilige Art auslösen könnten (vgl. nachfolgend Buchstabe b) zum Verbotstatbestand der Nr. 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG).

Dementsprechende Standorte, Bereiche oder Biotope, mit denen als Folge der Baumaßnahmen auch einzelne Individuen verloren gingen, weisen die von Baumaßnahmen betroffenen Bereiche selbst sowie die sich beidseits anschließenden Wirkzonen in weiten Teilen nicht bzw. nur in geringem Umfang auf. So wurde bei den faunistischen Untersuchungen in den insoweit betroffenen Bereichen – und zwar in der Lutteraue – nur der vorrangig und in der Regel brutplatztreu in Baumhöhlen brütende Feldsperling als Brutvogel registriert. Die Brutplätze aller anderen Arten, auch die der Feldlerche, lagen abseits der betroffenen Bereiche.

Der Brutplatz eines Turmfalken befand sich am Südrand des Untersuchungsgebietes auf einem Hofgelände am mittleren Abschnitt der Milser Straße, für die auf Felsen, in Höhlen oder – wie auch hier – als Kulturfolger in Gebäuden oder Mauernischen brütende Art weist der gesamte von Baumaßnahmen betroffenen Bereich keine geeigneten Brutareale auf. Brutplätze sind deshalb dort auch sonst nicht zu erwarten. In den betroffenen Bereichen nicht völlig auszuschließen sind dagegen Brutplätze des Mäusebussards, der Waldohreule und des Waldkauzes. Diese drei Arten nutzen Bäume zum Horst- oder Nestbau (Mäusebussard) oder brüten in verlassenen Nestern von z. B. Krähen oder anderen Greifvögeln. Der Waldkauz nutzt auch Baumhöhlen sowie – hier in den betroffenen Bereichen nicht vorhandene – Fels- und Gebäudenischen. Insoweit bieten die Bereiche der Lutteraue sowie der Wald am Buschbach zumindest potentiell Raum für etwaige Brutplätze.

Die ihr Nest ohnehin jedes Jahr neu errichtende Feldlerche ist die einzige der planungsrelevanten Arten, für die das Offenland und damit der gesamte Bereich zwischen der Lutteraue im Westen und dem Wald am Buschbach im Osten potentiell Brutplatzmöglichkeiten bietet.

Erfolgen der Baubeginn bzw. die Baufeldräumung innerhalb der Brutzeiten, wäre deshalb insoweit, als jede Brutperiode neu zu betrachten ist und dort auch selbst bei einer sonst brutplatztreuen Art ein Brutplatz neu entstanden sein kann, das entsprechende Vorhandensein von besetzten Brutplätzen mit Eiablagen und damit die Verwirklichung des Verbotstatbestandes bezüglich der Arten Feldlerche, Feldsperling, Mäusebussard, Waldohreule und Waldkauz zumindest möglich. Die tatsächliche Verletzung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch Zugriffe auf besetzte Nester und damit auf einzelne Tiere oder Eiablagen verhindern aber die Schutzmaßnahmen und hier insbesondere die Regelungen der Schutzauflage 5.5.2.1 im Kapitel A des Beschlusses. Die Auflage verbietet während der Brutzeiten sowohl Gehölzentnahmen als auch Baufeldräumungen, auch solche im Offenland, bzw. lässt sie nur zu, wenn sichergestellt ist, dass Störungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten entlang des Trassenraums sicher auszuschließen sind. Randbereiche der Baufelder werden im Übrigen vom sonstigen Schutzprogramm des LBP (u. a. Bau- und Schutzzäune, vgl. Schutzmaßnahmen S 1 und S 2) erfasst.

Die als planungsrelevant mit erfassten Arten Graureiher, Saatkrähe und Wiesenpieper wurden nur als Nahrungsgast bzw. Durchzügler registriert, so dass auch insoweit das Vorhandensein von Brutplätzen und damit auch die Verwirklichung dieses Verbotstatbestandes auszuschließen ist.

Als weiterer Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verbleibt das Tötungsrisiko, das sich betriebsbedingt ergeben kann. Möglich ist, dass einzelne Tiere während des späteren Betriebs der Straßenbahn oder auf den umzugestaltenden Straßenabschnitten (Milser Straße einschließlich Einmündungsbereich Elverdisser Straße) durch den Kraftfahrzeugverkehr zu Tode kommen oder sich verletzen, indem sie mit einem Straßenbahn- oder Kraftfahrzeug kollidieren. Der entsprechende Verbotstatbestand der 1. Alternative der Nr. 1 des § 44 BNatSchG ist zwar individuenbezogen, wird damit allerdings nur erfüllt, wenn dies in einem Rahmen geschieht, mit dem sich die Mortalitätsrate der betroffenen Art in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder das entsprechende Risiko zumindest minimiert werden kann, einzubeziehen (vgl. Urteil des BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07).

Einflussfaktoren für die Höhe des Kollisionsrisikos für die Arten der Avifauna sind zum einen die Lebensraumsituation beidseits der Straße und die daraus resultierenden regelmäßigen Flugrouten der einzelnen Arten und deren Flugvermögen bzw. Flugverhalten sowie die artspezifische Attraktivität der Gleisanlagen bzw. des Straßenumfelds als Nahrungsraum. Zum anderen sind es das Verkehrsaufkommen (Zahl der Straßenbahn- und Kraftfahrzeuge) und die gefahrenen Geschwindigkeiten. Je größer die Zahl entsprechender Flugbewegungen innerhalb des Verkehrsraums und je höher das Verkehrsaufkommen und das Verkehrstempo, umso mehr nimmt das Kollisionsrisiko in Abhängigkeit von Flugvermögen und Flugverhalten zu.

Signifikant erhöht wird das Mortalitätsrisiko durch Kollisionen dann, wenn eine Art die Straße regelmäßig in Höhe des Verkehrsgeschehens (etwa bis ca. 4 m oberhalb der Fahrbahn) überfliegt und das Verkehrsaufkommen und / oder das Verkehrstempo die Gefahrenschwelle unter Berücksichtigung des Flugverhaltens in einen Bereich hinein heben, der unter Berücksichtigung etwaiger Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen über den hinausgeht, der immer mit Verkehrswegen im Naturraum verbunden ist und der das allgemeine Lebensrisiko der Art übersteigt.

Unter diesen Voraussetzungen sowie unter Berücksichtigung vorhandener Vorbelastungen kann auch eine signifikante und damit tatbestandsrelevante Erhöhung des Mortalitätsrisikos für alle Arten der Avifauna ausgeschlossen werden. Das Aufkommen an Straßenbahnfahrzeugen ist entsprechend des vorgesehenen Fahrplans mit Taktzeiten von tagsüber 10 bzw. des Nachts 15 bis 30 Minuten auf insgesamt 212 pro Tag (106 in jede Richtung) begrenzt, von denen 90 pro Richtung am Tage stattfinden. Für nachtaktive Vögel beschränkt sich das Risiko daher sogar auf nur 32 (16 in jede Richtung) entsprechende Straßenbahnfahrten. Auch die gefahrenen Geschwindigkeiten sind verhältnismäßig gering. Nur auf einem kurzen Teilstück im Offenlandbereich sind bis zu 70 km/h möglich, in den bevorzugt besiedelten Räumen der Lutterraue und des Waldes am Buschbach ist die jeweils gefahrene Geschwindigkeit nochmals deutlich geringer. Vor diesem Hintergrund sind die Kollisionsrisiken bezogen auf Straßenbahnfahrzeuge durchgehend gering.

Höhere Kollisionsrisiken ergeben sich zwar bezüglich des Straßenverkehrs auf dem umzubauenden bzw. teilweise neu zu trassierenden Abschnitt der Milser Straße. Das Verkehrsaufkommen beträgt auf diesem östlich an die Lutterbrücke

anschließenden Straßenabschnitt im DTV rd. 5.700 Kraftfahrzeuge pro Tag und damit ein Vielfaches des Aufkommens an Straßenbahnfahrzeugen. Die Kollisionsrisiken entstehen hier jedoch nicht vorhabensbedingt oder neu. Sie sind vielmehr bereits vorhanden und werden auch nicht verschärft. Eine Ausweitung des Kraftfahrzeugverkehrs ergibt sich mit dem Straßenbahn- und Straßenbau nicht und auch die Geschwindigkeit des Straßenverkehrs wird nicht verändert bzw. zumindest nicht erhöht, östlich des Kreisverkehrs sogar eher verlangsamt. Auch die geringfügige Verlagerung der Milser Straße um ca. 30 m in Richtung Osten führt nicht zu einer Ausweitung des Kollisionsrisikos, sondern lediglich zu einer kleinräumigen Verlagerung eines schon vorhandenen Gefährdungspotentials. Soweit sich für die planungsrelevanten Arten Kollisionsrisiken ergeben, gehen sie damit nicht über das normale und schon bestehende Lebensrisiko hinaus.

Insgesamt kann damit ein Eintreten des Verbotstatbestandes der Nr. 1 des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die Avifauna ausgeschlossen werden.

b) Verbotstatbestand der Nr. 2 des § 44 Abs. 1 BNatSchG

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

Auch Störungen der betroffenen und im Trassenumfeld vorkommenden oder zu erwartenden Arten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwintungs- oder Wanderungszeiten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kommen grundsätzlich vor. Sie ergeben sich zum Einen temporär im Zuge der Baufeldräumung und des Baus der Betriebsanlagen für die Straßenbahn sowie der sonstigen zum Vorhaben gehörenden Anlagen und Bauwerke aus den Wirkungen der Bautätigkeiten, der damit verbundenen Anwesenheit des Menschen sowie des Einsatzes von Baugeräten, Baumaschinen und Baufahrzeugen, sind optischer oder akustischer Art oder resultieren aus baubedingten Immissionen wie Lärm- und Staubentwicklungen. Anlage- und betriebsbedingt stellen sich zum anderen dauerhafte Störungen durch die Barrierewirkung der Gleisanlagen sowie durch Lärmimmissionen ein. Diese Störungen sind jedoch auf nur sehr wenige planungsrelevante Arten beschränkt und nicht erheblich im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, wirken sich also nicht negativ auf den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population aus.

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

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

Der in dieser Vorschrift verwendete Begriff der Population ist Artikel 2 Buchstabe i) der Verordnung EG Nr. 338/97 des Rates vom 09.12.1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels entnommen und findet sich wortgleich in § 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG wieder. Er umfasst eine biologisch oder geografisch abgegrenzte Zahl von Individuen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sie derselben Art oder Unterart angehören und innerhalb ihres Verbreitungsgebietes in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen. Wie aus Art. 1 Buchstabe i) der FFH-RL zu ersehen ist, bestimmt sich die Güte des Erhaltungszustandes insbesondere danach, ob aufgrund der Daten über die Populationsdynamik anzunehmen ist, dass die Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraums, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich auch weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Population der Art zu sichern (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04). Dass Siedlungsräume und ggf. Einzelindividuen im Zuge der Realisierung eines Vorhabens verloren gehen, schließt dabei nicht aus, dass die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt, der Erhaltungszustand der lokalen Population der betroffenen Arten also nicht verschlechtert wird.

Aufgrund der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung, des LBP, der faunistischen Untersuchungen und der artenschutzrechtlichen Betrachtung sowie ihrer intensiven Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde und die höhere Land-

schaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold sind danach Störungen der betroffenen europäischen Vogelarten nicht zu befürchten.

Im gesamten Trassenraum sowie den sonstigen von Baumaßnahmen betroffenen Räumen und für das gesamte Artenspektrum werden zunächst relevante baubedingte Störungen im Sinne des Verbotstatbestandes der Nr. 2 während der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeiten mit Hilfe der Schutzauflage 5.5.2.1 im Kapitel A des Beschlusses (Verbot von Gehölzentnahmen während der Brutzeit, Baufeldräumung im Offenland zum Schutz der Bodenbrüter entweder ebenfalls nur außerhalb der Brutzeiten oder bei dem mit einer speziellen Kartierung innerhalb eines an der Störempfindlichkeit der relevanten Arten ausgerichteten Untersuchungsraums beidseits der Trasse erbrachten Nachweises, dass entsprechende Störungen auszuschließen sind.) vermieden.

Soweit Vögel ansonsten während der Baumaßnahmen gestört werden, weichen sie im Übrigen der Störungsquelle aus. Diese Störungen sind wie auch sonstige verkehrs- bzw. anlagebedingte Störwirkungen nicht zu vermeiden, aber nicht populationsrelevant. Die in den Böschungsbereichen vorgesehenen Gehölzanpflanzungen tragen im Übrigen zur Eingrenzung der Störwirkungen bei.

Letztlich sind sowohl optische als auch lärmbedingte Störwirkungen im Nahbereich beidseits der Trasse und während der Bauarbeiten auch im Nahbereich aller davon betroffenen Flächen zwar nicht bzw. zumindest nicht völlig auszuschließen. Baubedingt sind sie jedoch nur temporär zu erwarten und betriebsbedingte Dauerschallpegel stellen sich mit dem täglich 110 Fahrten pro Richtung umfassenden Bahnbetrieb nicht ein. Sowohl Störwirkungen durch Lärm als auch optische Störungen entstehen insoweit nicht ständig, sondern entsprechend der Taktzeiten nur alle 10 bis 30 Minuten. Dauerhafte optische Störungen in den Dämmerungs- bzw. Nachtstunden durch Beleuchtungen im Bereich der Haltestellen sind insoweit ausgenommen.

Im Vergleich zum Straßenverkehr sind dauerhafte Wirkungen daher gering. Bezogen auf Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von unter 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag erstrecken sich die jeweiligen Flucht- bzw. Effektdistanzen, d. h. die von der Verkehrsmenge und der Lärmempfindlichkeit abhängigen maximalen Reichweiten des erkennbar negativen Einflusses von Straßen auf die räumliche Verteilung einer Vogelart bzw. die jeweilige Fluchtdistanz (vgl. Garniel, Mierwald

2010, Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsrahmens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna), unter konservativen Annahmen bei den meisten Arten und hier bei allen planungsrelevanten Arten – Nahrungsgäste und Durchzügler eingeschlossen – mit Ausnahme der Feldlerche auf maximal 100 m bis 200 m. Insoweit gehören die vorliegend betroffenen Arten mit Ausnahme der Feldlerche, bei der sich diese Reichweiten bis auf 500 m erhöhen können, zu den wenig lärmempfindlichen Arten. In den sich damit ergebenden Wirkungsräumen ist zudem nicht mit einer vollständigen, sondern nur teilweisen Abnahme der Habitateignung zu rechnen (vgl. hierzu Anhang der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr). So wird die Minderung der Habitateignung für die Arten Waldkauz und Waldohreule in der Arbeitshilfe im 100-m-Wirkraum auf 20 % beziffert. Auch bei der Feldlerche wird bei Straßen und einer Verkehrsbelastung von bis zu 10.000 Kfz/Tag von einer Minderung der Habitateignung von 20 % auf den ersten 100 m ausgegangen. Für die im Abstand von 100 m bis 300 m zur Trassenrand liegenden Flächen kommt für sie allerdings eine weitere Minderung der Habitateignung von 10 % hinzu. Auch wenn dabei mit Ausnahme des Waldkauzes und der Waldohreule optische Störwirkungen im Vordergrund stehen und die lärmbedingten Wirkungen weniger von Bedeutung sind, kann bezogen auf den Straßenbahnbau und das im Vergleich zum Straßenverkehr nur Bruchteile umfassende Verkehrsaufkommen (220 Straßenbahnen im Vergleich von bis zu 10.000 Kfz/Tag, von denen die Arbeitshilfe ausgeht) davon ausgegangen werden, dass sich die Störwirkungen diesbezüglich wenn auch nicht anteilig, so doch zumindest deutlich geringer ausfallen.

Unter weiterer Berücksichtigung

- der Verteilung der – planungsrelevanten – Arten im Raum (nur geringes Artenspektrum und geringe Individuenzahlen im Trassen- und Wirkraum),
- der Artenbestände und der Brutreviere insgesamt und ihrer Orientierung entlang des Waldes am Buschbach bzw. entlang der Lutteraue,
- des Gefährdungsgrades der Arten und ihrer Verbreitung,
- der Relation zwischen der Größe der Lebensraumverluste- und -einschränkungen und der insoweit ausreichenden und ohne Nutzungseinschränkungen verbleibenden Lebensräume sowie
- insbesondere auch der schon bestehenden Vorbelastungen durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur (parallel zum Wald am Buschbach verlaufender

Buschbachweg, die Straße „Moenkamp“, dicht an der Straßenbahnbrücke und parallel zur ihr verlaufende Querung der Lutterraue durch die Milser Straße mit einem Fahrzeugaufkommen von über 12.500 Kfz pro Tag westlich und 5.700 Kfz pro Tag östlich der Einmündung der Elverdisser Straße sowie weiteren Verkehrsbelastungen auf den sonstigen umliegenden Straßen wie u. a. der Elverdisser Straße)

sind daher keine mittelbaren – d. h. störungsbedingten – Beeinträchtigungen der Lebensräume der Avifauna zu erwarten, die sich negativ auf den Bestand oder die Verbreitung der betroffenen Vogelarten auswirken. Sie sind sicher auszuschließen.

Wegen der Vorbelastungen und der nur kleinräumigen und keinen zusätzlichen Verkehr verursachenden Veränderungen gilt dies auch für die im Straßennetz als Folgemaßnahmen vorgesehenen Umbaumaßnahmen.

Für die beiden Arten Feldlerche und Feldsperling, die in Form von Bäumen mit Bruthöhlen bzw. Offenlandflächen unmittelbar Lebensräume verlieren, gilt es zumindest unter ergänzender Berücksichtigung der vorgesehenen sog. „CEF-Maßnahmen“ (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG. Die mit entsprechender Zielrichtung vorgesehenen Maßnahmen

- FS2 (Erhalt und langfristige Sicherung 10 ortsnaher, potentieller Brutbäume des Feldsperlings in der Lutterraue sowie im Wald am Buschbach),
- FS4 (Schaffung ortsnaher Ersatzquartiere für den Feldsperling durch die Installation von 4 Nisthöhlen) und
- A 5 (Schaffung von Nahrungs- und Bruthabitaten durch die Anlage von Schwarzbrachen und extensiv genutztem Grünland im Umfang von 0,5 ha Fläche)

führen zu einer deutlichen Verbesserung der artspezifischen Lebensraumbedingungen dieser Arten. Von ihnen wird eine stabilisierende Wirkung für deren Population ausgehen, die aufgrund der frühen und vorzeitigen Umsetzung der Maßnahmen bereits mit der Aufnahme der Arbeiten zur Realisierung des Vorhabens ihre Wirkung entfalten wird. Negative Beeinträchtigungen des vorhandenen Bestands des Feldsperlings und der Feldlerche bzw. ihrer Population im Sinne des Verbotstatbestandes sind damit nicht mehr zu erwarten.

Im Übrigen werden die Lebensraumverluste aller Arten einschließlich der Einschränkungen, die sich für verbleibende Lebensräume ergeben, im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die u. a. weitere extensive Grünlandflächen

sowie Anpflanzungen zum Ausgleich der Gehölzverluste umfassen, vollständig kompensiert.

Eine anlagenbedingte Störung in Folge einer sich auf den Populationsbestand auswirkenden Abtrennung von Teillebensräumen findet ebenfalls nicht statt. Soweit Teillebensräume einer Art sich auf beide Seiten der Gleisanlagen verteilen, bleiben diese jeweils erreichbar. Eine entsprechende Barrierewirkung geht für die Arten der Avifauna weder vom Bauwerk selbst aus noch wird sie durch die geringen Störwirkungen des auf ihm stattfindenden Bahnverkehrsgeschehens mittelbar ausgelöst.

c) Verbotstatbestand der Nr. 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG

Gem. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG führt ein Verstoß gegen die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bei den europäischen Vogelarten nur dann zur Verwirklichung des Verbotstatbestandes, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nicht mehr erfüllt wird. Diese Einschränkung des Verbotstatbestandes gilt auch, wenn es im Zusammenhang mit ihm zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kommen sollte. Der Sache nach gilt für diese Fälle in eingeschränktem Umfang eine populationsbezogene Erheblichkeitsschwelle (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07).

Der Schutzbereich des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG umfasst nicht allgemeine Lebensräume, insbesondere nicht die bloßen Nahrungs- und Jagdhabitats oder auch nur sämtliche Lebensstätten der geschützten Arten, sondern nur die in der Vorschrift ausdrücklich genannten Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Dazu gehören insbesondere auch die Brutplätze der Avifauna. Dazu gehören außerdem auch alle sonstigen Habitatelemente, die im Verlauf des Fortpflanzungsgeschehens oder während spezieller Ruhephasen für das dauerhafte Überleben der jeweiligen Art essentiell sind. Dies sind selektiv die bezeichneten Lebensstätten, die durch bestimmte bedeutsame Funktionen geprägt sind (z. B. Balzplätze und Paarungsgebiete, Schlaf-, Mauser- und Rastplätze).

Da der Wortlaut des Verbotstatbestandes eine weitergehende Auslegung als Art. 5 Buchstabe b) der VRL erfordert, in dem nur von Eiern und Nestern die Rede ist,

gehören Brutplätze der Avifauna nicht nur dann zu den Fortpflanzungs- und Ruhestätten, wenn sie gerade von Vögeln besetzt sind, sondern z. B. auch dann, wenn sie während der winterlichen Abwesenheit von Zugvögeln verlassen worden sind, ansonsten aber regelmäßig neu belegt werden. Sie sind jedenfalls dann von dem Verbotstatbestand betroffen, wenn ein ganzes Brutrevier, in dem sich solche regelmäßig besetzten Brutplätze befinden, vollständig beseitigt wird (so das BVerwG in den Urteilen vom 11.01.2001, 4 C 6.00, und vom 21.06.2006, 9 A 28/05, zum insoweit vergleichbaren Begriff der Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtstätten aus der Altfassung des BNatSchG).

Das – verlassene – Nest einer Vogelart, die ihr Nest ohnehin jährlich neu errichtet, fällt dagegen als lediglich potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätte aus dem Schutzregime des Verbotstatbestandes heraus; insoweit fehlt der vorausgesetzte Individuenbezug (vgl. dazu Urteil des BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07).

Als Fortpflanzungs- und Ruhestätten in diesem Sinne kommen hier nur die Brutplätze der Avifauna in Betracht. Andere Biotop- und Habitatflächen mit speziellen Funktionen im Rahmen der Fortpflanzung oder als Ruhestätte und entsprechender Bedeutung für eine der betroffenen Arten wie z. B. Rastplätze für Zugvögel sind nicht vorhanden.

Wie schon vorstehend im Zusammenhang mit dem Verbotstatbestand der Nr. 1 des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeführt, besteht der von der Bahntrasse und ihrer Errichtung bzw. der Errichtung der zugehörigen Bauwerke und Anlagen berührte Bereich etwa zur Hälfte aus landwirtschaftlich genutzten Offenlandflächen und hier ganz überwiegend aus Ackerflächen, die regelmäßig umgebrochen werden. Es sind dies Flächen, die vorrangig als Nahrungs- und Jagdhabitat dienen und schon von daher nur in geringem Umfang potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des Verbotstatbestandes beinhalten. Deutlich größer ist das Lebensraumpotential diesbezüglich mit den insoweit höherwertigeren Lebensräumen entlang der zu querenden Lutteraue und des Waldes am Buschbach. Als einzige planungsrelevante Art ist in den dort von Baumaßnahmen betroffenen Bereichen jedoch der in der Lutteraue nachgewiesene Feldsperling betroffen, für den auch der Wald am Buschbach potentielle Nistbaumhöhlen vorhält.

Auch wenn der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen nicht ausgelöst wird

(vgl. vorstehend Buchstabe a), werden daher mit den erforderlichen Gehölzentnahmen auch Entnahmen, Beschädigungen oder Zerstörungen von Ast- und Baumhöhlen einhergehen. Betroffen sind davon (soweit noch vorhanden) sowohl kartierte und in den faunistischen Untersuchungen erfasste Ast- und Baumhöhlen als auch solche, die ggf. bis zur Aufnahme der Bauarbeiten neu entstanden sind. Auch könnten insoweit Horste und sonstige neu angelegte Nist- und Brutplätze der Avifauna neu entstanden und betroffen sein. Dies gilt auch für etwaige Brutplätze der Offenlandart Feldlerche.

Da eine Baufeldräumung nur außerhalb der Brutzeiten bzw. nur erfolgen darf, wenn durch geeignete Maßnahmen sichergestellt ist, dass entsprechende Beeinträchtigungen während der Brutzeiten ausgeschlossen sind, ist ein Verlust besetzter und dementsprechend als Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu wertender Brutplätze dieser Arten gleichwohl sicher ausgeschlossen. Auch stehen unter Berücksichtigung der CEF-Maßnahmen (vgl. vorstehend Buchstabe b)) genügend geeignete Habitate für neue Brutplätze zur Verfügung. Unabhängig davon wird die ökologische Funktion der entsprechend betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten aller Arten im räumlichen Zusammenhang erhalten und auch weiterhin erfüllt. Soweit hier Fortpflanzungs- und Ruhestätten entfallen, hat jede Art die Möglichkeit, auf unmittelbar angrenzende gleichwertige Flächen auszuweichen. Die dazu notwendige hinreichende Flexibilität weisen die betroffenen Arten auch auf. Entsprechend geeignete Flächen gleicher Wertigkeit, die als Ersatzhabitat die jeweils entfallenden Funktionen wie die Bereitstellung geeigneter Örtlichkeiten für die Nahrungssuche und – soweit dort Vogelarten brüten – auch für neue Nestbauten und Brutreviere übernehmen können, stehen insoweit in ausreichender Größe zur Verfügung.

Im Übrigen werden verloren gehende Lebensraumelemente im Zuge der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert und unüberwindbare, dem räumlichen Zusammenhang der insoweit entsprechend gesicherten ökologischen Funktionen entgegenstehende Barrierewirkungen löst die planfestgestellte Bahntrasse für die betroffenen besonders geschützten Arten der Avifauna nicht aus. Sich auf beide Seiten der Gleisanlagen verteilende Lebensraumelemente bleiben für flugfähige Arten jeweils erreichbar (vgl. vorstehend Buchstabe b).

Dies wird auch nicht dadurch in Frage gestellt, dass einzelne Vögel mit Kraftfahrzeugen kollidieren können, Individuenverluste mithin nicht ausgeschlossen sind.

Insoweit werden neben den Verbotstatbeständen der Nr. 3 bzw. als Folge daraus auch die der Nr. 1 des Abs. 1 des § 42 BNatSchG nicht erfüllt.

6.4.1.4.2 Fledermäuse

a) Verbotstatbestand der Nr. 1 des § 44 Abs. 1 BNatSchG

Im Zusammenhang mit Fledermäusen kann sich ein Fangen, Nachstellen, Verletzen oder Töten einzelner Fledermäuse oder eine Entnahme ihrer Entwicklungsformen aus der Natur bei der Umsetzung des Vorhabens, also mit der Baumaßnahme und der vorausgehenden Baufeldräumung, nur durch die Beschädigung oder die Entnahme von Fledermausquartieren ergeben. Im Umfeld der vom Trassenbau und sonstigen vom Bau betroffenen Bereiche ist mit insgesamt 54 eine Vielzahl entsprechender potentieller Quartierbäume festgestellt worden.

Entgegen der ursprünglichen Annahme der faunistischen Untersuchung, wonach davon nur 13 erhalten werden können und insgesamt 41 verloren gehen (vgl. S. 25 und 26), konnte dieses Verhältnis umgekehrt werden. Der genaue Abgleich der Standorte der Bäume mit der abschließenden Trassenführung, die in der Lutteraue die im Rahmen des Deckblatts 1 erfolgte leichte Verschiebung um einige Meter nach Süden beinhaltet, hat ergeben, dass viele Bäume entgegen der ursprünglichen Annahme nicht mehr direkt betroffen sind, weil sie entweder durch die Verschiebung in der Lutteraue aus dem Trassenraum herausgefallen sind oder nicht unmittelbar im Trassenraum, sondern nur sehr nahe am Trassenrand stehen und damit geschützt und erhalten werden können. Im Ergebnis entfallen daher von den 54 ermittelten potentiellen Quartierbäumen letztlich 13. Unabhängig von bis zur Aufnahme von Bauarbeiten möglichen Veränderungen (Verlust potentieller Quartierbäume oder auch ihre Neuentstehung) ist das Vorhaben insoweit zwar dennoch mit einem erheblichen Eingriff verbunden. Die Verwirklichung des Verbotstatbestandes wird jedoch mit Hilfe der vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen des LBP sowie der sie teilweise ergänzenden und erweiternden Regelungen der Schutzauflagen 5.5.2.2 im Kapitel A des Beschlusses vermieden. Sie gewährleisten, dass keine besetzten Quartierbäume entnommen und damit baubedingt keine Fledermausindividuen verletzt oder getötet werden. Gebäude mit möglichen Quartierstandorten sind im Übrigen nicht betroffen.

Möglich ist jedoch, dass während des späteren Betriebs der Bahntrasse Fledermäuse der 10 vorkommende bzw. potentiell vorkommende Arten umfassenden Fledermausfauna durch Kollisionen mit Straßenbahnen oder auf dem umzubauenden Straßenabschnitt durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen.

Fledermäuse orientieren sich auf ihren Flügen zwischen Quartierstandort und Jagdgebiet regelmäßig an entsprechenden Leitstrukturen wie z. B. Gehölzen und Gewässern. Eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos entsteht dann, wenn aufgrund solcher Strukturen Flugkorridore, also die regelmäßig genutzten Flugrouten, über eine Straße hinweg führen. Je höher das Verkehrsaufkommen und je höher die Geschwindigkeiten, umso höher fällt auch für Fledermäuse das entsprechende Risiko aus. Eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos für Fledermäuse kann sich dann einstellen, wenn ein neuer Verkehrsweg wie die Straßenbahn nach Milse-Ost Bereiche mit erhöhten Fledermausaktivitäten und damit Bereiche quert, die z. B. aufgrund entsprechender Gehölzstrukturen wie Baumreihen oder Hecken regelmäßig mit Fledermäusen durchflogen werden.

Die planfestgestellte Bahnstrecke berührt an drei Stellen, und zwar im Bereich der Lutteraue und am westlichen Ende des Waldes am Buschbach sowie im Bereich der Endhaltestelle am östlichen Ende des dortigen Waldes Bereiche, in denen hohe Fledermausaktivitäten festzustellen waren. Diese Bereiche weisen mit den Gewässern Lutter und Buschbach sowie den Gehölzbeständen auch entsprechende Leitstrukturen für die Fledermäuse auf.

Während die neue und von West nach Ost führende Straßenbahnstrecke im Bereich der Lutteraue quer zur leitstrukturorientierten Flugroute verläuft, verläuft sie im Bereich der beiden weiteren Aktivitätsschwerpunkte längs zu den dortigen Leitstrukturen. Anders als in der Lutteraue sind dort neue Kollisionsrisiken schon von daher gering. Zum einen ist ein regelmäßiges Überfliegen der Trasse nicht zu erwarten. So wurden insoweit auch lediglich bezüglich des Großen Abendseglers und am Westrand der Moenkampsiedlung Flugbewegungen über die künftige Trasse hinweg registriert. Diese schließt unmittelbar an den Buschbachweg an und verläuft durchgehend südlich der Leitstrukturen des Gewässers Buschbach und der nach Anlegung der Trasse verbleibenden Gehölze. Nahrungs- und Jagdhabitats schließen sich daran angesichts der dicht bebauten Moenkampsiedlung weiter nach Süden hin nicht an. Außerdem ist die Zahl der vorge-

sehen Stadtbahnfahrten nicht dazu geeignet, das Mortalitätsrisiko durch Kollisionen in signifikanter Weise zu erhöhen. Von dem mit insgesamt 212 Fahrten pro Tag (106 in jeder Richtung) ohnehin geringen Fahrzeugaufkommen werden nur 32 Fahrten bzw. 16 in jeder Richtung in den für die nachtaktiven Tiere letztlich maßgebenden Nachtstunden zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens stattfinden. Dieses geringe Aufkommen an Straßenbahnfahrzeugen lässt keine Kollisionsrisiken erwarten, die den Verbotstatbestand auslösen könnten. Mit dem Anliegerverkehr auf dem Buschbachweg weist der Raum zudem bereits entsprechende Vorbelastungen auf, die letztlich nicht wesentlich erhöht werden.

Gleiches gilt im Ergebnis trotz der hier quer zur Bahntrasse verlaufenden „Flugroute der Fledermäuse in der Lutteraue. Zumindest werden die vom Straßenverkehr auf der Milser Straße ausgehenden und aufgrund des Verkehrsaufkommens von im Durchschnitt 12.500 Fahrzeugen pro Kalendertag vom Grundsatz her deutlich größeren Kollisionsrisiken durch das zusätzliche Parallelaufkommen an Straßenbahnfahrzeugen nicht signifikant verstärkt. Zudem wird die Straßenbrücke in der Regel, wie es auch künftig für die Straßenbahnbrücke zu erwarten ist, unterflogen. Allerdings werden im Zuge der Baumaßnahmen am südlichen Rand der Milser Straße stehende Gehölze entfernt, die für entsprechend hoch fliegende Fledermäuse bzw. Fledermausarten die Funktion einer Überflughilfe wahrnehmen. Soweit die Brücke nicht unterflogen wird, wären demnach verstärkt Kollisionen möglich. Durch die vorherige Anlegung einer funktionsfähigen neuen Gehölzreihe oder einer temporären Überflughilfe ((CEF-)Maßnahme FS5 des LBP und Nebenbestimmung 5.5.2.3 des Beschlusses), die die entsprechende Funktion gleichwertig übernehmen kann, wird dies jedoch verhindert. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Fledermäuse, die die Brücke(n) überfliegen, dies auch künftig in ausreichender Höhe tun, sie also nicht in den gefährdeten Verkehrsraum geraten und auch insoweit signifikante neue Kollisionsrisiken zu erwarten sind.

Im Ergebnis kann damit die Realisierung des Verbotstatbestandes der Nr. 1 des § 44 BNatSchG für Fledermäuse trotz hoher und teilweise über die Trasse hinweg führender Fledermausaktivitäten sicher ausgeschlossen werden.

b) Verbotstatbestand der Nr. 2 des § 44 Abs. 1 BNatSchG

Analog zur Avifauna und ursachengleich sind auch Störungen der im Trassenumfeld vorkommenden und streng geschützten Fledermausarten – allesamt Anhang-IV-Arten – möglich, jedoch ohne Einfluss auf den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population (Begriff und weiterer rechtlicher Rahmen vgl. Ausführungen zur Avifauna) und daher nicht erheblich im Sinne des Verbotstatbestandes. Auch sie sind aufgrund der Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen auszuschließen.

In dem Offenland des mittleren Trassenabschnitts – hier liegen auch die Flächen für die Umbaumaßnahmen an der Milser Straße sowie zur Errichtung des Hochwasserrückhaltebeckens – fehlen mangels einer Bewaldung, mangels Hecken säume, Gärten, Parks und angesichts des teilweise verrohrten Buschbaches auch mangels Gewässer die potentiellen Leitstrukturen und Jagdgebiete, die von Fledermäusen angefliegen werden, so dass sich schon von daher keine relevanten Störungen zu erwarten sind. Als Bereiche, in die sich bau-, anlage- und betriebsbedingte Störungen hinein erstrecken können, verbleiben deshalb die drei schon benannten Bereiche des übrigen Trassenraums, die Lutteraue und das östliche und westliche Ende des nördlich der Moenkampsiedlung gelegenen Waldes am Buschbach. Es sind dies die Bereiche, in denen sich sowohl die verloren gehenden als auch die zu erhaltenden potentiellen Quartierbäume befinden und in denen auch tatsächlich hohe bis sehr hohe Fledermausaktivitäten und teilweise – vor allem und vorrangig bezogen auf die Lutteraue – auch über die Trasse hinweg führende Flugkorridore (vgl. vorstehend Buchstabe a)) festgestellt wurden. Zudem nimmt die Trasse dort und insbesondere im Bereich des Buschbachwaldes dauerhaft Nahrungs- und Jagdhabitats in Anspruch bzw. verläuft am Rande der nicht unmittelbar betroffenen Nahrungs- und Jagdhabitats.

Betriebsbedingte und damit dauerhafte Störwirkungen können sich erst mit der Aufnahme des Bahnverkehrs ergeben. Als mögliche Auslöser kommen Lärmimmissionen sowie die Beleuchtung der Haltestellen in Frage. Lärmbetroffenheiten sind aufgrund des geringen Bahnfahrzeugaufkommens – vgl. zum Fahrzeugaufkommen vorstehend Buchstabe a) – sowie des Weiteren auch angesichts der geringen Lärmempfindlichkeit aller betroffenen planungsrelevanten Arten und auch der Vorbelastungen auszuschließen. Dass die von einem Straßenbahnzug ausgehenden Lärmimmissionen die, die von einem einzelnen Kraftfahrzeug ausge-

hen, ggf. deutlich überschreiten, führt insoweit zu keiner anderen Bewertung. Dabei wirken sich die Vorbelastungen nicht nur in der Lutteraue mit der stark befahren und nahe der Bahntrasse verlaufenden Milser Straße (täglich bis 12.500 Kraftfahrzeuge) aus. In Relation zum geringen Aufkommen an Straßenbahnfahrzeugen ist vielmehr auch die Vorbelastung durch den Anliegerverkehr in der Moenkampsiedlung und hier vorrangig den auf dem Buschbachweg von Bedeutung.

