

## **Bezirksregierung Detmold**



**5 P.34-01-1/04**

# **Planfeststellungsbeschluss**

für den  
Umbau der Detmolder Straße (B 66) in Bielefeld  
von Bau-km 0+056,80 (Niederwall)  
bis Bau-km 2+374,30 (Otto-Brenner-Straße)

und den Umbau der Stadtbahnstrecke 2 (Streckenabschnitt Landgericht / Sieker )  
von Bau-km 0+033,10  
bis Bau-km 2+246,00  
mit Neubau von 2 Hochbahnsteigen an den Haltestellen Mozartstraße und Prießallee

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen  
und Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Stadt Bielefeld

**Detmold**, den 07.Juli 2006

Übersichtskarte (im Maßstab 1 : 20.000)

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Übersichtskarte	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	5

### A. Entscheidung

	Seite
1 Feststellung des Plans.....	9
2 Festgestellte Planunterlagen .....	9
2.1 Entwurfsunterlagen, die vom 01.03.2004 bis 31.03.2004 öffentlich ausgelegen haben .....	9
2.2 Gutachten, die vom 01.03.2004 bis 31.03.2004 öffentlich ausgelegen haben.....	10
2.3 Sonstige Unterlagen, die in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden.....	10
3 Wasserrechtliche Regelung.....	11
4 Genehmigung für den Bau und die Linienführung von Straßenbahnbetriebsanlagen .....	11
5 Nebenbestimmungen.....	12
5.1 Wasserwirtschaft.....	12
5.1.1 Allgemeines .....	12
5.1.2 Verwendung von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling- Baustoffe) und aus industriellen Prozessen.....	12
5.1.3 Altlasten.....	13
5.2 Lärmschutz.....	13
5.2.1 Passive Lärmschutzmaßnahmen.....	13
5.2.2 Entschädigungsanspruch.....	14
5.2.3 Einschränkung des Baulärms .....	14
5.3 Natur- und Landschaftsschutz .....	15
5.4 Denkmalschutz.....	16
5.5 Weitere Schutzpflichten.....	16
5.5.1 Rettungswege.....	16
5.5.2 Arbeitsschutz .....	16
5.5.3 Kampfmittelfunde.....	16
5.5.4 Telekommunikationsanlagen und Versorgungsleitungen.....	17
5.6 Berücksichtigung von Planungen anderer Planungsträger .....	17
5.7 Nebenbestimmungen im privaten Interesse.....	17
5.7.1 Grundstücksinanspruchnahmen .....	17
5.7.2 Beweissicherungsverfahren.....	18
5.8 Sonstige Nebenbestimmungen.....	18
5.8.1 Aktualisierung der Planunterlagen .....	18
5.8.2 Bautechnische Belange .....	18
6 Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen.....	19
6.1 Verfahrenseinwendungen.....	19
6.2 Berücksichtigte / gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen.....	19
6.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen .....	19
6.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen .....	20
6.5 Präkludierte Einwendungen.....	20
6.6 Unzulässige Einwendung.....	20

**B. Begründung**

	Seite
1 Das Vorhaben.....	21
2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	21
2.1 Einleitung des Verfahrens.....	21
2.2 Erörterungstermin.....	22
2.3 Planänderungen.....	22
3 Verfahrensrechtliche Bewertung.....	23
3.1 Notwendigkeit der Planfeststellung.....	23
3.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde.....	24
3.3 Umfang der Planfeststellung.....	24
3.4 Linienbestimmung.....	25
3.5 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem UVPG.....	26
3.5.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG.....	26
3.5.2 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG.....	29
4 Materiell-rechtliche Bewertung.....	33
4.1 Planrechtfertigung.....	33
4.2 Planungsleitsätze.....	33
4.3 Abwägung.....	34
4.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung.....	34
4.3.2 Verkehrliche Belange.....	35
4.3.3 Planungsvarianten.....	40
4.3.4 Immissionsschutz.....	43
4.3.5 Gewässer- und Grundwasserschutz.....	56
4.3.6 Bodenschutz.....	56
4.3.7 Naturschutz und Landschaftspflege.....	56
4.3.8 Haushaltsrechtliche Belange.....	59
4.3.9 Denkmalpflegerische Belange.....	59
4.3.10 Private Belange.....	60
4.4 Zulässigkeit der Entscheidungsvorbehalte.....	66
5 Abschließende Bewertung.....	67
6 Rechtsbehelfsbelehrung.....	67
7 Sofortige Vollziehung des Beschlusses.....	68
7.1 Anordnung der sofortigen Vollziehung.....	68
7.2 Begründung der sofortigen Vollziehung.....	68
7.3 Rechtsbehelfsbelehrung gegen die sofortige Vollziehung.....	69
8 Hinweise zum Entschädigungsverfahren.....	70
9 Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses.....	70
10 Hinweis auf die Auslegung des Planes.....	71

### Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

ABI. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
BauGB	Baugesetzbuch
BayVBl.	Bayrische Verwaltungsblätter (Zeitschrift)
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (Straßenbahn- Bau- und Betriebsordnung)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
BV-Nr.	Nummer des Bauwerksverzeichnisses
BWaldG	Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz)
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
DV FStrG	Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes
EAHV 93	Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, Ausgabe 1993; Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 13. Oktober 1993 - StB 13/38.45.00/22 F 93 -

EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
EKzG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)
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; (ABl. EG Nr. L 206, S. 7 vom 22. Juli 1992)
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
Gem.RdErl.	Gemeinsamer Runderlass
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBL	Gemeinsames Ministerialblatt
GV-Nr.	Nummer des Grunderwerbsverzeichnisses
GV. NRW.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
Hess. VGH	Hessischer Verwaltungsgerichtshof
HNL-S 99	Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau - Ausgabe 1999; ARS Nr. 9/1999 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 3. Februar 1999 - S 13/14.87.02-01/5 Va 99 - (VkBl. 1999, S. 237)
Hz	Hertz = physikalische Einheit für die Frequenz
LG NRW	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz)
LUQS	Luftqualitätsüberwachungssystem
LWG NRW	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MAmS	Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen - Ausgabe 2000; ARS Nr. 2/2000 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 31. Januar 2000 - S 13/14.87.02-02/1 Va 00 - (VkBl. 2000, S. 171)
MBL. NRW.	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLuS 02	Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002; ARS Nr. 17/2002 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 16. September 2002 – S 13/14.83.10-01/38 Va 02 - (VkBl. 2002, S. 624); Geänderte Fassung 2005; ARS Nr. 06/2005 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 12. April 2005 – S 13/14.83.10-01/10 Va 05 - (VkBl. 2005, S. 394);
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW

MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung – Ausgabe 2001; ARS Nr. 30/2001 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 27. September 2001 - S 13/14.87.02-04/39 Va 01 - (VkBl. 2001, S. 526)
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NWVBl.	Nordrhein-Westfälische Verwaltungsblätter (Zeitschrift)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Plafer	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien)
RAS-LP 1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 1: Landschaftspflegerische Begleitplanung, Ausgabe 1996; ARS Nr. 26/1996 des Bundesministeriums für Verkehr vom 10. Dezember 1996 - StB 11/14.87.02-05/50 Va 96 - (VkBl. 1997, S. 23)
RAS-LP 2	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung – Ausgabe 1993; ARS Nr. 39/1993 des Bundesministers für Verkehr vom 30. November 1993 - StB 11/14.87.02-06/117 Va 93 - (VkBl. 1994, S. 439), geändert durch ARS Nr. 11/2001 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 2. Oktober 2001 – S13/14.87.02-06/47 Va 01 – (VkBl. 2001, S. 525)
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen – Ausgabe 1999; ARS Nr. 20/1999 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 20. September 1999 - S 13/14.87.02-08/84 Va 99 - (VkBl. 1999, S. 694)
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996; ARS Nr. 28/1996 des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. August 1996 - StB 13/38.50.05/65 Va 96 - (VkBl. 1996, S. 481)
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten, Ausgabe 1982; ARS Nr. 8/1982 des Bundesministers für Verkehr vom 22. März 1982 - StB 26/38.67.03/26031 F 81 - (VkBl. 1982, S. 175)

RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990; ARS Nr. 8/1990 des Bundesministers für Verkehr vom 10. April 1990 - StB 11/14.86.22-01/25 Va 90 - (VkBl. 1990, S. 258), ARS Nr. 14/1991 vom 25. April 1991 -StB 11/26/14.86.22-01/27 Va 91 - (VkBl. 1991 S. 480) und ARS Nr. 17/1992 des Bundesministers für Verkehr vom 18. März 1992 - StB 11/14.86.22-01/43 Va 92 - (VkBl. 1992, S. 208)
SGV. NRW.	Sammlung Gesetz- und Verordnungsblatt (Sammlung des gesamten Landesrechts Nordrhein-Westfalen, nach Fachbereichen gegliedert)
SMBl. NRW.	Sammlung Ministerialblatt (Sammlung aller geltenden und in Teil I des MBL. NRW. veröffentlichten Erlasse)
StraKR	Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesfernstraßen und anderen öffentlichen Straßen (Straßen-Kreuzungsrichtlinien); ARS Nr. 15/1975 des Bundesministers für Verkehr vom 01. September 1975 - StB 2/78.07/2052 Vms 75 - (VkBl. 1975, S. 576)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
T	Tesla = Physikalische Einheit für magnetische Flussdichte
TA Luft	Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes- Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft)
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften über die Um- weltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG) vom 27.06.1985
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien); ARS Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. Juni 1997 - StB 15/40.80.13-65/11 Va 97 - (VkBl. 1997, S. 434)
Vogelschutz-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG) – Vogelschutzrichtlinie; (ABl. EG Nr. L 103, S. 1 vom 25. April 1979)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG. NRW.	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WSchuZR	Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (Wildschutzzaun-Richtlinien); ARS Nr. 13/1992 des Bundesministers für Verkehr vom 28. Februar 1992 - StB 13/38.68.00/29 Va 92 - (VkBl. 1992, S. 147 i.V.m. VkBl. 1985, S. 453)



## A. Entscheidung

### 1 Feststellung des Plans

Der Plan für den Umbau der Bundesstraße 66 (B 66, Detmolder Straße) in Bielefeld für den Streckenabschnitt zwischen Bau-km 0+056,80 (Niederwall) und Bau-km 2+374,30 (Otto-Brenner-Straße) und den Umbau der Stadtbahnstrecke 2 (Streckenabschnitt Landgericht / Sieker ) von Bau-km 0+033,10 bis Bau-km 2+246,00 einschließlich der Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des von der Stadt Bielefeld (Vorhabenträger) aufgestellten Plans erfolgt gemäß § 17 FStrG in Verbindung mit §§ 72 ff. VwVfG. NRW.

### 2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

#### 2.1 Entwurfsunterlagen, die vom 01.03.2004 bis 31.03.2004 öffentlich ausgelegen haben

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
1	Erläuterungsbericht	1.1	ohne	
2	Übersichtskarte	1.2	10.12.2003	20.000
3	Übersichtslageplan	1.3	10.12.2003	5.000
4	Bauklassenbestimmung	1.4	01.12.2003	
5	Zeichenerklärung	1.5	ohne	
6	Regelquerschnitte (7 Blatt)	1.6.1 bis 1.6.7	10.12.2003	50
7	Lagepläne (8 Blatt)	1.7.1 bis 1.7.8	10.12.2003	500
8	Höhenpläne (2 Blatt)	1.8.1 und 1.8.2	10.12.2003	1.000/100
9	Bauwerksverzeichnis Ingenieur- bauwerke	1.10	ohne	
10	Leitungsbestandpläne (8 Blatt)	1.11.1 bis 1.11.8	10.12.2003	500
11	Leitungsplanung (8 Blatt)	1.12.1 bis 1.12.8	10.12.2003	500
12	Bauwerksverzeichnis Leitungs- planung (Kabel, Entwässerung, Gas- und Wasserversorgung)	1.13	ohne	
13	Grunderwerbslageplan (5 Blatt)	1.14.1, 1.14.3 bis 1.14.5, 1.14.8	10.12.2003	500
14	Grunderwerbsverzeichnis	1.14.10	ohne	

## 2.2 Gutachten, die vom 01.03.2004 bis 31.03.2004 öffentlich ausgelegt haben

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
15	Umweltverträglichkeitsuntersuchung	2.1	20.10.2003	
16	Luftschadstoffgutachten	2.2	09.10.2003	
17	Schalltechnische Untersuchung - Erläuterungsbericht - Übersichtskarte - Lageplan (8 Blatt) - Emissionspegel (Straße und Schiene) - Beurteilungspegel (Straße) - Beurteilungspegel (Schiene, ohne Zuschlag $D_{Ra}$ ) - Beurteilungspegel (Schiene, mit Zuschlag $D_{Ra}$ )	2.3	Sept. 2003	500
18	Schwingungstechnisches Gutachten	2.4	11.08.2003	
19	Gutachten Elektromagnetische Verträglichkeit	2.5	14.10.2003	
20	Hydrogeologisches Gutachten	2.6	10.02.2003	
21	Baugrundgutachten	2.7	24.02.2003	
22	Verkehrstechnisches Gutachten	2.8	Mai 2002	
23	Vergleichendes Gutachten Hochbahnsteig Prießallee	2.9	Mai 2002	
24	Politischer Beschluss	3.0	29.10.2003, 26.11.2003, 27.11.2003	

## 2.3 Sonstige Unterlagen, die in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
25	Untersuchung zu den lärmtechnischen Auswirkungen planungsbedingter Umfahrten - Erläuterungsbericht - Übersichtskarte - Lageplan (2 Blatt) - Emissionspegel - Beurteilungspegel		Okt. 2004	2.000
26	Untersuchung zu den lufthygienischen Auswirkungen von planungsbedingten Umfahrten		10.09.2004	
27	1. Deckblatt - Regelquerschnitt (Blatt 3a) - Lageplan (Blatt 4a)	1.6 1.7	01.10.2004 01.10.2004	50 500

28	2. Deckblatt			
	- Regelquerschnitt (Blatt 7a)	1.6	28.06.2005	50
	- Lageplan (Blatt 8a)	1.7	28.06.2005	500
	- Grunderwerbslageplan (Blatt 8a)	1.14.8a	01.07.2005	500
	- Grunderwerbsverzeichnis	1.14.10	ohne	
29	Niederschriften der Bezirksregierung Detmold über den Erörterungstermin am 26. und 27.11.2004 sowie am 02.12.2004, soweit hierauf Bezug genommen wird			

### 3 **Wasserrechtliche Regelung**

Das von den befestigten Straßenflächen abfließende Niederschlagswasser wird über vorhandene bzw. geplante Misch-, Schmutz- und Regenwasserkanäle abgeleitet. Hinsichtlich der beiden am (verrohrten) Lonnerbach bestehenden Einleitungsstellen für Niederschlagswasser aus Trennsystem und hinsichtlich der genehmigten Einleitungsmengen ergeben sich durch das hiermit planfestgestellte Ausbaivorhaben keine Veränderungen. Einer ergänzenden wasserrechtlichen Regelung bedarf es insofern nicht.

### 4 **Genehmigung für den Bau und die Linienführung von Straßenbahnbetriebsanlagen**

Gemäß § 3 Abs. 3 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG wird dem Straßenbaulastträger die Genehmigung für den Bau und die Linienführung der hiermit planfestgestellten Straßenbahnbetriebsanlagen gemäß den planfestgestellten Unterlagen erteilt.

Den Forderungen der Technischen Aufsichtsbehörde entsprechend wird die Genehmigung mit folgenden Auflagen versehen:

- (1) Hinsichtlich der vorgesehenen Änderungen an der Fahrleitungsanlage (Systemänderung der Fahrleitung von Einfachfahrleitung mit Verstärkungsleitung auf Hochkettenfahrleitung) sind der Technischen Aufsichtsbehörde entsprechende Pläne zur Zustimmung vorzulegen.
- (2) Die Forderungen der „Richtlinie für elektrische Anlagen nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) (E-Baurichtlinien)“ hinsichtlich der erforderlichen Beleuchtungsstärke und deren Gleichmäßigkeit sind einzuhalten.
- (3) Die Aufsicht über den Bau gemäß § 61 BOStrab wird in Übereinstimmung mit § 5 Abs. 2 BOStrab dem Betriebsleiter der moBiel GmbH übertragen, ebenso wie die Abnahme nach § 62 Abs. 1 BOStrab. An der Abnahme ist die Technische Aufsichtsbehörde zu beteiligen.
- (4) Über die Abnahme ist eine Niederschrift zu fertigen, die der Technischen Aufsichtsbehörde mit dem Antrag auf Erteilung des Abnahmebescheides vorzulegen ist.
- (5) Der Träger der Straßenbaulast hat der Technischen Aufsichtsbehörde den Planfeststellungsbeschluss und eine Ausfertigung der festgestellten Planunterlagen zu übersenden.

## 5 Nebenbestimmungen

### 5.1 Wasserwirtschaft

#### 5.1.1 Allgemeines

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) die Verunreinigung eines Gewässers zu vermeiden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten. Die Vorschriften des WHG, des LWG und der „Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben“ (VAwS) sind zu beachten.

Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

#### 5.1.2 Verwendung von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) und aus industriellen Prozessen

Sofern mineralische Stoffe aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) oder mineralische Stoffe aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau verwendet werden, sind hinsichtlich der Verwendungsgebiete und der Güteüberwachung 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 §§ 26 Abs. 2 und § 34 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.

### 5.1.3 Altlasten

Werden bei Bauarbeiten Altlasten, insbesondere Abfälle, Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen oder sonstige augenscheinlich bzw. geruchlich auffällige (kontaminierte) Materialien angetroffen, hat der Vorhabenträger diese in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld, das umgehend zu benachrichtigen ist, unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu behandeln und zu verwerten bzw. zu entsorgen.

## 5.2 **Lärmschutz**

Von dem Vorhabenträger ist für die vorliegende Baumaßnahme unter Beachtung der vom Bundesministerium für Verkehr eingeführten "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990 - RLS-90 - sowie der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“, Ausgabe 1990 - Schall 03 - eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt worden. Entsprechend den Ergebnissen dieser Untersuchungen und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage (vgl. 16. BImSchV) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster und/oder Lüftungseinrichtungen) angeordnet.

### 5.2.1 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke sind vom Träger der Straßenbaulast darauf hinzuweisen, dass sie, soweit die Grenzwerte für Wohngebiete nach der 16. BImSchV überschritten werden, gegen die Stadt Bielefeld einen Anspruch dem Grunde nach auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen haben, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind Prognosewerte für das Jahr 2015 heranzuziehen.

Ansprüche dem Grunde nach haben die Eigentümer der Grundstücke

Detmolder Straße	6*, 8*, 9*, 10*, 15*, 17*, 18*, 22*, 28*, 30*, 32*, 33*, 35*, 37*, 38a*, 39*, 41*, 41a*, 51*, 61, 69, 74*, 78*, 91a, 93, 95, 97, 104, 108, 110, 112, 113a, 115, 115a, 117, 117a, 119, 131*, 133*, 139*, 153, 155, 155a, 165, 167, 168, 169, 173, 175, 179, 181, 183, 185, 187, 189, 191, 193, 195, 210;
Diesterwegstraße	2, 4;
Graudenzer Straße	1, 2, 3;
Königsbrücke	20, 21;
Ludwig-Lepper-Straße	33;
Mozartstraße	2;
Wilhelm-Raabe-Straße	1, 2;

Für die mit \* versehenen Wohngrundstücke besteht der o. g. Anspruch dem Grunde nach unter dem Vorbehalt, dass bei der Berechnung der Beurteilungspegel ein Zuschlag  $D_{Ra}$  für das Kurvenquietschen in Ansatz zu bringen ist. Dies ist gemäß Schall 03 dann der Fall, wenn nach Fertigstellung der Baumaßnahme aufgrund von engen Kurvenradien tatsächlich Kurvenquietschgeräusche auftreten, die nicht durch technische Maßnahmen ausgeschlossen werden können. Der Vorhabenträger wird deshalb in diesen Fällen nach Inbetriebnahme der neuen Gleise eine entsprechende Einzelobjektprüfung durchführen.

Für den/die Eigentümer der Wohngrundstücke

Detmolder Straße 114, 118, 118a, 118b, 120, 120a, 122, 122a, 124, 124a, 126, 126a, 128, 130, 144\*, 170, 182, 184, 186, 190, 192, 196, 198, 200, 202, 204, 206;

Mozartstraße 1;

gelten die vorgenannten Regelungen, soweit die Grenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete der 16. BImSchV überschritten werden.