Da mit der Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke auch die neue Überflughilfe für Fledermäuse in der Lutteraue fertiggestellt sein wird, ist neben einer signifikanten Erhöhung des Mortalitätsrisikos als Folge möglicher Kollisionen mit Bahn- oder Kraftfahrzeugen auch eine populationswirksame Störwirkung im Sinne der Verbotstatbestandes der Nr. 2 des § 44 Abs. 1 BNatSchG auszuschließen.

Die Beleuchtung der Haltestellen als zweiter möglicher betriebsbedingter Störfaktor ist aus sicherheitstechnischen Gründen nicht verzichtbar. Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sind jedoch auch diese nicht populationswirksam. Sie sehen vor, breit streuende Beleuchtungen u. a. dadurch zu vermeiden, dass niedrige Lichtpunkthöhen gewählt und das Licht möglichst punktuell auf den Boden ausgerichtet und ggf. auch abgeschirmt wird, so nur die unbedingt erforderlichen Bereiche der Haltestellen zu beleuchten und dabei auch nur Lampen mit geringer Lockwirkung auf Insekten und Fledermäuse – d. h. kein „kaltweißes“ Licht und kein Licht unter 450 nm – zu verwenden. In den nächtlichen Kernstunden wird die Beleuchtung außerdem weiter reduziert und soweit möglich auch ganz abgeschaltet bzw. mit Bewegungsmeldern ausgestattet werden (vgl. LBP Maßnahme FS6, Nebenbestimmung 5.1.6 im Kapitel A des Beschlusses, in die im Übrigen die Anregung der Umweltverbände zur Ausgestaltung der Beleuchtungen eingeflossen ist, sowie zur Zwischenhaltestelle Buschbachtal auch Protokoll zu TOP 9 des Erörterungstermins). Völlig verzichtet wird zudem auf eine Beleuchtung der Trasse außerhalb der Haltestellenbereiche wie z. B. im Bereich der Lutterquerung.

Nicht zu befürchten ist auch, dass Fledermäuse die Straßenbahntrasse bzw. Bauwerke meiden bzw. sie als Barriere zwischen den Teillebensräumen empfunden und nicht mehr überflogen wird.

Soweit Lebensräume südlich und nördlich der Bahntrasse miteinander vernetzt sind – auch dies gilt analog zu den kollisionsbedingten Gefährdungen im Bereich von Flugkorridoren –, wird diese Vernetzung nicht in einer Weise zerstört oder geschädigt, die mit entsprechenden Folgen verbunden sein könnte. Die durchge-

hend weniger als 15 m breite Trasse – in der Lutteraue beträgt die Trassenbreite 9 m – reicht insoweit als Unterbrechung einer Leitstruktur nicht aus. Entsprechend breite Lücken in einer Leitstruktur werden von Fledermäusen in der Regel noch nicht als Hindernis empfunden und problemlos überwunden. So ist die in der Lutteraue besonders betroffene – weil sie ggf. überfliegende – Zwergfledermaus in der Lage, auch 20 m lange Unterbrechungen zu überwinden und der in Höhe der Moenkampsiedlung mit einem Flugkorridor berührte große Abendsegler weist diesbezüglich ebenfalls keine besondere Empfindlichkeit auf. Auch ist der Querschnitt der Lutterbrücke hinsichtlich lichter Höhe und lichter Weite so dimensioniert, dass kein Meidungsverhalten zu erwarten ist, d. h. weiterhin von einem Unterfliegen ausgegangen werden kann (vgl. Kapitel B Nr. 5.3.1 des Beschlusses).

In West-Ost-Richtung sind mit der in gleicher Richtung verlaufenden Bahntrasse keinerlei Zerschneidungswirkungen verbunden. Insoweit fehlen Leitstrukturen mit durchgehender Vernetzungsfunktion. Der Buschbach ist in einem großen Abschnitt verrohrt und auch Gehölze sind im Offenland zwischen der Lutteraue und dem mit seinem westlichen Ausläufer in Höhe des Hofes Oertmann beginnenden Waldstreifen nördlich der Moenkampsiedlung nicht vorhanden. Vor allem für die an Wasser jagenden Fledermäuse der Lutteraue wird sich die Situation daher mit der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen, die u. a. die Offenlegung des verrohrten Unterlaufs des Buschbaches und dessen naturnahe Entwicklung entlang eines begradigten, dem Wald im Osten vorgelagerten Abschnitts sowie jeweils begleitende Heckenpflanzungen und Säume beinhalten, sogar deutlich verbessern. Einhergehend mit diesen und weiteren Kompensationsmaßnahmen werden auch die allgemeinen Lebensraumverluste (Nahrungs- und Jagdhabitats) ausgeglichen, die ebenfalls ohne Relevanz für die betroffenen Populationen sind. Ausreichend große Lebensräume bleiben sowohl am Buschbach als auch in der Lutteraue erhalten.

Schließlich sind populationswirksame Störungen auch während der dem späteren Betrieb vorausgehenden temporären Bauphase auszuschließen. Zum einen bleiben die störungsempfindlichen Nachtstunden in den Bereichen mit hohen Fledermausaktivitäten bautätigkeitsfrei, zum anderen sind – s. o. – nur Arten mit geringer Lärmempfindlichkeit betroffen.

Im Ergebnis ergeben sich für Fledermäuse keine Störwirkungen, die auf den Bestand der Populationen durchschlagen könnten, zumal keine der betroffenen pla-

nungsrelevanten Arten einen schlechten Erhaltungszustand aufweist, nur die Erhaltungszustände des Kleinen und Großen Abendseglers sowie der Großen Bartfledermaus vom LANUV als unzureichend, die aller anderen sieben Arten dagegen sogar als gut eingestuft werden.

c) Verbotstatbestand der Nr. 3 des § 44 Abs. 1 BNatSchG

Zum diesbezüglichen Schutzbereich des Verbotstatbestandes und damit zu den in der Vorschrift ausdrücklich genannten Fortpflanzungs- und Ruhestätten (vgl. Ausführungen zur Avifauna) gehören bezüglich der Fledermäuse nur deren Quartierstandorte, etwaige Wochenstuben oder spezielle Winterquartiere eingeschlossen.

Als Stätten in diesem Sinne kommen hier mangels entsprechender sonstiger Quartierstandorte wie Wochenstuben oder Winterquartiere nur die erfassten und ggf. auch bis zur Aufnahme der Bauarbeiten noch neu entstehende und zu fällende Quartierbäume in Betracht, die den Fledermäusen als Tagesquartier und Ausgangspunkt zur Jagd dienen bzw. dienen können. Soweit solche Baumhöhlen mit den entsprechenden Gehölzen entnommen werden, stellt die CEF-Maßnahme FS3 (Anbringung von 11 Fledermauskästen) in Verbindung mit den Regelungen den Nebenbestimmungen 5.5.2.2.5 und 5.5.2.2.6 im Kapitel A des Beschlusses sicher, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird; insoweit ist für jedes entfallende potentielle Quartier ein Fledermauskasten aufzuhängen und funktionsfähig zu halten, falls nicht ohnehin in ausreichenden Abständen genügend Ausweichquartiere nachgewiesen werden können. Die entsprechende Flexibilität ist vorhanden, zumal Tagesquartiere ohnehin regelmäßig gewechselt werden.

Entfallende Gehölze werden ansonsten im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle ersetzt.

Da die sich auf beide Seiten der Bahntrasse verteilenden Lebensraumelemente auch für Fledermäuse als flugfähige Arten jeweils erreichbar bleiben, löst das Vorhaben auch für diese Arten keine unüberwindbaren, dem räumlichen Zusammenhang der insoweit entsprechend gesicherten ökologischen Funktionen entgegenstehenden Barrierewirkungen aus. Die für den Funktionszusammenhang

erforderliche Mindestvernetzung der Habitate und Biotopstrukturen bleibt gewährleistet. Dies wird, da unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos ausgeschlossen werden kann, auch nicht durch mögliche Individuenverluste infolge von Kollisionen mit dem Bahn- oder Straßenverkehr in Frage gestellt. Das verbleibende Restrisiko bezüglich der ggf. dennoch eintretenden Individuenverluste ist als unvermeidbar im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG zu werten. Insoweit werden neben den Verbotstatbeständen der Nr. 3 bzw. als Folge daraus auch die der Nr. 1 des Abs. 1 des § 44 BNatSchG nicht erfüllt.

6.4.1.4.3 Amphibien

Einzig planungsrelevante Amphibienart im gesamten Untersuchungsgebiet der UVS ist der Wasserfrosch, von dem zwar einige wenige juvenile Einzelexemplare im Bereich der Lutter-Umflut, im gesamten Untersuchungsraums jedoch keine Laichgewässer gefunden worden sind.

Da die Lutter und die Lutter-Umflut überbrückt werden bzw. die Trasse aufgeständert wird, die Gewässer damit durchgängig bleiben und ansonsten keine Baumaßnahmen an oder im Bereich von Fließ- oder Stillgewässern und den zugehörigen Wirkräumen durchgeführt werden, kann das Eintreten aller drei Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Es wird weder einzelnen Tieren nachgestellt noch werden sie verletzt oder getötet oder werden ihre Entwicklungsformen oder Fortpflanzungs-, Ruhe- und Zufluchtstätten der Natur entnommen. Auch das Lebensrisiko des Wasserfrosches wird keiner signifikanten Erhöhung ausgesetzt. Potentielle Amphibienwanderwege bleiben wie entlang der Lutter und auch der Lutter-Aue erhalten oder werden nicht gekreuzt. Der Buschbach fällt insoweit als im Mündungsbereich der Lutter verrohrtes Gewässer auch als potentieller Wanderweg aus. Von daher sind auch sonstige Störungen ausgeschlossen.

Mit der Offenlegung des Buschbachs, seiner teilweisen naturnahen Entwicklung sowie der Anlegung von Blänken innerhalb des künftigen Hochwasserrückhaltebeckens werden sich vielmehr deutlich verbesserte Lebensraumstrukturen für Amphibien und damit auch den Wasserfrosch ergeben. Dass Amphibien aus dem Bereich des Hochwasserrückhaltebeckens heraus in den es umgebenden Verkehrsraum abwandern und damit Gefährdungen ausgesetzt werden, verhindert

dabei ein Amphibienleitsystem als Umrandung des Beckens. Die Durchgängigkeit der Buschbachquerungen durch die Bahntrasse und den umgestalteten Abschnitt der Milser Straße wird mit Hilfe ausreichend großer und zusätzlich auch mit Bermen ausgestatteter Durchlässe sichergestellt.

6.4.1.4.4 Allgemeiner Artenschutz des § 39 BNatSchG

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

Soweit nicht besonders oder streng geschützte Arten der Flora und Fauna im Einwirkungsbereich der Bahnstrecke und aller damit verbundenen Maßnahmen vorkommen und beeinträchtigt werden, erfolgt dies im Hinblick auf die Realisierung eines im öffentlichen Interesse liegenden und im Sinne der Planrechtfertigung vernünftigerweise gebotenen Vorhabens. Etwaige Beeinträchtigungen erfolgen insoweit nicht ohne Grund, werden im Rahmen der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen jedoch auch insoweit so weit wie möglich minimiert. Solche Wirkungen, die nicht zur Erfüllung von Verbotstatbeständen führen, sondern unabhängig davon die Beeinträchtigung einer oder mehrerer Arten oder allgemein des Lebensraums der Flora und Fauna zur Folge haben, werden mit Hilfe der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Insoweit wird der allgemeine Artenschutz über die Eingriffsregelung bewältigt (vgl. nachfolgende Ausführungen zur Eingriffsregelung unter Ziffer 6.4.4).

6.4.2 **Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz**

Im Rahmen des europäischen Netzes „Natura 2000“ gem. §§ 32 BNatSchG und 48 a LG NRW in Verbindung mit der FFH-RL und der VRL geschützte Gebiete oder Lebensräume werden nicht beeinträchtigt. Die Feststellung des vorliegenden Plans ist daher auch unter Berücksichtigung der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen zulässig.

FFH-Gebiete oder Europäische Vogelschutzgebiete werden weder von der Straßenbahntrasse und den zugehörigen Betriebsanlagen und Bauwerken berührt noch liegen von den Folgemaßnahmen (Umbau Milser Straße, Anlegung des Hochwasserrückhaltebeckens) oder den Kompensationsmaßnahmen betroffene Flächen innerhalb entsprechender Gebiete oder ragen in sie hinein. Sie sind auch im näheren Umfeld nicht vorhanden. Entsprechende Gebietsbekanntmachungen bzw. Ausweisungen sind für den Planungsraum nicht erfolgt. Die jeweils nächstgelegenen „Natura-2000-Gebiete“ weisen Abstände zur Bahntrasse von mehr als 8 km auf.

Unmittelbare Inanspruchnahmen von FFH- oder Europäischen Vogelschutzgebieten finden daher nicht statt und mittelbare Inanspruchnahmen sind schon aufgrund der Entfernungen sicher auszuschließen, so dass dem Vorhaben Versagungsgründe nach § 34 Abs. 2 BNatSchG bzw. § 48 c Abs. 4 LG NRW nicht entgegenstehen.

Der Planungsraum weist auch nicht etwa die Merkmale eines faktischen Vogelschutzgebietes auf, in dem die VRL nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ebenfalls unmittelbar anzuwenden wäre. Bei faktischen Schutzgebieten handelt es sich um nicht förmlich unter Schutz gestellte, die jedoch die besonderen Anforderungen an ein solches Schutzgebiet erfüllen und daher zum Europäischen Vogelschutzgebiet hätten erklärt werden müssen (BVerwG, Urteil vom 21.01.2002, 4 A 15./01; OVG Münster, Beschluss vom 11.05.1999, 20 B 1464/98.AK).

Bei der entsprechenden Ausweisung der Schutzgebiete nach der VRL haben die Mitgliedsstaaten einen Auswahlspielraum – der EuGH spricht in diesem Zusammenhang abweichend von der im deutschen Verwaltungsrecht gebräuchlichen Terminologie von Ermessen – im Hinblick darauf, welche Gebiete zu Schutzgebieten erklärt werden, sofern diese Auswahl fachlich vertretbar ist (EuGH, Urteile vom 02.08.93, Rs C-355/90 und 19.05.98, Rs C-3/96, sowie BVerwG, Beschluss vom 24. 08.00, 6 B 23.00, und Urteil vom 15.01.04, 4 A 11.02). Ein faktisches Vogelschutzgebiet setzt deshalb voraus, dass sich das Ermessen zu einer Pflicht zur Unterschutzstellung verdichtet, weil nach fachlichen Gesichtspunkten kein Zweifel daran besteht, dass die maßgeblichen Kriterien erfüllt sind.

In Deutschland sind die europarechtlichen Vorgaben der VRL in die Rahmenregelungen der §§ 32 ff BNatSchG umgesetzt worden. Die weitere Ausgestaltung obliegt dem jeweiligen Landesgesetzgeber (§ 11 BNatSchG), der dazu in Nordrhein-Westfalen Regelungen in den §§ 48 a - 48 d des Landschaftsgesetzes getroffen hat. Die Regelung in § 48 b Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 und 2 LG NRW bestimmt, dass die Europäischen Vogelschutzgebiete durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (vormals Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten) ermittelt werden und anschließend die höheren Landschaftsbehörden und die oberste Landschaftsbehörde (Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz) tätig werden. Für den fachlichen Maßstab verbleibt es ausdrücklich bei den Vorgaben der VRL (§ 48 b Abs. 1 LG NRW).

Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass das Meldeverfahren auf diesem Wege insgesamt ordnungsgemäß durchgeführt und abgeschlossen worden ist und sieht sich auch mangels anderslautender Hinweise z. B. durch die Landschaftsbehörden oder die Naturschutzverbände oder abweichender eigener Erkenntnisse nicht (auch nicht aufgrund des ermittelten Artenspektrums) zu weiteren Ermittlungen oder Untersuchungen veranlasst.

Sie geht auch unabhängig davon aus, dass der Planungsraum des Vorhabens keine für die Annahme eines faktischen Vogelschutzgebietes relevanten Merkmale aufweist und entnimmt auch der Antwort der Landesregierung NRW vom 21.03.2006 (LT-Drs. 14/1506) auf die Kleine Anfrage 491 vom 13.02.2006 (LT-Drs. 14/1292) im Zusammenhang mit der FFH-Gebietsmeldung, dass das gesamte Gebiets- und Meldeverfahren für das Land NRW nicht nur abgeschlossen, sondern auch ohne Defizite beendet ist, nachdem die nordrhein-westfälische Gebietsauswahl inzwischen im Rahmen biogeografischer Konferenzen durch die EU-Kommission für jede Art und jeden Lebensraum geprüft und abschließend bewertet wurde.

Bestimmungen des gemeinschaftsrechtlichen Gebietsschutzes stehen dem Vorhaben daher nicht entgegen.

6.4.3 **Landschaftsschutz- / Naturschutzgebiete**

Die von dem Vorhaben berührten Flächen liegen teilweise innerhalb des mit dem Landschaftsplan Bielefeld-Ost der Stadt Bielefeld festgesetzten Landschaftsschutzgebietes 2.2.1 „Ravensberger Hügelland“. Außerdem quert die Straßenbahn in der Lutteraue den äußeren nördlichen Randbereich des gem. § 30 Abs. 2 BNatSchG geschützten Biotops GB-3917-230 (Seggen- und binsenreiche Nasswiesen und Sümpfe).

Im Landschaftsschutzgebiet sind unter besonderer Beachtung des § 5 Abs. 1 BNatSchG und nach Maßgabe näherer Bestimmungen gem. § 26 Abs. 2 BNatSchG alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Die Regelung des § 30 Abs. 2 BNatSchG verbietet alle Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Biotops führen können.

Der planfestgestellte Schienenwegebau zählt wegen der mit ihm verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu den grundsätzlich unzulässigen Handlungen im Sinne dieser Regelungen des BNatSchG und des Landschaftsplans der Stadt Bielefeld, der u. a. auch konkret das Verbot von Verkehrswegen benennt. Die Voraussetzungen für eine Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG von den jeweiligen Schutzbestimmungen und Verboten für das Landschaftsschutzgebiet und des geschützten Biotops sind jedoch erfüllt.

Das Vorhaben ist aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls bzw. des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich (vgl. Ausführungen zur Planrechtfertigung). Die Beeinträchtigungen des Landschaftsschutzgebietes sowie des gesetzlich geschützten Biotops werden im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen ebenso vollständig ausgeglichen wie auch die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Auch – soweit bereits vorhanden – der Erhalt oder ansonsten der spätere Ausbau des geplanten und in etwa parallel zur Bahntrasse verlaufenden Grünzuges wird nicht behindert oder gefährdet. Gleiches gilt für den von Norden nach Süden verlaufenden Grünzug entlang des Verbindungsweges zwischen der Elverdisser Straße und der Milser Straße. Das gesetzlich geschützte Biotop wird zudem nicht durchschnitten, sondern nur innerhalb seines äußeren Randes gequert, wobei zwar ein junger Erlenbestand in Anspruch genommen,

die Lutter ansonsten aber überbrückt und die Trasse in der weiteren Aue aufgeständert wird, so dass die Beeinträchtigungen zumindest insoweit auf ein Minimum begrenzt werden und das Biotop in seinem Gesamtbestand nicht gefährdet wird. Die entsprechende Befreiung für das Landschaftsschutzgebiet bzw. die Ausnahme für das geschützte Biotop konnten daher erteilt werden (vgl. Kapitel A, Ziffer 4 des Beschlusses). Den für die Errichtung der Stadtbahntrasse und die damit verbundene Verbesserung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs sprechenden öffentlichen Belangen wird insoweit ein höheres Gewicht beigemessen als den entgegen stehenden Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes.

Die Befreiungs- bzw. Ausnahmemöglichkeit wird auch deswegen bejaht, weil das Bauvorhaben zwar das LSG und auch das Biotop, nicht aber den jeweiligen Gebietscharakter beeinträchtigt und die gesetzlichen bzw. verordnungsrechtlichen Schutzfunktionen des Landschaftsschutzgebietes sowie des Biotops als solche in ihrer Substanz nicht in Frage gestellt werden.

Die untere Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld hat der Befreiung im Übrigen zugestimmt.

Sonstige geschützte Landschaftsteile bzw. Schutzgebiete (z. B. Naturschutzgebiete), die entsprechende Verbotstatbestände zur Folge haben könnten, sind nicht betroffen bzw. liegen deutlich außerhalb der Reichweiten der Wirkpfade des Vorhabens.

6.4.4 **Eingriffsregelung**

Den Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird Genüge getan. Die Baumaßnahme mit dem der Planung zu Grunde liegenden landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) entspricht den entsprechenden Regelungen der §§ 13 ff. BNatSchG und 4 ff. LG NRW.

6.4.4.1 Rechtliche Grundlagen

Eingriffe in Natur und Landschaft sind gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die

die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Als Schienenwegebau erfüllt das planfestgestellte Vorhaben gem. § 4 Abs. 2 Nr. 4 LG NRW die Merkmale eines solchen Eingriffs. Er beeinträchtigt Natur und Landschaft in erheblicher Weise, wobei sich die Beeinträchtigungen wie folgt zusammenfassen lassen: Flächenentzug durch Überbauung bzw. Bodenversiegelung und Überlagerung, Vernichtung von Bodenlebewesen, Entzug von Boden als Standort für die Vegetation und als Lebensraum für die Tierwelt, Beeinträchtigung der Biotopstrukturen, Zerschneidung von Lebensräumen und sonstige Beeinträchtigungen faunistischer Funktionsbeziehungen (Ver- bzw. Behinderung der Ausbreitungsbewegungen von Tierarten), Immissionen in Form von Lärm und Lichtwirkungen sowie Auswirkungen auf das Mikroklima. Die Vorhabenträgerin hat daher nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13, 15 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 S. 1 BNatSchG

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

Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt sind sie, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Nach der Regelung des § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen von Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen. Ergibt diese Abwägung die Zulässigkeit des Vorhabens, hat die Vorhabenträgerin gem. § 15 Abs. 6 S. 1 BNatSchG eine Ersatzzahlung zu leisten, wenn Beeinträchtigungen

nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

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

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

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

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

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

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

Einen ausdrücklichen gesetzlichen Vorrang von Ausgleichsmaßnahmen gegenüber den Ersatzmaßnahmen normieren die Regelungen des § 15 BNatSchG – anders als die Vorgängerregelungen des § 19 Abs. 2 S. 1 BNatSchG a. F. und auch des § 4 a Abs. 2 S. 1 LG NRW a. F. – zwar nicht. Insoweit sind Ausgleichs-

und Ersatzmaßnahmen mit der am 01.03.2010 in Kraft getretenen novellierten Fassung des BNatSchG dem Wortlaut nach gleichgestellt worden. Gleichwohl bleibt die Erhaltung der bestehenden Landschaftsräume und ihrer Funktionen und damit letztlich auch jeweils der Landschaftsräume und ihrer Funktionen vor Ort eine Hauptzielvorgabe des BNatSchG (vgl. dort insbesondere § 1). Qualitativ hat die gleichartige interne Kompensation des Ausgleichs vor Ort gegenüber einer insoweit „nur“ gleichwertigen externen Kompensation des Ersatzes in räumlicher Entfernung bzw. dem großräumigeren Naturraum insoweit den höheren Stellenwert. Wie der Begründung zu § 13 der am 01.03.2010 in Kraft getretenen BNatSchG-Fassung (Drucksache 16/12274 des Deutschen Bundestages) zu entnehmen ist, ergibt sich aus dem Eingriffstatbestand, d. h. der erheblichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, eine zunächst aus der Vermeidungs- bzw. Minimierungspflicht, dann vorrangig der Ausgleichspflicht, dann der Ersatzpflicht und schließlich der Ersatzzahlung bestehende Rechtsfolgenkaskade mit der Folge, dass die vorhergehende Stufe der Kaskade der nachfolgenden im Rang jeweils vorausgeht. Im Ergebnis geht deshalb auch nach der Novellierung des BNatSchG der Ausgleich dem Ersatz grundsätzlich vor.

Auch bei dem als Rechtsfolgenkaskade gestalteten Reaktionsmodell der Eingriffsregelung ist jedoch das Verhältnismäßigkeitsprinzip zu beachten. Da auch für den Flächenbedarf für die Kompensationsmaßnahmen die enteignungsrechtliche Vorwirkung gilt (vgl. nachfolgend Nr. 6.4.4.7), muss der Zugriff auf privates Eigentum das mildeste Mittel zur Erfüllung der Kompensationsverpflichtung darstellen. Daran würde es fehlen, wenn Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle ebenfalls (vergleichbar) Erfolg versprechen, in der Gesamtschau aber den Vorteil bieten, dass den dort Betroffenen geringere Opfer abverlangt werden. Vorrangig ist daher zum Schutz des Eigentums auch auf einvernehmlich zur Verfügung gestellte Grundstücke oder auf Grundstücke, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zurückzugreifen. Auch ist auf die jeweilige nachrangige Reaktionsstufe nicht nur dann auszuweichen, wenn eine Befolgung der vorrangigen Reaktionsstufe tatsächlich unmöglich ist, sondern auch dann, wenn die Befolgung mit unverhältnismäßigen Belastungen für die Belange Betroffener verbunden wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 40/07, Rn. 33 und 34, und Beschluss vom 07.07.2010, 7 VR 2/10). Dies könnte insbesondere dann der Fall sein, wenn die Inanspruchnahme der Grundstücke eines Betroffenen für Ausgleichsmaßnahmen zu einer Gefährdung der Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes führen würde.

Bei unter Berücksichtigung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen noch immer verbleibenden Beeinträchtigungen hat schließlich eine so genannte bipolare naturschutzrechtliche Abwägung zu erfolgen. Gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vor und wird das Vorhaben zugelassen, hat der Verursacher eine Ersatzgeldzahlung zu leisten (§ 15 Abs. 5 und Abs. 6 S. 1 BNatSchG).

Dieses naturschutzrechtliche Eingriffskonzept wurde vorliegend eingehalten.

6.4.4.2 Beschreibung und Bewertung der Beeinträchtigungen, angewandte Methodik

Wie der LBP sowie die zugehörige artenschutzrechtliche Betrachtung aufzeigen, ist das Bauvorhaben nicht nur wegen der Wirkungen infolge der Inanspruchnahme des Landschaftsraums, sondern auch bau- und betriebsbedingt mit teilweise erheblichen Beeinträchtigungen auf die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild verbunden. Diese Beeinträchtigungen sind im LBP unter Einbeziehung der Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen ermittelt, bewertet und quantifiziert worden.

Der den Planunterlagen zugrunde liegende LBP gibt dabei nicht nur Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten und Biotopen sowie Biotopstrukturen, sondern zeigt auch umfassend die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Auf die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG (vgl. Kapitel B Nr. 5.3 des Beschlusses) wird in diesem Zusammenhang ergänzend hingewiesen.

Zusammengefasst werden im LBP folgende eingriffsbedingte, d. h. auf den Bau des Schienenweges und die sonstigen mit dem Vorhaben zusammenhängenden Maßnahmen sowie des Weiteren auf den Betrieb der Bahnstrecke, des zu errichtenden Hochwasserrückhaltebeckens und des umzubauenden Teils der Milser Straße zurückzuführenden Beeinträchtigungen erläutert und beschrieben:

a) baubedingte Wirkungen:

- Beschädigung und Beseitigung von Vegetation, Beeinträchtigungen (temporär und dauerhaft) der Biotoptypen und dauerhafte Einschränkung der unterschiedlichen Lebensraumfunktionen der betroffenen Flächen,

- Veränderungen der Bodenstruktur durch Erdbewegungen (Entnahme, Aufschüttung, Lagerung, Wiedereinbau und Entsorgung von Boden) und Verdichtungen infolge des Einsatzes von Baumaschinen,
- Veränderung des Bodenwasserhaushaltes,
- Verlust von Boden als Standort für die Vegetation und als Lebensraum für die Tierwelt,
- Emittierung von Schadstoffen und Immissionen (Lärm, Abgase, Staub etc.) im Rahmen der Bautätigkeit und des Baustellenverkehrs,
- Temporäre Veränderungen des Gewässerprofils der Lutter,
- ggf. Eintrag von Boden und dadurch Sohlverschlammungen der Fließgewässer sowie
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

b) anlagebedingte Wirkungen:

- teilweise vollständiger Verlust von Gehölzen, Waldflächen und sonstiger Vegetation und von Lebensraumfunktionen,
- Beschädigung von Biotopstrukturen sowie veränderte Standortbedingungen für die Vegetation,
- Versiegelung bzw. Überdeckung von Boden und damit dauerhafter Verlust von Oberboden als Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Bodenorganismen,
- Zerschneidung von Lebensräumen,
- Beeinträchtigung und Verlust der Filter- und Pufferfunktion des Bodens,
- Verminderung der Versickerungs- bzw. Grundwasserneubildungsrate als Folge der Bodenversiegelung und Erhöhung des Oberflächenabflusses,
- dauerhafte Veränderung von Ufer und Sohle der Lutter im Bereich des Brückenbauwerkes,
- Änderung lokaler Luftbewegungen, Verringerung des insgesamt geringen Kaltluftabflusses durch quer zur Fließrichtung verlaufende Dämme,
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Überbauung, Unterbrechung und Störung von Sichtbeziehungen,
- Beeinträchtigung geschützter Landschaftsbestandteile sowie
- Beeinträchtigungen landschaftsgebundener Erholungsfunktionen.

c) betriebsbedingte Wirkungen:

- Kollisionsgefahren für strukturgebundene Fledermausarten,
- Beeinträchtigungen der Fauna durch Lärm und visuelle Effekte inklusive Lichtimmissionen sowie die Anwesenheit des Menschen sowie

- zusätzliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch den Bahnverkehr und die Frequentierung der Haltestellen.

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

Die als Basis dafür erforderliche Bestandsaufnahme der betroffenen Biotope und Biotoptypen wurde für den LBP in seiner überarbeiteten Fassung von 2012 nach der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung NRW“ (sog. „LANUV-Modell“ von 2008, vgl. ELES, Ziff. 3.2.2) durchgeführt. Diese Erhebung hat sich mit einem Korridor von rd. 140 m Breite (in der Lutterau aufgeweitet auf rd. 260 m) an den möglichen projektbedingten Wirkungen orientiert.

Rechtlich relevante Fehler bezüglich der unter Berücksichtigung der Erlassregelungen von ELES im LBP vorgenommenen Eingriffsbewertungen sowie der entwickelten Kompensationsmaßnahmen ergeben sich nicht. Die vorgenommenen Quantifizierungen bei Eingriffswirkungen und Kompensationsmaßnahmen sind naturschutzrechtlich vertretbar und das Bewertungsverfahren entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Im Ergebnis sind alle relevanten Beeinträchtigungen wie der Flächenverbrauch, Eingriffe in die Biotoptypen und -strukturen, Eingriffe in das Landschaftsbild, Eingriffe in Gehölzbestände, Stör- und sonstige Auswirkungen auf die Fauna sowie die sonstigen Eingriffe in die Schutzgüter (Boden, Wasser, Klima, Luft etc.) ermittelt worden. Sie sind in methodisch nicht zu beanstandender Art und Weise in die Bewertung der Einwirkungsintensitäten eingeflossen und wurden bei der Entwicklung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausreichend berücksichtigt. Diese Einschätzung wird nach der Überarbeitung des LBP im Zuge des Deckblattverfahrens auch von der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold geteilt.

Soweit die Umweltverbände gegen die Anlehnung des LBP an die Methodik von ELES an sich, gegen einzelne Regelungen von ELES oder gegen die Umsetzung einzelner Regelungen dieses Erlasses und die darauf beruhende Eingriffsermittlung und -bewertung erhoben haben, weist die Planfeststellungsbehörde sie zurück.

Verbindliche gesetzliche Bewertungsvorgaben gibt es weder für den Straßenbau noch für den Bau von Schienenwegen. Das Fachplanungsrecht gebietet auch nicht, die Eingriffsintensität anhand standardisierter Maßstäbe oder in einem bestimmten schematisierten und rechnerisch handhabbaren Verfahren zu beurteilen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.04.1997, 4 NB 13.97; BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13.99). Es stellt keine Besonderheit der Eingriffsregelung dar, dass das Ergebnis der als gesetzliche Anforderung unverzichtbaren Bewertung unterschiedlich ausfallen kann, je nachdem, welches Verfahren angewendet wird. Der Planfeststellungsbehörde steht vielmehr bei der Bewertung der Eingriffswirkungen eines Vorhabens und ebenso bei der Bewertung der Kompensationswirkung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, insbesondere was deren Quantifizierung betrifft, eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zu (BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, 9 A 11.03). Im Straßenbau orientieren sich die Planfeststellungsbehörden und vorausgehend grundsätzlich auch die Vorhabenträger dabei in NRW an den Erlassvorgaben von ELES, die in der Rechtsprechung anerkannt worden sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.11.2012, 9 A 17.11). Der Bund hat diesbezüglich von seiner Verordnungsermächtigung aus § 15 Abs. 7 S. 1 BNatSchG bisher keinen Gebrauch gemacht, so dass sich das Nähere zur Kompensation von Eingriffen nach Landesrecht richtet, sofern es den Regelungen des § 15 Abs. 1 bis 6 BNatSchG nicht widerspricht. Ein solcher Widerspruch der Regelungsinhalte von ELES zu denen des BNatSchG ist jedoch nicht erkennbar (vgl. auch dazu BVerwG, Urteil vom 06.11.2012, 9 A 17.11).

Hinderungsgründe, die Methodik von ELES in entsprechender Anwendung auch der Eingriffsbewertung beim Bau eines Schienenweges wie hier der Stadtbahnverlängerung Milse-Ost zu verwenden, sind vor dem Hintergrund der Einschätzungsprärogative nicht ersichtlich. Die mit dem Bau eines Schienenweges verbundenen Eingriffe und Wirkungen sind mit denen eines Straßenbaus grundsätzlich auch vergleichbar. In beiden Fällen handelt es sich um liniengebundene Infrastrukturvorhaben, die mit einer durchgehenden Überbauung von Natur und

Landschaft, letztlich auch vergleichbaren Trassierungsbauwerken (Dämme, Böschungen, Brücken, Durchlässe etc.) und von daher auch vergleichbaren bau- und anlagebedingten Eingriffen verbunden sind. Abgesehen davon, dass elektrisch betriebene Straßenbahnen keine Luftschadstoffe emittieren, sind schließlich auch betriebsbedingte Wirkungen (optische Wirkungen, Lärm) letztlich vergleichbar. Soweit sich im Detail Unterschiede ergeben, sind diese über die dafür in ELES vorgesehenen Instrumentarien z. B. über Anpassungen der Breite einer Belastungszone oder eines Bewertungsfaktors ausgleichbar. Insofern verhält sich die Methodik nicht anders als im Straßenbau, bei dem Eingriff und Wirkungen ebenfalls differieren und letztlich u. a. auch von Faktoren wie der Straßen- und Trassenbreite sowie vom Verkehrsaufkommen abhängig sind.

Wegen dieser Unterschiede ist vorliegend auch die von den Verbänden beanstandete Halbierung der „Regelbelastungszone“ von 50 m beidseits der Trasse (ELES, Nr. 3.2.3.2) auf 25 m beidseits der Trasse vorgenommen und ein abweichender Beeinträchtigungsfaktor festgesetzt worden. Die Verkleinerung der Belastungszone ist angesichts der im Vergleich zu einer Straße deutlich geringeren indirekten Projektwirkungen – nicht nur keine Luftschadstoffe, sondern wegen der geringen Frequentierung mit einem selbst im Vergleich zu wenig befahrenen Straßen nur geringen Aufkommen an Bahnfahrten mit vergleichsweise geringen Lärmimmissionen ohne Dauerschallpegel – entgegen der Auffassung der Verbände gerechtfertigt und so auch mit der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Detmold abgestimmt worden. Die damit verbundene geringere räumliche Ausdehnung der Wirkungen erstreckt sich auch auf die betroffenen höherwertigen Landschaftsräume wie die Lutterraue mit dem bis zur Höhe der Lutterquerung reichenden gesetzlich geschützten Biotop als auch auf die Waldflächen am Buschbach. Die damit einhergehende geringe Belastungsintensität hat auch zu der abweichenden Festsetzung des Beeinträchtigungsfaktors (0,1 statt 0,25) für einen großen Teil der Bahntrasse geführt. Er ist wegen der Vorbelastungen des Raums durch Verkehrswege und Bebauung – die Trasse grenzt unmittelbar an den Buschbachweg, so dass der südlich der Trasse gelegene Teil der Belastungszone aus Verkehrsraum besteht und der nördlich Teil zumindest durch indirekte Wirkungen vorbelastet ist – entgegen des Einwandes auch für die Waldflächen nördlich der Moenkampsiedlung angemessen. Der Bedeutung und Empfindlichkeit der Lutterraue einschließlich des dortigen gesetzlich geschützten Biotops wurde dabei durch eine Verdoppelung des sonst in der Regel anzuset-

zenden Beeinträchtigungsfaktors (0,5 statt 0,25) Rechnung getragen. Auch diese Vorgehensweise ist methodisch nicht zu beanstanden.

Regelungskonform ist auch die auf die ELES-Arbeitshilfe 4.6 zurückzuführende Verdoppelung des Zielbiotops bei der Offenlegung des Buschbachs. Mit ihr werden die Funktionen eines bislang nahezu funktionslosen Gewässerabschnitts in Anlehnung an die sog. „Blaue Richtlinie“ weitgehend wiederhergestellt. Dies wirkt sich nicht nur auf den wiederhergestellten Gewässerabschnitt, sondern auch auf andere Gewässerabschnitte und damit sowohl auf den oberhalb der Offenlegung als auch bis in die Lutter hinein sowie des Weiteren auch auf das Umland aus. Gleichzeitig werden wesentliche Voraussetzungen für die Durchgängigkeit des Buschbaches geschaffen. Ein Kompensationsdefizit aufgrund einer vom Umfang her ungerechtfertigten Berücksichtigung der Gewässerausbaumaßnahme in der Eingriffsbilanzierung ergibt sich daher nicht. Es ergibt sich auch nicht in Folge eines Fehlens von Zeitfaktoren für nicht ausgleichbare Biotoptypen. Auch diesbezüglich hat das BVerwG ELES im schon benannten Urteil vom 06.11.2012 bestätigt. Danach sind alle betroffenen Waldflächen vollständig und beanstandungsfrei in die Eingriffsbilanzierung eingeflossen.

6.4.4.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen

Gemäß der ersten Stufe des Reaktionsmodells der Eingriffsregelung, dem naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und dem ihm immanenten Minimierungsgebot hat der Planungsträger entsprechend der Vorschläge des LPB zur Begrenzung der vorhabensbedingten Eingriffe u. a. folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Schutz des Bodens gem. DIN 18 300 (Erdarbeiten) und DIN 18 915 (Bodenarbeiten) u. a. durch getrenntes Lagern und Wiedereinbauen von Ober- und Unterboden, Verzicht auf Bodenarbeiten während und direkt nach niederschlagsreichen Perioden, ausreichend tiefe Lockerung zur Beseitigung baubedingter Verdichtungen auf künftigen Vegetationsflächen, Verzicht auf eine Verdichtung des Bereiches über der verlegten Hauptwasserleitung, zeitnahe Wiederherstellung in Anspruch genommenen Grünlandes durch Einsaat sowie Aufbau eines Waldrandes im Bereich der Baustraße in der Lutteraue,
- Vermeidung der Lagerung Grundwasser gefährdender Stoffe außerhalb versiegelter Flächen,

- Sicherstellung der Dichtheit aller verwendeten Behälter und Leitungen mit Wasser gefährdenden Stoffen inklusive solcher von Baumaschinen und -fahrzeugen,
- ortsnahe Versickerung von anfallendem Grundwasser aus Wasserhaltungen,
- Abdichtung von durch den Wasserleitungsgraben ggf. angeschnittenen Grundwasserleitern durch Querriegel aus Ton,
- Vermeidung von Boden- und Schadstoffeinträgen in die Gewässer,
- Freihaltung eines 5 m breiten Schutzstreifens beidseits des Buschbachs und soweit bauseits möglich auch der Lutter,
- Wiederherstellung der Sohlstruktur der Lutter unterhalb der Brücke,
- ortsnahe Versickerung des auf versiegelten Flächen anfallenden Niederschlagswassers,
- ausreichend groß dimensionierte Rahmendurchlässe des Buschbaches im Bereich der Querung der Stadtbahn und der Milser Straße mit beidseitigen Bermen zur Gewährleistung der Durchgängigkeit für wandernde Kleintiere und Amphibien,
- Vermeidung von Abflussblockaden durch den Verzicht durchgängiger Lärmschutzpflanzungen in Bereichen abfließender Kaltluft,
- Schutz von Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen gem. DIN 18 920 und Vermeidung von Beeinträchtigungen u. a. durch Freihaltung eines 1,5 m breiten Schutzstreifens im Umfeld von Kronentraufen von Lagerflächen, Abgrabungen und Verdichtungen wie z. B. auch solchen durch das Befahren mit Baufahrzeugen,
- Anlage von Baustelleneinrichtungen und Materiallagern außerhalb von Wald- und Grünlandflächen und insbesondere außerhalb des geschützten Biotops in der Lutterraue,
- Einzelfallentscheidungen über zu fällende Bäume in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung,
- Aufbau eines Waldrandes im Bereich der vom Eingriff betroffenen Waldbestände der Lutterraue,
- Gehölzfällungen und Rodungen nur außerhalb der Vegetationsperiode,
- Kontrolle potentieller Fledermaus-Quartierbäume vor der Fällung auf Nutzung,
- Schutz der als Quartierbäume für Fledermäuse oder als Brutbäume für den Feldsperling in Frage kommenden trassennahen Höhlenbäume durch das Aufstellen von Bauzäunen und Durchführung der Bautätigkeiten (Lagerun-

- gen und sonstige Tätigkeiten eingeschlossen) außerhalb des Kronen- und Wurzelbereiches der Höhlenbäume,
- Einsatz lärmreduzierter Baumaschinen und -geräte zur Vermeidung von Lärmimmissionen,
 - Bautätigkeiten an den Gewässern nach Möglichkeit außerhalb der Winterlaichzeit,
 - Möglichst störungsvermeidende Beleuchtungen der Haltestellen,
 - Einsatz mattierter Glasflächen an den Haltestellen zur Vermeidung von Vogelschlag und
 - Einbindung des Unterwerks in die Landschaft mit Hilfe von Bepflanzungen.

Diese umfangreichen und im Rahmen der Nebenbestimmungen im Kapitel A unter Nr. 5.5 noch weiter ergänzten bzw. weiter konkretisierten Maßnahmen (Zeitfenster für die Baufeldräumung im Offenland etc.) sind geeignet, die mit dem Eingriff verbundenen nachteiligen Folgen für Natur und Landschaft so weit einzuschränken, dass keine vermeidbaren Beeinträchtigungen im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG verbleiben.

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

Letztlich wären weitere Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen – wie z. B. weiterer Lärmschutz, weitere Überflug- oder Querungshilfen – zwar denkbar. Der dazu erforderliche Aufwand stünde aber außer Verhältnis zu den zusätzlichen

Wirkungen, die erzielbar wären. Soweit der Verlauf der Bahntrasse Bereiche quert, denen eine entsprechende Bedeutung für den Bestand geschützter Tierarten und ihre Flug- oder Wanderrouten zukommt, sind sie bereits in ausreichendem Maße in das umfassende Maßnahmenprogramm einbezogen. Gleiches gilt für die Schutzmaßnahmen zugunsten der an die Bahntrasse und die zugehörigen Baufelder angrenzenden, von Baumaßnahmen selbst ansonsten aber unberührt bleibenden Biotop- und Gehölzbereiche sowie der darin enthaltenen Brutreviere oder sonstigen Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Dies ergibt sich insbesondere auch aus der artenschutzrechtlichen Betrachtung, die insoweit zu keinem anderen Ergebnis führt und auf die in diesem Zusammenhang zur weiteren Begründung verwiesen wird (vgl. vorstehend Kapitel B Nr. 6.4.1).

Dem in den §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG normierten Vermeidungsgebot hat die Vorhabenträgerin daher Rechnung getragen. Dies bestätigt im Übrigen nicht nur die Stellungnahme der höheren Landschaftsbehörde, sondern auch die der Umweltverbände.

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

6.4.4.4 Ausgleichsmaßnahmen

Auch das vorgesehene Ausgleichs- und Ersatzkonzept ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die Vorgaben der §§ 15 Abs. 3 BNatSchG und 4 a LG NRW sowie der Regelungen von ELES zur vorrangigen Auswahl der Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie zur Gestaltung der entsprechenden Maßnahmen wurden beachtet.

Der Eingriff ist ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Dies setzt neben einem räumlichen Zusammenhang zwischen der ausgleichsbedürftigen Beeinträchtigung und der Ausgleichsmaßnahme voraus, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.

Maßgebliche Gesichtspunkte für die insgesamt erforderliche Kompensation sind die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Arten- und Biotopausstattung des betroffenen Raums unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser und Klima. Dabei können Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass einzelne überbaute oder beeinträchtigte Strukturen kompensiert werden. Vielmehr wird darüber hinaus das Ziel verfolgt, mit Hilfe der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die – vorhabensbedingt beeinträchtigten – Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen.

Letztendlich erfordert das Ziel, Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können, insbesondere die Überführung von Flächen in einen – bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen – höherwertigeren Zustand, von dem die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernommen werden. Dies wird hier durch die im LBP aufgeführten Maßnahmen erreicht. Es ist nicht erforderlich und auch kaum möglich, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Bodenentsiegelungen z. B. funktionsloser Straßenabschnitte, Wege oder Gebäudeflächen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

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

- Installation von mindestens 11 Fledermauskästen (vorgezogene Ausgleichs-/CEF-Maßnahme FS3) in der Lutterraue und im Wald am Buschbach,
- Installation von 5 Nisthöhlen für den Feldsperling in der Lutterraue (vorgezogene Ausgleichs-/CEF-Maßnahme FS4),
- Gebüsch- und Gehölzanpflanzungen auf einer Fläche von 760 m² als neue und entfallende Gehölze ersetzende Überflughilfe für Fledermäuse in der Lut-

terae (vorgezogene Ausgleichs-/CEF-Maßnahme FS5) oder ggf. – vgl. Nebenbestimmung 5.5.2.3 – auch eine temporäre Überflughilfe,

- Offenlegung des Unterlaufs des Buschbachs sowie Renaturierungsmaßnahmen an einem weiteren Teilabschnitt des Gewässers bei gleichzeitiger Entwicklung von Lebensräumen für an Fließgewässer gebundene Arten sowie zugunsten der an Wasser jagenden Fledermäuse auf Flächen von insg. rd. 0,14 ha,
- Aufforstungen, Anpflanzungen von Einzelbäumen und Anlegungen von Hecken, Säumen unter gleichzeitiger Herrichtung neuer Habitats für Waldarten (Avifauna und Fledermäuse) auf Flächen von insg. rd. 1,5 ha,
- Entwicklung von Röhrichtbeständen und Blänken im Hochwasserrückhaltebecken (0,24 ha) bei gleichzeitiger Herrichtung von Nahrungshabitats für Fledermäuse, Errichtung eines Amphibienleitsystems,
- Entwicklung von artenreichem Grünland und nährstoffreicher Standorte als Nahrungshabitats für Fledermäuse auf einer Fläche von rd. 0,43 ha und
- Entwicklung von Extensivgrünland als Lebensraum für die Feldlerche auf einer Fläche von 0,5 ha.

Die näheren Einzelheiten zu den Ausgleichsmaßnahmen sowie zu deren Ermittlung und Berechnung sind dem LBP zu entnehmen. Die erforderliche Unterscheidung und Trennung zwischen den verschiedenen Maßnahmentearten ist dort ebenso vorgenommen worden wie die getrennte Zuordnung der Kompensationsdefizite zu den verschiedenen Schutzgütern und Beeinträchtigungen. Soweit die Maßnahmen auf Flächen des städtischen Kompensationspools durch die Stadt Bielefeld umgesetzt werden (Ausgleichsmaßnahmen A 3, A 4 und A 5), werden sie durch das im Kapitel A Nr. 5.5.5 festgesetzte Ersatzgeld abgegolten.

Im Zusammenhang mit den ergänzenden Regelungen der Nebenbestimmungen unter Nr. 5.5 im Kapitel A des Beschlusses zum Natur-, Landschafts- und Artenschutz sind diese auf die Schaffung landschaftstypischer Vegetationselemente gerichteten Maßnahmen mit ihren wechselseitig aufeinander abgestimmten Funktionen und ihrer jeweiligen in ein örtlich-funktionales Beziehungs- und Vernetzungskonzept eingebundenen Platzierungen geeignet, die beeinträchtigenden Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes positiv zu beeinflussen und vollständig wiederherzustellen. Sie sind auch nach Auffassung der höheren Landschaftsbehörde geeignet, die aus dem Eingriff in Natur und Landschaft resultierenden Beeinträchtigungen in vollem Umfang auszugleichen. Ausreichen-

de Pflegemaßnahmen zur dauerhaften Erhaltung des Zwecks der Ausgleichsmaßnahmen sind gewährleistet.

In der Gesamtbilanz bleibt daher keine dem Vorhaben entgegenstehende und nicht ausreichend kompensierte Beeinträchtigung von Natur und Landschaft zurück, die gem. § 15 Abs. 2 und 5 BNatSchG der Zulassung des Vorhabens entgegenstehen könnte. Einwendungen gegen das Kompensationskonzept des LBP sind im Übrigen nicht und – abgesehen von den Einwänden gegen die Anwendung von ELES bzw. den darauf beruhenden Berechnungen des Kompensationsbedarfs, vgl. vorstehend Nr. 6.4.4.2 – auch nicht von den Umweltverbänden erhoben worden.

Gleichzeitig ist der Umfang der Kompensationsmaßnahmen bezüglich der Flächeninanspruchnahmen auch auf das unabdingbare Maß (§ 15 Abs. 3 BNatSchG und § 4 a Abs. 1 S. 2 LG NRW) beschränkt und insoweit erforderlich. Unter den Vorrangkatalog des § 4 a Abs. 3 LG NRW fallende Maßnahmen, die nicht schon in dem Kompensationskonzept enthalten sind und den vorgesehenen Maßnahmen vorzuziehen wären, sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Insbesondere sind keine weiteren Rückbau-, Entsiegelungs- oder Renaturierungsmöglichkeiten sowie keine weiteren Maßnahmen zur ökologischen Verbesserung bestehender land- und forstwirtschaftlicher Bodennutzungen erkennbar, die nicht zur Nutzungsbeeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen führen. Auch Flächen, die im Rahmen eines Ökokontos bereits durchgeführt worden sind und in diesem Zusammenhang verwendet werden könnten oder Flächen, die zugleich auch einem Maßnahmenprogramm im Sinne von § 82 WHG dienen, stehen nicht zur Verfügung.

Die Kompensationsflächen belaufen sich auf insgesamt rd. 2,9 ha. Die baulichen Eingriffsflächen (Gleis- und sonstige zugehörige Bahnanlagen und Bauwerke wie das Unterwerk, umzubauende Teilstücke der Milster Straße etc.) inklusive der Flächen für das Hochwasserrückhaltebecken belaufen sich auf rd. 2,7 ha. Insofern übersteigt der Flächenbedarf für die Kompensationsmaßnahmen den für das Vorhaben. Die Zielvorgabe eines Flächenverhältnisses von 1 : 1 (§ 4 a Abs. 1 S. 3 LG NRW und ELES) wird dennoch gewahrt. Zum einen handelt es sich bei den in der Lutteraue liegenden Flächen für die neue Überflughilfe für Fledermäuse nicht um landwirtschaftlich genutzte Flächen und das Extensivgrünland geht der Landwirtschaft nicht vollständig verloren. Zum anderen sind die in den Kompensationsflächen enthaltenen artenschutzrechtlichen Maßnahmen wie z. B. die

Nahrungshabitate für Fledermäuse (u. a. Maßnahmen A 1 f und A 2 c) diesbezüglich nicht anzurechnen (ELES, Ziffer 2.2). Im Ergebnis liegt der Verlust für die Landwirtschaft insoweit deutlich unterhalb der Eingriffsfläche.

6.4.4.5 Ersatzmaßnahmen

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

6.4.4.6 Gestaltungsmaßnahmen

Neben den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sieht der LBP diverse Gestaltungsmaßnahmen vor. Sie beinhalten

- die Eingrünung der Dammböschungen (Einsaat und Gehölzpflanzungen),
- Gehölzpflanzungen als visueller Schutz beim Unterwerk,
- die Waldrandbildung an einer Wegeböschung in der Lutteraue,
- die Wiederherstellung des in Anspruch genommenen Grünlandes sowie
- einen bachbegleitenden Erlenbestand an der Lutter sowie am Buschbach und nehmen teilweise auch die Funktion von Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen wahr.

Auch diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Ausbreitung verkehrsbedingter Immissionen zu reduzieren bzw. zu begrenzen, eine bessere Einbindung des Bahnkörpers in das Landschaftsbild zu erreichen und das Landschaftsbild aufzuwerten.

6.4.4.7 Flächeninanspruchnahme für die Kompensationsmaßnahmen

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugelassen werden darf, besteht auch für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung. Die Enteignung (Entziehung oder Beschränkung von Grundeigentum) dafür ist gem. § 30 PBefG zulässig.

Die betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführt. Die Vorhabenträgerin erhält damit, ebenso wie für die Bahn- und Nebenanlagen und die für die Folgemaßnahmen notwendigen Flächen, das Enteignungsrecht (vgl.

dazu das im Zusammenhang mit dem Bundesfernstraßenbau ergangene Urteil des BVerwG vom 23.08.1996, 4 A 29.95, NVwZ 1997, S. 486).

Der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG), in den damit eingegriffen wird, gebietet es zwar, naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Flächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen. Dieser Grundsatz, der auch nur gilt, wenn entsprechende Flächen dazu naturschutzfachlich geeignet sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3.10, und Urteil des OVG Lüneburg vom 22.02.2012, 7 KS 71/10), ist vorliegend jedoch eingehalten worden. Zum einen hat die Vorhabenträgerin, soweit nicht auf Flächen der öffentlichen Hand / der Stadt Bielefeld zurückgegriffen wird, mit den Eigentümern der Kompensationsflächen bereits eine Einigung über deren Inanspruchnahme erzielt, so dass die Flächen einvernehmlich zur Verfügung gestellt werden. Zum anderen beinhalten die entsprechenden Maßnahmen in größerem Umfang artenschutzrechtlich bedingte und als solche örtlich gebundene Anteile, so dass Verlagerungen auf andere Grundstücke ohnehin ausgeschlossen sind.

Ein Verstoß gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip hinsichtlich der Anwendung der Eingriffsregelung und der mit ihr verbundenen Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ergibt sich daher im Ergebnis nicht. Auch sind keine Enteignungsmaßnahmen zu erwarten.

7. **Abwägung**

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.

Das Abwägungsgebot wird dabei nicht schon dadurch verletzt, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Abwägung der verschiedenen Belange dem Einen den

Vorzug eingeräumt und sich damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines Anderen entscheidet. Die Planfeststellungsbehörde hat dabei aber die Grenzen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit zu beachten und das ihr zukommende Planungsermessen abwägungsfehlerfrei auszuüben.

Die Zusammenstellung des nach "Lage der Dinge" in die Abwägung einzustellenden Abwägungsmaterials geschieht daher im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung ziel- und ergebnisorientiert. Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.

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

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

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

In die Abwägung ist, wie den Darlegungen entnommen werden kann, in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach "Lage der Dinge" erkennbar

ist, d. h., was aufgrund der konkreten Planungssituation relevant ist. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der vom Vorhaben betroffenen Anlieger und Grundstückseigentümer.

7.2 **Planungsvarianten / Trassenwahl**

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

Zum Abwägungsmaterial gehören dabei die Varianten, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, 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 einzu beziehen.

Dies erfordert im Abwägungsvorgang, dass der Sachverhalt hinsichtlich der Planungsvarianten so weit aufgeklärt wird, wie dies für eine sachgerechte Trassenwahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Dabei müssen allerdings nicht alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend untersucht und die Variantenprüfung muss nicht bis zuletzt offen gehalten werden. Eine Alternative, die auf der Grundlage einer fehlerfrei erstellten Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, darf – schon in einem frühen Verfahrensstadium – ausgeschlossen werden. Wird in dieser Weise verfahren, ist das Abwägungsergebnis nicht schon fehlerhaft, wenn sich herausstellt, dass die verworfene Lösung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre, sondern erst dann, wenn sich diese Lösung als die vorzugswürdige hätte aufdrängen müssen (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, 4 C 5.95, Urteil vom 18.07.1997, 4 C, 3.95, Beschluss vom 24.09.1997, 4 VR 21.96, Urteil vom 26.03.1998, 4 A 7.97, Urteil vom 26.02.1999, 4 A 47.96). Die Auswahl unter verschiedenen in Betracht kommenden Trassenvarianten ist, ungeachtet dabei zu beachtender zwingender rechtlicher Vorgaben, eine fachplanerische Abwägungsentscheidung (§ 28 Abs. 1 S. 2 PBefG).

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

Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Trasse sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante darstellen würde.

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

Grundlage der Trassenwahl ist die Umweltverträglichkeitsstudie vom November 2004, in deren Rahmen für den im Kapitel B unter Nr. 5.2 bereits beschriebenen Untersuchungsraum hinsichtlich der Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Landschaft, Boden, Wasser (Grund- und Oberflächenwasser), Klima- und Luft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter zunächst umfangreiche Bestands- und Zustandsaufnahmen und -analysen durchgeführt, Varianten entwickelt und die Auswirkungen der Varianten auf die einzelnen Schutzgüter untersucht und bewertet worden sind.

Wie die Ergebnisse zeigen (vgl. auch Kapitel A Nrn. 5.3 und 5.4 des Beschlusses), besteht der Boden sowohl in der Lutterraue im Westen sowie in einem Geländestreifen entlang des Buschbachs aus Gley bzw. Pseudogley-Gley sowie im Übrigen flächendeckend aus Braunerden oder Pseudogley-Braunerden und ist von daher bezüglich seiner Struktur weitgehend homogen geprägt. Angesichts der von einer in West-Ost-Richtung verlaufenden Bahntrasse in jedem Fall zu querenden Lutterraue ist je nach Variante im Wesentlichen nur zwischen Gley und den verschiedenen Braunerde-Typen zu unterscheiden.

Ähnliches gilt für die Schutzgüter Wasser und Klima/Luft. Wasserschutzgebiete oder nennenswerte Grundwasservorkommen sind nicht und Stillgewässer zumindest nicht in den Offenlandbereichen vorhanden. Da die Lutter und ihre Aue in jedem Fall zu queren sind, ist vorrangig der Verlauf des Buschbaches und wegen der Verrohrung seines Unterlaufs insbesondere dessen Oberlauf von Bedeutung. Niederschlagswasser-Einleitungen, die noch einer gesonderten Genehmigung durch die untere Wasserbehörde der Stadt Bielefeld bedürfen und insoweit nicht Gegenstand dieses Beschlusses sind, werden unabhängig von der konkreten Trassenführung erforderlich. Luftschadstoffe werden durch die Straßenbahnfahrzeuge nicht emittiert und spielen letztlich nur baubedingt eine Rolle und Flächen mit besonderer Klimaempfindlichkeit sind nicht betroffen. Allerdings dienen einige Flächen im Offenland als Kaltluftentstehungsgebiet und die Lutterraue als Kaltluftsammelgebiet, so dass eine Trasse ggf. entsprechende Luftbewegungen behindern könnte.

Bezüglich des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind die Waldflächen am Buschbach nördlich der Moenkampsiedlung sowie wiederum die Lutterraue von Bedeutung, der eine wichtige Funktion als Verbundachse zukommt. Beide Gebiete nehmen anders als das Offenland und die anthropogen geprägten Baugebiete wichtige Funktionen für die Fauna wahr und beinhalten zugleich die bedeutsameren Lebensraumpotentiale des Untersuchungsgebietes. Landschaftlich sind diese hochwertigeren Biotopbereiche innerhalb des etwa zur Hälfte überbauten und ansonsten kulturlandschaftlich geprägten Untersuchungsraums die einzigen noch einen naturnäheren Charakter aufweisenden Gebiete.

Besondere Kultur- und Sachgüter weist der gesamte Untersuchungsraum nicht auf. Ausgenommen sind, soweit ihnen eine Schutzwürdigkeit als Kulturgut zukommt, das Gut Milse im Nordwesten sowie einige wenige zumindest noch teilweise erhaltene Hofanlagen.

Empfindlichkeiten für das Schutzgut Mensch ergeben sich für alle bebauten Teilgebiete des Untersuchungsraums und insbesondere für die geschlossenen Wohnlagen und ihre Umfelder, die teilweise auch für die Naherholung von Bedeutung sind. Gleichzeitig sind aufgrund einer Vielzahl von Verkehrswegen Vorbelastungen teilweise nicht unerheblicher Art (Milser Straße und Elverdisser Straße) vorhanden.

Zwangspunkte für die Verlängerung der Straßenbahnlinie und die Entwicklung von Trassenalternativen ergeben sich dabei aus dem Ausgangspunkt der vorhandenen Endhaltestelle Milse in Verbindung mit dem Planungsziel, Milse-Ost möglichst umfänglich zu erschließen. Unter Berücksichtigung der dichten Bebauung entlang der Elverdisser Straße, auf der Ostseite der Lutterraue, im gesamten Nordosten, Osten und Südosten sowie des Weiteren diverser Einzelbebauungen entlang der Milser Straße im Süden kommt deshalb unabhängig von den Konflikten und Konfliktdichten, die sich bei einer Gesamtbetrachtung und Überlagerung der jeweiligen schutzgutbezogenen Empfindlichkeiten ergeben, eine Trassierung nur innerhalb des hiervon umschlossenen und landwirtschaftlich genutzten Offenlandes in Frage. Von daher liegen die entwickelten Trassenvarianten ohne große Abstände zueinander auf vergleichsweise engem Raum.

7.2.1 **Beschreibung der Trassenvarianten**

Insgesamt sind fünf Varianten (V 1 bis V 5) sowie die V 2 a als Untervariante der V 2 entwickelt und untersucht worden. Mit Ausnahme der V 5, der sog. großen Schleife, wurde bei allen Varianten zunächst der Bau einer Wendeschleife unterstellt. Aus der Variante 2 a wurde im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung die Untervariante 2 b entwickelt, bei der es sich um die Variante 2 a mit Stumpfkehranlage handelt. Schließlich ist für die Variante 4 noch eine Untervariante mit Stumpfkehranlage nachbetrachtet worden.

Bei der planfestgestellten Vorzugsvariante handelt es sich um die Variante 2 b.

Ausgangspunkt aller Varianten ist ein 90°-Bogen unmittelbar hinter der bisherigen Endhaltestelle Milse, in dessen Zuge sich unmittelbar südlich der Milser Straße eine Querung der Lutterraue anschließt. Alle Varianten sind zweigleisig und bis zur vorgesehenen Querung der Milser Straße hinter der Einmündung der Elverdisser Straße identisch.

Die Variante 1 (Verlängerung bis Milse-Zentrum) setzt die Lutterquerung in gerader Linie fort, verläuft südlich an der Grundschule Misse vorbei und schwenkt direkt dahinter nach Norden ab, wo sie nach einer Strecke von insgesamt rd. 660 m vor dem sog. „Volkshaus Milse“ endet. Die Endhaltestelle schließt über Rampen an die Elverdisser Straße an.

Die Variante 2 (Südvariante) rückt nach Querung der Milser Straße leicht nach Süden ab und verläuft südlich des begradigten Buschbachs. Nach einem leichten Bogen, dessen südlichster Ausläufer sich auf der Höhe des Feld- und Verbindungsweges zwischen der Elverdisser Straße und der Milser Straße befindet, wo eine Zwischenhaltestelle sowie das Unterwerk zur Stromversorgung der Bahnstrecke vorgesehen sind, läuft sie auf den Nordrand der Moenkampsiedlung zu. In Höhe des Kindergartens zwischen dem Buschbachwald und dem Siedlungsbereich einfädelt sie innerhalb der südlichen Randflächen des Waldes unmittelbar an den Buschbachweg an, verläuft oberhalb der Hauptwasserleitung HW2 der Stadtwerke Bielefeld in deren Schutzstreifen und endet nach 1.230 m am Ostrand des Buschbachweges in einer Wendeschleife, die in einem 30 m-Radius über den dortigen Spielplatz, über den Quellbereich des Buschbaches und durch die Waldflächen hindurch zurück zum Buschbachweg führt. Die Haltestelle befindet sich nördlich des Wendehammers des Buschbachweges und kann von dort erschlossen werden.

Im Unterschied zur Variante 2 verläuft die modifizierte Variante 2 a im Abschnitt westlich der Zwischenhaltestelle / des Feldweges etwas weiter südlich. Sie berücksichtigt die geplante Renaturierung des Buschbachs und den daraus resultierenden Raumbedarf. Im Gegensatz zur Variante 2 ergeben sich zudem Veränderungen bei der Lage der Zwischenhaltestelle und des Unterwerks.

Ohne die hinter der Endhaltestelle eingeleitete nach Norden über den Spielplatz und durch den Wald zurück zum Buschbachweg führende Wendeschleife, die durch eine Stumpfkehranlage ersetzt wird, wird die Variante 2 a schließlich zur Variante 2 b.

Die Variante 3 verläuft auf der Nordseite des Buschbaches. Sie beginnt ab der Querung der Milser Straße mit einem leichten Schwenk nach Nordosten, streift die südöstliche Ecke des Geländes der Grundschule Milse, kreuzt den Milser Bach noch in seinem verrohrten Abschnitt und läuft dann in gerader Linie auf die Endhaltestelle zu, die sich in diesem Fall südlich des Siedlungsbereichs Römerstraße befindet. Die Trasse wurde so und mit dem Ziel entwickelt, dass sie vollständig, d. h. auch westlich des Feld- und Verbindungsweges zwischen Milser Straße und Elverdisser Straße, nördlich des – geplanten – Grünzuges im Bereich des Buschbaches verläuft. Die Endhaltestelle kann hier jedoch nur deutlich abseits vorhandener Wege und Straßen errichtet werden und hätte aufwändige Er-

schließungsmaßnahmen zur Folge. Eine Zwischenhaltestelle sieht auch diese Variante in Höhe des Feldweges vor.

Bei der Variante 4 handelt es sich um eine zweite und damit weitere Nordvariante. Sie vollzieht einen etwas größeren Schwenk nach Norden als die Variante 3, beschreibt insoweit einen leichten Bogen und quert damit auch den Feldweg etwas weiter nördlich. Dem Bogen folgend läuft sie deutlich weiter westlich auf den Siedlungsbereich an der Römerstraße zu, um dessen Rand zu folgen. Die Endhaltestelle befindet sich weiter östlich als bei Variante 3. Sie ist unmittelbar südlich des Hofes Kobusch vor dem Beginn der Wendeschleife angeordnet, die über einen nach Süden führenden Bogen um die Haltestelle herum und hinter ihr wieder auf die Trasse zurückführt. Sie überschneidet sich mit der Wendeschleife der Variante 2 und reicht wie diese mit ihrem östlichsten Bereich knapp bis zu dem Weg, der vom Wendehammer der Mecklenburger Straße nach Norden zur Römerstraße führt. Über diesen kann auch die Erschließung erfolgen, die Zugangswege sind wegen des Abstands zu der Wohnbebauung jedoch vergleichsweise lang. Eine Zwischenhaltestelle befindet sich wiederum in Höhe des zentralen Feldweges.

Variante 5 beschreibt schließlich als Kombination der Varianten 2 und 4 eine große Schleife. Die zweigleisige Strecke teilt sich nach Querung der Lutteraue hinter der Grundschule Milse, führt auf der Trasse der Variante 2 nach Milse-Ost, macht hinter der nördlich des Endes des Buschbachweges liegenden Endhaltestelle einen Bogen nach Norden, um dann weiter eingleisig auf der Trasse der Variante 4 und südlich der Siedlung Römerstraße Richtung Grundschule Milse zurückzuführen. Eine Zwischenhaltestelle befindet sich – und zwar auf dem südlichen Richtung Milse-Ost führenden Streckenteil – auch in diesem Fall in Höhe des zentralen Feldweges zwischen Milser Straße und Elverdisser Straße.

7.2.2 **Variantenbewertung und -vergleich der UVS**

In die vollständige UVS sind nur die Varianten 2 bzw. 2 a und 2 b, 3 und 4 einbezogen worden. Die Varianten 1 und 5 wurden dagegen aufgrund ihrer schon im Vorfeld erkennbaren erheblichen Nachteile ausgeschlossen.

Die Variante 1 erreicht lediglich die Wohngebiete in Höhe des „Volkshauses“ Milse und lässt wesentliche Wohngebiete von Milse-Ost außen vor. Sie erschließt bei einem Radius von 400 m lediglich ein Fahrgastpotential von rd. 1.700 Perso-

nen und verfehlt damit das Planungsziel, Milse-Ost möglichst umfassend zu erschließen, deutlich. Sie wurde von daher als ungeeignet eingestuft.

Die Variante 5 erreicht zwar den vollen Erschließungseffekt, ist jedoch mit deutlichen anderweitigen Nachteilen verbunden. Die in den Planunterlagen (Erläuterungsbericht) benannte Überplanung des an dem Weg zwischen dem Wendehammer der Mecklenburger Straße und der Römerstraße gelegenen Spielplatzes ist zwar auch mit den Varianten 2 und 4 notwendig – er entfällt dort erst mit der Umplanung dieser Varianten zu solchen mit Stumpfkehranlage – und insoweit im Vergleich mit den ursprünglichen Alternativen nicht ausschlaggebend. Die östlich der Grundschule Milse eingleisig geführte Trasse hat aber nicht nur Beeinträchtigungen sowohl der Siedlung Moenkamp als auch der an der Römerstraße zur Folge, sondern benötigt östlich der Grundschule Milse eine doppelt so lange Streckenführung wie die anderen Varianten. Von daher ist die Variante 5 mit den im Vergleich deutlich größeren Flächenverbräuchen und deutlichen Nachteilen sowohl bei den Schutzgütern Boden und Landschaft als auch beim Schutzgut Tiere, Pflanzen und ökologische Vielfalt verbunden. Weitere deutliche betriebliche Nachteile kommen zu den ökologischen Aspekten hinzu. So sind die Fahrbeziehungen unübersichtlicher und es entstehen Umwege sowie längere Fahrzeiten, so dass die Variante 5 für die künftigen Benutzer die deutlich unattraktivere Variante darstellt. Auch die Variante 5 wurde daher frühzeitig als ungeeignet ausgeschlossen.

Für die übrigen Varianten wurde ein detaillierter schutzgutbezogener Vergleich durchgeführt, in dessen Zuge den zu erwartenden Beeinträchtigungen des jeweiligen Schutzgutes die Wertzahlen 1 (geringste Beeinträchtigung) bis 4 (höchste Beeinträchtigung) zugeordnet worden sind. Da sich abzeichnete, dass die Variante 2 b (d. h. die Variante 2 a mit Stumpfkehranlage) deutlich besser abschneidet als die übrigen Varianten, ist sie dabei – anders, als nach dem zur Festlegung des Untersuchungsrahmens durchgeführten sog. „Scoping-Termin“ zunächst vorgesehen – als vollwertige Variante neben die Varianten 2, 2 a, 3 und 4 gestellt worden. Im Ergebnis wurde die Variante 2 b empfohlen.

Um die Vorteile einer Stumpfkehranlage bezogen auf die Variante 4 und daraus ggf. auf das Ergebnis des Variantenvergleichs durchschlagende Wirkungen zu prüfen und um das Ergebnis damit ggf. abzusichern oder auch zu korrigieren, ist eine entsprechende Vergleichsbetrachtung mit einer entsprechend modifizierten Variante 4 nachgeschoben worden. Änderungen beim Ergebnis ergaben sich

gleichwohl nicht, es verblieb bei der Empfehlung der Variante 2 b, für die von der Vorhabenträgerin auch die Planfeststellung beantragt worden ist.

Schutzgut Mensch

Beim Schutzgut Mensch wurden in der UVS jeweils Umfang und Reichweite zu erwartender Lärmimmissionen sowie die Auswirkungen der Trassenalternativen auf die landschaftsbezogene Erholung bewertet.

Da die Ausbreitungs- und Wirkräume bau- und betriebsbedingter Lärmimmissionen letztlich identisch sind – wobei den dauerhaft auftretenden betriebsbedingten Wirkungen die insoweit höhere Bedeutung zukommt –, konnte die Bewertung der bau- und betriebsbedingten Lärmimmissionen analog zueinander erfolgen. Um sie erfass- und vergleichbar zu machen, wurde ein Korridor von 20 m beidseits gerade verlaufender Trassenabschnitte sowie von 45 m beidseits von Kurvenradien, in denen Straßenbahnfahrzeuge wegen des sog. „Schienenquietschens“ in der Regel höhere Lärmimmissionen verursachen, betrachtet. Die Korridorbreiten entsprechen den Radien, innerhalb derer bei überschläglicher Betrachtung mit Beurteilungspegeln zu rechnen ist, die mindestens die Höhe der Grenzwerte der 16. BImSchV erreichen oder diese übersteigen (eine konkrete Berechnung dieser Werte ist erst nach abschließender Planung, Feintrassierung und Erstellung eines digitalen Geländemodells und damit zum Zeitpunkt der Erstellung einer UVS nicht möglich). Innerhalb dieses Betrachtungskorridors wurden schutzwürdige Gebäude zahlenmäßig und die zugehörigen Grundstücke mit ihrer Fläche erfasst.