Für die Eigentümer der Grundstücke

August-Bebel-Straße 186, 188, 190, 192, 194, 217, 219, 221, 225, 227;

Teutoburger Straße 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 20, 22, 24 (Lippische Str. 1), 26;

gelten die vorgenannten Regelungen, soweit die Beurteilungspegel von 70 dB (A) tagsüber bzw. 60 dB (A) des nachts überschritten werden.

## 5.2.2 Entschädigungsanspruch

Die Eigentümer der in Abschnitt A, Nr. 5.2.1 dieses Beschlusses genannten Grundstücke, die mit einem Außenwohnbereich ausgestattet sind, haben gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch den von der hiermit planfestgestellten Straße bzw. von dem hiermit planfestgestellten Schienenweg ausgehenden Verkehrslärm; dabei ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Dem Träger der Straßenbaulast wird aufgegeben, die Eigentümer dieser Grundstücke auf die Möglichkeit hinzuweisen, Entschädigungsansprüche geltend zu machen.

Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97. Für den Fall, dass zwischen dem Träger der Straßenbaulast und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen erzielt wird, setzt die Bezirksregierung die Entschädigung fest (§ 19 a FStrG in Verbindung mit § 41 EEG NRW).

## 5.2.3 Einschränkung des Baulärms

In der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr sind nur Bauarbeiten zulässig, die die Nachtruhe der Anwohner nicht stören. Von dieser Einschränkung kann das Staatliche Amt für Umwelt und Arbeitsschutz OWL auf Antrag eine Ausnahme erteilen, wenn die Durchführung der Bauarbeiten im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden Interesse eines Beteiligten geboten ist.

### 5.3 Natur- und Landschaftsschutz

- 5.3.1** Eingriffe in naturnahe Bestände sind auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken. Zusätzliche, in den festgestellten Planunterlagen nicht ausgewiesene Eingriffe oder Flächeninanspruchnahmen sind nicht zulässig.
- 5.3.2** Der Vorhabenträger ist verpflichtet, als Ersatz für den ausbaubedingten Wegfall von 22 Straßenbäumen auf dem Flurstück 148, Flur 3, Gemarkung Milse im Bereich der Ersatzfläche 039/009 des Ersatzflächenpools der Stadt Bielefeld eine Teilfläche von 950 m<sup>2</sup> mit einheimischen standortgerechten Gehölzen aufzuforsten.
- Diese Anpflanzungen sowie die drei in den Planunterlagen bereits enthaltenen Baumneupflanzungen an der Einmündung der Klusstraße und an der Einfahrt zur Endhaltestelle Sieker sind so auszuführen, dass sie die ihnen zgedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Das schließt auch eine sachgerechte Pflege ein.
- 5.3.3** Der Vorhabenträger hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Ersatzpflanzungen auf seine Kosten Sorge zu tragen und die erforderlichen Pflegemaßnahmen entsprechend den in Nr. 2.7.7 der RAS-LP 2 enthaltenen Vorgaben zu übernehmen. Die zeitliche Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist im Rahmen der Ausführungsplanung nach den in den RAS-LP 2 dargestellten Grundsätzen festzulegen.
- 5.3.4** Die Durchführung der festgestellten Ersatzaufforstung außerhalb des unmittelbaren Trassenbereichs ist spätestens mit Baubeginn einzuleiten und grundsätzlich innerhalb eines Jahres abzuschließen.
- Die Durchführung der festgestellten Baumneupflanzungen im unmittelbaren Trassenbereich ist innerhalb eines Jahres nach Herstellung der Fahrbahn vorzunehmen.
- Die jeweilige Vegetationsperiode ist hierbei zu berücksichtigen.
- 5.3.5** Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen hat während der Bauzeit gemäß DIN 18 920 bzw. RAS-LP 4 zu erfolgen. Im Zuge der Bauausführung 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. Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind gemäß § 64 Abs. 1 Nr. 2 LG NRW außerhalb des Zeitraums vom 01. März bis 30. September vorzunehmen.
- 5.3.6** Ersatzpflanzungen und Ansaaten sind grundsätzlich mit bodenständigen Arten vorzunehmen. Auf Torf, Dünger und chemische Mittel ist bei der Durchführung der landschaftspflegerischen Arbeiten und bei der Pflege der Anpflanzungen so weit wie möglich zu verzichten.
- 5.3.7** Im Übrigen sind die Vorgaben der "Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau" - HNL-S 99 - sowie die "Ergänzenden Hinweise zur Planung und Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§§ 4 und 5 Landschaftsgesetz – LG NRW) bei Bundesfern- und Landesstraßen" (Gem. RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 13.2.1992 - MBl. NRW. S. 460) zu beachten.

## 5.4 **Denkmalschutz**

Werden bei Erdarbeiten Bodendenkmäler in Form von kultur- und erdgeschichtlichen Bodenfunden oder Befunde (etwa Tonscherben, Metallfunde, Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien u. ä.) entdeckt (sog. Zufallsfunde), ist die Entdeckung unverzüglich dem Landesmuseum und Amt für Bodendenkmalpflege, Kurze Straße 36, 33613 Bielefeld anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage nach Zugang der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 und 16 DSchG NRW).

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

## 5.5 **Weitere Schutzpflichten**

### 5.5.1 Rettungswege

Bei der Ausführung der Baumaßnahme sind – in Abstimmung mit der örtlichen Feuerwehr – zwei Rettungswege sicherzustellen.

### 5.5.2 Arbeitsschutz

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

- Der Bauherr 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 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.

### 5.5.3 Kampfmittelfunde

Angesichts möglicher Kampfmittelfunde sind die Tiefbauarbeiten mit der gebotenen Vorsicht auszuführen. Verdächtige Gegenstände, außergewöhnliche Bodenverfärbungen und/oder Kampfmittelfunde sind unverzüglich der örtlichen Ordnungsbehörde anzuzeigen. Bei Kampfmittelfunden sind die Arbeiten aus Sicherheitsgründen einzustellen.



#### 5.5.4 Telekommunikationsanlagen und Versorgungsleitungen

Bei der Neupflanzung von Bäumen ist das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989 zu beachten.

Der Beginn der Straßenbaumaßnahme ist der Deutschen Telekom AG, T-Com, Produktionsbüro Bielefeld, Herforder Straße 14, 33602 Bielefeld mindestens 3 Monate vor Baubeginn schriftlich anzuzeigen.

Bestehende Anlagen der ish GmbH und Co. KG sind nach Maßgabe deren Kabelschutzanweisung zu schützen.

Erforderliche Anpassungsarbeiten an Anlagen Dritter (z. B. Umbau- und Sicherungsmaßnahmen) sind mit den entsprechenden Trägern abzustimmen. Sollte keine Einigung erzielt werden können, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor. Sofern über die erforderlichen Anpassungsarbeiten hinaus genehmigungspflichtige Änderungen an Telekommunikationsanlagen, Ver- oder Versorgungsleitungen (insbesondere auch an den Gas-, Wasser- und Stromleitungen der Stadtwerke Bielefeld GmbH) vorgenommen werden sollen, ist die hierfür erforderliche Genehmigung in eigener Zuständigkeit zu beantragen.

#### 5.6 **Berücksichtigung von Planungen anderer Planungsträger**

Die Planungen der moBiel GmbH zum Ausbau der Umsteiganlage Sieker hat der Vorhabenträger bei seiner Planung nach dem jeweiligen Planungsstand zu berücksichtigen.

Für den Fall, dass diese Planungen der moBiel GmbH nicht bzw. nicht zeitnah verwirklicht werden können, bleibt die Gleisaußfädelung wie bisher und wird nicht – wie im 2. Deckblatt dargestellt – umtrassiert. Die Planfeststellung des um ca. 50 m nach Westen verschobenen Anschlusspunktes der Gleise der Stadtbahnstrecke in der Detmolder Straße an die Gleise der Endhaltestelle und Umsteiganlage Sieker erfolgt mithin unter Vorbehalt. Eine vom 2. Deckblatt abweichende Trassierung und Straßenraumgestaltung ist der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig anzuzeigen.

#### 5.7 **Nebenbestimmungen im privaten Interesse**

##### 5.7.1 Grundstücksinanspruchnahmen

Die durch die Straßenbaumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer haben gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen sowie für sonstige durch das Straßenbauvorhaben hervorgerufene unzumutbare Nachteile.

Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; ggf. sind vorübergehende provisorische Zufahrten einzurichten.

Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt B, Nr. 8 des Beschlusses).

### 5.7.2 Beweissicherungsverfahren

An allen innerhalb eines ca. 12 m breiten Korridors entlang der auszubauenden Detmolder Straße vorhandenen Gebäuden bzw. Gebäudeteilen sowie Grundstückstützmauern sind während der Bauzeit Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen. Hierzu gehören insbesondere eine beweissichernde Erstaufnahme vor Beginn der Bautätigkeiten und eine abschließende Beweissicherung nach Fertigstellung der Bauarbeiten. Treten Schäden auf, sind diese während der Bauzeit zeitnah zu dokumentieren. Die Beweissicherungsmaßnahmen im Einzelnen sind vor Ort durch einen vereidigten Bausachverständigen festzulegen.

Auf diese Weise nachgewiesene Schäden sind auf Kosten des Vorhabenträgers zu beheben.

Soweit Unstimmigkeiten auftreten, ob ein baubedingter Schaden vorliegt und wie bzw. in welchem Umfang er auszugleichen ist, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung vor (§ 74 Abs. 3 VwVfG. NRW.).

## 5.8 **Sonstige Nebenbestimmungen**

### 5.8.1 Aktualisierung der Planunterlagen

Die Planunterlagen sind von der Straßenbauverwaltung entsprechend den sich aus diesem Beschluss ergebenden Ergänzungen, Änderungen, Auflagen und Verpflichtungen zu berichtigen. Hierzu zählen auch die Ergänzungen und Änderungen, die sich auf Grund der Stellungnahmen und Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren bzw. auf Grund des Ergebnisses des Erörterungstermins ergeben, soweit in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.

Soweit durch diese Ergänzungen und Änderungen 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.

### 5.8.2 Bautechnische Belange

#### 5.8.2.1 Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die im Schwingungstechnischen Gutachten (Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 18 des Beschlusses) vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Oberbaukonstruktion, insbesondere

- die Verdichtung des Planums und der Frostschuttschicht und
- eine Elastische Rillenschienenlagerung (ER)

zu verwirklichen oder die damit beabsichtigte Verringerung der Erschütterungs- und Körperschallimmissionen durch gleichwertige konstruktive bauliche Maßnahmen sicherzustellen.

#### 5.8.2.2 Entsprechend DIN EN 50122-2 (VDE 0115 Teil 4) sind die Fahrschienen gegenüber Erde isolierend zu verlegen, wobei bei einer Schienenverlegung in geschlossener Bettung ein Ableitungsbelag von $2,5 \text{ S/km}^{-1}$ auf Dauer einzuhalten ist.

#### 5.8.2.3 Soweit die von Blockumfahrten betroffenen Nebenstraßen auch nach Ausschöpfung möglicher straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen wider Erwarten nicht in der Lage sein sollten, den zu erwartenden zusätzlichen Verkehr ord-

nungsgemäß abzuwickeln, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.

## **6 Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen**

### **6.1 Verfahrenseinwendungen**

Der Einwand, dass der Erörterungstermin in seinem gesamten Umfang nicht hinreichend deutlich angekündigt worden sei, wird als unbegründet zurückgewiesen.

Weitere Einwendungen gegen die Durchführung des Anhörungsverfahrens wurden nicht erhoben.

### **6.2 Berücksichtigte / gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen**

Den Einwendungen und Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter wird, soweit sie durch

- Planänderungen in Form von Deckblättern oder
- Zusagen des Vorhabenträgers 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 die Straßenbauverwaltung veräußert worden sind, sind nunmehr etwaige Einwendungen hinsichtlich der Flächeninanspruchnahmen gegenstandslos geworden.

### **6.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen**

Soweit von den Verfahrensbeteiligten Einwendungen und Forderungen grundsätzlicher Art gegen den Plan erhoben worden sind, insbesondere

- die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme in Frage gestellt werden,
  - eine andere Aufteilung des Straßenraums, insbesondere der Verzicht auf die Vierstreifigkeit und stattdessen breitere Gehwege, durchgehende Radwege, zusätzliche Parkmöglichkeiten und eine eigene Straßenbahntrasse gefordert werden,
  - die Ausstattung aller Stadtbahn-Haltestellen mit Hochbahnsteigen verlangt wird,
  - unzumutbare und gesundheitsgefährdende Lärm-, Schadstoff- und Erschütterungseinwirkungen befürchtet werden,
  - eine Verringerung der Wohn- und Lebensqualität und eine erhöhte Gefährdung von Fußgängern, Radfahrern und Stadtbahnbenutzern geltend gemacht wird,
  - die durch Blockumfahrten betroffenen Nebenstraßen als dafür nicht geeignet angesehen werden,
  - die Daten der Verkehrsprognose angezweifelt werden,
- werden die diesbezüglichen Einwendungen aus den sich aus Abschnitt B des Beschlusses ergebenden Gründen zurückgewiesen.

#### **6.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen**

Die von Behörden, Stellen und privaten Beteiligten sowie den nach § 60 BNatSchG anerkannten Naturschutzvereinen erhobenen speziellen Forderungen und Einwendungen werden aus den sich aus Abschnitt B, Nr. 4 des Beschlusses ergebenden Gründen zurückgewiesen.

Fragen der Entschädigung bleiben einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

#### **6.5 Präkludierte Einwendungen**

Die nicht fristgerecht erhobenen/eingegangenen Einwendungen sind nach § 17 Abs.4 S.1 FStrG ausgeschlossen. Sie sind der Planfeststellungsbehörde namentlich bekannt und in einer gesonderten Liste unter Beachtung datenschutzrechtlicher Bestimmungen erfasst und anonymisiert. Diese Verfahrensweise trägt den Anforderungen an die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes (BVerfG, Beschluss vom 14.10.87, 1 BVR 1244/87 und BVerfG, Kammerbeschluss vom 24.07.90, BVR 1244/87) Rechnung.

§ 73 Abs. 4 VwVfG NRW. bestimmt, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis vier Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben kann. Nach dem Inhalt der Verwaltungsvorgänge haben die o. g. Einwender dem nicht entsprochen. Sie haben nämlich innerhalb der Einwendungsfrist, die am 28. April 2004 endete, weder schriftliche Einwendungen gegen das Vorhaben noch Einwände zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Stadt Bielefeld erhoben, obgleich in den offengelegten Plänen die Baumaßnahme so dargestellt war, dass die Einwender schon zu diesem Zeitpunkt eine aus dem Bau der Straße - möglicherweise - resultierende Beeinträchtigung ihrer Rechte erkennen konnten. Die Einwendungen der o. g. Einwender sind erst am 29. April 2004 oder noch später bei der Anhörungsbehörde bzw. bei der Stadt Bielefeld eingegangen.

Die Versäumung der Frist hat zur Folge, dass die Einwendungen ausgeschlossen sind. Dies regelt § 17 Abs. 4 Satz 1 FStrG. Mit der dort vorgesehenen materiellen Präklusion sind die Einwendungen in der Sache verwirkt, so dass sie den Einwendern keine Rechtsposition mehr zu verleihen vermögen. Dies schließt aus, dass die Anhörungsbehörde durch inhaltliche Befassung mit den verspäteten Einwendungen eine einmal eingetretene materielle Präklusion nachträglich wieder beseitigt und Rechtsschutzmöglichkeiten neu eröffnet (BVerwG, Beschluss vom 18.09.1995 - 11 VR 7.95 - NVwZ 1996, S. 399).

Gründe, die nach § 32 Abs. 1 VwVfG. NRW. eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wegen Versäumung der Einwendungsfrist ermöglichen würden, sind nicht ersichtlich und auch nicht vorgetragen oder glaubhaft gemacht worden.

#### **6.6 Unzulässige Einwendung**

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club, Stadtverband Bielefeld e. V. (ADFC) und die Gruppe aktiver Fahrradfahrer und Fußgänger e. V. (GAFF) sind nicht einwendungsbefugt. Eine Betroffenheit im Sinne der Planfeststellung, d. h. ein Eingriff in eine individuell geschützte Rechtsposition, liegt nicht vor. Verkehrliche, städtebauliche sowie sonstige Belange zum Schutz der Allgemeinheit werden durch die Träger öffentlicher Belange im Rahmen ihrer Zuständigkeitsbereiche vertreten.

## **B. Begründung**

### **1 Das Vorhaben**

Bei dem hiermit planfestgestellten Vorhaben handelt es sich sowohl um den Umbau der B 66 (Detmolder Straße) von Bau-km 0+056,80 (Niederwall) bis Bau-km 2+374,30 (Otto-Brenner-Straße) als auch um den Umbau der Stadtbahnstrecke 2 (Streckenabschnitt Landgericht / Sieker ) von Bau-km 0+033,10 bis Bau-km 2+246,00. Im Einzelnen ist vorgesehen:

- Straßenausbau mit zwei zweistreifigen Richtungsfahrbahnen, die durch eine bauliche Mitteltrennung voneinander getrennt sind,
- Unterbrechung der baulichen Mitteltrennung im Bereich der Ampelkreuzungen durch separate Linksabbiegestreifen,
- Erneuerung bzw. Neuanlage von Lichtzeichenanlagen an den Kreuzungen bzw. Einmündungen Niederwall, Mittelstraße, August-Bebel-Straße, Teutoburger Straße, Mozartstraße, Diesterwegstraße, Prießallee, Königsbrügge, Wilhelm-Rabe-Straße und Otto-Brenner-Straße,
- Streckung der Straßen- und Schienenführung im Bereich Bandelstraße (einschl. Abriss von 2 Häusern),
- Einrichtung von 105 Längsstellplätzen,
- Umbau der Gehwege,
- Erneuerung der Straßenbeleuchtungsanlage,
- Gleisusbau mit straßenbündigem Bahnkörper für 2,65 m breite Stadtbahnfahrzeuge,
- Aufweitung des Gleisdreiecks Niederwall für 2,65 m breite Stadtbahnfahrzeuge,
- Bau von behindertengerechten Hochbahnsteigen an den Haltestellen Mozartstraße und Prießallee,
- Verschiebung des Anschlusspunktes der Gleise in der Detmolder Straße an die Gleise der Endhaltestelle Sieker,
- Erneuerung der Fahrleitungsanlage der Stadtbahn.

Ebenfalls (zeitgleich) vorgesehen, jedoch nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses, ist die Erneuerung der Kanäle, der Trinkwasserleitungen, der Erdgasleitungen, der Elektrokabel und der Telekommunikationsleitungen.

### **2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

#### **2.1 Einleitung des Verfahrens**

Die Stadt Bielefeld hat den von ihr aufgestellten Plan mit Schreiben vom 23.01.2004 der Bezirksregierung Detmold zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.

Der Plan hat auf Veranlassung der Bezirksregierung in der Zeit vom 01.03.2004 bis 31.03.2004 (einschließlich) in der Stadt Bielefeld während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Stadt Bielefeld hat Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind. Zur Erörterung etwaiger Einwendungen wurde ein Erörterungstermin angekündigt.

Die nicht ortsansässig Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war, sind von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

Außerdem hat die Anhörungsbehörde die Planunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet.

Die nach § 60 BNatSchG anerkannten Vereine sind durch die Stadt Bielefeld von der Auslegung der Planunterlagen unterrichtet worden. Zudem ist ihnen durch die Anhörungsbehörde unter Beifügung von 4 Ausfertigungen der Planunterlagen Gelegenheit zur Äußerung gegeben worden.

## 2.2 Erörterungstermin

Während der gesetzlichen Frist sind Einwendungen gegen den Plan erhoben und Stellungnahmen abgegeben worden, zu denen sich der Vorhabenträger schriftlich geäußert hat.

Die Anhörungsbehörde hat die Träger öffentlicher Belange daraufhin unter Übersendung des ihre Stellungnahmen jeweils betreffenden Teils der Äußerung der Straßenbauverwaltung zum Erörterungstermin am 02.12.2004 in den großen Sitzungssaal der Bezirksregierung Detmold geladen.

Die Benachrichtigung der privaten Einwender über den Erörterungstermin am 26., 27. und (bei Bedarf) 29.11.2004 im neuen Rathaus der Stadt Bielefeld erfolgte im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Anhörungsbehörde und in den örtlichen Tageszeitungen, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, da - ohne die Zahl der zu beteiligenden Behörden - mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen gewesen wären (§ 73 Abs. 6 Satz 4 VwVfG. NRW.). Auf diese Möglichkeit der Benachrichtigung ist in der Bekanntmachung der Planauslegung hingewiesen worden (§ 73 Abs. 5 Nr. 4 VwVfG. NRW.).