Mit deutlichen Nachteilen verbunden ist insoweit die Variante 2 a, die in dem Vergleich am schlechtesten abschneidet. Bei ihr erstrecken sich die entsprechend prognostizierten Wirkungen mit insgesamt 14 auf die größte Anzahl schutzwürdiger Gebäude und sie erstrecken sich auch von der Fläche her auf die größeren Wohngebietsanteile. Als in etwa gleichwertig und etwas besser erweisen sich die Varianten 2 und 4. Während die Variante 2 im Flächenvergleich günstiger abschneidet, liegen bei Variante 4 weniger Gebäude im Betrachtungskorridor. Deutlich besser schneiden hier die Varianten 2 b und 3 ab. Bei Variante 2 b wurden mit 4 schutzwürdigen Einzelgebäuden (die Wohngebäude südlich des Buschbachweges liegen fast durchgehend außerhalb des 20 m Korridors) mehr als bei Variante 3 (2 Gebäude) ermittelt. Flächenmäßig erstrecken sich die Wir-

kungen jedoch nur auf rd. 2.400 m² und damit auf einen erheblich kleineren Raum als bei der Variante 3 (rd. 4.300 m²).

Leichte Vorteile gegenüber allen anderen Varianten hat die Variante 2 b beim Faktor landschaftsbezogene Erholung. Bei den mit Hilfe eines Flächenansatzes berechneten Beeinträchtigungsumfängen (Trassenlänge und auch Länge ggf. erforderlicher Erschließungswege x Breite der Trasse und zugehörigen Wirkzone) schneidet sie etwas besser ab als die Varianten 2 und 3. Mit nochmals etwas größeren Einwirkungsräumen sind die Varianten 2 a und 4 verbunden.

Unter summarischer Betrachtung sowohl der lärmtechnischen Auswirkungen als auch der Beeinträchtigungen des Teilschutzgutes Erholung fallen der Variante 2 b damit beim Schutzgut Mensch leichte Vorteile zu, die sich bei besonderer Berücksichtigung der flächenmäßigen Ausbreitung von Lärmimmissionen in Wohngebiete gegenüber der Variante 3 entsprechend verstärken. Mit jeweils leichten Abständen folgen die Varianten 2 und 4 sowie die Variante 2 a.

Wie der Variantenvergleich zeigt, korrespondiert das Ergebnis weitgehend mit den Trassenlängen. Die Variante 3 und die ohne Wendeschleife auskommende Variante 2 b können als kürzere Varianten Vorteile verbuchen, während die längeren Varianten entsprechende Nachteile aufweisen. Noch unberücksichtigt ist dabei die nicht quantifizierbare Überplanung des Spielplatzes am Nordostrand der Moenkampsiedlung durch die Varianten 2, 2 a und 4, die allerdings bei einer Umgestaltung der drei Varianten zu solchen mit Stumpfkehranlage statt Wendeschleife vermieden werden könnte. Eine derartige Umgestaltung der Varianten 2, 2 a und 4 würde im Übrigen aber die Rangfolge des Variantenvergleichs nicht verändern, sondern als Folge einer in der Fläche verminderten Lärmausbreitung lediglich die Abstände der Varianten zueinander minimieren.

In diesem Variantenvergleich unberücksichtigt sind die grundsätzlichen erschließungstechnischen Vorteile, die den Südvarianten im Hinblick auf die Ziele der Planung zukommen; die Südvarianten sind insoweit günstiger, als ihre jeweilige Endhaltestelle näher am Einwohnerschwerpunkt liegt, der aus den Geschosswohnungsbau aufweisenden Bereichen südlich des Buschbachweges und der Mecklenburger Straße besteht. Auf gleichem Raum wird hier eine größere Anzahl potentieller Stadtbahnnutzer erreicht als beispielsweise im Bereich der Siedlung an der Römerstraße.

Unberücksichtigt sind insbesondere aber auch die sonstigen Nachteile, die sich für die Variante 3 unabhängig von der Ausgestaltung der Kehranlage mit der Lage ihrer Endhaltestelle im freien Raum abseits der Wohnbebauung ergeben. Die Lage bedingt aufwändige Erschließungsmaßnahmen in Form langer Zuwegungen und würde einen erheblichen Anteil der Flächen in Anspruch nehmen, auf denen im Zuge der weiteren Entwicklung des Ortsteiles Bebauungen vorgesehen sind. Insoweit kollidiert die Variante 3 mit den weiteren städtebaulichen Entwicklungszielen. Hinzu kommt der dem ansteigenden Landschaftsrelief folgende Streckenverlauf, der starke Steigungsstrecken mit sich bringt, was mit den möglichen Geschwindigkeiten den Fahrkomfort der Fahrgäste reduziert und die Fahrzeiten erhöht. Als weiterer und so auch nicht quantifizierbarer Nachteil, der in vergleichbarer Form auch für die Variante 4 gilt, käme die fehlende „soziale Kontrolle“ hinzu, die mit der Lage der Endhaltestelle abseits der Bebauungslagen verbunden wäre. Sie könnte u. a. Vandalismus und andere unerwünschte oder illegale Handlungen begünstigen und der erforderlichen Akzeptanz der Bahnverbindung insbesondere außerhalb der Betriebsspitzen entgegenstehen. Eine Variante 4 ohne Wendeschleife wäre außerdem wegen der ungünstigen Lage ihrer südlich des Hofes Kobusch gelegenen Endhaltestelle abseits und ohne direkten Zugang zur der Wohnbebauung mit ebenfalls langen Zuwegungen verbunden.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind getrennte Betrachtungen der Teilschutzgüter Biototypen und Biotopkomplexe sowie der Fauna erfolgt. Insgesamt wurden – bei leichten Vorteilen für die Variante 3 – den Varianten 2 b und 3 die geringsten Auswirkungen zugeschrieben. Die Varianten 2, 2 a und 4 folgen ohne nennenswerte Differenzen untereinander mit deutlichem Abstand.

Zur Bewertung des Teilschutzgutes Biototypen und Biotopkomplexe wurden den Flächen des Untersuchungsgebietes zunächst je nach Bedeutung die Wertstufen hoch, mittel und mäßig zugeordnet und die innerhalb dieser Wertstufen verloren gehenden Teilflächen ermittelt. Den so ermittelten Teilflächen wurden in Abhängigkeit von ihrer Größe Wertungszahlen zugeordnet, die für die höherwertigeren Biotopbereiche (z. B. Lutteraue, Wald am Buschbach) verdoppelt und für die nur mäßig bedeutsamen Bereiche (z. B. reine Ackerflächen) halbiert wurden, um eine variantenbezogene und von den Wertigkeiten der Räume losgelöste Gesamtver-

gleichbarkeit herzustellen. Dazu wurde aus den addierten Wertzahlen ein Durchschnittswert gebildet. Das Ergebnis zeigt grundsätzliche Vorteile der Nordvarianten 3 und 4 auf, die auf die Querung des Buschbachwaldes durch die Südvarianten zurückzuführen sind. Nachteile der Nordvariante 4 gegenüber der Nordvariante 3 resultieren aus der insgesamt längeren Trasse sowie aus Beeinträchtigungen des Buschbachquellgebietes, in das die Variante hineinreicht. Sie können mit einer Stumpfkehranlage zwar weitgehend, aber nicht gänzlich vermieden werden (die Beeinträchtigung des Buschbachquellgebietes ergibt sich auch bei den Südvarianten 2 und 2 a, entfällt dort durch den Verzicht auf die Wendeschleife aber vollständig).

Den größten Teil der grundsätzlichen Nachteile der Südvarianten 2 und 2 a vermeidet die Variante 2 b. Der Umfang der Eingriffe in die Waldbestände am Buschbach wird mit dem mit ihr verbundenen Verzicht auf die Stumpfkehranlage und der damit einhergehenden Streckenverkürzung erheblich reduziert. Der Vorteil der Stumpfkehranlage ist damit bei den Südvarianten deutlich größer als bei den Nordvarianten. Da die ansonsten am besten abschneidende Variante 3 mit den deutlich größeren Eingriffen in die mäßig bedeutsamen Biotopbestände verbunden ist, nähert sie sich dieser Variante im Gesamtergebnis an und ist im Vergleich zu ihr nur mit geringfügigen Nachteilen verbunden.

Im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen der Fauna sind der Ausstattung des Raums entsprechend die Amphibien, die Avifauna und die Fledermäuse betrachtet worden.

Bezüglich der Amphibien sind die Nordvarianten insoweit mit Nachteilen verbunden, als sie mögliche Amphibienwanderwege der im Löschteich des Hofe Lüttkehölder laichenden Molcharten zwischen diesem Gewässer und den zugehörigen Sommerlebensräumen und potentiellen Winterhabitaten wie dem Wald am Buschbach (und hier wegen der geringen Wanderradien der Molcharten und der Entfernung zum Löschteich vorrangig die nordwestlichen Randbereiche des Waldes) zerschneiden und Sommerlebensräume als solche in größerem Umfang überbaut werden. Auswirkungen auf Amphibienwanderwege in der Lutteraue sind, soweit sie sich angesichts der Querung der Aue per Brücke und aufgeständelter Trasse überhaupt einstellen, bei allen Varianten identisch und potentielle Laichgewässer werden bei keiner der Varianten überbaut. Bei den Südvarianten wird insoweit vor allem bei denen mit Wendeschleife das Lebensraumpotential

des Buschbachwaldes verkleinert, das jedoch insgesamt eher gering ist und mit den verbleibenden Flächen in ausreichendem Maße erhalten bleibt.

Die Avifauna ist im Untersuchungsgebiet sehr unterschiedlich verteilt. Der weit größte Anteil (45 % der Arten des Raums) präferiert den Wald bzw. den Waldrand als Lebensraum und ist demzufolge in der Lutteraue bzw. im Bereich des Buschbachwaldes zu finden. Ein weiterer großer Anteil von rd. 30 % ist in den Siedlungsgebieten zu finden. Nur 16 % bevorzugt das Offenland, womit die Arten der offenen Feldflur deutlich unterrepräsentiert sind. Die restlichen Arten sind solche, die ihren Lebensraum an den Gewässern finden.

Da die Querung der für die Avifauna wichtigen Lutteraue nicht verzichtbar und bei allen Varianten identisch ist, ergeben sich auch hier variantenbezogene Unterschiede nur aus dem östlichen Trassenverlauf. Dort sind besonders die Varianten 2 und 2 a mit deutlichen Lebensraumverlusten verbunden, die bei der Variante 2 b bereits erheblich kleiner ausfallen. Praktisch keine nennenswerten Beeinträchtigungen ergeben sich mit Variante 3, während die Variante 4 zwar ebenfalls außerhalb des Waldes am Buschbach verläuft, mit ihrer im Vergleich zur Variante 3 weiter nach Osten reichenden und längeren Trasse jedoch in stärkerem Maße u. a. als Nahrungshabitat bedeutsame Sommerlebensräume in Anspruch nimmt. Die Variante 4 berührt hier insbesondere die wenigen Grünlandbereiche des Untersuchungsgebietes. Die damit verbundenen Nachteile würden beim Verzicht auf die Wendeschleife zwar minimiert, nicht jedoch vermieden.

Auch für Fledermäuse ergeben sich Differenzen nur aus den unterschiedlichen Trassenverläufen im Bereich des Buschbachwaldes, der insbesondere in seinen östlichen und westlichen Randbereichen eine hohe Aktivitätsdichte aufweist. Besonders große Nachteile ergeben sich deshalb bei den Südvarianten 2 und 2 a. Ihre Wendeschleife führt durch den Buschbachwald auf die Trasse zurück und verläuft damit quer durch diese Aktivitätsschwerpunkte hindurch. Gleiches gilt für die das Quellgebiet des Buschbachs und die angrenzenden Gehölze durchziehende Nordvariante 4. Günstiger stellt sich insoweit der Verlauf der Varianten 2 b und 3 dar. Die Variante 2 b verläuft ausschließlich am südlichen Waldrand und zerschneidet insoweit keine Flugrouten, die Variante 3 verläuft vollständig außerhalb des Buschbachwaldes und berührt die dortige Fledermausfauna daher ebenfalls nicht.

Insgesamt lässt sich das diesbezügliche Ergebnis des Variantenvergleichs wie folgt zusammenfassen:

Variante	Biotope	Amphibien	Avifauna	Fledermäuse	Gesamtergebnis
2	•••	••	•••	••	••• (10)
2 a	•••	••	•••	••	••• (10)
2 b	••	•	••	•	•• (6)
3	•	••	•	•	• (5)
4	••	•••	•••	••	••• (10)

- geringste Betroffenheiten im Vergleich
- mittlere Betroffenheiten im Vergleich
- höchste Betroffenheiten im Vergleich

Während die Nachteile der Varianten 2, 2 a und 4 zu den Varianten 2 b und 3 dabei insgesamt bereits erheblichen Umfangs sind, weisen die Varianten 2 b und 3 zueinander jedoch nur geringfügige Differenzen auf. Auch hier würde die Umgestaltung der Variante 4 zu einer solchen mit Stumpfkehranlage deren Nachteile minimieren und damit den Abstand zu den Varianten 2 b und 3 verkürzen, die Gesamtreihenfolge allerdings nicht verändern.

Schutzgut Boden

Angesichts der weitgehend homogenen Bodenstruktur des Raums differieren die Auswirkungen der jeweiligen Variante auf das Schutzgut nur in entsprechend geringem Umfang. Insbesondere beim Biotopentwicklungspotential sind, obwohl die Variante 2 b mit leichten Vorteilen verbunden ist, kaum Differenzen feststellbar. Soweit sich Unterschiede ergeben (betrachtet wurde entlang der jeweiligen Trassenlänge eine durchschnittliche Trassenbreite von 8 m), resultieren sie daher aus den Faktoren landwirtschaftliche Nutzungseignung und Filterwirkung des Bodens. Da die Variante 2 b, wie der Vergleich der jeweils mit dem Betroffenheitsgrad hoch, mittel und gering belegte Teilflächenvergleich der UVS zeigt, unter diesen Aspekten mit etwas stärkeren Vorteilen als beim Biotopentwicklungspotential verbunden ist, ist sie insgesamt als günstigste zu werten. Dabei addieren sich die leichten Vorteile beim Biotopentwicklungspotential mit den etwas stärkeren bei den beiden übrigen Faktoren insgesamt zu einem zwar nicht sehr großen, wohl aber zu einem deutlich feststellbaren Vorteil. In relativ dichten Abständen zueinander folgen die Varianten 2 a, 3 und – gleichrangig – 2 und 4.

Wie die ergänzende Betrachtung belegt, würden bei einer Variante 4 ohne Wendeschleife allerdings ein Drittel der mit ihr verbundenen Inanspruchnahmen des Bodentyps Gleye sowie ein nicht unerheblicher Teil der des gute Filtereigenschaften aufweisenden Bodentyps Braunerde entfallen. Auch wenn die Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Flächen südlich des Hofes Lüttkehölter erhalten blieben, wäre die Variante angesichts des reduzierten Bodenverbrauchs mit der Variante 2 b gleichwertig.

Schutzgut Wasser

Beim Schutzgut Wasser sind die Teilschutzgüter Grundwasser und Oberflächenwasser zu betrachten.

Wegen der starken Verflechtung mit der Beeinträchtigung der Filtereigenschaft des Bodens sind, da keine Eingriffe in Grundwasserkörper erfolgen, die Beeinträchtigungen des Grundwassers letztlich mit diesem Teilaspekt des Schutzgutes Boden identisch. Vorteile ergeben sich daher für die Variante 2 b und beim Verzicht auf die Wendeschleife auch für die Variante 4. Ansonsten folgen mit leichten Abständen die Varianten 2 a, 2, 3 und (mit Wendeschleife) 4.

Beim Oberflächenwasser ist dagegen die Variante 3 mit – ebenfalls nur leichten – Vorteilen verbunden. Wegen der letztlich identischen Querung der Lutter sind die Differenzen auf die unterschiedlichen Betroffenheiten ihres Nebengewässers Buschbach und hier vor allem die in seinem Oberlauf zurückzuführen. Alle Varianten mit Wendeschleife sind mit – wenn auch teilweise unterschiedlich starken – Eingriffen in das Quellgebiet des Gewässers verbunden. Dabei sind nicht nur unmittelbare baubedingte Eingriffe, sondern durch baulich bedingte Schadstoffeinträge auch mittelbare Beeinträchtigungen eines in Quellgebieten besonders empfindlichen Gewässers möglich, so dass die Varianten 2, 2 a und 4 im Vergleich am schlechtesten abschneiden. Dass eine Querung des Buschbaches innerhalb der jeweiligen mittleren Trassenabschnitte zwischen Grundschule Milse und Buschbachwald bei den Nordvarianten nicht erforderlich ist, führt insoweit nicht zu nennenswerten Unterschieden. Der Buschbach ist in diesem Bereich ohnehin verrohrt oder zumindest begradigt und weist daher praktisch keine naturnahen Bereiche auf. Die Variante 3 vermeidet zwar sowohl Eingriffe in das Quellgebiet als auch eine Querung des Buschbaches in seinem Mittellauf und schneidet insoweit besser als die Variante 2 b ab. Angesichts des naturfernen

Zustands des Buschbachs ergeben sich daraus allerdings nur geringfügige Auswirkungen auf die Bewertung möglicher Beeinträchtigungen.

Wegen ihrer besseren Bewertung beim Grundwasser ist die Variante 2 b damit insgesamt betrachtet die günstigste. Etwas schlechter schneidet die Variante 3 ab und es folgen die Varianten 2 a, 2 und 4, die sowohl beim Grundwasser als auch beim Oberflächenwasser mit Nachteilen verbunden ist. Letztere rückt diesbezüglich ohne Wendeschleife zwar zur Variante 2 b auf, wäre aber – in entsprechend vermindertem Ausmaß – nach wie vor mit Eingriffen in das Quellgebiet verbunden und dann bezüglich der Gesamtauswirkungen mit der Variante 3 auf Rang 2 gleichzusetzen. Insoweit würde sich die über die größere Breite näher zum Quellbereich rückende Endhaltestelle der Variante 4 ungünstig auswirken.

Schutzgut Klima und Luft

Nennenswerte Unterschiede bezüglich der temporären baubedingten Wirkungen ergeben sich nicht und auch die Auswirkungen der Trassenvarianten auf die in geringem Maße vorhandenen Kaltluftabflüsse sind nur geringen Umfangs. Da die Straßenbahn zudem emissionsfrei verkehrt, resultieren die Hauptunterschiede aus dem Umfang der zu versiegelnden Flächen (Erschließungswege eingeschlossen), die zur Kaltluftentstehung nicht mehr zur Verfügung stehen. Danach ergibt sich ein deutlicher Abstand zwischen der Variante 2 b, die mit der geringsten Flächenversiegelung und insoweit mit den geringsten Beeinträchtigungen verbunden ist, und den übrigen Varianten, die jedoch untereinander keine nennenswerten Unterschiede aufweisen.

Die Variante 4 hätte ohne Wendeschleife angesichts geringerer Länge und minimierter Versiegelungen geringere Auswirkungen als die Varianten 2, 2 a, 3 und 4 und von daher zwischen ihnen und der Variante 2 b einzustufen.

Schutzgut Landschaft / Landschaftsbild

Mit Blick auf das Schutzgut Landschaft / Landschaftsbild sind es vor allem die Nordvarianten, die mit Nachteilen verbunden sind. Im Westen (Bereich Lutteraue bis zur Höhe der Grundschule Milse) ergeben sich angesichts identischer Trassenverläufe auch bei diesem Schutzgut praktisch keine variantenbezogenen Unterschiede. Die mittleren Trassenabschnitte der Varianten verlaufen zwar unterschiedlich, allerdings mit dem Offenland in einem Raum, dessen Querung eben-

falls nicht vermeidbar und in dem das Landschaftsbild von seiner Wertigkeit her weitgehend identisch ist. Von daher sind auch die Auswirkungen auf das Landschaftsbild nur bedingt vom Trassenverlauf abhängig. Je nach Blickwinkel unterscheiden sich zwar die Abstände auf die Trasse und – soweit sie beispielsweise in Dammlage verläuft – den „Sperrriegel“, der ggf. die Sicht über die Trasse hinaus einschränkt oder auch blockiert. Bezogen auf vergleichsweise geringe topographische Unterschiede, die „Umrahmung“ des Offenlandes durch die Bebauung und im Hinblick darauf, dass das Landschaftsbild beidseits der Trassenvarianten durch landwirtschaftliche Nutzflächen bestimmt wird, wirken sich damit verbundene Differenzen aber allenfalls mäßig aus.

Anders verhält es sich bei den Trassenabschnitten in Höhe des Buschbachwaldes. Die Varianten 3 und 4 – und auch die Variante 4 mit Stumpfkehranlage – durchziehen hier den Bereich des Untersuchungsgebietes, der wegen seines Reliefs, seiner Grünlandanteile und seiner Lage vor dem Wald am Buschbach das hochwertigste Landschaftsbild aufweist, so dass die Veränderungen und Beeinträchtigungen durch die Straßenbahn entsprechend ins Gewicht fallen. Die Wahrnehmbarkeit der Landschaft wird vor allem aus nördlich gelegenen Blickwinkeln nicht nur vollständig verändert, sondern es wird vor dem Hintergrund, dass dieser Teil des Offenlandes mit dem sich anschließenden – und bei Variante 4 teilweise zu überbauenden – Quellgebietes des Buschbachs nur einen kleinen Teil des ohnehin nicht sehr großräumigen Gebietes ausmacht, auch ein entsprechend großer Anteil dieses Landschaftsraums in Anspruch genommen.

Die Südvarianten verlaufen dagegen am äußeren südlichen Rand des Buschbachwaldes entlang der Bebauungsgrenze straßenparallel zum Buschbachweg. Lediglich die Wendeschleifen der Varianten 2 und 2 a rücken weiter von der Moenkampsiedlung ab und queren weitere Waldflächen sowie auch das Quellgebiet des Buschbachs, lassen aber das sonstige Offenland nördlich des Buschbachwaldes ebenfalls unangetastet. Insoweit schließen die Südvarianten unmittelbar an durch Bebauung vorbelastete Räume an und verlaufen bezogen auf den höherwertigeren Landschaftsraum nördlich des Buschbachwaldes sichtbar verschattet. Sie haben daher auf die Wahrnehmbarkeit des Landschaftsraumes nördlich des Waldes letztlich keine Auswirkungen – was insbesondere für die Variante 2 b mit Stumpfkehranlage gilt, die keine Querung des Quellgebietes mit sich bringt – und verändern den Landschaftsraum auch aus südlicher Sicht nur

bedingt; die Wahrnehmbarkeit des sich an die Trassen anschließenden Waldrandes bleibt erhalten.

Mit den größten Nachteilen ist daher – und zwar unabhängig von der Frage, ob mit oder ohne Wendeschleife – die Variante 4 verbunden. Etwas besser schneidet die nicht ganz so weit nach Osten reichende Variante 3 ab. Von den landschaftsschonenderen Südvarianten sind die Varianten 2 und 2 a gleichrangig, während die ohne zusätzliche Querung des Buschbachwaldes auskommende Variante 2 b am besten abschneidet.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Besondere Kultur- und sonstiger Sachgüter, die beeinträchtigt werden könnten und die entsprechende Differenzierungen erfordern würden, weist das Untersuchungsgebiet nicht auf. Bodendenkmäler oder archäologische Fundstellen sind nicht gänzlich auszuschließen, bisher jedoch nicht bekannt. Von daher erstrecken sich die Beeinträchtigungen dieses Schutzgutes weitgehend auf das Teilschutzgut Kulturlandschaft und überschneiden sich mit denen des Schutzgutes Landschaft. Die sich danach ergebende Rangfolge verändert sich auch unter weiterer Berücksichtigung der Flächenanteile der Kulturlandschaft, die von der jeweiligen Variante in Anspruch genommen werden, nicht.

7.2.3 **Nullvariante**

Bei der Nullvariante bliebe der Zustand so, wie er sich ohne den Neubau der Straßenbahnlinie darstellt. Mit dem Verbleiben dieses Zustands lassen sich die planerischen Ziele nicht verwirklichen. Die fehlende Anbindung der östlichen Bebauungsschwerpunkte des Bielefelder Ortsteiles Milse an das Straßennetz bliebe bestehen und mit der gewünschten Verbesserung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs wäre auch die im Weiteren angestrebte Reduzierung des Individualverkehrs nicht erzielbar. Die Nullvariante könnte den verkehrlichen Erfordernissen und hier insbesondere denen des öffentlichen Personennahverkehrs daher nicht genügen.

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

Ein mit der Nullvariante verbundener Verzicht auf die Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 nach Milse-Ost scheidet deshalb als Planungsalternative aus. Sie ist deshalb als Alternative auch nicht weiter berücksichtigt worden.

7.2.4 **Wahl der Vorhabenstrasse**

Die Vorhabenträgerin ist der Empfehlung der UVS gefolgt und hat sich für ihre Planung für die vorgeschlagene Variante 2 b entschieden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich nach Prüfung der in Frage kommenden Trassenvarianten dieser Trassenwahl der Vorhabenträgerin an. Sie hat sich davon überzeugt, dass die beantragte Vorzugsvariante die ist, die unter Berücksichtigung des planerischen Gebots der Minimierung von Eingriffen und in Anbetracht der zu erreichenden Ziele gegenüber den anderen in Frage kommenden Varianten und Alternativen die am besten geeignete ist und sich eine andere Linienführung nicht als besser aufdrängt. Unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange stellt sich die Variante 2 b als die insgesamt schonendere dar.

Die übrigen Varianten einschließlich der nur bis zum Volkshaus Milse-Ost reichenden Variante 1 und der „großen Schleife“ der Variante 5 sind von der Vorhabenträgerin ausreichend untersucht, letztlich aber zulässigerweise verworfen worden. Dies gilt auch für Nordvarianten mit Stumpfkehranlage statt Wendeschleife.

Mit der Variante 1 sind, wie bereits dargestellt, die Planungsziele nicht erreichbar. Sie konnte aufgrund ihrer Nachteile schon im frühen Untersuchungsstadium ausgeschlossen werden, vertiefende Untersuchungen waren für sie nicht erforderlich. Gleiches gilt für die Variante 5, die mit ihrer Länge und ihrer großen Schleife als Kombination aus der Nordvariante 4 und der Südvariante 2 die Nachteile beider Varianten auf sich vereinigt und die gleichzeitig auch mit deutlichen betrieblichen Nachteilen verbunden ist.

Die Untersuchungen legen auch plausibel dar, dass eine Stumpfkehranlage nicht nur die Nachteile einer Südvariante, sondern auch die einer Nordvariante deutlich minimieren, die Nachteile gegenüber einer Südvariante mit Stumpfkehranlage jedoch nicht ausgleichen kann. Anders als für die Variante 4, für die eine Betrachtung mit Stumpfkehranlage nachgeschoben worden ist, ist dies zwar für die Variante 3 nicht explizit erfolgt. Diese Variante ist, wie der Vergleich zeigt, jedoch mit

deutlichen kehranlagenunabhängigen Nachteilen verbunden, so dass sie sich auch mit Stumpfkehranlage nicht als Vorzugsvariante aufdrängt.

Soweit in den Einwendungen eine unzureichende Variantenprüfung bemängelt worden ist, werden diese Einwendungen daher zurückgewiesen.

Für die vertieft untersuchten Varianten 2, 2 a, 2 b, 3, 4 und auch die nachbetrachtete Variante 4 mit Stumpfkehranlage lassen sich die Ergebnisse des schutzgutbezogenen Vergleichs – ohne Gewichtung der Schutzgüter und ohne Differenzierung der Abstände zwischen den Varianten – wie folgt zusammenfassen:

Variante / Schutzgut	2	2 a	2 b	3	4	4 mit Stumpfkehranlage
Mensch	●●●	●●●●●	●	●●	●●●●	●●
Boden	●●●●	●●	●	●●●	●●●●	●
Wasser	●●●●	●●●	●	●●	●●●●●	●●
Luft, Klima	●●	●●	●	●●	●●	● bis ●●
Landschaft	●●	●●	●	●●●	●●●●	●●●●
Tiere, Pflanzen	●●●	●●●	●●	●	●●●	●●●
Kultur, Sachgüter	●●	●●	●	●●●	●●●●	●●●●
Summe / Rangfolge	●●●●● (5)	●●●●	● (1)	●● (2)	●●●●●● (6)	●●● (3)

● = günstigste Variante im Vergleich, ●● = zweitgünstigste Variante im Vergleich etc.,
 ●●●●●● = schlechteste Variante im Vergleich bzw. höchste Betroffenheiten

Mit Ausnahme des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zeigt der Vergleich bei allen Schutzgütern Vorteile für die gewählte Variante 2 b auf. Dabei sind die Nachteile, mit der die Variante 2 b bei diesem Schutzgut im Vergleich zur Variante 3 verbunden ist, so gering, dass beide letztlich als annähernd gleichwertig betrachtet werden können. Auch wenn umgekehrt bei den Schutzgütern Wasser sowie Klima und Luft nur geringfügige und auch bei den übrigen Schutzgütern keine gravierenden, wohl aber etwas deutlichere Vorteile zugunsten der Variante 2 b feststellbar sind, ergibt sich in der Summe ein deutlicher Vorsprung zugunsten der Variante 2 b.

Als Nachteil für die Variante 3 wirkt sich insbesondere – und dies gilt unabhängig von der Ausgestaltung der Kehranlage – die Lage der Endhaltestelle aus (aufwändige Erschließung, lange Zuwegungen, Inanspruchnahme von Flächen, Kollision mit städtebaulichen Entwicklungszielen, streckenbedingte betriebliche Nachteile sowie vor allem auch die fehlende „soziale Kontrolle“ durch die Lage

abseits der vorhandenen Bebauung, s. o.). Diese Nachteile entfallen sämtlich mit der Variante 2 b, so dass der Verzicht auf die Wendeschleife bei Variante 3 keine Auswirkungen auf den Vergleich und die sich darin ergebende Rangfolge hätte.

Sehr deutlich zeigt sich auch, dass die Varianten 2, 2 a und 4 mit erheblich größeren Beeinträchtigungen der Schutzgüter verbunden sind als die Variante 2 b, sich insoweit also entsprechend bedeutsame Abstände zur Variante 2 b ergeben. Die Variante 4 mit Stumpfkehranlage vermeidet zwar einen Teil der Nachteile der Variante 4, verläuft im für die Unterschiede maßgeblichen östlichen Abschnitt aber dennoch im unvorbelasteten und vergleichsweise hochwertigem und insoweit empfindlichen Landschaftsraum und würde – ähnlich der Variante 3 – eine ungünstige Lage der Endhaltestelle abseits der Bebauung ohne „soziale Kontrolle“ und mit langen Zuwegungen mit sich bringen. Auch eine Beeinträchtigung des Quellgebietes des Buschbachs ist mit dem Verzicht auf die Wendeschleife nicht vollständig vermeidbar. Deutliche Nachteile verblieben darüber hinaus auch bezüglich der Schutzgüter Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter, so dass die Variante 4 auch mit Stumpfkehranlage nicht zur Variante 2 b aufschließen kann.

Von daher wird auch die Forderung der Einwendungen nach einer von der Moenkampsiedlung abrückenden anderen Variante bzw. einer Nordvariante zurückgewiesen. Dies gilt auch für den von einem Teilnehmer des Erörterungstermins – eine Einwendung war von ihm nicht erhoben worden – etwas näher ausgearbeiteten Alternativvorschlag, bei dem es sich mit kleinen Abweichungen um die mit einer Stumpfkehranlage ausgestattete Variante 3 handelt, sowie für die vom Einwender 4 vorgeschlagene Variante, die anders als die Varianten 3 und 4 am Nordrand des Waldes verläuft, um am östlichen Ende in Richtung Wendehammer der Mecklenburger Straße einzuschwenken, so dass die Endhaltestelle im 90°-Winkel zum Buschbachweg und zur Mecklenburger Straße angewinkelt ist.

Anders als der planfestgestellte Trassenverlauf, der nur in den äußeren südlichen und durch den Schutzstreifen der Hauptwasserleitung der Stadtwerke Bielefeld vorbelasteten Waldrand eingreift und der entlang des Waldstreifens auch zumindest nicht durchgehend mit Gehölzbeseitigungen verbunden ist, geht – soweit sie nicht vollständig in den Norden der Bewaldung gerückt wird – jede von der Moenkampsiedlung abgerückte Trassenvariante in erheblich größerem Umfang zu Lasten des Waldes und ggf. auch des hier noch offen und zum Teil noch an-

nähernd naturnah verlaufenden Buschbaches. Die Beeinträchtigungen wären insoweit noch größer als die, die von der Wendeschleife der wegen ihrer Beeinträchtigungsintensität verworfenen Varianten 2 und 2 a ausgingen. Sonstige Nachteile (eingeschränkte soziale Kontrolle, längere Erschließungswege etc.) kämen hinzu.

Für die „modifizierte Variante 2“ gelten dann grundsätzlich auch die Nachteile, die für die Variante 3 der UVS bereits aufgezeigt wurden (fehlende soziale Kontrolle, ungünstigere Erfüllung der erschließungstechnischen Planungsziele, lange Erschließungswege, Eingriffe in das Landschaftsbild etc.). Besonders im Vergleich zur Variante 2 b kommen weitere Nachteile hinzu. So muss für den zudem zu beleuchtenden Verbindungsweg zwischen Römerstraße und Buschbachweg zur Sicherstellung der erforderlichen Barrierefreiheit aufgrund der topographischen Gegebenheiten (Höhenunterschied 4 bis 5 m im Bereich der Buschbachquerung) innerhalb des Buschbachwaldes ein aufwändiges Brückenbauwerk erstellt werden. Die Variante erfordert außerdem östlich des derzeit verrohrten Unterlaufs des Buschbaches wegen dessen Überbauung eine Gewässerverlegung und es entfällt die Bündelung mit der neu verlegten Hauptwasserleitung der Stadtwerke Bielefeld. Von daher erhöht sich zu Lasten der Landwirtschaft auch der Flächenbedarf für das Vorhaben. Die Verlegung der Hauptwasserleitung entlang des Buschbachwaldes ist – wie wiederum bei allen Nordvarianten – zwar entbehrlich, die Schutzstreifenflächen müssten gleichwohl freigehalten werden.

Die Variante des Einwenders 4 schließt anders als die übrigen Nordvarianten direkt an die Baugebiete südlich des Buschbachweges und der Mecklenburger Straße an und vermeidet damit die ungünstige Lage der Haltestelle, kann im Vergleich jedoch ebenfalls nicht zur Vorzugsvariante aufschließen. Die von dem Einwender zugunsten seiner Variante geltend gemachten Vorteile sind insoweit nicht durchgreifend. So stellen sich mit ihr südlich des Waldes allenfalls geringfügige Verbesserungen für das Landschaftsbild ein. Entgegen den Ausführungen des Einwenders geht der „Blick ins Grüne“ mit der Realisierung der Vorhabenstrasse jedenfalls nicht verloren. Die unterhalb des Niveaus des Buschbachweges verlaufende Trasse vergrößert zwar dort, wo Gehölze entfernt werden müssen, den Abstand zwischen der Bebauung und den Waldflächen, lässt den Blick auf die Waldflächen aber ansonsten weiterhin zu. Innerhalb des dortigen Schutzstreifens der zu verlegenden Hauptwasserleitung HW2 der Stadtwerke Bielefeld ergeben sich zudem ohnehin Einschränkungen für den Bewuchs. Im Vergleich dazu sind die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes nördlich des

Waldes erheblich größer. Darauf, dass die noch nicht gefestigte städtebauliche Planung der Stadt Bielefeld, die hier mittel- bis langfristig Bauland ausweisen möchte, in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigungsfähig und das derzeit vorhandene Landschaftsbild und Umfeld zu bewerten ist, ist in diesem Zusammenhang hinzuweisen. Auch bezogen auf Lärmimmissionen und damit das Schutzgut Mensch sind letztlich kaum Verbesserungen erkennbar. Zwar vergrößert sich der Abstand zwischen der Trasse und der Wohnbebauung, so dass Lärmimmissionen grundsätzlich geringer werden. In dem vorrangig betroffenen und bewerteten 20 m-Korridor (der 45 m-Korridor spielt mangels Wendeschleife keine Rolle) befinden sich bei der Variante 2 b jedenfalls selbst in der Form, in der sie der UVS zugrunde liegt, nur 4 Wohngebäude. Bei der geringfügig von der UVS-Variante abweichenden Planungsvariante sind auch diese 4 Gebäude aus dem Korridor herausgefallen; um die entlang der Buschbachweges vorhandenen Stellplätze von ihrer Anzahl her zu erhalten, wurde von der ursprünglichen Absicht, nur noch Stellplätze in Längsausrichtung zu ermöglichen, abgesehen und die Trasse so weit abgerückt, dass es bei quer ausgerichteten Stellplätzen verbleiben kann. Die Einwendertrasse erfordert dagegen vor ihrer Endhaltestelle eine Kurve mit einem engen und diesen Korridor auf 45 m aufweitenden Radius im Nahbereich einiger Einzelgebäude und schneidet insoweit sogar ungünstiger ab. Außerdem wird der Kinderspielplatz überplant und die Lage der Haltestelle reicht in das Quellgebiet des Buschbaches hinein und vergrößert in erheblichem Umfang in einem empfindlichen Umfeld die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser.

Auch unter sonstigen ökologischen Aspekten geht die Bewertung des Einwenders fehl. Während die planfestgestellte Variante 2 b an der Grenze des naturbelassenen Raums verläuft und unmittelbar an den anthropogen geprägten und insoweit vorbelasteten Bereich der Moenkampsiedlung anschließt, verläuft die Einwendervariante ähnlich wie die Varianten 3 und 4 zwischen Offenland und Waldrand mittig durch den naturbelassenen Raum hindurch. Sie nimmt im Vergleich zur Variante 2 b in größerem Umfang potentielle Sommerlebensräume der Amphibien in Anspruch und hat größere Auswirkungen auf die Avifauna des Untersuchungsgebietes, die überwiegend den Wald und den Waldrand – und insbesondere auch den naturbelassenen Übergang vom Wald zum Offenland und potentiellen Sommerlebensraum – als Lebensraum präferiert und die damit von der Einwendervariante im unvorbelasteten Raum besonders betroffen ist. Sie führt ähnlich der Wendeschleifen der Varianten 2 und 2 a zudem durch wichtige Aktivitätsschwerpunkte der Fledermäuse hindurch, hat sogar die Endhaltestelle im

unmittelbaren Umfeld eines solchen Aktivitätsschwerpunktes und beansprucht aufgrund ihrer längeren und weiter nach Osten reichenden Trasse auch andere Schutzgüter wie Boden und Klima/Luft stärker.

Die Kosten einer Variante, insbesondere spezielle Mehrkosten, wie sie z. B. ein besonderes Brücken- oder sonstiges Bauwerk verursachen kann, sind zwar ein im Rahmen einer UVS berücksichtigungsfähiges Kriterium. Eine detaillierte Kostenermittlung ist im Rahmen der UVS gleichwohl nicht erforderlich. Vorliegend mag sich die als Folgemaßnahme des planfestgestellten Vorhabens erforderliche Verlegung der Hauptwasserleitung HW2 der Stadtwerke Bielefeld zwar ungünstig auf die Kosten der planfestgestellten Variante auswirken. Die Nutzung ihres Schutzstreifens trägt andererseits aber zur Minimierung anderer Schutzgut-Beeinträchtigungen und damit auch von Umweltbeeinträchtigungen bei. Zudem stehen den Kosten der Leitungsverlegung bei der Einwendervariante die Kosten der längeren Trassierung gegenüber.

7.3 **Technische Ausgestaltung der Bahnanlagen / Zweigleisigkeit**

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

Reduzierungen des gewählten Ausbaustandards wären insofern letztlich allein über den Verzicht auf die Zweigleisigkeit der Straßenbahnstrecke denkbar. Dies wäre allerdings für einen Verkehr, der in beide Richtungen erfolgen soll und muss und bis zur bisherigen Endhaltestelle auch zweigleisig erfolgt, betriebstechnisch nicht umsetzbar, mit Risiken für den Bahnverkehr verbunden und gem. § 15 Abs. 5 BOStrab vom Grundsatz her auch unzulässig. Im Übrigen ist die Ausgestaltung der Bahn- und Betriebsanlagen, soweit nicht ohnehin der Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde nach § 60 BOStrab vorbehalten, 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**

7.4.1 **Allgemeines und Flächenverbrauch**

Der Neubau der Straßenbahnverbindung inklusive aller zugehörigen Bauwerke und Anlagen (Gleiskörper, Brücke, Dammböschungen, Unterwerk etc.) sowie der Folgemaßnahmen und damit einschließlich der Umbaumaßnahmen im Straßennetz und der Anlegung des Hochwasserrückhaltebeckens beansprucht eine Gesamtfläche von rd. 2,7 ha. Weitere rd. 2,9 ha Fläche werden für Kompensations- bzw. Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen.

Diese Flächen gehen jedoch nicht vollständig zu Lasten der Landwirtschaft. Von den 2,7 ha Fläche, die für das Vorhaben selbst benötigt werden, sind mit rd. 1,24 ha weniger als die Hälfte landwirtschaftliche Fläche und auch von den Kompensationsflächen gehen nur knapp 2,1 ha zu Lasten der Landwirtschaft. Der Gesamtverlust für die Landwirtschaft beträgt insoweit nur rd. 3,25 ha. Nur diese Flächen gehen ihr dauerhaft verloren bzw. werden wie bei der Grünlandextensivierung zumindest in ihrer entsprechenden Nutzung beschnitten. Außerdem werden in geringem Umfang Wirtschaftseinheiten zerschnitten bzw. verkleinert. Nennenswerte Veränderungen bei den Wegebeziehungen ergeben sich nicht.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass das Vorhaben mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

In einem Planfeststellungsverfahren für Infrastrukturvorhaben sind die Belange der Landwirtschaft in zweifacher Hinsicht in die Abwägung einzustellen:

Zum einen sind die privaten Interessen der betroffenen Landwirte zu berücksichtigen. Zum anderen hat die Vorhabenträgerin das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft zu beachten (wie es sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt).

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

Die Landwirtschaftskammer hat hier neben den Flächenverlusten in erster Linie Veränderungen bei der Erschließung der Flächen und ihrer Entwässerung bemängelt und die uneingeschränkte Nutzbarkeit der verbleibenden Flächen (und dazu die Aufrechterhaltung der Felddrainagen sowie der wegemäßigen Erschließung) sowie den vorläufigen Verzicht auf die Andienung und Erschließung der Zwischenhaltestelle gefordert. Kritisiert werden des Weiteren die Umbaumaßnahmen an der Milser Straße, die angesichts der Planung der L 712n (d. h. den Neubau der sog. Ostwestfalenstraße, die von der L 778 im Osten von Milse nördlich an Milse vorbeiführend bis zur B 61 in Bielefeld verlängert werden soll) und der damit voraussichtlich einhergehenden Verkehrsentlastungen auf der Milser Straße für entbehrlich gehalten werden, so dass zumindest auf diese vor allem indirekt über die Kompensationsmaßnahmen zu Lasten der Landwirtschaft gehende Flächeninanspruchnahme verzichtet werden könnte.

Die nachhaltige Sicherstellung der Nutzbarkeit der verbleibenden Flächen bleibt forderungsgemäß gewährleistet. Soweit die Funktionsfähigkeit von Drainagen beeinträchtigt wird, ist ihre Funktionsfähigkeit zu gewährleisten bzw. wieder herzustellen (vgl. Nebenbestimmung 5.6.1 im Kapitel A des Beschlusses). Die dazu vom Einwender 3 geforderte vorherige Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer hat die Vorhabenträgerin im Erörterungstermin zugesichert (vgl. S. 17 des Protokolls zum Erörterungstermin und Kapitel A Nr. 7 des Beschlusses). Auch die Erschließung der verbleibenden Grundstücke bleibt gesichert. Der Verbindungsweg zwischen Elverdisser Straße und Milser Straße, über den die Zwischenhaltestelle erschlossen werden soll, bleibt für die Landwirtschaft nutzbar (vgl. auch Kapitel A, Nebenbestimmung 5.6.3). Auch die Straßenbahnquerung wird bezüglich Breite und Tragfähigkeit so hergerichtet, dass sie für landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar ist.

Auch ist der vom Einwender 5 befürchtete vollständige Ausbau des Wirtschaftsweges zu einem befestigten und für die Landwirtschaft nicht mehr nutzbaren

Rad- und Fußweg, wie die Stadt Bielefeld schriftlich bestätigt hat, nicht geplant. Der Schotterweg soll lediglich im Bereich des Bahnübergangs eine feste Decke erhalten und ansonsten nicht verändert werden.

Die sonstigen Forderungen der Landwirtschaftskammer werden zurückgewiesen. Auf die Umbaumaßnahmen an der Milser Straße kann nicht verzichtet werden, ohne den Verkehrsfluss auf den betroffenen Straßenverbindungen – insbesondere zwischen der westlichen Milser Straße und der Elverdisser Straße – zu behindern und zu gefährden. Hierzu wird auf die Ausführungen im Kapitel B Nr. 7.5 des Beschlusses Bezug genommen. Die geplante sofortige Andienung der Zwischenhaltestelle, deren Errichtung im Hinblick auf das mittel- bis langfristige städtebauliche Ziel, hier weitere Bebauungsmöglichkeiten zu schaffen, grundsätzlich auch die Landwirtschaftskammer als zweckmäßig ansieht, ist plausibel und nicht zu beanstanden. Die Zwischenhaltestelle ist für die Anwohner des nördlich der Zwischenhaltestelle liegenden Abschnitts der Elverdisser Straße gut und wegen ihrer Nähe schneller fußläufig oder per Fahrrad erreichbar als die bisherige oder auch die künftige Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 2. Sie ist deshalb auch unabhängig von einer etwaigen späteren Bebauung dazu geeignet, die Akzeptanz der Stadtbahnverbindung zu erhöhen und damit Sinn, Zweck und Ziel der öffentlichen Personennahverkehrsverbindung zu optimieren, so dass das Fahrgastpotential mit der Zwischenhaltestelle besser ausgeschöpft werden kann. Von daher dient die Zwischenhaltestelle auch unabhängig von einer weiteren Bebauung den Zielen des PBefG.

Die von der Landwirtschaftskammer befürchteten Folgen wie Vandalismus und eine Vermüllung der Umgebung und damit auch der landwirtschaftlichen Flächen sind nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass hier anders als an der Endhaltestelle eine soziale Kontrolle nicht gegeben ist, nicht von vornherein völlig abwegig und daher auch nicht völlig auszuschließen. Die Befürchtungen sind jedoch kein Umstand, dem im Rahmen der Abwägung Bedeutung zukommt. Denn derartige Belastungen können einem Infrastrukturvorhaben wie einem Straßen- oder auch Schienenwegebau für eine Straßenbahn nicht typischerweise als Folgewirkungen zugerechnet werden. Es würde sich vielmehr um ein verbotenes Fehlverhalten handeln, das durch das Planfeststellungsverfahren nicht erlaubt wird und ihm schon deshalb nicht entgegengehalten werden kann. Derartiges Fehlverhalten wäre ggf. mit den dafür vorgesehenen ordnungsrechtlichen Mitteln zu bekämpfen (vgl. Urteil des niedersächsischen Oberverwaltungsgerichtes vom 19.11.1992, 7

L 3817/91). Unabhängig davon soll, wie die Vorhabenträgerin auch im Erörterungstermin erläutert hat, die Zwischenhaltestelle vorerst nur restriktiv eingerichtet werden (Zugang nur von einer Seite, Licht nachts nur mit Bewegungsmelder bzw. Notbeleuchtung, als gesonderte Ausstattung nur Fahrradschutzdach) und keinen unmittelbaren Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen erhalten; der Bahnsteig wird als Mittelbahnsteig errichtet.

Neben der Landwirtschaftskammer als Trägerin öffentlicher Belange haben zwei Landwirte, von denen einer als Eigentümer und einer als Pächter betroffen ist, fristgerecht Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

Der als Eigentümer betroffene Landwirt (Einwendung 3 D) wendet sich in seiner im Deckblattverfahren erhobenen fristgemäßen Einwendung gegen die zusätzliche Inanspruchnahme einer Grundstücksteilfläche, die sich aus der Anlegung des Kreisverkehrs an der Einmündung Milser Straße / Elverdisser Straße bzw. der aus diesem Grund notwendig gewordenen Verschiebung der Straßenbahntrasse um einige Meter nach Süden ergeben hat (alle weiteren Einwendungen sind präkludiert). Die Einwendung wendet sich damit lediglich gegen die Inanspruchnahme einer Grundstücksteilfläche in der Größe von 100 m² des Flurstücks 2249.

Auf diese Inanspruchnahme kann jedoch aus verkehrlichen Gründen (vgl. nachfolgend Nr. 7.5) nicht verzichtet werden. Sie ist zudem nur geringen Umfangs und hat keine wesentlichen Bewirtschaftungseinschränkungen zur Folge. Sie verbreitert den entlang der nördlichen Flurstücksgrenze verlaufenden und in Anspruch zu nehmenden Grundstücksstreifen von vorher rd. 7 m auf nunmehr rd. 8 m, löst jedoch keine Zerschneidung des Grundstücks – das im Übrigen im Zusammenhang mit den angrenzenden Flurstück 2248 und 2250 bewirtschaftet wird – aus, so dass die Restfläche weiterhin im Zusammenhang bewirtschaftungsfähig bleibt. Auch eine nennenswerte Verschlechterung des Grundstückszuschnitts, die Einbußen hinsichtlich der wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Grundstücks haben könnte, ist nicht erkennbar. Sie wurde auch nicht vorgetragen. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Die Funktion der Grundstücksentwässerung, deren Beeinträchtigung in der präkludierten Einwendung vorgetragen wurde (soweit sie entsteht, entsteht sie nicht durch die Planänderungen des Deckblatts 1, sondern wird bereits durch die Ursprungsplanung verursacht), hat die Vorhabenträgerin zudem sicherzustellen. Dies hat die Vorhabenträgerin nicht nur zugesagt, sondern ist – s. o. – auch Re-

gelungsinhalt der allgemein dem Schutz der Landwirtschaft dienenden Nebenbestimmung 5.6.1 im Kapitel A des Beschlusses.

Der als Pächter betroffene Landwirt (Einwendung 5) wendet sich allgemein gegen Flächenverluste, insbesondere jedoch gegen einen etwaigen Ausbau des die Milser Straße mit der Elverdisser Straße verbindenden Wirtschaftsweges, der die landwirtschaftliche Nutzung beeinträchtigen könne, für diese aber durchgehend befahrbar bleiben müsse, sowie gegen die sofortige Inbetriebnahme der Zwischenhaltestelle. Die Einwendungen entsprechen daher denen, die auch von der Landwirtschaftskammer vorgetragen worden sind. Sie werden daher, soweit sie sich nicht erledigt haben, unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen zurückgewiesen.

Wie auf die Inanspruchnahme des Flurstücks 2249 des Einwenders 3 bzw. 3 D kann im Übrigen auch insgesamt weder allgemein auf die Inanspruchnahme der vorgesehenen Flächen noch auf die Inanspruchnahme bestimmter Teilflächen wie u. a. der, die der Einwender 5 bewirtschaftet, verzichtet werden.

Das Vorhaben soll in Räumen verwirklicht werden, die bereits deutliche Vorbelastungen durch Bebauung und Infrastruktur aufweisen und die nur noch teilweise landwirtschaftlich geprägt sind. Von daher ist die Bedeutung des Raums für die Landwirtschaft deutlich eingeschränkt. Das Dezernat 33 der Bezirksregierung Detmold (Bodenordnung, ländliche Entwicklung) hat die Bedeutung der nur noch kleinteilig vorhandenen Landwirtschaft vor diesem Hintergrund auch als untergeordnet und das Vorhaben als agrarstrukturell verträglich bezeichnet. Andererseits sind die noch vorhandenen Flächen für die verbliebene Landwirtschaft umso bedeutender, so dass sich weitere Einschränkungen in der Relation besonders bemerkbar machen. Insoweit ist auch hier mit der unumgänglichen Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen grundsätzlich eine ebenso unumgängliche bedeutsame Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Belange verbunden; eine Umgehung landwirtschaftlicher Flächen ist, wie regelmäßig bei entsprechenden linienhaften Infrastrukturvorhaben, nicht möglich. Nach Abwägung aller betroffenen Interessen ist diese Beeinträchtigung aber mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar. Das Vorhaben beeinträchtigt sowohl die Interessen der betroffenen Landwirte als auch das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft nicht in einer Weise, die einer Zulassung des Vorhabens entgegensteht. Insoweit überwiegt das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens.

Der konkrete Flächenverbrauch ist für die zweigleisige Strecke weitgehend vorgegeben; die Breite der Gleisanlagen ist nicht variabel, die Flächenverbräuche für Dämme und Böschungen sind weitgehend durch die topographischen Bedingungen bedingt und die Flächen, die für die Folgemaßnahmen wie die Anlegung des Hochwasserrückhaltebeckens und die Straßenbaumaßnahmen benötigt werden, resultieren ebenfalls unmittelbar aus dem Vorhaben bzw. seinen Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet der Lutter bzw. als Folge der Querung der Milser Straße auf den Straßenverkehrsfluss und sind nicht bzw. nicht weiter reduzierbar.

Soweit nach der auf der Variantenwahl beruhenden Festlegung der Trasse, in die bereits der Flächenverbrauch als eines der Kriterien eingeflossen ist, noch Möglichkeiten zu seiner Begrenzung ersichtlich sind, werden diese bereits genutzt. So wird u. a. die Hauptwasserleitung der Stadtwerke Bielefeld parallel zur Bahntrasse neu verlegt, um Bündelungseffekte zu nutzen und die Wirkungen des Schutzstreifens zu minimieren. Flächenintensive und über den reinen Trassenbau hinausgehende Erschließungsmaßnahmen in Form von Zuwegungen zu den Haltestellen – die bei anderen Varianten notwendig wären – oder durch den Bau neuer Wege zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen sind im Zusammenhang mit dem Vorhaben ohnehin nicht erforderlich.

Letztlich vorgegeben ist aber auch der Umfang der Kompensationsmaßnahmen, er ist an den Eingriffsumfang gekoppelt und ergibt sich aus dem LBP und den darin dazu durchgeführten Bilanzierungen. Auch können auf das Kontingent an Kompensationsmaßnahmen nur solche Flächen angerechnet werden, die eine ökologische Aufwertung erfahren. Folglich müssen diese Flächen aus ihrer derzeitigen und in der Regel landwirtschaftlichen Nutzung herausgenommen werden. Flächen, die beispielsweise durch eine Entsiegelung aufgewertet werden können und nicht zu Lasten der Landwirtschaft gehen, stehen in der Regel nicht genügend oder gar nicht zur Verfügung. Vorliegend können dazu nur die Flächen des alten Teilstücks der zu verlegenden Milser Straße genutzt werden. So erfolgen u. a. Gehölzpflanzungen und Grünlandextensivierungen sowie auch die Renaturierung des Buschbachs auf intensiv genutzten Ackerflächen.

Nicht konkret vorgegeben und insoweit zumindest im betroffenen Naturraum teilweise variabel ist insoweit nur die Lage der Flächen, auf denen die Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden. Soweit sie nicht wegen ihrer besonderen Funktion – z. B. aus artenschutzrechtlichen Gründen zur Vermeidung eines Verbotstatbestandes – an eine bestimmte Fläche und Örtlichkeit gebunden sind, ist

ihre Lage wenigstens in dem Rahmen wählbar, der von den Regelungen des § 15 BNatSchG vorgegeben wird.

Um den Bedenken der Landwirtschaft Rechnung zu tragen und die Beeinträchtigungen möglichst zu begrenzen, hat die Vorhabenträgerin diese Möglichkeit so weit wie möglich ausgeschöpft. U. a. werden Restflächen zur Kompensation genutzt, die aufgrund ihrer Lage zwischen Bahntrasse und Buschbach landwirtschaftlich nicht mehr nutzbar wären und die Renaturierung des Buschbachs und das Hochwasserrückhalbecken sind so in das Kompensationskonzept eingebunden, dass nach Möglichkeit ein multifunktionaler Ausgleich erfolgt. Zudem wird ein größerer Teil der Kompensationsmaßnahmen im Umfang von rd. 1,76 ha auf Flächen aus dem Kompensationspool der Stadt Bielefeld und damit auf Flächen umgesetzt, die von der Stadt Bielefeld für solche Zwecke vorgehalten werden und die von daher nicht zu Lasten der Landwirtschaft gehen. Außerhalb dieses Kompensationspools werden daher lediglich rd. 1,13 ha zur Kompensation benötigt, von denen wiederum ein größerer Teil im Hochwasserrückhalbecken liegt oder zur Offenlegung des Buschbachs genutzt wird.

Im Ergebnis sind die von der Landwirtschaftskammer vorgetragenen Belange sowie die Bedenken der Einwender soweit wie möglich und damit hinreichend berücksichtigt und in die Planung einbezogen worden. Auf die verbleibenden Flächeninanspruchnahmen kann nicht verzichtet werden. Dies gilt nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund, dass die planfestgestellte Straßenbahntrasse deutlich weniger Flächen in Anspruch nimmt als es bei den Trassenalternativen und hier insbesondere bei den Nordvarianten der Fall gewesen wäre. Schließlich verbleiben unter Berücksichtigung des Kompensationskonzeptes auch keine unwirtschaftlichen Restflächen oder Grundstückszuschnitte, die eine Nutzung der verbleibenden Flächen unwirtschaftlich machen und daher die Betroffenheiten der Landwirtschaft über den reinen Flächenverbrauch hinaus vergrößern würden.

Die sich ergebenden Beeinträchtigungen der Landwirtschaft sind auch hinnehmbar. Weder wird durch den Flächenverbrauch im betreffenden Raum die Landwirtschaft insgesamt gefährdet noch werden die Existenzen einzelner landwirtschaftlicher Betriebe infrage gestellt (vgl. dazu nachstehend Ziffer 7.4.2).

Die Planfeststellungsbehörde weist die entsprechenden Bedenken und Einwendungen, soweit sie sich nicht ohnehin z. B. durch Zusagen der Vorhabenträgerin

oder aufgrund des Stands der Grunderwerbsverhandlungen – den größeren Teil der für das Vorhaben notwendigen Flächen wie z. B. die für die Trassenabschnitte in der Lutteraue sowie die für das Hochwasserrückhaltebecken und alle für die Kompensationsmaßnahmen notwendigen privaten Flächen hat die Vorhabenträgerin bereits erwerben können – zurück.

Gegen die Inanspruchnahme von Kompensationsflächen waren im Übrigen auch keine Einwendungen erhoben worden.

Zum Ausgleich der Flächeninanspruchnahmen stehen den betroffenen Landwirten bzw. Eigentümern im Übrigen Entschädigungsansprüche zu. Die Entschädigungsregelungen sind indes nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens, sondern bleiben den Grunderwerbsverhandlungen oder den sich ggf. anschließenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Bezogen auf die Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen regelt der Planfeststellungsbeschluss die Zulässigkeit des Vorhabens zwar unabhängig von der dinglichen oder schuldrechtlichen Rechtslage der Grundstücke, die zur Realisierung des Vorhabens vorübergehend oder dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen. Ein Planfeststellungsbeschluss entfaltet aber enteignungsrechtliche Vorwirkung, d. h. er schafft die Grundlage für eine mögliche Enteignung (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1992, 7 C 18.91 und § 30 PBefG). Mit der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses kann der betroffene Eigentümer den Entzug seines Grundstücks nicht mehr abwenden; er kann lediglich entscheiden, ob er das Grundstück "freiwillig" verkauft oder es sich durch einen weiteren Hoheitsakt, die in einem gesonderten Verwaltungsverfahren vorzunehmende Enteignung, gegen Entschädigung entziehen lässt. Die Planfeststellung ist für die Enteignungsbehörde insoweit bindend. Das Enteignungsverfahren selbst und die Feststellung einer Entschädigung richten sich dann allein nach dem Entschädigungsgesetz NRW (§ 30 a PBefG). Im Planfeststellungsbeschluss wird deshalb nicht über die Enteignung entschieden (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, 4 C 9.89).

Ein derart betroffener Eigentümer, dem Grundeigentum zum Zwecke der Vorhabensrealisierung notfalls im Wege der Enteignung entzogen werden soll, hat eine besonders starke Rechtsposition (BVerwG, 27.10.2000, 4 A 18.99 und BVerwG, 26.02.1999, 4 A 47.96), so dass die Frage der Inanspruchnahme von Grundstü-

cken ein besonders abwägungsrelevanter Belang ist. Grundstücksbetroffene Einwender können darüber hinaus gestützt auf Art. 14 GG jede ihr Grundstück betreffende Maßnahme abwehren, die mit einfachem Recht nicht vereinbar ist, unabhängig davon, ob die angesprochene Norm auch dem Schutz eines privaten Belangs dient (BVerwG, 18.03.1983, 4 C 80.79). Der Prüfungsumfang einer grundstücksbezogenen Einwendung ist dementsprechend weit und umfasst alle verfahrensrechtlichen und materiellrechtlichen Anforderungen an das Planfeststellungsverfahren (BVerwG, 27.10.2000, 4 A 18.99). Eine Minderung der Rentabilität ist indes hinzunehmen und insoweit auch durch Art. 14 Abs. 1 GG nicht geschützt (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20/08).

Diesen Anforderungen wird insgesamt Genüge getan. Das Vorhaben wird zugelassen, weil es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Landwirtschaftliche Betriebe, auf deren Existenz sich das Vorhaben gefährdend auswirkt, sind nicht betroffen und der Bestand der Landwirtschaft als solcher sowie die schwerpunktmäßige Prägung des Planungsraums durch die Landwirtschaft wird nicht nachhaltig verändert. Von daher wird den verkehrlichen Belangen hier der Vorrang eingeräumt. Die unvermeidbar verbleibenden Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch reduzierte Grundstücksgrößen müssen hier zur Erreichung der Planungsziele hinter die übrigen Belange zurücktreten.

7.4.2 **Existenzgefährdung**

In der Abwägung besonders zu berücksichtigen ist, sollte eine solche zu befürchten sein, auch die mit dem Vorhaben einhergehende Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, 4 A 18.98).

Die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist danach zu beurteilen, ob der Betrieb außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Landwirt und seine Familie auch entsprechende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen erwirtschaften kann (BVerwG, Urteil vom 31.10.1990, 4 C 25.90). Indes muss der landwirtschaftliche Betrieb bereits vor dem Eingriff durch die Straßenbaumaßnahme eine gesicherte Existenzfähigkeit geltend machen können. Eine weitere Verschlechterung eines nicht existenzfähigen Betriebes stellt keinen abwägungsrelevanten Belang dar.

Bei der Beurteilung der Existenzgefährdung werden der unmittelbare Verlust bewirtschafteter Flächen, aber auch mittelbare Beeinträchtigungen für die betriebliche Entwicklungs- und Ertragsfähigkeit des Betriebes berücksichtigt (z. B. Zerschneidung von Flächen und erforderlich werdende Umwege oder Verlust von Dungeinheiten).

Generell setzt die Annahme einer Existenzgefährdung voraus, dass der landwirtschaftliche Betrieb als Vollerwerbslandwirtschaft qualifiziert werden kann oder zumindest einen maßgeblichen Anteil zum Einkommen des Betriebsinhabers beiträgt. Ein Vollerwerbsbetrieb liegt nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre vor, wenn er bei ortsüblicher und ordnungsgemäßer Bewirtschaftung in der Lage ist, einen ausreichenden Betriebsgewinn zu erzielen. Dabei ist grundsätzlich erforderlich, dass 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Nach den betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte darüber hinaus der Betriebsgewinn (Gesamtdeckungsbeitrag der landwirtschaftlichen Produktion zuzüglich evtl. Nebeneinkünfte und abzüglich der Festkosten) auch eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 Euro ergeben.

Bei einem Vollerwerbsbetrieb ist eine Existenzgefährdung des Weiteren nicht realistisch, wenn der Flächenverlust der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche 5 % der Betriebsfläche nicht überschreitet. Wenn der Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen diese Größenordnung nicht erreicht, kann die Planfeststellungsbehörde nach ständiger Rechtsprechung regelmäßig auch ohne Einholung eines Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass ein Straßenbauvorhaben nicht zu einer Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes führt (u. a. VGH München, Urteil vom 30.10.2007, 8 A 06.40026, und zuletzt BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 13/08). Solche relativ geringen Flächenverluste kann die Betriebsorganisation eines Hofes nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre auffangen. Dies gilt auch dann, wenn der Flächenverlust beispielsweise zu einer Reduzierung von Vieh- oder Dungeinheiten bzw. der Möglichkeiten zur Gülleausbringung führen sollte.

Vorliegend ist von keinem Betroffenen eine solche Existenzgefährdung geltend gemacht worden. Auch sonst haben sich im Anhörungsverfahren – auch nicht aus der Stellungnahme der Landwirtschaftskammer – keinerlei Anhaltspunkte ergeben, aus denen sich unter Berücksichtigung der benannten Aspekte – z. B. durch Überschreitung eines den 5 %-Anteil übersteigenden Flächenzugriffs –

Anhaltspunkte für eine eventuelle und ggf. auch von Amts wegen zu prüfenden Existenzgefährdung eines der betroffenen Betriebe ergäben. Angesichts dessen, dass ein großer Teil der erforderlichen Flächen von den betroffenen Eigentümern bzw. Landwirten bereits an die Vorhabenträgerin veräußert wurden, insoweit nur der Erwerb der betroffenen Flächen des Landwirts und Einwenders 3 bzw. 3 D offen sind und sich der gesamte Flächenverlust dieses Landwirts, bei dem zudem auch keine unwirtschaftlichen Restflächen entstehen, auf weniger als 0,2 ha Fläche beläuft, sind sie auch nicht zu erwarten.

7.4.3 Beeinträchtigungen durch die Kompensationsmaßnahmen

Von privater Seite sind keine konkreten Einwendungen gegen die Kompensationsmaßnahmen erhoben worden. Auch die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer richtet sich nur indirekt und insoweit gegen Kompensationsmaßnahmen, als sie ohne die Umbaumaßnahmen im Straßenraum, die von ihr nicht für erforderlich gehalten werden, geringer ausfallen würden. Diese Bedenken werden unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter Nr. 7.4.1 sowie nachstehend auf die unter Nr. 7.5 zurückgewiesen.

7.4.4 Wegenetz und Bewirtschaftungerschwernisse

Eine Abtrennung landwirtschaftlicher Grundstücke vom Wegenetz mit der Folge, dass die Erschließung nicht mehr gesichert wäre und die Grundstücke nicht mehr oder ggf. auch nur über große Umwege erreichbar wären, ergibt sich nicht. Sowohl die Grundstücke südlich als auch die nördlich der Bahntrasse bleiben über den Wirtschafts- und Verbindungsweg zwischen Milser Straße und Elverdisser Straße erreichbar. Über ihn wird auch eine Querung der Bahntrasse möglich sein. Eine Neuerschließung von Grundstücken durch eine Neuordnung des Wegenetzes ist daher nicht erforderlich. Dementsprechende Forderungen – die Aufrechterhaltung des Verbindungsweges zwischen Milser Straße und Elverdisser Straße, die sichergestellt wird, ausgenommen – sind auch von keiner Seite erhoben worden.

Auch sonstige Bewirtschaftungerschwernisse sind weder geltend gemacht worden noch ersichtlich. Sofern sie sich ergeben sollten, sind sie im Übrigen im Entschädigungsverfahren geltend zu machen und ggf. von der Vorhabenträgerin zu entschädigen.

Auf die Nebenbestimmungen der Nr. 5.6 im Kapitel A des Beschlusses sowie auf Kapitel B, Ziffer 11 des Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen (vgl. dazu auch Urteil des BVerwG vom 23.02.2005, 4 A 2.04).

Unabhängig davon wird sich die Vorhabenträgerin bezüglich der mittelbaren Beeinträchtigungen durch die Kompensationsmaßnahmen, Gestaltungsmaßnahmen eingeschlossen, und die damit verbundenen Bepflanzungen um eine die landwirtschaftlichen Nutzungen und Drainagen möglichst schonende Ausführung bemühen. Baubedingte Beschädigungen an Drainagen sind von der Vorhabenträgerin zu beheben bzw. ihr Anschluss ist wiederherzustellen (s. o., eine Drainierung der für Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Flächen wird jedoch in der Regel nicht mehr erforderlich sein).

Ausgeschlossen werden können auch negative Auswirkungen auf den Gewässerhaushalt z. B. durch neue Flächenversiegelungen sowie Gewässerverunreinigungen. Die ordnungsgemäße Entwässerung der Vorhabensflächen wird sichergestellt und, soweit sie Gewässereinleitungen erfordert, im Rahmen der von der Vorhabenträgerin noch einzuholenden wasserrechtlichen Erlaubnisse geregelt. Absinkende Grundwasserstände sind ebenfalls nicht zu besorgen. Auf die Ausführungen im Kapitel B, Ziffern 5.3.3 und 7.8 dieses Beschlusses, wird ergänzend verwiesen.

7.5 **Straßenverkehrliche Belange / Umbaumaßnahmen im Straßennetz**

Die Um- bzw. Ausbaumaßnahmen im Straßenraum (Errichtung des Kreisverkehrs an der Einmündung der Elverdisser Straße in die Milser Straße sowie Teilverlegung der Milser Straße in Höhe der Bahnquerung) sind als Folgemaßnahmen des Vorhabens im Sinne von § 75 Abs. 1 S. 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.

Der Straßenbahnanschluss von Milse-Ost kann (dies gilt im Übrigen unabhängig von der Variantenwahl) nur mit einer Querung der Milser Straße realisiert werden. Erfolgt die Querung höhengleich, haben Straßenbahnen an einem entsprechenden Bahnübergang Vorrang. Die Bahnübergänge sind aus Sicherheitsgrün-

den in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten und vom Verkehrsaufkommen gem. § 20 Abs. 4 und 5 BOStrab technisch zu sichern, wozu mindestens eine Lichtzeichenanlage und ggf. ergänzend auch eine Halbschrankenanlage vorzusehen sind. Örtlich ist der Bereich im unmittelbaren Anschluss an die von nördlicher Seite aus erfolgende Einmündung der Elverdisser Straße als Querungsstelle vorgegeben.

Die ursprüngliche Planung sah vor, den Einmündungsbereich sowie den Verlauf der Milser Straße unverändert zu lassen. Gegen diese Planung hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger der Milser Straße (L 779) in seiner Stellungnahme vom 17.06.2011 erhebliche Bedenken vorgetragen und eine höhenfreie Straßenquerung gefordert. Ohne Überarbeitung der Planunterlagen sei ansonsten angesichts der Verkehrsbelastung und der regelmäßigen Schließung des hier mittels Schrankenanlage gesicherten Bahnübergangs die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Milser Straße / Elverdisser Straße / Bahn nicht mehr gegeben. Auch die Stadt Bielefeld hat Beeinträchtigungen für den Straßenverkehr befürchtet, einen Linksabbiegestreifen aus der westlichen sowie einen Rechtsabbiegestreifen aus der östlichen Milser Straße und darüber hinaus auch einen die noch zu ermittelnden Schließzeiten des Bahnübergangs berücksichtigenden Leistungsnachweis gefordert.

Die Bedenken dieser beiden TÖB haben sich im Verfahren dem Grunde nach bestätigt.

Die Vorhabenträgerin hat aufgrund der vorgetragenen Bedenken die Auswirkungen der Schrankenanlage auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes mit Hilfe eines Verkehrsgutachtens überprüfen lassen. Das entsprechende, vom Ing.-Büro HSV für Stadtverkehrsplanung, Bielefeld, erstellte Gutachten ermittelt zunächst den Status Quo und greift dazu auf die Ergebnisse einer 2009 an diesem Knotenpunkt von der Stadt Bielefeld durchgeführten Verkehrszählung zurück. Wie sich zeigt, folgt der Hauptverkehrsstrom nicht der abknickenden Vorfahrt der Milser Straße und damit der L 779, sondern er tritt als Übereckverkehr zwischen der westlichen Milser Straße und der Elverdisser Straße (einer Kreisstraße, der K 4) auf.

Im Tagesverkehr (6 bis 22 Uhr) wurden auf der westlichen Milser Straße insgesamt 11.823 Kfz gezählt. Davon entfallen 5.737 Kfz auf die Fahrtrichtung Osten, nur 2.352 Kfz verbleiben auf der Milser Straße und folgen der abknickenden Vor-

fahrt, während der mit 3.385 Kfz größere Teil nach links in die K 4 abbiegt. Umgekehrt biegt der größere Teil des Verkehrs von auf der K 4 nach rechts in die Milser Straße ab. Die Zählung ergab 4.132 Kfz auf dem Fahrstreifen in Richtung Süden, von denen 3.681 Kfz nach rechts und nur 451 Kfz nach links in die Milser Straße abgebogen sind. Nur aus östlicher Richtung verbleibt der größere Teil des Fahrzeugaufkommens auf der Milser Straße und folge der abknickenden Vorfahrt.

Eine ähnlich gelagerte Verkehrsaufteilung zeigte sich in der nachmittäglichen Spitzenbelastungsstunde zwischen 16 und 17 Uhr. Von 663 Kfz auf der westlichen Milser Straße mit Fahrtrichtung Osten biegen 434 Kfz nach links ab und nur 229 Kfz bleiben auf der Vorfahrtstraße. Lediglich in der morgendlichen Spitzenbelastungsstunde teilt sich der Verkehr insoweit in etwa gleich auf. Bei dem von der Elverdisser Straße kommenden Verkehr dominieren dagegen sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenbelastungsstunde die Rechtsabbieger.

Der in den benannten Kfz-Aufkommen jeweils enthaltene Schwerlastverkehrsanteil ist gering und bewegt sich zwischen 2,8 % und 5 % beim gesamten Tagesverkehr auf der westlichen Milser Straße bzw. der südlichen Elverdisser Straße sowie zwischen 1,2 % und maximal 7,9 % beim jeweiligen wechselseitigen Abbiegeverkehrs.