Zusätzlich (als besondere Serviceleistung und ohne rechtliche Verpflichtung) hat die Anhörungsbehörde den privaten Einwendern den ihre Einwendungen jeweils betreffenden Teil der Äußerung des Vorhabenträgers übersandt und auf die in den nächsten Tagen in den Tageszeitungen erscheinende Ladung zum Erörterungstermin hingewiesen. Die von einem einzelnen Einwender geäußerte Kritik, dass der Erörterungstermin in seinem gesamten Umfang bereits in diesem Schreiben hinreichend deutlich hätte angekündigt werden müssen, ist deshalb nicht berechtigt.

## 2.3 Planänderungen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden vom Vorhabenträger zwei Planänderungen vorgenommen und in das Verfahren eingebracht. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Folgendes:

- 1. Deckblatt:  
Die ursprünglich im Bereich des Flurstücks 325 vorgesehene unterbrochene Mitteltrennung wird aus Gründen der Gleichbehandlung aufgehoben und stattdessen eine nicht überfahrbare Mitteltrennung hergestellt.
- 2. Deckblatt:  
Infolge des geplanten Umbaus der Endhaltestelle Sieker verschiebt sich der Anschlusspunkt der Gleise der Stadtbahnstrecke in der Detmolder Straße an

die Gleise der Endhaltestelle Sieker um ca. 50 m nach Westen, und die Fußgängerführung wird der neuen Situation angepasst.

Soweit durch diese Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden.

### **3 Verfahrensrechtliche Bewertung**

#### **3.1 Notwendigkeit der Planfeststellung**

Nach § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Für den Ausbau der B 66 (Detmolder Straße) in Bielefeld ist somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen erforderlich.

Nach § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Für den Ausbau der Stadtbahnstrecke 2 (Streckenabschnitt Landgericht / Sieker) in Bielefeld ist somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen erforderlich.

Diese zwei selbstständigen Vorhaben, für deren Durchführung nach unterschiedlichen Rechtsvorschriften gesetzlich geregelte Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, treffen hier derart zusammen, dass für diese Vorhaben nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist (§ 78 Abs. 1 VwVfG. NRW.). Beide Ausbauvorhaben stehen in einem engen räumlichen Zusammenhang. Keines der Vorhaben stellt sich als bloße Folgemaßnahme (vgl. Abschnitt B, Nr. 3.3 des Beschlusses) des jeweils anderen Vorhabens dar, so dass die Zuständigkeitsregel des § 75 Abs. 1 VwVfG. NRW. nicht durchgreift; denn Folgemaßnahmen im Sinne dieser Vorschrift müssen von der Planung eines Vorhabenträgers veranlasst sein (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.11.1995 - 11 VR 38.95 - UPR 1996, S. 109). Im vorliegenden Fall ist die Stadt Bielefeld als Vorhabenträger zur sachgerechten Verwirklichung ihrer beiden, voneinander unabhängigen Planungskonzepte darauf angewiesen, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem Verfahren entschieden wird.

Dabei erfasst die von § 78 Abs. 1 VwVfG NRW. ausgelöste Konzentrationswirkung nicht nur den "Überschneidungsbereich", sondern orientiert sich an den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen zur Abschnittsbildung. Diese Grundsätze erleiden durch § 78 Abs. 1 VwVfG. NRW. keine Durchbrechung (BVerwG, Beschluss vom 28.11.1995 - 11 VR 38.95 - UPR 1996, S. 109).

Gemäß § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG NRW. richtet sich die Zuständigkeit für das einheitliche Planfeststellungsverfahren nach den Vorschriften für dasjenige Vorhaben, das „einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen“ berührt. Demnach soll die Bestimmung der Zuständigkeit rechtlich an objektive Kriterien gebunden sein. Es soll dabei nicht allein die Größe des Vorhabens oder sein Raumbedarf ausschlaggebend sein, sondern das Ausmaß der von dem Vorhaben berührten öffentlichen Interessen.

Im vorliegenden Fall gehen vom Straßenverkehr erheblich höhere Lärm- und Schadstoffimmissionen aus als vom Stadtbahnverkehr. Durch den Ausbau der Straße werden zudem in größerem Umfang Immissionsgrenzwerte für Lärm und Schadstoffe überschritten. Insgesamt wird durch den Ausbau der Straße ein größerer Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt als durch die Neugestaltung der Stadtbahntrasse, so dass sich Zuständigkeiten und Verfahren für beide Ausbauprojekte einheitlich nach den Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen richten.

Das seinerzeit als Planfeststellungsbehörde zuständige Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung hat mit Erlaß vom 26.02.04, Az.: III B 4-32-03/794, der Verbindung der beiden Verfahren im Sinne des § 78 VwVfG NRW zugestimmt.

### **3.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde**

Die Bezirksregierung Detmold ist nach § 22 Abs. 4 FStrG in Verbindung mit § 1 Abs. 3 DV FStrG zuständige Anhörungsbehörde und nach Artikel 1 der Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes vom 02. Mai 2006-GV NRW.2006 S. 160- zuständige Planfeststellungsbehörde.

### **3.3 Umfang der Planfeststellung**

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

**3.3.1** Da im vorliegenden Fall die Straßenbahnbetriebsanlagen von einem anderen als dem Unternehmer, nämlich von der Stadt Bielefeld als Straßenbauasträger (und nicht von der moBiel GmbH als rechtlich selbständigem Verkehrsbetrieb) gebaut werden, ist die Stadt Bielefeld gemäß § 3 Abs. 3 PBefG auch Adressat der nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG erforderlichen Genehmigung für den Bau und die Linienführung. Diese ist infolge der der Planfeststellung zugewiesenen Verfahrens- und Zuständigkeitskonzentration im vorliegenden straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschluss ausgesprochen worden (siehe Abschnitt A, Nr. 4 des Beschlusses). Die rechtlichen Voraussetzungen hierfür liegen vor. Die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens üblicherweise zu beteiligenden Stellen sind beteiligt worden; Einwendungen wurden nicht erhoben.

**3.3.2** Der Planfeststellungsbeschluss umfasst 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 Anpassung

- der Einmündungsbereiche nachgeordneter Straßen und
- der Lonnerbachverrohrung

notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und dem Ausbau der B 66 besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Ausbauvorhaben eingreift, wiederhergestellt werden muss, damit diese wieder ihren bisherigen Aufgaben dienen können.

Keine Folgemaßnahme im vorgenannten Sinn dagegen stellt die zeitgleich mit der Ausbaumaßnahme vorgesehene, umfassende Erneuerung und Neuverlegung der Regen-, Schmutz- und Mischwasserkanäle, der Wasserleitungen, der Gasleitungen, der Elektrokabel, der Telekommunikationsleitungen und der sonstigen Versorgungsleitungen dar, da diese Maßnahmen erheblich über Anschluss und Anpassung hinausgehen. Sie sind daher nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

- 3.3.3** Soweit in das Bauwerksverzeichnis Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen (außer Telekommunikationslinien) aufgenommen worden sind, haben diese nur 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 (vgl.: "Hinweise zur Behandlung von Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Telekommunikationslinien bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes" (Hinweise 2001), Anlage zum Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 48/2001 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 19.12.2001 – S 16/08.33.00/59 Va 02 - VkB1. 2002, S. 113 ff.).

Lediglich für Telekommunikationslinien begründen die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG) insoweit ein öffentlich-rechtliches Nutzungsverhältnis, als die Deutsche Telekom AG nach § 72 Abs. 3 TKG im Falle der Änderung einer leitungsführenden Straße alle im Zusammenhang mit der Verlegung, dem Umbau und der Sicherung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten zu tragen hat. Befinden sich die Leitungen dagegen auf Grundstücken privater Eigentümer, besteht zwischen ihnen und der Deutschen Telekom AG ein privatrechtliches Nutzungsverhältnis. Da dieses nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, ist auch über die Verlegungskosten nicht in der Planfeststellung, sondern aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

Ein entsprechender Hinweis ist als Vorbemerkung in das Bauwerksverzeichnis aufzunehmen.

- 3.3.4** Die nachträglich in das Verfahren eingebrachten und durch diesen Beschluss festgestellten Unterlagen (Deckblätter) ersetzen die ursprünglichen und hiermit gleichfalls festgestellten Planunterlagen nur insoweit, als sie davon abweichen.

### **3.4 Linienbestimmung**

Für das Bauvorhaben war eine vorherige Bestimmung der Linienführung gemäß § 16 FStrG durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

nicht erforderlich. Vorliegend handelt es sich um den Umbau einer vorhandenen Straße unter Nutzung der vorhandenen Trasse.

### 3.5 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem UVPG

Das UVPG verfolgt das Ziel, die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde zu verbessern, das Entscheidungsverfahren transparenter zu gestalten und damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen. Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht:

Für das Bauvorhaben ist nach § 3c Satz 1 UVPG in Verbindung mit Nr. 14.6 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese konnte nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 9 Abs. 1 UVPG) erfolgte durch das nach § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG. NRW. durchgeführte Anhörungsverfahren und entsprach damit den Anforderungen des § 9 Abs. 1 Satz 2 UVPG.

#### 3.5.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

Aus den vom Träger der Straßenbaulast vorgelegten Gutachten und Entwurfsunterlagen, den behördlichen Stellungnahmen, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie eigenen Ermittlungen ergeben sich folgende Wirkungen des Vorhabens auf die nachfolgend im Einzelnen genannten Schutzgüter:

##### 3.5.1.1 Mensch

Als baubedingte negative Auswirkungen auf den Menschen sind zunächst Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen durch den Baustellenbetrieb und den Baustellenverkehr im Bereich der Detmolder Straße und der Knotenpunkte zu nennen. Auf den vorgesehenen Umleitungsstrecken nehmen der Verkehr und damit auch die Lärm- und Schadstoffimmissionen zu. Infolge der Verkehrsführung während der Bauzeit sind zudem vorübergehende Verkehrsbehinderungen und Verkehrsgefährdungen im Bereich der Detmolder Straße, der Knotenpunkte und der Umleitungsstrecken zu erwarten.