Zur Bewältigung dieser Verkehrsströme verfügen die Knotenpunktzufahrten beider Straßen jeweils nur über einen Mischstreifen. Separate Links- bzw. Rechtsabbiegesteifen sind nicht vorhanden. Eine geringfügige Erleichterung des Abbiegeverkehrs ergibt sich lediglich für den aus der Elverdisser Straße kommenden Verkehr; eine leichte Aufweitung des Straßenraums unmittelbar am Knotenpunkt führt dazu, dass zumindest ein einzelnes links abbiegendes und wartendes Kfz von Rechtsabbiegern passiert werden kann. Für die heutige Situation wird die Leistungsfähigkeit des Knotens jedoch als ausreichend bewertet. Die von dem Büro nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen durchgeführten Berechnungen haben die Abbiegeverkehre für die Spitzenbelastungsstunden mittlere Wartezeiten zwischen 20 und 45 Sekunden und eine noch ausreichende Verkehrsqualität der Stufen D und E ergeben.

Bezüglich der künftigen Verkehrsentwicklung legt das Gutachten anders als der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bielefeld unverändert bleibende Verkehrszahlen zu Grunde. Der Verkehrsentwicklungsplan prognostiziert zwar sinkende

Verkehrszahlen, begründet diese jedoch im Wesentlichen mit der Entlastungswirkung des Neubaus der L 712n (vgl. dazu auch nachstehend Nr. 7.7.1.3). Ob und wann es zu einem entsprechenden Straßenneubau kommt, ist jedoch zumindest derzeit noch nicht absehbar und von daher nicht berücksichtigungsfähig. Während mit dem Straßenbahnbau unmittelbar nach der Planfeststellung begonnen werden soll, befindet sich die Planung für die L 712n noch im Planfeststellungsverfahren. Insbesondere aber ist – eine Planfeststellung unterstellt – nach derzeitigem Kenntnisstand offen, ob und wann der Bau der L 712n tatsächlich realisiert werden kann. Das Land NRW hat jedenfalls für die anstehenden Straßenneubaumaßnahmen eine Priorisierungsliste erstellt und die L 712n darin nicht grün (= vorrangig planen), sondern grau hinterlegt, was bedeutet, dass nach dem Vorliegen eines etwaigen Baurechts – d. h. nach einem umsetzungsfähigen und daher bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss – neu über die Dringlichkeit des Vorhabens und seine Finanzierung entschieden werden soll. Eine ausreichend verfestigte Sicherheit dahingehend, dass es in absehbarer Zeit zu einer hier berücksichtigungsfähigen Verkehrsentslastung kommt, besteht daher nicht. Umgekehrt ist allerdings auch nicht mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung zu rechnen. Planungsziel ist es im Übrigen lediglich, etwaige Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit des Knotenpunktes wiederherzustellen und damit insoweit den Bestand zu sichern, nicht jedoch, seine Leistungsfähigkeit auszuweiten, was allein Aufgabe des Straßenbaulastträgers wäre.

Beeinträchtigungen für das vorhandene Verkehrsaufkommen und die vorhandene Leistungsfähigkeit zeigt das Gutachten als Folge eines Rückstaus auf, der auf der Milser Straße vor dem Bahnübergang in Fahrtrichtung Süden bzw. östliche Milser Straße nach einer Schließung des Bahnübergangs zur Absicherung der querenden Straßenbahn entstehen kann. Da die Straßenbahn tagsüber im 10-Minuten-Takt in beide Richtungen verkehren soll, erfolgt eine solche Schließung bis zu 12 Mal in der Stunde. Mangels eines „Stauraums“ zwischen der Einmündung der K 4 und dem Bahnübergang würden dann – je nach Fahrzeuglänge – schon ein bis zwei Fahrzeuge, die entweder nicht nach links in die K 4 abbiegen oder von der K 4 nach links auf die Milser Straße wollen, den nachfolgenden Verkehr blockieren. Damit würden sich nicht nur – insbesondere in Zeiten mit Spitzenbelastungen – erhebliche Wartezeiten für den jeweils nachfolgenden Verkehr und mit der Folge ergeben, dass die Verkehrsqualität deutlich sinkt und nicht mehr als ausreichend betrachtet werden könnte. Auch für Einsatzfahrten der Polizei und der Feuerwehr würden die Wege zugestellt. Dies gilt, wie die Un-

tersuchung zeigt, letztlich auch unabhängig davon, auf welche Art der vorhandene Knotenpunkt und die hinzukommende Bahnquerung gesichert bzw. signalisiert werden.

Als Sperrzeit für den Straßenverkehr wurden 40 Sekunden (30 Sekunden für die Querung durch Bahn zuzüglich 10 Sekunden für die vorausgehende Schließzeit einer beispielhaften Vollschrakenanlage) ermittelt. Auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wirkt sich darüber auch die Zeitspanne bis zur Auflösung eines Rückstaus und damit Wiederherstellung des ansonsten ungehinderten Verkehrsflusses aus, die ebenfalls in die Berechnungen des Verkehrsgutachtens eingeflossen ist; in diese Zeitspanne fällt letztlich auch die nicht gesondert in Ansatz gebrachte Öffnung der Schrankenanlage.

Mit der Zielsetzung, eine entsprechende Verschlechterung der Verkehrsqualität zu vermeiden, sind auf dieser Basis neben der Ausgangsvariante insgesamt 4 weitere Varianten entwickelt und bewertet worden, und zwar

- eine modifizierte Ausgangsvariante mit einer Vollsignalisierung des Knotenpunktes,
- ein planfreier Knotenpunkt mit einer Über- oder Unterführung,
- eine straßenbündige Führung der Straßenbahn sowie
- ein nach Osten abgerückter Bahnübergang mit einer neuen Führung der Milser Straße.

Eine Modifizierung und Leistungssteigerung der Ausgangsvariante durch eine Nachrüstung separater Linksabbiegestreifen ist nicht umsetzbar. Auf der Elverdisser Straße ließen die Platzverhältnisse zwar grundsätzlich einen kurzen Linksabbiegestreifen zu. Bei nicht signalgeregelten Knotenpunkten ist dies bei einer untergeordneten Nebenstraße wie der K 4 jedoch nicht zulässig. Auf der Milser Straße fehlt der Platz für einen dritten Fahrstreifen, eine Verbreiterung lässt die vorhandene Lutterbrücke nicht zu. Sie müsste kostenaufwändig umgebaut oder neu errichtet werden. Unabhängig davon zeigt das Gutachten sicherheitstechnische Probleme auf, die sich unter anderem daraus ergeben, dass der Bahnübergang aus Richtung westlicher Milser Straße nur schlecht erkenn- und einsehbar ist.

Die Vollsignalisierung des Knotenpunktes könnte die sicherheitstechnischen Probleme lösen und den Linksabbiegestreifen auf der Elverdisser Straße ermög-

lichen, löst jedoch ebenfalls das Problem beim Linksabbiegen von der Milser Straße in die Elverdisser Straße, für das auch hier der dritte Fahrstreifen nötig wäre, nicht.

Varianten mit einer Unter- oder Überführung des Kraftfahrzeugverkehrs oder auch der Straßenbahntrasse scheiden letztlich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten aus. Überführungen erfordern jeweils eine ausreichende Entwicklungslänge zur Errichtung der Rampen bzw. Auffahrten, die hier angesichts des engen Raums nicht vorhanden ist und Unterführungen steht die Lutteraue mit ihrem Überschwemmungsgebiet entgegen.

Die straßenbündige Führung der Straßenbahn im Bereich des Knotenpunktes wäre möglich, jedoch mit sehr hohem Aufwand bei den – neu zu errichtenden – Brückenbauwerken sowie bei der Signaltechnik verbunden. Insbesondere aber entspräche sie nicht der Streckencharakteristik der Straßenbahnlinie, die mit dieser Ausnahme durchgehend straßenunabhängig geführt wird und hier für eine Strecke von ca. 150 m in eine straßenbündige Führung übergeleitet werden müsste.

Als weitere Variante wurde daher die planfestgestellte Vorzugsvariante entwickelt. Sie beinhaltet

- eine hinter der Einmündung der K 4 in gekrümmter Form erfolgende Verlängerung der westlichen Milser Straße um ca. 35 m nach Osten,
- eine Verschiebung der Bahntrasse um rd. 9 m nach Süden,
- eine Verlagerung des Bahnübergangs nach Osten und
- die Anlegung eines kleinen Kreisverkehrs im Einmündungsbereich der Elverdisser Straße auf die Milser Straße.

Die Milser Straße schwenkt hinter dem Bahnüberübergang wieder auf ihre alte Trasse ein, die Länge ihres Aus- bzw. Neubauabschnitts beläuft sich auf 130 m.

Die Variante gleicht Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit des Knotenpunktes mit Hilfe eines zwischen der Straßeneinmündung und dem Bahnübergang entstehenden und gut 30 m langen Rückstauraums für wartende und den Verkehrsfluss zwischen Milser Straße und Elverdisser Straße nicht behindernde Kfz aus, der seinerseits wiederum mit Hilfe der Kreisverkehrsanlage verbessert wird. Eine Signalisierung der Straßeneinmündung, separate Linksabbiegestreifen so-

wie kostenintensive Maßnahmen an der Lutterbrücke der Milser Straße sind entbehrlich.

Die Überrechnung der Leistungsfähigkeit des so umgestalteten Knotenpunktes hat ergeben, dass mit ihr eine gute Verkehrsqualität erreicht wird. Angesichts des geringen Fahrzeugaufkommens in Richtung östliche Milser Straße und vor allem auch seines geringen Schwerlastverkehrsanteils reicht der ein bis zwei LKW oder fünf PKW Platz bietende Rückstauraum aus, um verkehrsbehindernde Blockaden zu vermeiden. Die durchschnittliche Wartezeit in der östlichen Zufahrt zum Kreisverkehr beläuft sich in der nachmittäglichen Spitze auf sieben Sekunden; die Staulänge beträgt 2 PKW-Einheiten, so dass ein Rückstau auf den Bahnübergang nicht zu befürchten ist. In der Gegenrichtung sind maximal – d. h. ebenfalls in der Spitze – bis zu 280 PKW/h zu erwarten, woraus sich bei der Schließzeit des Bahnübergangs von 40 Sekunden eine Stauraumbelegung von drei PKW-Einheiten ergibt, so dass darüber hinaus auch noch Reservestauraum für zwei weitere PKW-Einheiten vorhanden ist. Gestörte Verkehrsabläufe, wie sie bei der Ursprungsplanung zu erwarten waren, sind damit hinreichend sicher ausgeschlossen. Dies gilt auch für Beeinträchtigungen von Einsatzfahrten der Polizei und der Feuerwehr, wobei hierzu weitere Schutzvorkehrungen getroffen werden. Vorgesehen ist, bei Bedarf auf die Ausfahrtssignale der Straßenbahn an den Haltestellen Milse und Buschbachtal zuzugreifen bzw. sie zu sperren, um so die Anfahrt zur Schrankenanlage und deren Schließung verhindern zu können (vgl. auch Protokoll zum Erörterungstermin, TOP 3 und 4, S. 5).

Diese Ergebnisse des Gutachtens des Büros HSV sind inhaltlich plausibel und nachvollziehbar, methodische Fehler nicht ersichtlich und auch im Deckblattverfahren nicht vorgetragen worden. Von daher ist im Planfeststellungsverfahren auch die Notwendigkeit der Planänderung nicht bestritten worden. Ausgenommen ist insoweit nur die Landwirtschaftskammer, die vor dem Hintergrund des geplanten Neubaus der L 712 (Verlängerung der Ostwestfalenstraße bis zur B 61 in Bielefeld) und der damit zu erwartenden Verkehrsentlastung auf der Milser Straße keine Notwendigkeit für die Umbaumaßnahmen sieht, ansonsten aber die Ergebnisse des Gutachtens ebenfalls nicht in Frage stellt.

Die von der Landwirtschaftskammer geäußerten Bedenken gegen die Nichtberücksichtigung der Entlastungswirkung der L 712n werden im Übrigen zurückgewiesen (vgl. auch vorstehend Nr. 7.4.3). Die Realisierung des Baus der L 712n

ist, wie schon ausgeführt, zum einen nicht genügend verfestigt und abgesichert. Zum anderen wäre – und ggf. auch über einen etwas längeren Zeitraum – zwar noch eine vorübergehende Beeinträchtigung des Verkehrsflusses hinnehmbar, nicht jedoch eine damit unvermeidbar und ebenso lange einhergehende Beeinträchtigung der Rettungswege. Von daher muss die Funktionsfähigkeit des Knotenpunktes von Beginn an, d. h. ab Fertigstellung der Baumaßnahme und Inbetriebnahme der Bahnstrecke, gegeben sein. Wie der Gutachter zudem – bestätigt durch die Stadt Bielefeld – im Erörterungstermin ausgeführt hat, wäre die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Knotenpunktes bei entsprechend reduziertem Verkehrsaufkommen zwar geringer, aber nach wie vor gegeben. Letztlich wären die Maßnahmen zu ihrem Ausgleich daher unabhängig vom Bau der L 712n notwendig.

Ebenfalls zurückgewiesen wird im Hinblick auf die Ergebnisse des Gutachtens die gegen die Planänderung erhobene Einwendung des Einwenders 3 D.

Soweit umgekehrt im Erörterungstermin die Funktion der Maßnahmen bzw. der Rückstauraum vor dem Bahnübergang als unzureichend kritisiert worden sind, werden im Hinblick auf die Rückstareserven für PKW sowie den sehr geringen Schwerlastverkehrsanteil auch diese Bedenken zurückgewiesen. Sollte es in einigen wenigen rechnerisch nicht belegten Ausnahmefällen dennoch dazu kommen, dass mehrere LKW gleichzeitig zurückstauen und den Kreisverkehr zustellen, so dass der Verkehrsfluss zwischen westlicher Milser Straße und Elverdisser Straße gehemmt ist, wäre dies ggf. hinzunehmen und nicht geeignet, weitergehende kostenintensive Maßnahmen, die zudem zu Lasten weiteren privaten Grundeigentums gehen müssten, zu rechtfertigen (vgl. auch hierzu Protokoll zum Erörterungstermin, TOP 3 und 4, S. 7).

Die Stadt Bielefeld, der Landesbetrieb Straßenbau NRW sowie der Verkehringenieur des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Detmold haben der Planänderung grundsätzlich zugestimmt und erachten sie sowohl als erforderlich als auch als ausreichend. Soweit in der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW zum Deckblatt 1 vom 20.09.2012 noch Detailfragen angesprochen werden, sind sie einvernehmlich geklärt worden. In seiner zweiten Stellungnahme vom 30.10.2012 hat auch der Landesbetrieb den Deckblattunterlagen zugestimmt.

7.6 **Jagd**

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

7.7 **Immissionsschutz**

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Neubaumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist und – erforderlichenfalls – wie dieser im Einzelfall hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten eigenen Belangen eines Anwohners, die bei einem Straßenbahnbau berücksichtigt werden müssen, auch Beeinträchtigungen durch den bei Straßenbahnfahrten entstehenden Lärm und andere ggf. entstehende Immissionen (wie z. B. hier auf etwaige auf den Verkehr auf dem als Folgemaßnahme des Straßenbahnbaus auszubauenden Abschnitt der Milser Straße zurückzuführende Luftschadstoffe). Dazu 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 ergibt, sind vom planfestgestellten Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Belange zu erwarten.

7.7.1 **Lärmschutzbelange**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Es ist sichergestellt, dass weder durch den Straßenbahnverkehr noch durch den Kraftfahrzeugverkehr auf dem umzubauenden Teilstück der Milser Straße schädliche

Umweltauswirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

7.7.1.1 Rechtsgrundlagen

Gem. § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder bei der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen, Straßenbahnen und öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass durch diese bauliche Maßnahme keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt gem. § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

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

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

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

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

Nach § 2 Abs. 1 der 16. 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 der unter Beachtung der Vorgaben der Anlagen 1 und 2 zu § 3 der 16. BImSchV sowie

- für Straßenbahnen nach der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“, Ausgabe 1990 (Schall 03) und
- für Straßen nach den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990 (RLS-90) ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

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

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, baulichen Anlagen im Außenbereich nach Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den insoweit maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung.

Zur Gewährung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber nach besonders schutzwürdigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsarten. Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der 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 (wie vorliegend beispielsweise der Spielplatz am Nordrand der Moenkampsiedlung) keinen – eigenständigen – Lärmschutz nach der 16. BImSchV.

Im Umfeld der Straßenbahnneubautrasse sowie dem des umzubauenden Teilstücks der Milser Straße ist in mehreren Bereichen schutzwürdige Bebauung vorhanden, der zum Teil ein unterschiedliches Schutzniveau zukommt. So handelt es sich bei der Bebauung am Buschbachweg und der weiteren Bebauung der Moenkampsiedlung entsprechend der Festsetzungen des Bebauungsplans um ein reines und allgemeines Wohngebiet. Gleiches gilt für die Bebauung nördlich der Grundschule Milse. Die Grundschule selbst sowie der Kindergarten im Bereich Moenkamp/Buschbachweg verfügen über das eine Kategorie höher angesiedelte höchste Schutzniveau. Die Einzelgebäude wie die Höfe Lüttkehölter und Oertmann sowie die Gebäude südlich des geplanten Hochwasserrückhaltebeckens liegen dagegen im baurechtlichen Außenbereich, so dass insoweit die Grenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete Anwendung finden.

Bezogen auf den Umbau der Milser Straße und die daraus resultierenden Auswirkungen auf den Verkehrslärm finden die vorgenannten Immissionsgrenzwerte

der 16. BImSchV jedoch – da es sich nicht um einen Straßenneubau handelt – nur Anwendung, wenn der Umbau als wesentliche Änderung zu qualifizieren ist. Sie ist gem. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV (da auch keine Erweiterung um einen durchgehenden Fahrstreifen erfolgt) nur gegeben, wenn

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

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

7.7.1.2 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) nicht anhand örtlicher Schallmessungen, sondern ausschließlich auf der Basis entsprechender Berechnungen.

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

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

Länge der Stadtbahnzüge sowie ggf. Zuschläge für Brücken- und Straßenbahnübergänge.

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

Wind wird jeweils mit einer Geschwindigkeit von 3 m/s in Richtung zum jeweiligen Immissionsort ebenfalls eingerechnet. Dadurch ergeben sich Emissionspegel, die den jeweils vorhandenen verschiedenen Belastungen und Ausbreitungsbedingungen Rechnung tragen. Wird die zu schützende Nutzung nur am Tag oder nur in der Nacht ausgeübt, wird nur der entsprechende Grenzwert für diesen Zeitraum berücksichtigt.

Nach diesen Vorgaben sind die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen von der DEKRA Industrial GmbH, Bielefeld, unter Verwendung des regelkonformen Programms „Immi“ der Firma Wölfel, Version 2011-1 06/2011, durchgeführt worden. Zur Berücksichtigung der sich auf die Ausbreitung des Schalls auswirkenden örtlichen Gegebenheiten (Topografie des Straßenverlaufs und der ihn umgebenden Landschaft, Abstände zwischen Emissions- und Immissionsort etc.) greifen die Berechnungen dabei auf ein vorab erstelltes digitales Geländemodell zurück.

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

Die Orientierung an den Lärmwerten der 16. BImSchV ist auch nur möglich, wenn zur Ermittlung der Lärmbelastung das nach dieser Verordnung vorgesehene Berechnungsverfahren angewendet wird. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Berechnungsverfahren wären die Werte unbestimmt und ohne Aussagekraft, ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene. Die Berechnung des 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, 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 den Anlagen 1 und 2 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. der Schallo 03 und der RLS-90 werden neben der Berechnung des Mittelungspegels für besondere, auch durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht. Die vorgesehene energetische Mittelung des Schalldruckpegels führt zu einer stärkeren Berücksichtigung der Spitzenpegel, als dies bei einer arithmetischen Mittelung der Fall wäre. Die Summe aus Mittelungspegel und Zuschlägen ergibt dann den Beurteilungspegel, der mit dem jeweiligen Grenz- bzw. Richtwerten 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 Fertigstellung von Stadtbahnlinie und Straße möglich.

Die in den Berechnungen enthaltenen Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG zulässig. Dem Verordnungsgeber steht danach bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten, die eine abstrakt-generelle Abwägung widerstreitender Interessen erfordert, ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (vgl. aus neuerer Zeit Urteil des BVerwG vom 9. Juni 2010, 9 A 20.08, Rd. Nr. 103 ff., m. w. N.). Der Wertungsspielraum wird erst dann überschritten, wenn eine rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzu-

länglich abbildet und die Grenze gesundheitlicher Gefahren durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, nicht erreicht. Unter den verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält diese Regelung der Grenzwerte vielmehr ausreichende Reserven. Die Grenze der Gestaltungsfreiheit des Ordnungsgebers bei der Festlegung der Grenzwerte und der Ausgestaltung der Lärmbelastungsermittlung ist hiernach erst dann erreicht, wenn das vom Ordnungsgeber vorgegebene Berechnungsverfahren eine Lärmbelastung zulässt, die evident mit dem angestrebten Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen unvereinbar wäre, etwa weil sie zu Gesundheitsgefahren führen könnte. Der Umstand, dass in der neuen Lärmwirkungsforschung unter Vorsorgegesichtspunkten gesundheitliche Auswirkungen von Lärmeinflüssen erforscht und niedrigere Grenzwerte diskutiert und für erstrebenswert erachtet werden, lässt dabei aber nicht den Schluss zu, die Verkehrslärmschutzverordnung sei offensichtlich ungeeignet, den von Verfassungswegen gebotenen Gesundheitsschutz zu gewährleisten (Hessischer VGH, Urteil vom 17.11.2011, 2 C 2165/09.T, sowie BVerwG, a.a.O., Rn. 107, m. w. N.).

Methodische Fehler sind von daher nicht erkennbar. Einwendungen bezüglich der lärmtechnischen Unterlage sind im Übrigen auch nur allgemeiner Art bzw. im Hinblick auf zu hohe Lärmbelastungen bzw. generell eine vom Umfang her unzureichende Prüfung der Lärmbelastungen, nicht jedoch bezüglich der errechneten Beurteilungspegel als solcher bzw. der dazu jeweils verwandte Methodik erhoben worden.

7.7.1.3 Maßgebliches Fahrzeug-/Verkehrsaufkommen und sonstige vorhabensbezogene Rahmenparameter

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 Verkehrslärm ausstrahlt, ist bezüglich der Straßenbahn zunächst das Fahrzeugaufkommen berücksichtigt worden, dass sich aufgrund der vorgesehenen Taktzeiten ergibt. Tagsüber (d. h. von 6 Uhr morgens bis 22 Uhr am Abend) sind bei einem überwiegenden 10-Minuten-Takt maximal bis zu 90 Fahrten in jede Richtung und des Nachts zwischen 22 Uhr am Abend und 6 Uhr morgens bei einer Taktung von etwa 15 bis 30 Minuten maximal bis zu 16 Fahrten in jede Richtung geplant. Dieses Fahrzeug- bzw. Zugaufkommen ist auch in die Berechnungen eingeflossen. Als Zug-

länge werden bei entsprechendem Fahrzeugeinsatz maximal bis zu 70 m erreicht. Diese Größe wurde vorsorglich für alle Fahrten angenommen.

Die Fahrzeuggeschwindigkeit ist in den Abschnitten von der bisherigen Endhaltestelle bis zur Zwischenstation „Buschbachtal“ sowie von der Höhe der Straße Moenkamp bis zur neuen Endhaltestelle „Milse-Ost“ auf 50 km/h begrenzt. Nur in dem kurzen rd. 380 m langen Abschnitt von der Zwischenstation bis zur Höhe der Straße Moenkamp kann mit bis zu 70 km/h gefahren werden, wobei diese Geschwindigkeit wegen der Beschleunigungs- und Bremsphase zumindest nicht durchgehend erreicht werden wird. Für die Berechnung der Lärmpegel sind für dieses Teilstück gleichwohl durchgehend 70 km/h angesetzt worden.

Beim Gleisbett geht die Lärmberechnung von einem Schotterbett mit Betonschwellen aus. Dementsprechend ist in den errechneten Beurteilungspegeln des Deckblatts 2 nach den Vorgaben der 16. BImSchV und der Schall 03 ein Lärmzuschlag von 2 dB(A) enthalten. Außerdem sind jeweils ein Zuschlag für die Brückenübergänge (Lutterbrücke) sowie für den Straßenübergang (Querung Milser Straße) berücksichtigt worden.

Eine Geschwindigkeit von 50 km/h ist bisher auch auf dem Teilstück der Milser Straße zugelassen, das von den vorgesehenen Umbaumaßnahmen betroffen ist, hinter der Lutterbrücke mit der Anlage des Kreisverkehrs beginnt und sich bis zur nördlich des Abzweigs der Wiesenstraße erfolgenden Rückführung des verschwenkten Teilstücks auf die Bestandstrasse erstreckt. Dies ist auch die Geschwindigkeit, die bei der Berechnung des Straßenverkehrslärms in dem Lärmgutachten des Deckblatts 1 berücksichtigt wurde.

Letztlich werden Geschwindigkeiten über 30 km/h auf dem verschwenkten und neu trassierten Teilstück der Milser Straße wegen des engen Kurvenverlaufs jedoch, wie auch die mit der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Bielefeld abgestimmte Stellungnahme des Verkehrsingenieurs des Verkehrsdezernates der Bezirksregierung Detmold bestätigt hat, nicht möglich sein. Auch wenn das zur Gewährung der Verkehrssicherheit zunächst angedachte Tempolimit von 30 km/h für die Richtung B 61 / Herforder Straße führende Fahrstreifen auf dem Teilstück zwischen Bahnübergang und Kreisverkehrs zunächst nicht eingeführt werden soll, kann deshalb in der Lärmberechnung auch von 30 km/h ausgegangen werden. In der Stellungnahme des Verkehrsdezernates wird dazu ausgeführt:

„Die StVO formuliert in § 45 Abs. 9 strenge und restriktive Vorgaben für die Anordnung beschränkender verkehrsbehördlicher Maßnahmen. Ich kann an

dieser Stelle nicht erkennen, dass eine zwingende Notwendigkeit besteht, die Geschwindigkeit zwischen dem BÜ und dem KVP auf 30 km/h zu beschränken. Es handelt sich um eine Neubaumaßnahme. Insofern wäre ein Sicherheitsdefizit, das nur mit Hilfe einer Geschwindigkeitsbeschränkung geheilt werden könnte, außergewöhnlich, wenn nicht gar auszuschließen und planerisch zu lösen.

Allerdings besteht aus meiner Sicht auch gar kein planerisches Defizit. Vielmehr ergibt sich aus der geplanten Linienführung der Landesstraße in Verbindung mit dem Bahnübergang und dem anschließenden Kreisverkehrsplatz eine ideale Umsetzung des grundsätzlich anzustrebenden Entwurfsprinzips der „Einheit von Bau und Betrieb“. Die enge, eher fahrgeometrische Linienführung stellt ein angemessen niedriges Geschwindigkeitsniveau in der Zufahrt auf den KVP sicher. Geschwindigkeiten über 30 km/h werden in diesem kurzen Abschnitt nicht möglich sein. Die Annahme dieser Geschwindigkeit ist daher aus meiner Sicht auch bei der lärmtechnischen Berechnung zulässig.

Ich rege an, nach Inbetriebnahme der Straße eine verdeckte Geschwindigkeitserhebung durchzuführen. Sollte sich wider Erwarten herausstellen, dass dann ein unverträgliches hohes Geschwindigkeitsniveau vorliegt, bestünde nach meiner Auffassung in diesem Einzelfall auch noch die Möglichkeit, in analoger Anwendung des § 45 Abs. 1 - Schutz der (Wohn-) Bevölkerung vor Lärm und Abgasen - die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken.“

Zur genaueren Bewertung der Lärmimmissionen, von denen die Grundschule Milse betroffen ist (und nur für die Grundschule Milse, für alle anderen Gebäude sind die Ergebnisse der Lärmberechnung des Deckblatts 1 in die Planfeststellung eingeflossen), ist die Lärmberechnung daher modifiziert worden. Allerdings ist wegen der ursprünglichen Absicht, in Fahrrichtung Westen von Beginn an ein 30 km/h-Tempolimit einzuführen und es in der Gegenrichtung bei der zugelassenen, letztlich aber nicht erreichbaren Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu belassen, auch nur die Fahrtrichtung Westen mit 30 km/h gerechnet worden.

Darüber hinaus ist in den straßenverkehrsbezogenen Teil der Lärmberechnung im Hinblick auf die regelmäßig schließende Schrankenanlage der Straßenbahnquerung ein Zuschlag für Lichtzeichenanlagen eingeflossen. Die Straßenoberfläche wird aus nicht geriffeltem Gussasphalt hergestellt und wurde dement-

sprechend berücksichtigt. Steigungsstrecken oder sonstige Gegebenheiten, die Lärmzuschläge erfordert hätten, sind nicht vorhanden.

Der wesentliche Beeinflussungsfaktor des Straßenverkehrslärms ist jedoch parallel zur Zahl der anfallenden Bahnfahrten das Verkehrsaufkommen. Es beträgt nach den Ergebnissen einer von der Stadt Bielefeld durchgeführten bzw. in Auftrag gegebenen Verkehrszählung

- 12.500 Kfz/24 h im DTV* auf der westlichen Milser Straße bzw. westlich der Einmündung der Elverdisser Straße / des Kreisverkehrs,
- 5.700 Kfz/24 h im DTV* auf der östlichen Milser Straße = bzw. östlich der Einmündung der Elverdisser Straße / des Kreisverkehrs und
- 7.200 Kfz/24 h im DTV* auf der Elverdisser Straße.

* DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr über alle Tage des Jahres

Für den jeweiligen Schwerlastverkehrsanteil ($\geq 2,8$ t) sieht die RLS 90 einen Ansatz von 20 % für den Tag und 10 % für die Nacht vor. Auch diese Ansätze sind – obwohl, vgl. vorstehend Nr. 7.5, tatsächlich erheblich geringer – in die Berechnungen zum Deckblatt 1 eingeflossen. Die Verkehrszahlen (Gesamtverkehr inklusive Schwerlastverkehr) sowie die Verteilung der Verkehrsströme wurde dabei dem im Deckblatt 1 enthaltenen Verkehrsgutachten des Büros HSV (Ing. Büro für Stadtverkehrsplanung, Bielefeld) entnommen, dass zur Überprüfung und Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Milser Straße / Elverdisser unter Berücksichtigung der künftigen Straßenbahnquerung erstellt worden ist.

Zur genaueren Bewertung der Betroffenheit der Grundschule Milse ist die Lärmberechnung nachträglich auch insoweit überarbeitet worden, als die Schwerlastverkehrsanteile auf einen näher am tatsächlichen Umfang liegenden Wert reduziert wurden. Nachdem für den Tageswert von 6 bis 22 Uhr ein maximaler Schwerverkehrsanteil von 7,6 % ermittelt wurde – und dies auch nur auf der östlichen Milser Straße – sind in die insoweit erneuerte Lärmberechnung statt der bisherigen 20 % nur noch 10 % eingeflossen.

Eine gesonderte Verkehrsuntersuchung bzw. Verkehrsprognose als Grundlage für die Lärmberechnung war indes nicht erforderlich. Soweit Änderungen an der Milser Straße vorgenommen werden, erfolgen diese lediglich mit dem Ziel, Beeinträchtigungen durch die der Sicherung der Straßenbahnquerung dienenden Schrankenanlage zu vermeiden bzw. auszugleichen und damit den Erhalt des vorhandenen Ist-Zustandes zu gewährleisten. Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Straße oder eine Ausweitung ihrer straßenverkehrlichen Funktionen

ist nicht Ziel und Zweck dieser Folgemaßnahme des Straßenbahnbaus und von daher vorhabensbedingt auch nicht zu erwarten. Auch sonst ist nicht mit Verkehrssteigerungen zu rechnen. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bielefeld geht hier im Prognose-Null-Fall für das Jahr 2020 vielmehr von sinkenden Verkehrsbelastungen aus, so dass mit den Ist-Zahlen des Jahrs 2009 im Sinne eines konservativen Ansatzes mit Höchstzahlen gerechnet worden ist. Zwar sind dabei die prognostizierten Entlastungswirkungen des IV. Bauabschnitts der sog. Ostwestfalenstraße (L 712n), in dessen Zuge die Herforder Straße/B 61, auf der die Milser Straße im Westen mündet, über eine um Milse herumführende Trasse mit ihrem dem bisherigen Ende in Höhe der L 778 westlich des Autobahnanschlusses Ostwestfalen-Lippe verbunden werden soll, berücksichtigt worden. Diese auch im anhängigen Planfeststellungsverfahren für die L 712n prognostizierten Entlastungen wurden hier jedoch nicht berücksichtigt, haben also keinen Eingang in den errechneten Verkehrslärm bzw. die Beurteilungspegel gefunden.

Im Ergebnis führt das Vorhaben daher auch nicht zu einer Erhöhung der Emissionen und Immissionen an sich, sondern nur zu einer örtlich begrenzten Verlagerung der Emissions- und damit letztlich auch der Immissionsorte. Nur aufgrund dieser Verlagerung können sich Betroffenheiten ergeben.

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

7.7.1.4 Auswirkungen / Lärmschutzmaßnahmen

In der lärmtechnischen Unterlage (Prognose von Schallimmissionen der DEKRA in der Deckblattfassung vom 27.07.2012, für die Grundschule Milse auch im Nachtrag dazu vom August 2013) sind alle Gebäude und maßgeblichen Immissionspunkte im Nachbereich der Straßenbahntrasse bzw. des von Umbaumaßnahmen betroffenen Abschnitts der Milser Straße erfasst worden. Wie die Ergebnisse dieser auf der Basis der benannten Grundlagen und Daten methodisch einwandfrei erstellten und die von der Vorhabenträgerin zugesagte aktive Lärmschutzmaßnahme („Rasengleis“) noch nicht berücksichtigenden lärmtechnischen

Berechnungen zeigen, werden die Grenzwerte der 16. BImSchV durchgehend eingehalten.

Hinsichtlich des Straßenbahnverkehrs ergeben sich gem. der Lärmberechnung aus dem Deckblatt 1 lediglich für den Kindergarten und für 3 Wohngebäude am Buschbachweg sowie für die Grundschule Milse leichte Überschreitungen.

An der Grundschule (Erdgeschoss, Südseite) wird danach der Grenzwert für die Nacht von 47 dB(A) um 1 dB(A) überschritten. Dies ist aber insoweit unerheblich, als das Grundschulgebäude nur am Tage genutzt wird, die Überschreitung im Hinblick auf das Schutzgut Mensch also nicht zum Tragen kommt. Beim Kindergarten am Buschbachweg (Nordseite) werden des Nachts bis zu 55 dB(A) und am Tage bis zu 60 dB(A) erreicht und die Grenzwerte von 57 dB(A) und 47 dB(A) zwar um bis zu 8 dB(A) überschritten. Auch hier ist insoweit aber nur der Tageswert (Überschreitung: 3 dB(A)) relevant. Bei den drei Wohnhäusern (allgemeines und reines Wohngebiet, Grenzwerte 49 bzw. 59 dB(A)) kommt es wiederum nur bei den Nachtwerten zu Überschreitungen, und zwar bis zu letztlich nicht wahrnehmbaren 2 dB(A). Gleichwohl entstehen aufgrund der Tageswert-Überschreitungen beim Kindergarten sowie der Grenzwertüberschreitungen bei den Wohnhäusern Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Lärmschutz.

Wesentliche Änderungen (Erhöhung der Lärmpegel um mindestens 3 dB(A)) als Folge der Umbauten an der Milser Straße – die Einmündung der Elverdisser Straße eingeschlossen – mit der Folge, dass die 16. BImSchV auch im Hinblick auf die Straßenbaumaßnahmen zur Anwendung kommt, ergeben sich ausschließlich für die Grundschule Milse. Beim relevanten Tageswert betragen die Differenzen zwischen dem Ist-Wert und dem höheren Beurteilungspegel des Planungszustands – gem. Berechnung im Deckblatt 1 – auf der Südseite zwischen 3 und 6 dB(A). Auf der Westseite der Grundschule nehmen die Beurteilungspegel dagegen sogar leicht um 1 dB(A) ab. An den drei Wohngebäuden südlich des umzubauenden Straßenabschnitts stellen sich mit 1 dB(A) nur unwesentlich erhöhte Lärmpegel ein.

Darüber hinausgehende bzw. sich verstärkende Auswirkungen durch wechselseitige Überlagerungen der Lärmimmissionen der Straßenbahnen und der Kraftfahrzeuge sind nicht zu erwarten. Da die Beurteilungspegel des Straßenverkehrslärms hier mit mehr als 10 dB(A) erheblich oberhalb der Beurteilungspegel des

Bahnverkehrslärms liegen, würde, wie der Gutachter ausführt, eine Addition beider Pegel (Summenpegel, vgl. im Übrigen auch nachstehend Nr. 7.7.1.5) den höheren Wert des Straßenverkehrslärms nur im Kommabereich verändern. Der Bahnverkehrslärm ist insoweit hinter dem im Vordergrund stehenden Straßenverkehrslärm auch nicht gesondert wahrnehmbar.