Durch den Betrieb der Ausbaustrecke werden die Menschen entlang der Detmolder Straße nach wie vor mit hohen Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie mit Schwingungsimmissionen und magnetischen Gleichfeldänderungen belastet. In Teilbereichen kommt es durch die Verbesserung des Fahrbahnbelages, durch die Verstetigung des Verkehrsflusses und durch die gleichmäßigere Auslastung der Fahrspuren zu einer Verringerung der Lärm- bzw. der Schadstoffimmissionen. In anderen Teilbereichen kommt es durch das Heranrücken der Fahrbahn an die Bebauung, durch die zusätzlichen Ampelanlagen und durch mögliche Kurvenquietschgeräusche zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen und (allerdings nur bei einem Messpunkt) der Schadstoffimmissionen. Auch in den von Blockumfahrten betroffenen Straßen nehmen der Verkehr und damit auch die Lärm- und Schadstoffimmissionen zu.

Es ist davon auszugehen, dass durch den Ausbau die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und die Unfallrate weiter gesenkt wird. Zudem ergeben sich für den motorisierten Individualverkehr Zeit- und Energiespareffekte,

und den Nutzern der Stadtbahn wird an den beiden geplanten Hochbahnsteigen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ermöglicht.

Innerstädtische Erholungsgebiete sind in unmittelbarer Nähe zur Detmolder Straße nicht ausgewiesen.

### 3.5.1.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft

Die auszubauende B 66 führt durch einen anthropogen geprägten Innenstadtbereich. Die Pflanzenstandorte und Tierlebensräume sind fast ausschließlich menschlichen Einflüssen unterworfen. Die natürliche Vegetation ist weitestgehend verdrängt. Die (häufig standortfremden) Gehölzstrukturen in den Vorgärten und die in unregelmäßigem Abstand stehenden Straßenbäume haben aufgrund der starken Vorbelastungen durch Luftschadstoffe und Verkehrslärm nur eine geringe faunistische Bedeutung.

Als Naturdenkmale ausgewiesene Bäume sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

Die zusätzliche Flächenversiegelung und der Verlust von 22, dicht am Fahrbahnrand stehenden Straßenbäumen führen zu einer Vernichtung von Lebensraum (insbesondere für Vögel, Spinnen, Insekten und Wirbellosen) sowie von Nahrungs- und Bruthabitaten. Die verbleibenden Tier- und Pflanzenlebensräume werden durch Lärm, Schadstoffe, Erschütterungen, Bewegung und Beleuchtung gestört.

Auswirkungen des Ausbauvorhabens auf die weiter entfernt liegenden Wald- und Wiesenbiotope sind nicht zu erwarten.

Das Landschaftsbild wird durch die Ausbaumaßnahme nicht nachhaltig verändert. Für die unmittelbaren Straßenanwohner und Straßennutzer wird jedoch, vor allem durch den Verlust einzelner Straßenbäume, den Abriss von zwei Häusern und den Bau von Hochbahnsteigen, das gewohnte Erscheinungsbild der Straße punktuell verändert.

### 3.5.1.3 Boden

Bodenbewegungen finden überwiegend im Bereich des vorhandenen versiegelten Straßenraums statt. Der Boden unter dem Straßenbelag ist durch die Beimengung von Schotter, Schutt und anderen Materialien gekennzeichnet, natürliche Bodentypen sind hier nicht mehr vorhanden. Natürliche Bodenverhältnisse finden sich allenfalls außerhalb des Straßenraums in den angrenzenden Vorgärten- und Gartenbereichen.

Eine geringfügige Aufweitung des Straßenraums erfolgt lediglich zwischen Bandelstraße und Teutoburger Straße sowie im Bereich der beiden Hochbahnsteige. Die hier betroffenen Flächen sind jedoch auch heute bereits überwiegend versiegelt (Gebäude-, Wege- und Hofflächen). Biologisch aktive Bodenfläche wird durch das Bauvorhaben nur in sehr geringem Umfang in Anspruch genommen. Dementsprechend gering ist der Eingriff in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion), in die Produktionsfunktion und in die Lebensraumfunktion des Bodens.

Als weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors "Boden" sind die als betriebsbedingte Beeinträchtigungen geltenden Immissionsbelastungen zu betrachten. Boden wird durch Schadstoffeintrag in seiner Struktur und in seinem Aufbau

beeinträchtigt. Nicht übersehen werden darf auch die beim Betrieb der Straße immer gegebene potenzielle Gefährdung bei Unfällen mit Gefahrguttransporten.

#### 3.5.1.4 Wasser

##### Oberflächenwasser

Während des Betriebs der Straße werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- und Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert. Das von den befestigten Verkehrsflächen ablaufende Niederschlagswasser ist mithin unterschiedlich stark mit organischen Stoffen (Kohlenwasserstoffe) und anorganischen Stoffen (Schwermetalle, Blei, Cadmium, Zink und Chrom) belastet. Als Ursache sind Kraftstoff- und Ölverluste, Reifen- und Bremsenabrieb, Fahrbahnabrieb und Unfallfolgen zu nennen.

Die tatsächliche Menge des von der Straße abfließenden Oberflächenwassers und dessen Verunreinigung hängen von den jeweiligen örtlichen Bedingungen, insbesondere Dauer der vorausgegangenen Trockenperiode, Niederschlagsmenge, Verkehrsaufkommen und Straßengefälle ab. Die in den Wintermonaten eingesetzten Auftaustoffe werden mit dem Oberflächenwasser, mit dem Spritzwasser oder staubförmig auf die der Straße benachbarten Nutzungen und Funktionen verfrachtet. Sofern im Winterbetrieb keine salzfreien Auftau- und Abstumpfungsmittel verwendet werden, kommt es zu Salzeinträgen in Ablaufwässern und Vorflutern.

Größere Auswirkungen auf fließende Gewässer sind nicht zu erwarten. Betroffen ist lediglich der Lonnerbach, der im Planungsraum verrohrt ist und in den bereits jetzt über zwei Einleitungsstellen Regenwasser eingeleitet wird. Während der Bauzeit ist eine zusätzliche Einleitung von 1 bis 2 l/s möglich. Der genehmigte Einleitungsumfang wird durch die Ausbaumaßnahme jedoch nicht überschritten.

##### Grundwasser

Grundwasser entsteht durch Versickern des Niederschlagswassers, welches nach Infiltration von verschiedenen Bodenzonen in die wassergesättigte Grundwasserzone eintritt. Daher sind die entstehenden Belastungen mit denen des Oberflächenwassers vergleichbar.

Das Niederschlagswasser wird über die Kanalisation gefasst und abgeleitet. Eine Versickerung ist nicht vorgesehen. Weiter entfernt liegenden Trinkwasserschutzgebiete werden nicht berührt.

Wegen der nur geringen Neuversiegelung sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung zu erwarten. Mit einer Beeinträchtigung von Grundwasserleitern ist aufgrund der hydrogeologischen Situation ebenfalls nicht zu rechnen.

#### 3.5.1.5 Luft

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, z. T. auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben spezifischen Abgas-Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Benzol, Blei und Partikel (PM<sub>10</sub>).

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Kfz-Verkehr hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedingungen sowie fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie und die Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen jedoch ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen.

Die Straßenbäume fördern die Verdünnung, Ausfilterung und Sedimentation von verkehrsbedingten Luftschadstoffen. Mit dem Verlust einzelner Straßenbäume ist auch ein Verlust dieser Immissionsschutzfunktion verbunden.

Generell steht der Erhöhung der Schadstoffmenge im Planungsraum durch die Schaffung von zusätzlichem Verkehrsraum und die zu erwartende (sowohl allgemeine als auch ausbaubedingte) Verkehrssteigerung eine Verminderung der Schadstoffe durch die Vermeidung von Staubildung, die Verflüssigung des Verkehrsablaufs und die technische Weiterentwicklung der Fahrzeuge gegenüber. Punktuell kann es zu einer Erhöhung der Luftschadstoffkonzentration kommen. Insgesamt ist jedoch davon auszugehen, dass sich die lufthygienische Situation im Planungsraum durch die Baumaßnahme nicht verschlechtern, sondern verbessern wird.

#### 3.5.1.6 Klima

Eine Veränderung des Klimas durch den vom Straßenverkehr verursachten Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht bezifferbar. Zwar mag die von dem auf dem künftigen Straßenabschnitt rollenden Verkehr emittierte Schadstoffmenge mit zum Treibhauseffekt und damit zur Erwärmung der Atmosphäre und zur Klimaänderung beitragen, doch ist dies mit den bisher zur Verfügung stehenden Erkenntnisquellen nicht im Sinne der juristischen Kausalitätslehre genau diesem Straßenabschnitt zuzuordnen. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was ein konkretes Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag, verlassen und der Bereich des vorrechtlichen, jenseits verwaltungsbehördlicher Überprüfbarkeit liegenden politisch-administrativen Gestaltungsspielraums erreicht.

Städtische Belüftungssysteme, Kaltluftentstehungs- und –sammelgebiete, Luftregenerationsräume und Luftleitbahnen werden durch das Ausbauvorhaben nicht beeinträchtigt. Allerdings können durch die zusätzliche Versiegelung und durch den Verlust von kleinklimatisch und lufthygienisch wirksamen Gehölzstrukturen im unmittelbaren Straßenumfeld kleinräumige Änderungen des Kleinklimas etwa in Form einer geringfügigen lokalen Erwärmung und einer daraus resultierenden Erhöhung der Verdunstungsrate auftreten. Eine wesentliche Verschlechterung der klimatischen Gesamtsituation an der Detmolder Straße wird sich jedoch nicht ergeben.

#### 3.5.1.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Ausbaubereich der Detmolder Straße befinden sich 19 eingetragene Baudenkmale. Es ist nicht auszuschließen, dass sie durch Erschütterungseinwirkungen infolge der Bautätigkeiten und des Straßenbetriebs beeinträchtigt werden.

#### 3.5.2 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt

von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit nicht umweltrechtlichen 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 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten.

Einzelheiten sind der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zu entnehmen. Die angewandte Methode ist sachgerecht und nicht zu beanstanden. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein.

### 3.5.2.1 Mensch

Die negativen baubedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen sind zeitlich begrenzt und werden so gering wie möglich gehalten.

Hinsichtlich der betriebsbedingte Auswirkungen weist der gesamte Ausbaubereich eine erhebliche Vorbelastung durch grenzwertüberschreitenden Lärm, grenzwertüberschreitende PM<sub>10</sub>-Immissionen, Schwingungsimmisionen und magnetischen Gleichfeldänderungen auf.