Im Ergebnis ergeben sich aus der 16. BImSchV Lärmschutzansprüche für die Grundschule Milse und den Kindergarten am Buschbachweg sowie für 3 ebenfalls am Buschbachweg liegende Wohngebäude.

Unter Berücksichtigung der von der Vorhabenträgerin zugesagten und die ermittelten Beurteilungspegel um 4 dB(A) reduzierenden aktiven Lärmschutzmaßnahme (Gleiskörper mit schienenkopfbündiger Raseneideckung, sog. „Rasengleis“, mindestens im östlichen Trassenabschnitt, vgl. Ausführungen zum Schutzgut Mensch unter Nr. 5.3.8 im Kapitel A des Beschlusses) verbleibt nach dieser zugunsten der Betroffenen auf hohen Ausgangswerten (Geschwindigkeit des Straßenverkehrs und Schwerlastverkehrsanteil) beruhenden Berechnung nur noch am Grundschulgebäude eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Alle anderen Grenzwertüberschreitungen betragen weniger als 4 dB(A) und entfallen mit dieser aktiven Lärmschutzmaßnahme.

Bei der vom Rasengleis nicht profitierenden Grundschule stellen sich mit den im Deckblatt 1 zunächst verwendeten Ausgangsparametern und der damit einhergehenden straßenlärmbedingten Erhöhung der Beurteilungspegel um bis zu 6 dB(A) Überschreitungen der Grenzwerte um bis zu 11 dB(A) ein, die auf die Vorbelastungen zurückzuführen sind. Die Planunterlagen sehen deshalb auf der zur Grundschule hin gelegenen Straßenseite eine 60 m lange und 2 m hohe Lärmschutzwand vor, die zwar zu erheblichen Verbesserungen führt, den sehr konservativen Berechnungen zur Folge allerdings nicht die Einhaltung der Grenzwerte sicherstellt. Eine Notwendigkeit, den Lärmschutz z. B. durch eine Verlängerung und/oder Erhöhung der Lärmschutzwand zu erweitern, besteht gleichwohl nicht.

Wie eine im Rahmen einer ergänzenden und konkreten Nachbetrachtung durchgeführte Überprüfung ergeben hat, sind die Ausgangsparameter Geschwindigkeit und Schwerlastverkehrsanteil hier mit so viel Sicherheitsspielraum angesetzt worden, dass sich auch mit der jetzt vorgesehenen Dimensionierung der Lärmschutzwand (d. h. bei entsprechend korrigierten Ausgangsparametern) tatsächlich eine Unter-

schreitung der Grenzwerte ergeben wird. Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h für nur einen Fahrstreifen sowie die des Schwerlastverkehrs auf 10 % reichen insoweit aus (vgl. vorstehend Ziffer 7.7.1.3). Im Ergebnis wäre damit sogar eine Verkleinerung der Lärmschutzwand möglich. Insoweit, als es z. B. für den Fahrstreifen Richtung Osten bei der Zugrundelegung der zulässigen, faktisch aber nicht erreichbaren Geschwindigkeit von 50 km/h verblieben ist und der tatsächliche Schwerlastverkehrsanteil im DTV maximal 7,6 % beträgt, basiert dabei auch diese Berechnung noch auf ausreichend konservativen Ansätzen, so dass die Ergebnisse nach wie vor auch einen entsprechenden Sicherheitsspielraum berücksichtigen.

Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die geplante Lärmschutzwand ausreicht, nicht nur die vorhabensbedingten Lärmpegelerhöhungen auszugleichen, sondern auch die Grenzwerte sicher einzuhalten, so dass weitergehende Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. eine Erhöhung oder Verlängerung der Lärmschutzwand nicht erforderlich sind. Andererseits hat die Vorhabenträgerin zugesagt, es bei der geplanten Dimensionierung der Lärmschutzwand zu belassen, d. h. auf eine Verkleinerung zu verzichten. Die Belastungssituation der Grundschule Milse wird sich deshalb trotz der näher zu ihr rückenden Straßenverkehrsflächen im Vergleich zur Ist-Situation erheblich verbessern.

Bezüglich der sonstigen Betroffenen ergeben sich aus der Überarbeitung der lärmtechnischen Berechnungen keine nachteiligen Veränderungen. Die Abänderung der sehr konservativen Ansätze zeigt lediglich die Sicherheitsspielräume der Berechnungen und damit auf, dass letztlich mit deutlich höheren Lärmimmissionen gerechnet worden ist, als sie tatsächlich zu erwarten sind, die Situation in den Planunterlagen also insoweit schlechter als tatsächlich zu erwarten dargestellt worden ist

Der Schutzzweck der 16. BImSchV wird daher durchgehend erreicht.

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

Unzumutbare Eingriffe in Leben, Gesundheit oder Eigentum sind daher angesichts der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchungen nicht zu erwarten.

Der Aspekt einer Gesundheitsgefährdung im Hinblick auf die absolute Erheblichkeitsschwelle (70 / 60 dB(A), vgl. § 2 Nr. 4 der 16. BImSchV) führt, da entsprechende Werte weder im Bereich des Kindergartens oder der Schule noch im Bereich der Wohnbebauung erreicht werden, zu keinem anderen Ergebnis.

7.7.1.5 Summenpegelbildung

Der zur Beurteilung der Frage, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erreicht oder überschritten werden, maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung von anderen sich ggf. im Planungsraum auswirkenden Verkehrswege zu ermitteln (BVerwG, Urteil vom 21.3.1996 - 4 C 9.95 - DVBl. 1996, S. 916). Soweit die Lärmimmissionen der planfestgestellten Straße in baulich nicht veränderte Bereiche hinein ausstrahlen, bleibt die auf den dortigen Verkehr zurückzuführende Vorbelastung deshalb unberücksichtigt.

Dies ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Lärmgrenzwerte erlangen ihre Aussagekraft nur im Zusammenspiel mit einem Mess- oder Berechnungsverfahren, in dem sie zu ermitteln sind. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Verfahren wären die Grenzwerte unbestimmt. Ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene (BVerwG, Urteil vom 20.10.1989, 4 C 12.87, BVerwGE 84, 31 [42]). Die Regelung des § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ermächtigt demgemäß den Verordnungsgeber zum Erlass von Vorschriften auch über das "Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen". Dies ist für Straßen in der Anlage 1 und für Schienenwege in der Anlage 2 zur 16. BImSchV geschehen. Beide Anlagen lassen in die Berechnung des Beurteilungspegels ausschließlich Faktoren eingehen, welche sich auf den neuen oder zu ändernden Verkehrsweg beziehen. Auswirkungen, die von anderen Verkehrswegen ausgehen, bleiben gänzlich unberücksichtigt. Für die Ermittlung eines wie auch immer gearteten Summenpegels stellt die 16. BImSchV kein Verfahren bereit. Dies legt den Umkehrschluss nahe, den Ausschluss einer summarischen Berechnung als gewollt anzusehen (BVerwG, Urteil vom 21.3.1996, 4 C 9.95, DVBl. 1996, S. 916).

Eine Berücksichtigung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels könnte lediglich dann geboten sein, wenn aufgrund einer Lärmpegelerhö-

hung eine Gesundheitsgefährdung zu besorgen ist. Ein bereits vorhandener Verkehrslärm und die durch den Bau oder die wesentliche Umgestaltung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbelastung dürfen durch Überlagerung zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt (vgl. BVerwG, Urteile vom 21.3.1996, 4 C 9.95, DVBl. 1996, Urteil vom 12.04.2000, 11 A 18/98, und 11.01.2001, 4 A 13.99). Entsprechende Lärmpegelerhöhungen treten hier jedoch nicht bzw. nur in Gewerbegebieten ein.

Die enteignungs- oder gesundheitsgefährdende Schwelle, die bei etwa 60 bis 65 dB(A) nachts und 70 bis 75 dB(A) am Tage anzusetzen ist – Grenzwerte für diesen Bereich sind nicht normiert – wird bezogen auf die jeweilige Nutzung der Gebäude und ihrer Räumlichkeiten bei keinem Wohngebäude bzw. keinem mindestens ebenso schützenswerten Gebäude erreicht oder überschritten. Zudem sind für die Nachtstunden unter dem Gesichtspunkt der Grundrechtsbeeinträchtigung nur die Innenraumpegel bei geschlossenem Fenster relevant, während die berechneten Werte ausschließlich die höheren Außenpegel beinhalten.

7.7.1.6 Hinweise zur lärmtechnischen Unterlage

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

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

7.7.2 **Luftschadstoffe**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab der Regelungen des § 74 Abs. 2 S. 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 der Straßenbahntrasse sowie der umzugestaltenden Milser Straße sind keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen in diesem Sinne zu erwarten. Von den auf der planfestgestellten Trasse verkehrenden und elektrisch betriebenen Straßenbahnen werden ohnehin keine entsprechenden Luftschadstoffe emittiert, so dass ohnehin nur als Verursacher nur der Straßenverkehr auf der als Folge des Straßenbahnbaus umzubauenden Milser Straße in Frage kommt.

Auch durch den Straßenverkehr werden jedoch 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. Soweit mit der aus der Anlegung eines Kreisverkehrs an der Einmündung der Elverdisser Straße auf die Milser Straße und der veränderten Trassierung eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsflusses angestrebt wird, dient diese lediglich dem Ausgleich der Störungen des Verkehrsflusses, die durch die Stadtbahnquerung und ihre Sicherung (Schrakenanlage) verursacht werden. Insofern wird die Situation nicht verschlechtert, sondern verbessert. Im Ergebnis wird eine schon vorhandene und vorhabensbedingt von ihrer Höhe her unverändert bleibende Luftschadstoffbelastung lediglich kleinräumig, d. h. der kurzen Trassenverschiebung im Bereich der Stadtbahnquerung folgend, um ca. 30 m nach Osten verlagert (vgl. auch Ausführungen zum Schutzgut Luft unter Nr. 5.3.4 im Kapitel A des Beschlusses). Wohnbebauung weist der sich daran anschließende Raum jedoch nicht auf.

Vor diesem Hintergrund werden Belange der Luftreinhaltung durch das Vorhaben nicht berührt. Die Vorhabenträgerin konnte deshalb auch auf eine gutachterliche Abschätzung der konkreten Schadstoffbelastungen der Luft und hier insbesondere der beim Straßenverkehr relevanten Parameter Stickstoffdioxid (NO₂), Benzol (C₆H₆) und Staubpartikel (PM₁₀ und PM_{2,5}) im Hinblick auf die Grenzwerte der 39. BImSchV verzichten.

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 vorhabensbezogen sichergestellt werden, wenn – wie auch hier möglich – dem Grundsatz der Problembewältigung durch den Regelungsmechanismus der Luftreinhalteplanung hinreichend Rechnung getragen werden kann. Im Übrigen sind im Zuge der zu erwartenden Verlagerung individuellen Verkehrs auf den öffentlichen Personennahverkehr Entlastungen der Luft zu erwarten.

7.7.3 **Lichtimmissionen**

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

Der Betrieb der Straßenbahnlinie wird aufgrund der Beleuchtungseinrichtungen, insbesondere aufgrund der nächtlichen Dauerbeleuchtung der Haltestellen, auch Lichtimmissionen verursachen, die durch eine Raumaufhellung oder Blendung zu Beeinträchtigungen in der Nachbarschaft führen könnten. Als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne von § 5 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BImSchG sind die 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 S. 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 13.09.2000 (Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung, SMBl. NRW 7129) Beurteilungsmaßstäbe zur Konkretisierung der Anforderungen aus den §§ 5 Abs. 1 und 22 Abs. 1 BImSchG (vgl. auch §§ 3 Abs. 3 und 13 LImSchG NRW) für Betriebsstätten im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG, zu denen als ortsfeste Einrichtungen im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG auch 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 werden, soweit gem. BOStrab möglich, die unter Ziffer 6 des Erlasses beschriebenen Maßnahmen zur Minderung der Störwirkung von Beleuchtungseinrichtungen umgesetzt, so dass breit streuende Beleuchtungen durch niedrige Lichtpunkthöhen vermieden werden und das Licht möglichst punktuell auf den Boden ausgerichtet sowie ggf. auch abgeschirmt wird, um nur die unbedingt erforderlichen Bereiche der Haltestellen zu beleuchten. Zudem ist vorgesehen, die Beleuchtung in den nächtlichen Kernstunden weiter zu reduzieren und soweit möglich auch ganz abzuschalten bzw. mit Bewegungsmeldern auszustatten. Diese im LBP vorgesehene Minimierungsmaßnahme zugunsten der Avifauna (Maßnahme FS6) kommt insoweit auch dem Schutzgut Mensch zugute. Es wird daher sichergestellt, dass die von der Beleuchtung der Haltestellen ausgehenden Lichtimmissionen auf unter Beachtung der benannten Regelungen mögliche Mindestmaß beschränkt werden (vgl. auch Kapitel A, Nebenbestimmung 5.1.6 des Beschlusses). Dass die Beleuchtung bezüglich etwaiger Blendwirkungen oder der Raumaufhellung das Maß der Erheblichkeitsschwelle erreichen, ist deshalb auch nicht zu erwarten. Völlig verzichtet wird zudem auf eine Beleuchtung der Trasse außerhalb der Haltestellenbereiche wie z. B. im Bereich der Lutterquerung.

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

7.7.4 **Erschütterungen**

Auch Beeinträchtigungen durch Erschütterungen sind nicht zu befürchten. In der Bauphase sind sie schon mangels besonders erschütterungsintensiver Bautätigkeiten auszuschließen und für den späteren Bahnbetrieb gewährleistet die Entfernung zu den angrenzenden Gebäuden, dass sich keine auf Erschütterungen zurückzuführenden Schäden einstellen.

Wie die Vorhabenträgerin mit Blick auf ein Gutachten aus dem Jahr 2010, das für eine andere, doppelt so stark belastete Strecke und ein 3 m neben dem Gleiskörper stehendes Wohnhaus erstellt worden ist, sowie auf ihre Erfahrungen mit dem vorhandene Liniennetz, das insbesondere innerstädtisch oft straßenbündig und im Nahbereich von Wohnbebauung verläuft, plausibel dargelegt hat, sind in der Regel bereits 7 m neben der Trasse keine nennenswerten Erschütterungen mehr feststellbar. Vorliegend wird zur Bebauung jedoch ein Mindestabstand von 15 m und zur Wohnbebauung von mehr als 20 m eingehalten. Von daher können schädliche Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung ausgeschlossen werden.

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

Eine rechtliche Vorgabe in Form von Grenzwerten oder eines Berechnungsmodells zur Ermittlung von Erschütterungsimmersionen existiert im Übrigen nicht.

7.7.5 **Beeinträchtigungen während der Bauphase / Bauimmersionen**

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 Herstel-

lung selbst. Auch wenn es sich bei Baustellen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne der Regelungen des BImSchG handelt, sind dennoch gem. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen.

Unter dem Gesichtspunkt von „Bauimmissionen“ sind zunächst die Beeinträchtigungen der Anwohner durch Baustellenlärm, aber auch die durch Staubentwicklung oder ggf. Luftimmissionen zu verstehen. Gewisse Beeinträchtigungen, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht im Detail absehbar sind, weil der genaue Bauablauf – z. B. die Zahl, Art und Verteilung der eingesetzten Baumaschinen oder auch etwaige Änderungen an eingesetzten Verfahren aufgrund aktueller, sich während der Bauphase ergebenden Erkenntnisse – noch nicht bekannt sind, lassen sich nicht vollständig vermeiden. Durch die Nebenbestimmungen der Nr. 5.1 im Kapitel A dieses Beschlusses werden Beeinträchtigungen zudem auf das Mindestmaß reduziert. Bezüglich des Baulärms sind die in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen (AVV-Baulärm vom 19. August 1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) festgesetzten Immissionsrichtwerte einzuhalten.

Während der Bauarbeiten kann es außerdem durch Baustellenfahrzeuge zu Verkehrsbehinderungen im Bereich der Baustellenzufahrten kommen. Auch dies ist nicht vermeidbar. Diese Auswirkungen sind zudem nur temporärer Art und Bedenken wegen etwaiger verkehrlicher Behinderungen sind insoweit im Anhörungsverfahren auch nicht erhoben worden.

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

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

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

VersR 1999, 849 [852]) entschieden hat, bleibt neben den im 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 und solche Maßnahmen oder eine Entschädigungspflicht (§ 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG) anordnen muss, wenn unzumutbare Beeinträchtigungen zu erwarten sind (vgl. BVerwGE 84, 31 [38 f.]; 110, 370 [392]; 123, 23 [36]).

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

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

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

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

7.8 **Grundwasser- und Gewässerschutz**

Mit den vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Gewässer stellt die Vorhabenträgerin sicher, dass die Belange des Schutzgutes Wasser in sachgerechter Weise Berücksichtigung finden und Gefährdungen der Gewässer einschließlich des Grundwassers im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben – und soweit technisch möglich – ausgeschlossen bzw. minimiert werden.

Die Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, wie sie sich insbesondere aus den allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung sowie den wasserwirtschaftlichen Zielvorgaben der §§ 1, 5 und 6 WHG sowie § 2 LWG ergeben, werden beachtet. Bezüglich der Gewässerbenutzungen, die mit der Entwässerung der Bahnanlagen erforderlich werden, wird ihre Sicherstellung – und die der Ziele und Vorgaben aus den Regelungen der §§ 8 ff WHG – über die danach noch durchzuführenden wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren umgesetzt (vgl. dazu Kapitel A, Nebenbestimmung 5.3.3.2 des Beschlusses). Sie können zwar nach den Regelungen des § 19 WHG im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde von der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss mit erteilt werden, werden von der materiellen planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung jedoch nicht mit erfasst und bleiben rechtlich eigenständig. Gleiches gilt im Ergebnis für Einleitungen aus Grundwasserhaltungen, deren Notwendigkeit bzw. Umfang sich zudem erst im Laufe der Bauausführung konkret festlegen lässt.

Unter Berücksichtigung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen sind mit dem Vorhaben weder bezogen auf das Grundwasser noch auf oberirdische Gewässer Auswirkungen verbunden, die sich unzumutbar negativ auf den Gewäs-

serschutz, d. h. die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, auf den Wasserhaushalt, auf das Wohl der Allgemeinheit, auf rechtlich geschützte Interessen Dritter oder auf etwaige Nutzungsmöglichkeiten auswirken. Schädliche Gewässerveränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG sind nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter Nr. 5.4.3 im Kapitel B des Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen.

Wasser- und Heilquellenschutzgebiete sind nicht betroffen.

Anders als die wasserrechtlichen Erlaubnisse werden dabei alle anderen wasserrechtlichen Entscheidungen wie die Genehmigung des Gewässerausbaus (Plan-genehmigung/Planfeststellung gem. § 68 WHG), die Genehmigung für Anlagen in und an Gewässern (§ 36 WHG i. V. m. §§ 99, 113 LWG) sowie die Genehmigung von Anlagen im Überschwemmungsgebiet (§ 78 Abs. 3 WHG) von der Konzentrationswirkung erfasst. Die zur Offenlegung des Buschbaches bzw. seine natur-nahe Entwicklung, die zur Errichtung des Hochwasserrückhaltebeckens und die zur Errichtung der in das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebietes der Lutter hineinreichenden Bauwerke (Aufständigung der Bahntrasse und Lutterbrücke) sind damit ebenso Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses wie die Durchlässe des Buschbaches unterhalb der Milser Straße und der Bahntrasse.

Die unmittelbaren Eingriffe in Oberflächengewässer sind auf die vorstehend benannten Maßnahmen am Buschbach und in der Lutterau beschränkt. Verengungen des Gewässerbettes der beiden Gewässer ergeben sich daraus nicht. Die Offenlegung des Buschbaches bedingt allenfalls temporär Eingriffe in ein verrohrtes und daher dem Wasserhaushalt zum Teil entzogenes Gewässer und hat eine Verbesserung der Gewässersituation zum Ziel. Die Durchlässe sind, wie auch das Profil des offengelegten Buschbaches selbst, auf ein BHQ 100 bemessen und nachgewiesen. Für die Lutter bildet das in Fließrichtung wenige Meter unterhalb der Bahnbrücke angeordnete Brückenbauwerk der Milser Straße den limitierenden Faktor. Da das Profil der Straßenbahnbrücke deutlich größer angelegt wird als das der Straßenbrücke, wird sich keine Abflussbehinderung ergeben. Allerdings geht für das sich im Hochwasserfall vor der Straßenbrücke aufstauende Wasser in Folge der neu entstehenden Bauwerke Volumen verloren. Dieses Volumen wird mit Hilfe des Hochwasserrückhaltebeckens am Buschbach, dem oberhalb der Brücke in die Lutter mündenden Nebenarm des Gewässers, ausgeglichen und neu geschaffen.

Das sich bei einem BHQ 100 ergebende Überschwemmungsgebiet ist im Laufe des Planfeststellungsverfahrens von der oberen Wasserbehörde der Bezirksregierung neu berechnet worden. Nach den ersten Ergebnissen dieser Überrechnung ist zunächst von einer erheblich höheren Wasserspiegellage ausgegangen worden, als sie sich aus dem bereits festgesetzten Überschwemmungsgebiet ergibt (vgl. dazu Protokoll zum Erörterungstermin, TOP 7, S. 15). Inzwischen liegen dazu abschließende Erkenntnisse vor. Die obere Wasserbehörde hat die abschließenden Ergebnisse der Überprüfung des Überschwemmungsgebietes im Juli 2013 zur Verfügung gestellt und an die Vorhabenträgerin weitergeleitet. Danach ergibt sich entgegen der ersten und noch nicht verifizierten Ergebnisse der Überrechnungen eine Wasserspiegellage, die zwar oberhalb der liegt, die dem festgesetzten Überschwemmungsgebiet zu Grunde liegt, diese aber nicht 50 cm, sondern nur 7 cm überschreitet. Diese Erhöhung der Wasserspiegellage und das damit im Überschwemmungsgebiet der Lutter verloren gehende Rückhaltevolumen kann das vorgesehene Hochwasserrückhaltebecken, wie das Ing.-Büro Kindsgrab als Verfasser des wassertechnischen Beitrags der Planunterlagen mit Schreiben vom 11. Juli 2013 und 13.08.2013 plausibel aufgezeigt hat, auffangen, ohne dass es einer Ausweitung seines Volumens bedarf oder der aufgrund der örtlichen Gegebenheiten erforderliche Sicherheitsspielraum ausgeschöpft wird. Die untere Wasserbehörde der Stadt Bielefeld sowie die obere Wasserbehörde der Bezirksregierung Detmold haben die Angaben des Ing.-Büros bestätigt; die von der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld zunächst am 08.08.2013 noch aufgeworfenen Fragestellungen zur Berechnung des Retentionsraums sind mit der Vorlage der Unterlagen vom 19.08.2013 ausgeräumt worden.

Auswirkungen auf das Abflussgeschehen bzw. eine Ausweitung von Hochwassergefahren sind daher ebenfalls auszuschließen. Beeinträchtigungen während der Bauphase vermeidet das vorgesehene Schutzregime (vgl. u. a. Nebenbestimmungen der Nr. 5.3.5 im Kapitel A des Beschlusses).

Die Offenlegung des Buschbachs ist im Übrigen aufgrund der Wasserrahmenrichtlinie ohnehin vorgesehen und Bestandteil des Gewässerentwicklungskonzeptes der Stadt Bielefeld.

7.9 **Bodenschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes zu vereinbaren.

Im Rahmen des Straßenbahnstreckenbaus sind bei ordnungsgemäßigem Baustellenbetrieb und bei Einhaltung der Schutzvorkehrungen Beeinträchtigungen im Hinblick auf etwaige neue Schadstoffbelastungen des Bodens nicht zu erwarten. Auch der Betrieb der Straßenbahnfahrzeuge, der emissionsfrei erfolgt, kann keine schädlichen Bodenveränderungen im Sinne des Bodenschutzrechts begründen.

Dem von § 1 Abs. 1 S. 2 BodSchG und § 1 Abs. 5 S. 3 BauGB geforderten sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden wird Rechnung getragen. Soweit durch den Schienenwegebau das Bodengefüge verändert wird, sind diese Veränderungen weder vermeidbar noch weiter reduzierbar.

7.10 **Sonstige öffentliche Belange**

7.10.1 **Denkmalpflegerische Belange**

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

Die Regelung des § 1 Abs. 3 DSchG NRW bestimmt dazu, dass bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege angemessen zu berücksichtigen sind. Die für den Denkmalschutz und die Denkmalpflege zuständigen Behörden sind frühzeitig einzuschalten und so mit dem Ziel in die Abwägung mit anderen Belangen einzubeziehen, dass die Erhaltung und Nutzung der Denkmäler und Denkmalbereiche sowie eine angemessene Gestaltung ihrer Umgebung möglich sind.

Nach der für Planfeststellungen ergänzend dazu geltenden Sonderregelung des § 9 Abs. 3 DSchG (dazu zuletzt OVG Münster, Beschluss vom 11.05.1999, 20 B 1464/98.AK m.w.N., S. 32 des Urteilsdruckes) hat die Planfeststellungsbehörde die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege in angemessener Weise im Rahmen ihrer Abwägung zu berücksichtigen.

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

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

Wird der in die Betätigung des Planungsermessens eingestellte Belang bereicherspezifisch gesetzlich geregelt, spricht ferner eine Vermutung dafür, dass mit dieser Regelung die öffentlichen und privaten Belange gerecht gegeneinander abgesteckt werden (VG Düsseldorf, Urteil vom 30.10.2003, 4 K 61/01).

Innerhalb der von dem Vorhaben betroffenen Flächen sind gem. der Stellungnahme des Lt. Landschaftsverbandes Westfalen Lippe, Archäologie für Westfalen, nach heutigem Kenntnisstand keine archäologisch strukturierten und großräumigen Bodendenkmäler wie Siedlungsplätze und Friedhöfe vorhanden.

Im Übrigen ist im Zuge der Erdarbeiten besonders auf kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde wie z. B. Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien oder ähnliche Zufallsfunde zu achten (vgl. Nebenbestimmung 5.8 in Kapitel A des Beschlusses). Ferner unterliegt die Vorhabenträgerin den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 15, 16 und 17 DSchG, die Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflichten vorsehen.

Unter Berücksichtigung dieser Regelungen können Beeinträchtigungen etwaiger Bodendenkmäler daher ausgeschlossen werden.

Baudenkmäler sind im Trassenraum nicht vorhanden; das Westfälische Amt für Denkmalpflege des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe wurde im Verfahren beteiligt, hat jedoch keine Stellungnahme abgegeben.

Insgesamt sind die denkmalpflegerischen Belange nach Maßgabe des DSchG damit in angemessener Weise berücksichtigt.

7.10.2 **Forstwirtschaft**

Forstwirtschaftliche Belange werden durch die Eingriffe in den Rand des Buschbachwaldes sowie in einen jüngeren Erlenbestand in der Lutterauwe berührt. Die dazu vom Landesbetrieb Wald und Holz NRW zunächst vorgetragenen Bedenken, die sich nicht gegen die Inanspruchnahme der Waldbestände, sondern gegen den fehlenden Ausgleich durch Neuanpflanzungen bzw. Aufforstungen gerichtet haben, sind im Zuge des mit den Deckblattunterlagen eingebrachten überarbeiteten LBP ausgeräumt worden. In seiner zweiten, zum Deckblatt vorgelegten Stellungnahme hat der Landesbetrieb auch insoweit dem Vorhaben zugestimmt. Die von ihm geforderte Beteiligung bei der Umsetzung der Kompensationsmaßnahme wird über die Nebenbestimmung 5.7 im Kapitel A des Beschlusses sichergestellt. Die ebenfalls geforderte Erreichbarkeit des Buschbachwaldes für Anwohner der Moenkampsiedlung ist ebenfalls gewährleistet; sie erfolgt über den Spielplatz.

Insgesamt bleiben daher keine erkennbaren Beeinträchtigungen der Forstwirtschaft zurück.

7.10.3 **Kommunale Belange der Stadt Bielefeld**

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

Die Stadt Bielefeld hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, das Vorhaben selbst ausdrücklich begrüßt und umfangreich zu ihm Stellung genommen. Soweit Bedenken zur Planung vorgetragen und nicht ausgeräumt wurden, wie weitgehend mit den Planunterlagen des Deckblatts 1 geschehen, wird hierzu auf die folgenden Ausführungen verwiesen:

7.10.3.1 Belange der allgemeinen Verkehrsplanung und der Straßenverkehrsbehörde

Die verbliebenen von der Stadt Bielefeld vorgetragenen Bedenken richten sich ausschließlich gegen die Gestaltung der Verkehrswege bzw. der Kreisverkehrsanlage am Knotenpunkt Elverdisser Straße/Milser Straße/Stadtbahn und beziehen sich auf die Lage des straßenbegleitenden Rad- und Gehweges bzw. die Querung der Elverdisser Straße durch den Rad- und Gehweg sowie auf den Durchmesser des Innenrings des Kreisverkehrs.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung zu der Stellungnahme der Stadt Bielefeld Änderungen der Planung, die in der Ausführungsplanung umgesetzt werden können, in Aussicht gestellt, die jedoch auch noch mit dem Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, abzustimmen sind. Eine entsprechende Abstimmung der abschließenden Gestaltung des Kreisverkehrs und des Rad- und Gehweges mit der Stadt Bielefeld und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW ist der Vorhabenträgerin mit der Nebenbestimmung 5.12 im Kapitel A des Planfeststellungsbeschlusses aufgegeben worden. Insoweit hat sich die Stellungnahme erledigt.

Eine Vergrößerung des Innenrings des Kreisverkehrs auf 3,50 m wird abgelehnt. Die Verbreiterung ginge zu Lasten der Fahrstreifenbreite, die jedoch in geplanter Form für den Schwerlastverkehr benötigt wird, um den Anforderungen für ein Bemessungsfahrzeug (LKW mit Anhänger und zugehörige Schleppkurve) gerecht zu werden.

7.10.3.2 Gesamträumliche Planung, Fuß- und Radweg nach Milse-Ost

Baulastträger für die in der Stellungnahme vom Juli 2011 angeregte Errichtung eines parallel zur Bahntrasse verlaufenden Fuß- und Radweges von dem Verbindungsweg zwischen der Milser und der Elverdisser Straße bis zur Endhaltestelle Milse-Ost zur Verbesserung der wegemäßigen Anbindung der Moenkampsiedlung an die zentrale Mitte der Milser Straße wäre die Stadt Bielefeld. Die moBiel GmbH wäre daher der falsche Vorhabenträger. Die Wegeverbindung kann nicht Gegenstand der Planfeststellung nach dem PBefG sein.

7.10.3.3 Belange des Rettungswesens und des Brandschutzes

Bedenken im Hinblick auf Beeinträchtigungen des Rettungswesens und des Brandschutzes durch den Bahnübergang werden zurückgewiesen. Die geforderte Verbindung der Steuerungsanlage der Bahnschranke mit dem Feuerwehrfahrstraßenrechner der Feuerwehrleitstelle ist nach den zu beachtenden technischen Regelwerken, die keine Zugriffe auf die Steuerung von Schrankenanlagen von außen erlauben, nicht zulässig. Beeinträchtigungen des Rettungswesens und des Brandschutzes sind gleichwohl auszuschließen.

Vorgesehen ist, bei Bedarf nicht auf die Schrankensteuerung, sondern auf die Ausfahrtssignale der Straßenbahn an den Haltestellen Milse und Buschbachtal zuzugreifen bzw. sie zu sperren, um so die Anfahrt zur Schrankenanlage und deren Schließung zu verhindern (vgl. auch Protokoll zum Erörterungstermin, TOP 3 und 4, S. 5, sowie vorstehend Nr. 7.5).

7.10.3.4 Belange der Kanalisation

Soweit Abwasseranlagen und -leitungen des Umweltbetriebes der Stadt Bielefeld betroffen sind, hat die Vorhabenträgerin die Baumaßnahmen dem Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld vorher anzuzeigen und mit ihm abzustimmen (vgl. Nebenbestimmung 5.11.2 im Kapitel A des Beschlusses). Dies gilt auch im Hinblick auf die in der Stellungnahme zu den Deckblattunterlagen und die Berührungspunkte, die sich im Zusammenhang mit der Errichtung der Kreisverkehrsanlagen sowie der Teilverlegung der Milser Straße und etwaiger Entwässerungsanschlüsse an die Kanalisation ergeben. Von daher sind Betroffenheiten auszuschließen.

Für den Fall, dass zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Bielefeld keine Einigung erzielbar sein sollte, wird auf den Entscheidungsvorbehalt der Planfeststellungsbehörde (Nebenbestimmung 5.11.3 im Kapitel A des Beschlusses) verwiesen.

7.10.3.5 Belange der Grünplanung

Der geplante Grünzug entlang des Buschbachs ist zwar Bestandteil des räumlichen Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Bielefeld, eine verfestigte Planung ist bislang – wie auch für die weitere Bebauung des derzeit noch vorhandenen

freien Landschaft, mit der die Grünzugplanung verbunden ist – aber noch nicht vorhanden. Auch der Flächennutzungsplan enthält noch keine entsprechenden Festsetzungen, die freie Landschaft ist dort nach wie vor als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Insoweit kann dieser Grünzug der Planung auch nicht entgegenstehen. Da es sich zudem um den Eingangs- und Randbereich dieses Grünzuges handelt und eine Eingrünung des Unterwerks zur besseren Einbindung in die Landschaft Bestandteil der Planung ist, wären die Beeinträchtigungen des Grünzuges zudem gering. Im Übrigen kollidiert die Forderung nach der Verlagerung des Unterwerks mit der Forderung, die aus Lärmschutzgründen zwingend erforderliche und mit den größeren Auswirkungen auf den Eingangsbereich des Grünzuges verbundene Lärmschutzwand entlang der Milser Straße zu erhöhen und zu verlängern.

Unabhängig davon stehen der vorgeschlagenen Verlagerung des Standortes des Unterwerks mit denkmalpflegerischen Belange sowie höheren Kosten, die sich durch einen größeren Abstand zur Bahntrasse und den damit zusammenhängend deutlich ansteigenden technischen Aufwand ergeben, auch anderweitige Belange entgegen (vgl. auch Gegenäußerung der Vorhabenträgerin).

Die Forderung nach einer Verlagerung des Unterwerks wird daher zurückgewiesen.

7.10.3.6 Belange des Lärmschutzes, Umgebungslärm

Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen sind, vgl. vorstehend Nr. 7.7.1, nicht zu erwarten. Die geforderte Überarbeitung des schalltechnischen Gutachtens ist vorgenommen worden und die Grenzwerte der 16. BimSchV werden durchgehend eingehalten. Darüberhinausgehende aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Die Umgebungslärmrichtlinie richtet sich nicht an die Vorhabenträgerin und ist, soweit sich aus ihr oder aus den Zielen des Lärmaktionsplans der Stadt Bielefeld die Notwendigkeit von Maßnahmen zur weiteren Minderung des Umgebungslärms ergibt, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens und durch die Stadt Bielefeld umzusetzen.

7.10.3.7 Belange der unteren Wasserbehörde / Oberflächengewässer

Die zunächst vermutete Ausweitung des Überschwemmungsgebietes der Lutter, in deren Folge ggf. zusätzlicher Retentionsraum erforderlich geworden wäre, hat

sich nicht bestätigt (vgl. Kapitel B Nr. 7.8 des Beschlusses) und die Details zur Entwässerung der Bahnanlagen sind Gegenstand der noch durchzuführenden wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren gem. § 8 WHG und in diesen mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Bielefeld abzustimmen.

7.10.3.8 Belange der unteren Landschaftsbehörde und des Forstes

Auf die Anbringung von Fledermauskästen im Rahmen der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen im Buschbachwald kann angesichts der dort registrierten Aktivitätsschwerpunkte der Fledermäuse nicht verzichtet werden. Nachdem mit dem Forst der Stadt Bielefeld sowie der unteren Landschaftsbehörde der Stadt Bielefeld inzwischen einvernehmlich entsprechende Standorte für die Kästen abgestimmt werden konnten, hat sich die dahingehende Forderung der Stadt Bielefeld im Übrigen auch erledigt.

Die im Deckblattverfahren geforderte Ausstattung der Durchlässe mit Bermen sowie das Amphibienleitsystem im Umfeld der Milser Straße ist Bestandteil des LBP.

7.10.3.9 Sonstiges

Der zur Minimierung der Beeinträchtigung der im Trassenraum vorhandenen Kaltluftentstehungsgebiete geforderte Verbau sog. „Rasengleise“ an Stelle des vorgesehenen Schotterbettes ist von der Vorhabenträgerin – allerdings als aktive Lärmschutzmaßnahme – für den östlichen Streckenabschnitt im Bereich der Moenkampsiedlung (östlich von ca. Streckenkilometer 12,450 bis ca. Streckenkilometer 12,175, vgl. Kapitel A Nr. 7 sowie Kapitel B, Nr. 7.7.1.4 des Beschlusses) im Erörterungstermin zugesagt worden. Insoweit hat die die entsprechende Forderung erledigt. Im Übrigen wird sie abgelehnt. Eine entsprechend starke und die Forderung rechtfertigende Beeinträchtigung der Schutzgüter Klima und Luft wird nicht erwartet. Auf die Ausführungen unter Nr. 5.3.5 im Kapitel B des Beschlusses wird dazu Bezug genommen.