Ziel der Ausbaumaßnahme ist es, bestehende Unzulänglichkeiten auf der Detmolder Straße auszuräumen, Gefahrenpunkte zu reduzieren und die Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Diese Vorteile sind höher zu bewerten als die sich in Teilbereichen der Detmolder Straße und im Zusammenhang mit den Blockumfahrten ergebende Erhöhung der Lärmbelastung. Die zusätzliche Lärmbelastung ist unvermeidbar und wird durch passive Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen bzw. finanziell entschädigt. In anderen Teilbereichen der Detmolder Straße sowie für die passiv geschützten Wohnbereiche ergeben sich gegenüber dem Ist-Zustand bzw. dem „Planfall ohne Ausbau“ deutlich verringerte Belastungen. Die Bestimmungen der 16. BImSchV wurden berücksichtigt.

Die Schadstoffbelastung wird ausbaubedingt nur an einem Anwesen an der Detmolder Straße und in den von Blockumfahrten betroffenen Straßen erhöht. Unter Berücksichtigung der mit der ausbaubedingten Verbesserung des Verkehrsflusses erreichten Emissionsminderung im Übrigen ist diese punktuelle Verschlechterung an der Detmolder Straße und die nur geringfügige Verschlechterung in den von Blockumfahrten betroffenen Straßen vertretbar. Mit Ausnahme der Schadstoffkomponente PM<sub>10</sub> werden die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV – bezogen auf das Prognosejahr 2015 – nicht überschritten.

Auf die detaillierten Ausführungen zum Immissionsschutz in Abschnitt B, **Nr. 4.3.4** dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Insgesamt bleibt festzustellen, dass die zu erwartenden Beeinträchtigungen hinter dem mit dem Ausbauprojekt verbundenen Vorteilen zurückstehen.

### 3.5.2.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Landschaft sind mit den gesetzlichen Umweltaanforderungen, die sich insbesondere

aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes ergeben (vgl. Abschnitt B, Nr. 4.3.7 dieses Beschlusses), vereinbar.

In der hoch verdichteten, durch urbane Nutzungen geprägten Stadtlandschaft ist für die Pflanzen- und Tierwelt nur ein eingeschränktes Lebensraumangebot vorhanden. Unter Berücksichtigung der entlang der Detmolder Straße geplanten Neupflanzung von drei Straßenbäumen ist davon auszugehen, dass eine wesentliche Verschlechterung der derzeitigen Lebensraumsituation nicht eintreten wird. Die bereits vorhandenen straßenbedingten Störungen und Trennwirkungen werden allenfalls unwesentlich verstärkt.

### **3.5.2.3** Boden

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind mit den gesetzlichen Umweltaanforderungen, die sich u. a. aus dem Bundes-Bodenschutzgesetz in Verbindung mit der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung ergeben (vgl. Abschnitt B, Nr. 4.3.6 dieses Beschlusses), vereinbar.

Eine Neuversiegelung von Boden erfolgt nur in einem sehr geringen, unerheblichen Umfang. Ein erhöhter, auf den Straßenverkehr zurückzuführender Schadstoffeintrag in den Boden ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades unbedeutend.

Diese zusätzlichen Belastungen des Schutzgutes Boden infolge Neuversiegelung und Schadstoffeintrag können aufgrund ihrer Geringfügigkeit als vertretbar bezeichnet werden, zumal mit der im Rahmen der Bauarbeiten vorgesehenen Entsorgung von schadstoffbelasteten Bodenbereichen im Bereich von Altablagerungen und Altstandorten, die sich im Straßenraum befinden, eine Verbesserung der Bodensituation eintritt und das Gefährdungspotential durch Schadstoffe im Boden verringert wird. Auch die mögliche Gefährdung von Mensch und Umwelt durch Unfälle mit Gefahrguttransporten wird durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit reduziert.

### **3.5.2.4** Wasser

Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Umweltaanforderungen - wie sie sich für das Schutzgut Wasser aus dem Wasserhaushaltsgesetz und dem Landeswassergesetz ergeben (vgl. Abschnitt B, Nr. 4.3.5 dieses Beschlusses) - vereinbar.

Größere Auswirkungen auf fließende Gewässer oder auf das Grundwasser sind nicht zu erwarten. Eine Änderung der bestehenden wasserrechtlichen Genehmigung ist nicht erforderlich.

### **3.5.2.5** Luft

Das UVPG verlangt ausdrücklich die "Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfungsmethoden", so dass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt insbesondere die bestehenden Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind. Die Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch noch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt

man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation.

Die nicht näher spezifizierten Behauptungen betreffend Gesundheitsbeeinträchtigungen infolge von Luftverunreinigungen sind nicht geeignet, diese Schwellenwerte in Frage zu stellen. Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass bereits eine geringe Zunahme von Schadstoffmengen im Einzelfall zu Schädigungen oder Verschlechterungen von vorhandenen Krankheitsbildern führen kann, dies kann jedoch nicht zu einer generellen Abkehr von der Anwendung entsprechender Zumutbarkeitsschwellen führen. Insoweit ist bei jeder Planungsentscheidung eine Abwägung von Gefährdungspotenzial und Planung erforderlich. Hierfür geben gesetzliche Grenz- und Orientierungswerte sachverständige Entscheidungshilfen vor. Sofern solche Werte vorhanden sind, sind sie grundsätzlich auch zu beachten, es sei denn, ihr Geltungsanspruch wird mit wissenschaftlich abgesicherten und verallgemeinerungsfähigen neueren Erkenntnissen in Frage gestellt. Dies ist vorliegend nicht geschehen.

Nach dem Ergebnis der Schadstoffabschätzung ist lediglich für die Schadstoffkomponente PM<sub>10</sub> eine Überschreitung der zurzeit gültigen bzw. der künftig geltenden Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe nach der 22. BImSchV (vgl. Abschnitt B, Nr. 4.3.4.2 dieses Beschlusses) zu erwarten.

Im Hinblick darauf, dass sich die Schadstoffsituation entlang der Detmolder Straße grundsätzlich verbessern und die Schadstoffbelastung in den von Blockumfahrten betroffenen Straßen nur unwesentlich ansteigen wird, sind die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Belastungen des Schutzgutes Luft als vertretbar anzusehen.

Erhebliche Auswirkungen auf die überregionale Luftqualität sind nicht zu erwarten.

### **3.5.2.6** Klima

Die ggf. im unmittelbaren Umfeld der Straße auftretenden kleinräumigen Änderungen und Störungen des Kleinklimas sind unvermeidbar und liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

### **3.5.2.7** Kultur- und sonstige Sachgüter

Durch die Auflagen in Abschnitt A, Nr. 5.4 und Nr. 5.7.2 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Belange der Bodendenkmal- und der Baudenkmalpflege in angemessener Weise berücksichtigt werden. Eine mit dem Denkmalschutzgesetz nicht zu vereinbarende Beeinträchtigung ist nicht zu erwarten.

### **3.5.2.8** Zusammenfassung

Mit dem Neubauvorhaben sind zahlreiche negative Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen verbunden. Durch die technische Gestaltung des Straßen- bzw. Gleiskörpers einerseits und die planfestgestellten Schutzmaßnahmen andererseits werden diese Beeinträchtigungen jedoch auf ein vertretbares Mindestmaß begrenzt.

Insgesamt kann bei keinem der genannten Schutzgüter, auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen, eine mit dem jeweiligen Umweltfachrecht vereinbare Beeinträchtigung festgestellt werden.



## **4 Materiell-rechtliche Bewertung**

### **4.1 Planrechtfertigung**

Der Ausbau der B 66 (Detmolder Straße) und der Stadtbahnstrecke 2 im hiermit festgestellten (Teil-) Abschnitt ist, gemessen an den Zielen des Bundesfernstraßengesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes, erforderlich.

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern muss, gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, erforderlich sein und - angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG) - vor Art. 14 Abs. 3 GG standhalten. Eine hoheitliche Fachplanung findet ihre Rechtfertigung darin, dass sie objektiv vernünftigerweise geboten ist. "Vernünftigerweise geboten" bedeutet dabei nicht, dass die vorgesehene Baumaßnahme unabweichlich ist.

Diesen Anforderungen genügt der Plan für den Ausbau der B 66 und der Stadtbahnstrecke 2. Der Ausbau der B 66 und der Stadtbahnstrecke 2 ist aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten:

Häufige Verkehrsunfälle und Verkehrsbehinderungen (die insbesondere durch abbiegende Kfz verursacht werden) sowie erhebliche Lärm- und Abgasimmissionen (die infolge des schadhaften Fahrbahnbelages und des unstillen Verkehrsflusses zusätzlich erhöht sind) belasten sowohl die Verkehrsteilnehmer als auch die Anwohner in unzumutbarer Weise. Mit der geplanten leistungsfähigen und verkehrssicheren Gestaltung der Detmolder Straße (einschließlich der Stadtbahnstrecke) werden die Verkehrsverhältnisse umfassend verbessert und eine sichere und störungsfreie Bewältigung der auf der Detmolder Straße anzutreffenden Verkehre sichergestellt. Im Einzelnen wird hierzu auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 4.3.2 des Beschlusses verwiesen.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange rechtfertigen damit auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Darauf wird näher erst im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

### **4.2 Planungsleitsätze**

Die Planung für den Ausbau der Detmolder Straße (B 66) sowie der Stadtbahnstrecke 2 einschließlich der Folgemaßnahmen und der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen orientiert sich an den im Bundesfernstraßengesetz, im Personenbeförderungsgesetz und in den anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die bei der öffentlichen Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.

Bei der Planung sind § 1 Abs. 1 FStrG (Zweckbestimmung der Straße), § 3 Abs. 1 FStrG (Umfang der Straßenbaulast) und § 4 FStrG (Sicherheitsvorschriften) beachtet worden. Die Maßnahme entspricht zudem § 8 Abs. 3 PBefG (ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr). Die genannten Bestimmungen enthalten nicht nur das Planungsziel, sondern geben daneben auch bestimmte, der Zielverwirklichung dienende Planungsleitlinien vor.

Als externer Planungsleitsatz ist vor allem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beein-

trüchtigungen vorrangig auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§ 19 Abs. 1 und 2 Satz 1 BNatSchG, § 4a Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 LG NRW) beachtet worden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt, dass ein Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Trasse oder durch Aufgabe des Vorhabens nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebots sein kann.