7.11 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 zusätzli-

chen Immissionen wie Licht und Lärm, vor allem aber durch die Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen ergeben.

Mit diesen privaten Belangen ist das Vorhaben vereinbar. Dies gilt sowohl für den Gesundheitsschutz als auch für den Schutz des Eigentums.

Aus dem objektiv-rechtlichen Gehalt der zugehörigen Grundrechte (Art. 2 S. 1 und 14 Abs. 1 GG) ergibt sich die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die entsprechenden Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen anderer zu bewahren. Diese Pflicht würde verletzt, 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).

7.11.1 **Gesundheit**

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

Auf die Ausführungen unter Kapitel B Nrn. 5.3.8 und 7.7 dieses Beschlusses wird dazu ergänzend hingewiesen.

7.11.2 **Eigentum**

Für die Errichtung der Straßenbahnlinie muss zwangsläufig privates Eigentum in Anspruch genommen werden.

Vor dem Hintergrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung gem. § 30 PBefG muss der Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich der Enteignungsvoraussetzungen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG genügen, denn mit dem rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht des Eigentümers aus

dem genannten Grundrecht überwunden und in ein Entschädigungsrecht gewandelt.

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

Bei der Abwägung der von einem Straßenbau- oder auch einem Straßenbahnneubauprojekt 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 (so zum Straßenbau zuletzt auch 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). Es wird nicht verkannt, 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 Verkehrswegebbaus 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 in dem vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne die im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele,

- die Bedienung der Bevölkerung der Stadt Bielefeld mit Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs mittels einer bedarfsgerechten Erweiterung

des Straßen- bzw. Stadtbahnnetzes zur möglichst vollständigen Anbindung des Ortsteiles Milse-Ost mit einem zusätzlichen Fahrgastpotential von bis zu 4.000 bzw. langfristig auch 5.000 Einwohnern und damit einhergehend

- die Entlastung bzw. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs mit allen verkehrstechnischen Verbesserungen (Verbesserung der Verkehrssicherheit, Reduzierung der Immissionsbelastungen etc.).

zu gefährden (vgl. Kapitel B Ziffer 6.1.2). Von daher überwiegen hier die mit der Planung insgesamt verfolgten Ziele die Interessen der privaten Grundstückseigentümer am vollständigen Erhalt ihres Eigentums und die Vorhabenträgerin erhält – vgl. auch Kapitel A Ziffer 5.13 – 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 sehen, dass hier – wie die Ausführungen zur Trassenwahl zeigen – bei alternativen Streckenführungen nicht nur ersatzweise andere Flächen, sondern insgesamt auch in größerem Umfang Flächen in Anspruch genommen und damit neue und letztlich sogar größere Betroffenheiten in Rechtskreisen anderer Betroffener ausgelöst würden.

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.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass sich die vorstehend beschriebene enteignungsrechtliche Vorwirkung auch auf die Flächen bezieht, auf denen landschaftsrechtliche Kompensationsmaßnahmen planfestgestellt und damit verbindlich vorgeschrieben wurden, denn die Rechtsprechung hat es für zulässig erklärt, im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses auch über die Inanspruchnahme von Flächen für solche Maßnahmen mit bindender Wirkung für eventuell nachfolgende Besitzeinweisungs- und Enteignungsverfahren zu entscheiden. Dies gilt in gleicher Weise für die mit dem Vorhaben verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen und die landschaftspflegerische Begleitplanung (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 13.03.1995, 11 VR 4.95, und 21.12.1995, 11 VR 6.95, sowie Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95).

Für den Grunderwerb für das Vorhaben gilt im Übrigen grundsätzlich, dass die Vorhabenträgerin gehalten ist, zunächst den gesamten Flächenbedarf freihändig zu erwerben. Dabei müssen die für die Bahnlinie sowie die zugehörigen Folgemaßnahmen unmittelbar benötigten Flächen auf jeden Fall von der Vorhabenträgerin erworben werden, während die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendigen Flächen – falls gewünscht – im Einzelfall unter Beachtung des verfassungsrechtlich garantierten Bestands- und Wertschutzes bei den betroffenen Grundstückseigentümern verbleiben können. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass unter Berücksichtigung der mit den Maßnahmen verfolgten Ziele auch weiterhin eine sinnvolle Bewirtschaftung dieser Flächen möglich ist. Vorliegend sind insoweit allerdings nur Flächen betroffen, die von der Vorhabenträgerin entweder bereits erworben worden sind oder die sich bereits in der öffentlichen Hand (Kompensationspool der Stadt Bielefeld) befinden, so dass sich die Frage nach der Übernahme von Kompensationsflächen durch die Vorhabenträgerin bzw. ihren Verbleib im privaten Eigentum letztlich nicht mehr stellt.

7.11.3 **Wertminderungen und Übernahmeansprüche**

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

Zwar sind bei der personenbeförderungsrechtlichen Planfeststellung in die Abwägung nicht nur diejenigen öffentlichen und privaten Belange einzustellen, in die zur Verwirklichung des Vorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss (Grundstücksinanspruchnahmen), sondern auch solche Belange, auf die sich das Vorhaben als raumbedeutsame Maßnahme nur mittelbar auswirkt (BVerwG, Urteil vom 15.04.1977, 4 C 100.74). Das Interesse eines betroffenen Eigentümers, von nachteiligen Einwirkungen des Vorhabens verschont zu werden, insbesondere durch sie nicht in der bisherigen Nutzung seines Grundstücks – auch einer landwirtschaftlichen, vgl. vorstehende Ausführungen unter Nr. 7.4 – 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 S. 2 VwVfG NRW, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so ist auch für die Anwendung von § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW kein Raum (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51/98; BVerwG, 14.05.1992, 4 C 8.89; BVerwG, Urteil vom 27.11.1996, 11 A 27.96).

Beeinträchtigungen durch unzulässige Immissionen verursacht der Betrieb der Straßenbahnlinie nicht. Wenn ein Grundstück am Markt von daher nur deswegen an Wert verlieren sollte, weil er es anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Belegenheit zu einer Stadtbahnlinie wie hier der Linie 2 hat, wäre allein damit keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers verbunden. Eine etwaige solche Wertminderung, die letztlich durch subjektive Vorstellungen der Marktteilnehmer geprägt wird und keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasst § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW nicht (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, 4 A 39/95 und BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04). Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, 4 C 9.95 und vom 24.05.1996, 4 A 39.95). 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 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 GG zu werten wäre. Entsprechende Grenzwerte – insbesondere bezüglich der Lärmimmissionen – werden eingehalten, auf die Ausführungen in Kapitel B Nr. 7.7 des Beschlusses wird auch diesbezüglich Bezug genommen.

Für „Restgrundstücke“, die ihren Wert insoweit verlieren, als sie nicht mehr sinnvoll oder wirtschaftlich (insbesondere landwirtschaftlich) nutzbar sind, bleibt den Eigentümern im Entschädigungsverfahren zwar die Forderung einer Übernahme unbenommen (vgl. auch vorstehend Ziffer 7.4.1 sowie nachstehend Nr. 7.11.4 zu sonstigen mittelbaren Beeinträchtigungen). Die Planfeststellungsbehörde geht jedoch davon aus, dass keine Beeinträchtigungen in einem entsprechenden Ausmaß entstehen, mithin voraussichtlich auch keine derartigen Übernahmeansprüche entstehen werden.

Solange nicht reale auf das Vorhaben zurückzuführende Einwirkungen eine Wertminderung bewirken, sind Wertminderungen allein als solche daher nicht abwägungsrelevant. Soweit nicht die §§ 41 ff BImSchG und 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG NRW Schutz- oder Ausgleichsansprüche normieren, sind sie aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls sowie im Hinblick auf die Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. auch Urteil des BVerwG vom 13.05.2009, 9 A 71/07).

Dies gilt auch vor dem Hintergrund des Kammerbeschlusses des BVerfG zur Ausgestaltung des Eigentumsschutzes nach Art. 14 Abs. 1 GG sowie zur Berücksichtigung entsprechender Wertminderungen vom 23.02.2010 (1 BvR 2736/08), der im Zusammenhang mit dem Verkehrsflughafenbau Berlin-Schönefeld ergangen ist. Von der Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 nach Milse-Ost 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 vorhabensbedingten Wirkungen (d. h. sowohl lagebedingter Nachteile als auch der Einwirkung von Immissionen) nicht erkennbar.

Soweit dem Vorhaben in den Einwendungen von Grundstückseigentümern Wertminderungen entgegengehalten werden, weist die Planfeststellungsbehörde diese Einwendungen deshalb zurück. Die Planfeststellungsbehörde hält es zudem ohnehin für fraglich, ob der Grundstücksmarkt wegen der Nähe zur Straßenbahnlinie und zur Straßenbahnhaltestelle tatsächlich mit sinkenden Verkehrswerten reagieren wird. Gute Anbindungen an den öffentlichen Personennahverkehr werden vielmehr zunehmend als Lagevorteil erkannt und auch entsprechend honoriert, so dass die Vermarktungschance für ein solches Grundstück und mit ihr der Verkehrswert tendenziell sogar steigen könnte.

7.11.4 **Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeansprüche**

Nach der inzwischen gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist bei einem unmittelbaren Grundstückseingriff über Entschädigungsansprüche des Planbetroffenen für die Folgewirkungen dieses Zugriffs auf das Restgrundstück einschließlich eines Anspruchs auf Übernahme des gesamten Grundstücks (als besondere Form der Entschädigung) – anders als über den Ausgleich für ausschließlich mittelbare planungsbedingte Grundstücksbeeinträchtigungen – nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern im nachfolgenden Enteignungsverfahren zu entscheiden (vgl. Urteil des BVerwG vom 07.07.2004, 9 A 21.03). Dort ist dann über die Entschädigung nicht nur für den Flächenverlust, sondern auch für solche Folgewirkungen wie z. B. die Verkleinerung eines Gartens als Erholungsraum oder andere mittelbare Beeinträchtigungen durch das Vorhaben (Nutzungsbeeinträchtigungen durch Immissionen), auch in der Summierung dieser Gesichtspunkte, zu befinden (a. a. O. S. 1360).

Allein zulässig und zugleich auch erforderlich wäre eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang – d. h. bezogen auf Grundstücke, die nicht unmittelbar für das Bauvorhaben oder die zugehörigen Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden – also nur dann, wenn aus Sicht des Betroffenen auch bloß mittelbare Folgen des Vorhabens so schwer wiegen würden, dass ein Übernahmeanspruch geltend gemacht wird. Ein solcher Anspruch ist vorliegend nicht geltend gemacht worden, er ist angesichts des Umfangs entstehender Immissionen auch nicht zu erwarten.

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

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

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

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

Die durch § 74 Abs. 2 S. 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 S. 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 S. 1 GG so nicht geboten (vgl. Ausführungen zur Wertminderung).

7.11.5 **Sonstige private Einwendungen**

Einige Anwohner befürchten (wie auch die Landwirtschaft, vgl. Kapitel B Nr. 7.4.1 des Beschlusses, für das Umfeld der Zwischenhaltestelle) als Folge der verbesserten Erschließung eine Zunahme von illegalen Müllablagerungen, Vandalismus und Kriminalität insbesondere in der Umgebung des Jugendtreffs am sog. „Jugendcontainer“ in Milse. Auch wenn diese Befürchtungen nicht von vornherein von der Hand zu weisen sind, sind sie jedoch kein Umstand, dem im Rahmen der Abwägung durchschlagende Bedeutung zukommt. Wie bereits vorstehend unter Ziffer 7.4.1 ausgeführt, können derartige Belastungen dem Infrastrukturvorhaben nicht typischerweise als Folge zugerechnet werden. Es würde sich vielmehr um ein verbotenes Fehlverhalten handeln, das auch nicht etwa durch den Planfeststellungsbeschluss erlaubt wird und ihm schon deshalb nicht entgegengehalten werden kann. Derartiges Fehlverhalten wäre ggf. mit den dafür vorgesehenen polizeilichen und ordnungsrechtlichen Mitteln zu bekämpfen (vgl. dazu Urteil des OVG Lüneburg vom 19.11.1992, 7 L 3817/91).

7.12 **Private Einwendungen**

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

Im Folgenden werden ergänzend die Einzeleinwendungen sowie die entsprechenden Entscheidungen zu den Einzeleinwendungen aufgeführt.

Hinweis: Aus Datenschutzgründen wurden die Einwendungsführer anonymisiert und in der Folge – wie auch schon vorstehend u. a. unter Ziffer 7.4 – jeweils mit Nummern wiedergegeben. Den Einwendern wird diese Nummer mit der Zustellung des Beschlusses bekanntgegeben. Außerdem erhält die Stadt Bielefeld, in der der Planfeststellungsbeschluss öffentlich ausgelegt wird, eine Entschlüsselungsliste, die auch im Rahmen der Einsichtnahme eine genaue Zuordnung ermöglicht.

7.12.1 Einwendung Nr. 1

Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen ihrer Wohnsituation und ihres Wohnumfeldes durch Immissionen, durch Vandalismus und durch Müllablagerungen sowie eine Wertminderung des Wohneigentums. Sie kritisieren die Variantenwahl und fordern Sicherheitsvorkehrungen, um Unfälle zu verhindern, die beispielsweise dadurch entstehen könnten, dass spielende Kinder auf die Gleisanlagen gelangen.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen zurück.

Unzulässige Immissionen werden nicht verursacht, auch Schäden durch Erschütterungen sind nicht zu erwarten (vgl. Kapitel B Nr. 7.7 des Beschlusses).

Die geforderten Sicherungen sind Bestand der Planung. So wird das Bahngelände entlang des Buschbachweges bzw. der dort zu errichtenden und das Gelände vom Verkehrsraum trennenden Stützmauer durch ein von Kindern nicht besteigbares Gelände oder einen entsprechenden Zaun gesichert. Gleiches gilt das Kindergartengelände in der Nähe der künftigen Endhaltestelle (vgl. auch Gegenäußerung der Vorhabenträgerin sowie Protokoll zum Erörterungstermin, TOP 3 und 4, S. 7).

Zur Variantenwahl wird auf Kapitel B Nr. 7.2, zur Vandalismus, Müllablagerungen und sonstigen möglichen illegalen Handlungen im Umfeld der Trasse und insbesondere der Haltestellen auf Kapitel B Nr. 7.11.5 verwiesen.

7.12.2 Einwendungen 2 (Sammeleinwendung von insgesamt 30 Einwendern) und 6

Die Einwender beklagen Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes durch die Beseitigung charakteristischer Begrünung am Rand des Buschbachwaldes, fehlende planerische Alternativen, Lärmbelästigungen durch den Bahnbetrieb und eine Verschlechterung der Parkraumsituation am Buschbachweg bzw. in der Moenkampsiedlung durch Pendler sowie Unfallgefahren im Zusammenhang mit Pendlerströmen.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen zurück.

Für die im unmittelbaren Anschluss an den Verkehrsraum des Buschbachweges und äußeren Waldrand verlaufende Bahntrasse sind zwar Gehölzentnahmen nicht vermeidbar. Jedoch weist der Trassenraum dort weder durchgehend Baumbestand auf – im dort verlaufenden Schutzstreifen der Hauptwasserleitung HW2 der Stadt Bielefeld muss er ohnehin regelmäßig entfernt werden – noch wird der Blick auf den ansonsten unangetastet bleiben Buschbachwald verbaut. Der Blick „ins Grüne“ bleibt insoweit grundsätzlich erhalten, zumal die Trasse unterhalb des Niveaus des Buschbachweges verläuft und die Schienen nicht im Schotter-, sondern im „Rasenbett“ verlegt werden, was nicht nur die Lärmimmissionen senkt und sicherstellt, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, sondern auch die visuellen Verfremdungen minimiert. Ein Anspruch auf den unveränderten Erhalt des Wohnumfeldes besteht zudem nicht. Auch Planungsalternativen sind hinreichend geprüft worden (vgl. Kapitel B Nr. 7.2), Varianten mit in diesem Bereich insoweit geringeren Auswirkungen konnten jedoch aufgrund anderer ihnen entgegenstehenden Belange in der Gesamtabwägung nicht zum Zuge kommen.

Die vorhandenen Parkplätze bleiben erhalten, so dass die Parkraumsituation von daher unverändert bleibt und nicht verschlechtert wird. Nicht völlig auszuschließen sind die angesprochenen mittelbaren Einschränkungen, die sich dadurch ergeben können, dass Anwohnerparkplätze von Pendlern als „Park-and-Ride-Platz“ genutzt werden. Für dementsprechende Beeinträchtigungen gelten zum einen die vorstehenden Ausführungen der Nr. 7.11.5. Für den Bedarfsfall hat die Stadt Bielefeld deshalb auch eine Ausweitung der Überwachung des ruhenden Verkehrs angekündigt. Aufgrund der knappen Parkraumsituation und des damit zusammenhängenden permanent hohen Parkdrucks innerhalb der Moenkampsiedlung und der Enge der Anwohnerstraßen ist die Gefahr, dass Pendler verstärkt den Siedlungsbereich aufsuchen, jedoch gering. Zeitvorteile lassen sich kaum gewinnen. Zudem ist eine gezielte Verkehrslenkung zum P+R-Platz an der bisherigen Endhaltestelle Milse vorgesehen, um entsprechenden Wirkungen vorzubeugen (vgl. Protokoll zum Erörterungstermin, TOP 3 und 4, S. 9 und 10). Perspektivisch ist zudem die Annahme der Vorhabenträgerin plausibel, dass sich die Zahl der hier vorgehaltenen Kraftfahrzeuge angesichts der verbesserten ÖPNV-Anbindung reduzieren wird. Beeinträchtigungen der Rettungswege innerhalb der Moenkampsiedlung sind deshalb ebenfalls nicht zu erwarten. Das für das Rettungswesen zuständige Dezernat 22 (Gefahrenabwehr) der Bezirksregierung

Detmold, das der Zusage im Erörterungstermin entsprechend von der Planfeststellungsbehörde beteiligt worden ist, hat dazu auf das im Bedarfsfall erforderliche Eingreifen der Ordnungsbehörde der Stadt Bielefeld verwiesen, hält ansonsten jedoch keine zusätzlichen Maßnahmen für erforderlich.

Da somit nicht von einer entsprechenden Erhöhung des Verkehrs in der Moenkampsiedlung ausgegangen werden kann, ist auch die befürchtete Entstehung neuer Unfallschwerpunkte so nicht nachvollziehbar.

Bei der angesprochenen Informationsveranstaltung der Vorhabenträgerin vom 16.06.2011 handelt es sich um eine freiwillig durchgeführte Veranstaltung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens, mit der die im Anhörungsverfahren gegebenen Informationsmöglichkeiten erweitert, nicht jedoch Schritte des förmlichen Verfahrens ersetzt worden sind. Hat ein Betroffener zu dieser Veranstaltung keine persönliche Einladung erhalten, schlägt dies daher auch nicht als Verfahrensfehler auf das Planfeststellungsverfahren durch.

Dass es, wie die Vorhabenträgerin auch einräumt, zu einem solchen Fehler gekommen ist und beim Versand der persönlichen Einladungen zu der Informationsveranstaltung im Juni 2011 ein Teil der Betroffenen keine individuelle Benachrichtigung erhalten hat, ist auch aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde unglücklich. Letztlich ist gleichwohl jedem Interessierten eine Teilnahme möglich gewesen. Der Termin ist jedenfalls in der Presse angekündigt worden und war daher öffentlich bekannt. Er dürfte sich daher herumgesprochen haben. Letztlich belegt auch die gute Resonanz des Termins, an dem zwischen 50 und 60 Personen teilgenommen haben, dass sich der Fehler bei der Einladung insoweit nicht nennenswert ausgewirkt hat. Dass die Einwender alle keine Kenntnis von dem Termin hatten, erscheint daher zweifelhaft. Im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigenden Nachteile für die Betroffenen haben sich zumindest nicht ergeben. Die Möglichkeiten, sich innerhalb des Planfeststellungsverfahrens, d. h. durch Einsichtnahme in die ausgelegten Planunterlagen und später auch durch Teilnahme am Erörterungstermin zu informieren, waren unabhängig von der ergänzenden Informationsveranstaltung der Vorhabenträgerin.

7.12.3 Einwendung 3 und 3 D

Die Einwendung vom Juli 2011 ist erst nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben worden und daher präkludiert, d. h. nicht berücksichtigungsfähig. Der Einwender

ist darüber bereits mit Schreiben vom 27.07.2011 informiert worden. Präkludiert ist des Weiteren auch der Teil der Einwendung vom September 2012, der nicht gegen die Planänderungen des Deckblatts 1 gerichtet ist, sondern Betroffenheiten und Belange zum Inhalt hat, die sich bereits aus der ursprünglichen Planung ergeben haben. Dies gilt sowohl für die angesprochenen Auswirkungen auf die Entwässerung seiner landwirtschaftlichen Flächen als auch auf bezüglich der Andienung der Zwischenhaltestelle Buschbachtal.

Nicht verfristet sind die Einwendungen gegen die zusätzliche Grundstücksinanspruchnahme durch das Deckblatt 1. Diese ist jedoch nicht vermeidbar. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen. Auf Kapitel B Nr. 7.4.1 wird dazu Bezug genommen.

7.12.4 Einwendung 4

Der Einwender bemängelt eine unzureichende Information der Anlieger im Vorfeld der Planung und des Planfeststellungsverfahrens durch die Vorhabenträgerin, falsche Angaben der Vorhabenträgerin zum Planfeststellungsverfahren, unvollständige Planunterlagen sowie insbesondere auch eine unvollständige und fehlerhafte Variantenbetrachtung, Busverbindungen als Alternative zur Straßenbahnanbindung eingeschlossen.

Die Einwendungen werden unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen zurückgewiesen.

Die Frage, ob die Öffentlichkeit ordnungsgemäß in ein Planfeststellungsverfahren eingebunden und beteiligt worden ist, richtet sich ausschließlich nach den verfahrensrechtlichen Vorgaben der §§ 28 ff PBefG, 72 ff VwVfG NRW zum Anhörungsverfahren. Dieses Verfahren ist ordnungsgemäß durchgeführt worden (vgl. Kapitel B Nr. 3 des Beschlusses). Soweit die Vorhabenträgerin begleitend dazu Bürgerinformationstermine durchgeführt hat, haben sie als Bürgerservice auf freiwilliger Basis und außerhalb des Planfeststellungsverfahrens stattgefunden. Dass der Vorhabenträgerin dabei insoweit ein Fehler unterlaufen ist, als einige der Betroffenen beim Versand der persönlichen Einladung vergessen worden sind, ist sicher unglücklich. Für das Planfeststellungsverfahren ist es letztlich aber irrelevant, ob überhaupt und falls ja, in welcher Anzahl, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form solche Informationstermine stattgefunden haben und wie ggf. die Einladung erfolgt ist. Auf die vorstehenden Ausführungen zur Einwen-

dung 2 wird dazu ergänzend Bezug genommen. Gleiches gilt im Ergebnis für Auskünfte zum Planungsstand, die von der Vorhabenträgerin möglicherweise vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens auf Anfrage erteilt oder ggf. auch zurückgehalten worden sind. Mit der auf den Ergebnissen der UVS basierenden Entscheidung zu Gunsten der Variante 2 b werden allerdings auch noch keine Lagepläne oder ähnliche Unterlagen vorgelegen haben. Sie sind vielmehr erst später aufgrund dieser Entscheidung im Zuge der weiteren Planungen erstellt worden.

Des Weiteren unglücklich ist sicher auch, dass die Vorhabenträgerin in ihrer Präsentation zum Planfeststellungsverfahren versehentlich die Einwendungsfrist falsch benannt und statt des 13. Juli den 17. Juli 2011 angegeben hat. Maßgebend für die Terminierung der Auslegung und der Einwendungsfrist sind aber auch insoweit allein die förmlichen Verfahrensschritte, diesbezüglich also die Daten, die in der ortsüblichen Bekanntmachung enthalten waren. Für die Einwendungsfrist war dies der 13. Juli 2011. Dem Vorwurf des Einwenders, die Vorhabenträgerin habe das falsche Fristende vorsätzlich mit dem Ziel weitergegeben, fristgemäße Einwendungen zu vermeiden, hält die Planfeststellungsbehörde dabei für unberechtigt. Anhaltspunkte hierfür sind jedenfalls nicht ersichtlich.

Die in das Planfeststellungsverfahren eingebrachten Unterlagen sind auch vollständig. Weitergehende Unterlagen waren nicht erforderlich. Dies gilt sowohl für einen dezidierten Kostenvergleich der Varianten als auch für das geforderte umfassende Verkehrskonzept für den Großraum Baumheide, Herforder Straße, Milse, Altenhagen und Heepen.

Da der erste und teuerste Streckenabschnitt, die Lutterquerung mit entsprechend aufwändigen Bauwerken, bei allen Varianten identisch ist, resultieren die Kostenunterschiede weitgehend aus der hier unter mehreren Aspekten bedeutsamen Streckenlänge. Das geforderte Verkehrskonzept für die Stadt Bielefeld ist in Form des Zweiten Nahverkehrsplans von 2007 grundsätzlich vorhanden. Für das Planfeststellungsverfahren für die Stadtbahnverlängerung Milse-Ost, die Bestandteil dieses Zweiten Nahverkehrsplans ist und damit gerade dessen Umsetzung dient, waren die Ausführungen des Erläuterungsberichtes sowie die darin enthaltene Darstellung der Planungsziele, aus denen sich auch die Planrechtfertigung (vgl. Kapitel B, Nr. 6.1.1) ergibt, ausreichend. Es war auch nicht erforderlich, im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung der geplanten Stadtbahnanbindung vorhandene oder mögliche Busanbindungen gegenüber zu stellen oder einen Ausbau der

Busanbindungen als Alternative in die Umweltverträglichkeitsprüfung einzubeziehen. Im Übrigen stellen Busverbindungen und Anbindungen durch eine Straßenbahn zwei sich zwar ergänzende, letztlich aber eigenständige Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs dar. Straßenbahnen sind nicht nur in Bielefeld vorrangig darauf ausgerichtet, Vororte und Stadtzentren auf kurzem Wege miteinander zu verbinden und sowohl bezüglich des Schienennetzes als auch der Haltestellen dementsprechend grobmaschig strukturiert. Die Buslinien bilden demgegenüber ein weiter in die einzelnen Wohngebiete hineinreichendes und damit engmaschigeres, kleinräumigeres und letztlich auch umwegreicheres Verkehrsnetz mit einer entsprechend großen Anzahl an Haltestellen. Von daher ist die schienengebundene Straßenbahn in der Regel – insbesondere dann, wenn sie, was hier beides der Fall ist, auf einem besonderen Bahnkörper und in der Kernstadt im Tunnel geführt wird – auch das schnellere Verkehrsmittel, das zudem die größeren Fahrgastkapazitäten vorhält. Sie bietet insgesamt den höheren Fahrkomfort und wird in der Regel auch besser angenommen als Buslinien. Eine unmittelbare Vergleichbarkeit mit Buslinien ist von daher nicht gegeben. So ergibt sich auch aus der generellen Vorgabe des § 2 Abs. 4 ÖPNVG NRW, wonach es einer Leitlinie für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs entspricht, bestehende oder zum Ausbau beabsichtigte schienengebundene Verkehre als Grundangebot auszugestalten und die übrigen Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr darauf auszurichten (vgl. zur vergleichbaren Regelung des § 4 Abs. 5 ÖPNVG Baden-Württemberg VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, 5 S 1/98). Für die Planrechtfertigung ist dabei vor allem die Steigerung der Attraktivität des Schienennetzes im Sinne des Zweiten Nahverkehrsplans, die mit dem zu erwartenden höheren Fahrkomfort auch einhergehen wird, von Bedeutung. Gem. § 8 Abs. 3 PBefG hat sich die Ausgestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs regelmäßig an einem solchen Nahverkehrsplan zu orientieren (vgl. auch insoweit VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, 5 S 1/98).

Die in der Einwendung benannte weitere Verlängerung der Straßenbahn über Milse-Ost hinaus zum Untersee ist zum Zeitpunkt der Erstellung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zwar noch Diskussionsgegenstand gewesen und bei den jeweiligen Varianten mit berücksichtigt worden, mittlerweile aber im Verkehrskonzept der Stadt Bielefeld (und auch in den weiteren Planungsprogrammen wie dem Konzept „moBiel 2030“) nicht mehr enthalten. Für die abschließen-

de Planung und Planfeststellung der Stadtbahnverlängerung Milse-Ost ist sie daher ohne Belang.

Zur weiteren Variantenentwicklung und -wahl wird auf die Ausführungen unter Nr. 7.2 im Kapitel B des Beschlusses, zu den bemängelten Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes auf die Ausführungen zur Einwendung 1 Bezug genommen und verwiesen.

Bei den im Vorfeld von ihr bereits getätigten Grundstückskäufen hat die Vorhabenträgerin lediglich von ihren privatrechtlichen Möglichkeiten Gebrauch gemacht und dabei das Ziel verfolgt, die spätere Umsetzung der Planung zu vereinfachen. Dies ist nicht zu beanstanden. Gem. § 28 a PBefG gilt von der Auslegung der Planunterlagen an für den Trassenraum im Übrigen neben einer Veränderungssperre ohnehin ein Vorkaufsrecht zu Gunsten des jeweiligen Vorhabenträgers. Diese Käufe sind ohne Einfluss auf die Trassenwahl, wobei die Vorhabenträgerin das Risiko in Kauf nehmen muss, dass die Planfeststellung nicht wie beantragt erfolgt. Da die Umweltverträglichkeitsuntersuchung von 2004 datiert, kann der Vorhabenträgerin bzw. der Stadt Bielefeld auch nicht vorgeworfen werden, sich 2008 vorzeitig für die Variante 2 b entschieden zu haben.

Auch für eine Darstellung der Kosten für die Verlegung der Hauptwasserleitung der Stadtwerke Bielefeld war nicht erforderlich. Da die Verlegung als Folgemaßnahme des Schienenwegebbaus erforderlich wird, gehen sie Sie zu Lasten der Vorhabenträgerin. Auswirkungen auf den vorrangig auf umwelt- und naturschutzbezogenen Belangen und Schutzgütern beruhenden Variantenvergleich ergeben sich dadurch nicht.

Zurückgewiesen wird auch der Einwand, der Variantenvergleich gehe bei den Betroffenheiten des Waldsaums am Buschbachweg von falschen Voraussetzungen aus. Hier wird im Zuge der Baumaßnahmen weder der gesamte Waldbestand entfernt noch in den Buschbachverlauf nördlich der Trasse eingegriffen. Auch weist der zu großen Teilen mit dem Schutzstreifen der Hauptwasserleitung der Stadtwerke Bielefeld identische Trassenverlauf am Buschbachweg nicht durchgehend Baumbestand auf. Strecken- und Trassenbreite ergeben sich eindeutig aus den Planunterlagen (Lageplan und Querschnittspläne) und die Eingriffe in die Gehölzbiotope sind im Detail und mit ihren Biotopwerten dem landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen. Im den Variantenvergleich der

UVS konnten diese Eingriffsdetails allerdings mangels entsprechender Feintrasierung noch nicht einfließen.

Ebenfalls im Rahmen der Planfeststellung nicht erforderlich war eine „Durchplanung“ der Haltestellen. Die konkrete Ausgestaltung der entsprechenden Details ist Gegenstand der sich an das Verfahren anschließenden Ausführungsplanung. Die geforderte Absicherung der Trasse u. a. im Hinblick auf im Buschbachweg spielende Kinder und den Kindergarten ist bereits Gegenstand der Planung (vgl. auch vorstehende Ausführungen zur Einwendung 1) und wird sichergestellt. Unzulässige Lärmimmissionen löst der Straßenbahnbetrieb nicht aus (vgl. Kapitel B, Nr. 7.7.1 des Beschlusses).

Als richtig erwiesen haben sich die Bedenken des Einwenders gegen die ursprünglich geplante Gestaltung des Bahnübergangs Milser Straße bzw. des Knotenpunktes Milser Straße / Elverdisser Straße / Bahnübergang. Das geforderte Verkehrsgutachten als Nachweis für eine ausreichende Verkehrsqualität bzw. straßenverkehrliche Durchgängigkeit des Bahnübergangs ist allerdings Bestandteil des Deckblatts 1, mit dem zugleich auch ein Konzept zur Lösung der Problematik in die Planung eingebracht wurde (vgl. Kapitel B, Nr. 7.5 des Beschlusses). Insoweit hat sich die Einwendung erledigt.

Zur Verkehrs- und Parkraumsituation wird abschließend auf die vorstehenden Ausführungen zur Einwendung 2, zu illegalen Handlungen wie Vandalismus und Müllablagerungen auf Kapitel B Nr. 7.11.5 des Beschlusses verwiesen.

7.12.5 Einwendung 5

Die Einwendungen beziehen sich auf die Zwischenhaltestelle Buschbachtal und ihre Erschließung über den Verbindungsweg zwischen Elverdisser Straße und Milser Straße. Sie werden unter Bezugnahme auf die Ausführungen unter Nr. 7.4.1 im Kapitel B des Beschlusses zurückgewiesen.

8. Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten

Die Planfeststellungsbehörde hat sich (vgl. Abschnitt A, Nebenbestimmung 5.11.3 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 notwendigen 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 er durch seine Planung hervorruft oder verschärft, nicht ungelöst lassen darf. Diese Pflicht zur Konfliktbewältigung hindert die Planfeststellungsbehörde nicht in jedem Fall, Teilfragen, die ihrer Natur nach von der Planungsentscheidung abtrennbar sind, einer nachträglichen Lösung zugänglich zu machen. Das gilt u. a. auch für die Regelung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (BVerwG, Beschluss vom 30.08.94, 4 B 105.94, in: NuR 1995, S. 139).

Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt ist. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offen bleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in Frage stellen. 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. 823f 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 Neubau eines Schienenweges zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 der Stadt Bielefeld von ihrer bisherigen Endhaltestelle Milse bis zur neuen Endhaltestelle Milse-Ost, ist aus

Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt, das Vorhaben zur Verbesserung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Anschluss von Milse-Ost an die Stadtbahnlinie 2 geeignet. Mit dem Vorhaben werden die anstehenden Ziele, insbesondere die bedarfsgerechte Erweiterung des Straßen- bzw. Stadtbahnnetzes durch die Erschließung eines zusätzlichen Fahrgastpotentials von 3.000 bis 4.000 und langfristig ggf. auch bis zu 5.000 Einwohnern und damit einhergehend die Entlastung bzw. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (und in der Folge daraus auch der Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Reduzierung der Immissionsbelastungen) erreicht. Eine andere Neubauvariante, mit der die anstehenden Ziele besser erreicht und die mit dem Vorhaben zusammenhängenden Beeinträchtigungen und Konflikte besser gelöst werden könnten, bietet sich vorliegend nicht an.

Gründe, die zu einer Ablehnung der beantragten Planung führen, sind nicht ersichtlich und haben sich auch während des Verfahrens nicht ergeben. Optimierungsgebote sind beachtet worden.

Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planung auch als vernünftig. Die Planfeststellungsbehörde bewertet das öffentliche Interesse am Neubau der Bahnstrecke 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. Dennoch verbleibende Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

10. **Rechtsbehelfsbelehrung**

10.1 Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim

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

erhoben werden.

Die Klage ist beim Oberverwaltungsgericht schriftlich zu erheben oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und Finanzgerichten im Land Nordrhein-Westfalen (ERVVO VG/FG vom 01.12.2010, GV. NRW S. 648) einzureichen. Sie muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

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

10.2 **Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit:**

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gem. § 29 Abs. 6 S. 2 PBefG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Beschluss nach § 80 Abs. 5 S. 1 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 S. 3 PBefG).

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

10.3 Falls die Fristen gem. Nr. 10.1 oder Nr. 10.2 durch das Verschulden einer bevollmächtigten Person versäumt werden sollten, so würde deren Verschulden dem Kläger zugerechnet werden.

10.4 Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte durch eine Rechtsanwältin/einen Rechtsanwalt oder eine(n) Rechtslehrer/in an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als 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.

11. **Hinweise zum Entschädigungsverfahren**

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernissen oder anderer Nachteile) betreffen, sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung zu entscheiden ist – nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden. Die ordnungsgemäße Festsetzung der Entschädigung, d. h. auch die Vermeidung einer zu niedrigen Entschädigung, ist Aufgabe dieses separaten Verfahrens.

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

moBiel GmbH,
Otto-Brenner-Straße 242,
33604 Bielefeld,

gerichtet werden.

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

Bezirksregierung Detmold,
Leopoldstraße 15,
32756 Detmold,

zuständig ist.

Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend geregelt werden können, steht den Betroffenen alsdann der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

12. **Hinweise zur Geltungsdauer des Beschlusses**

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gem. § 28 Abs. 1a S. 3 i. V. m. § 75 Abs. 4 VwVfG NRW außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist.

13. **Hinweis auf die Auslegung des Plans**

Dieser Beschluss wird in der Stadt Bielefeld 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).

Bezirksregierung Detmold
Im Auftrag

Ausgefertigt:

gez. Auf dem Hövel

Böhmer