### 4.3 **Abwägung**

#### 4.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gemäß § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Dieses Gebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis.

Gegenstand der Abwägung ist das, was nach „Lage der Dinge“ in sie eingestellt werden muss. Die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials geschieht daher im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung ziel- und ergebnisorientiert. Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.

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

Bei dem Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielsetzung bei öffentlichen Planungen in Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den vorgenannten Planungsleitsätzen anhaftende Wirkung. Kennzeichnend sind hierfür Regelungen mit Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in §§ 19 Abs. 2 BNatSchG, 4a Abs. 2 LG NRW enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss v. 21. August 1990 – 4 B 104/90 – NVwZ 1991, S. 69). 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.

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange ist - wie den Darlegungen entnommen werden kann - in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach der Lage der Dinge erkennbar ist, das heißt, was auf Grund der konkreten Planungssituation relevant ist. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der Anlieger.

Ergänzend wird auf Folgendes hingewiesen:

Art und Inhalt der Einwendungen machen deutlich, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger intensiv mit der Planung beschäftigt haben. Die vorgetragenen Verbesserungsvorschläge, Anregungen und Hinweise verdeutlichen die Auseinandersetzung mit dieser Planung.

Sinn und Zweck der Planfeststellung ist es jedoch, die konkreten Auswirkungen der Straße auf die vom Plan Betroffenen rechtsgestaltend zu regeln. Eine Betrof-

fenheit im Sinne der Planfeststellung liegt vor, wenn in das Grundeigentum eines Privaten oder in sonstiger Weise in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen wird. Allgemeine Auswirkungen einer Planung, z. B. auf Natur und Landschaft, Naherholung, auf den Boden, das Wasser, das Klima oder die Luft sind keine Eingriffe in eine individuell geschützte Rechtsposition. Mit dem Schutz, dem Erhalt oder der Fürsorge dieser Güter sind die Träger öffentlicher Belange im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereichs beauftragt. Soweit verkehrs- oder umweltpolitische Gesichtspunkte, z. B. die Förderung alternativer Verkehrskonzepte oder generelle Fragen beispielsweise zur Schadstoffproblematik thematisiert worden sind, ist hierüber nicht im Rahmen der Planfeststellung zu befinden. Ein Anspruch darauf, von Auswirkungen und Belastungen einer Straße gänzlich verschont zu bleiben, besteht nicht. Die allgemeinen negativen Auswirkungen des Straßenbaus gehören zu den Lasten, die im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen sind.

#### 4.3.2 Verkehrliche Belange

##### 4.3.2.1 Funktionale Bedeutung der Straße im Planungsraum

Die Detmolder Straße ist ein im Stadtteil Bielefeld-Mitte gelegenes Teilstück der B 66, das die Innenstadt von Bielefeld mit den östlich vorgelagerten Stadtteilen, mit der A 2 und (im weiteren Verlauf) mit dem Umland verbindet. Sie stellt den wichtigsten Zugang von der A 2 (Anschlussstelle Bielefeld-Zentrum) in die Innenstadt und umgekehrt dar. Hieraus ergibt sich, dass die Detmolder Straße in großem Umfang weiträumigen Durchgangsverkehr und überregionalen Verkehr einschließlich des Schwerlastverkehrs aufnimmt und ihr eine Bündelungsfunktion zugunsten untergeordneter Straßen zukommt ( so auch: VG Minden, Urteil vom 03.03.04, 3 K 3166/01 und nachgehend OVG Münster, Urteil vom 01.06.05, 8 A 2350/04).

Im Planfeststellungsabschnitt erfüllt die Detmolder Straße zusätzlich Erschließungsfunktionen und dient der Bewältigung der innerörtlichen Verkehrsbelange. Im Flächennutzungsplan ist sie als (überörtliche und örtliche) Hauptverkehrsstraße ausgewiesen.

Die Detmolder Straße stellt auch eine wichtige Achse im ÖPNV-Netz der Stadt Bielefeld dar. Das derzeitige Stadtbahnnetz besteht aus vier Stadtbahnstrecken, von denen die Stadtbahnlinie 2 von Milse über den Hauptbahnhof bis zum Betriebshof / Umsteigeanlage Sieker führt. In dem zu betrachtenden südlichen Abschnitt hat die Stadtbahnlinie 2 derzeit täglich zwischen 8.000 und 9.000 Fahrgäste.

##### 4.3.2.2 Derzeitige verkehrliche Situation

Derzeit ist die Detmolder Straße im Planfeststellungsabschnitt mit jeweils zwei Fahrstreifen je Richtung und mit Asphaltnägel als Mittelmarkierung zur Trennung der Richtungsfahrbahnen ausgebaut. Die Stadtbahngleise liegen im jeweils innen liegenden Fahrstreifen, der vom motorisierten Individualverkehr sowohl als Geradeausspur als auch als Linksabbiegespur mitgenutzt wird. Ein schmaler Streifen der äußeren Fahrstreifen ist jeweils rechts abmarkiert (der so genannte „Kombistreifen“), der abschnittsweise zum Parken (halbseitig auf dem Gehweg) freigegeben ist. Die beiden inneren Fahrstreifen sind mit Betonsteinen gepflastert, die beiden äußeren Fahrstreifen sind asphaltiert und weisen erhebliche Querrillen, Vertiefungen und sonstigen Unebenheiten auf. Die Fahrbahn und die beidseitigen Gehwege sind schadhaft, der Gleiskörper ist stark verschlissen.

Die vier in der Detmolder Straße vorhandenen Stadtbahnhaltestellen (August-Bebel-Straße, Teutoburger Straße, Mozartstraße und Prießallee) sind jeweils als dynamische Haltestelle eingerichtet, das heißt, der nachfolgende Kfz-Verkehr wird durch Ampelanlagen hinter den stehenden Stadtbahnfahrzeugen angehalten, so dass die Stadtbahnbenutzer ein- und aussteigen können.

Neben den lichtsignalgeregelten Verkehrsknotenpunkten Niederwall, August-Bebel-Straße, Teutoburger Straße, Prießallee und Otto-Brenner-Straße befinden sich entlang der Detmolder Straße außerdem eine Signalregelung zur Ein- bzw. Ausfahrt der Stadtbahn in den bzw. aus dem Betriebshof Sieker, Pfortnerampeln an den dynamischen Stadtbahnhaltestellen sowie zahlreiche Fußgängerdruckampeln.

Die Detmolder Straße ist beidseits eng bebaut. Es überwiegt die Wohnnutzung, hinzu kommen Einzelhandel, Dienstleistungen (Ärzte, Anwälte, Versicherungen etc.) Gastronomie und Gewerbe.

Durch die Überlagerung vielfältiger Nutzungsansprüche (Durchgangsverkehr, Einkaufs- und Lieferverkehr, Park- und Ladeverkehr, Fußgänger- und Fahrradverkehr, öffentlicher Personennahverkehr) und die hohe Querschnittsbelastung wird der Verkehrsfluss stark gestört und die Verkehrsqualität stark beeinträchtigt. Darüber hinaus wirkt sich die Vielzahl an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten verkehrsbehindernd und verkehrsgefährdend aus.

Hohe Lärm- und Abgasemissionen, verursacht durch das ohnehin hohe Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil und zusätzlich verstärkt durch den schadhaften Fahrbahnbelag und einen unregelmäßigen, häufig stockenden Verkehrsfluss, belasten die Anwohner und Besucher der Detmolder Straße.

Die jährlich notwendigen Straßen- und Gleisreparaturen sind kostenintensiv und verursachen weitere Verkehrsbehinderungen.

#### 4.3.2.3 Planungsziel

Ziele der Ausbaumaßnahme sind

- Erhalt der Leistungsfähigkeit der Straße durch die Beibehaltung der vorhandenen Vierspurigkeit,
- Verbesserung des Verkehrsflusses (sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den ÖPNV) durch separate Linksabbiegestreifen und durch Hochbahnsteige in Mittellage,
- Verringerung der Unfallzahlen durch eine bauliche Mitteltrennung zwischen den Richtungsfahrbahnen,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer durch lichtsignalgeregelte Knotenpunkte,
- Verringerung der Lärm- und Schadstoffemissionen durch Erneuerung der schadhaften Fahrbahn, Verstetigung des Verkehrsflusses und Verlagerung des Verkehrs von der äußeren auf die innere Fahrspur,
- Sicherung der Funktionsfähigkeit und Verbesserung der Qualität des ÖPNV durch zwei barrierefreie Hochbahnsteige in Mittellage sowie durch eine gestreckte Gleisführung zwischen Bandelstraße und Teutoburger Straße mit Aufhebung der dortigen Langsamfahrstelle.

Durch die geplanten und hiermit planfestgestellten baulichen Maßnahmen ergeben sich folgende Änderungen:

- Alle Fahrspuren erhalten einen glatten Fahrbahnbelag. Die deutliche Verbesserung der Qualität der Fahrbahnoberfläche wirkt sich positiv auf die Lärm- und Schadstoffsituation aus.
- Die Stadtbahngleise werden durchgängig in den beiden inneren Geradeausfahrstreifen geführt. Die separaten Linksabbiegespuren verhindern, dass die Stadtbahn und der Geradeausverkehr wegen abbiegender Fahrzeuge abbremsen und anhalten müssen bzw. der Geradeausverkehr sich in die rechte Spur drängt.
- Von den Nebenstraßen kann nur im Bereich signalisierter Knotenpunkte nach links auf die Detmolder Straße abgebogen werden. Von der Detmolder Straße kann nur über separate Linksabbiegespuren nach links in die Nebenstraßen abgebogen werden. Nebenstraßen, die nicht mehr durch Linkseinbiegevorgänge direkt befahren werden können, sind durch Blockumfahrungen zu erreichen.
- Separate Radwege sind, aufgrund der beengten Platzverhältnisse, nach wie vor nicht vorhanden. Die Gehwege haben eine Breite von 2,00 m bis 2,50 m und werden an wenigen Engstellen auf 1,80 m eingeengt. Die derzeitige, nicht funktionsgerechte Gehwegnutzung durch (halbseitig auf dem Gehweg) parkende Pkw entfällt
- Durch die Schaffung von geordneten Längsstellplätzen wird das vorhandene öffentliche Parkraumangebot am Straßenrand um ca. 28 % verringert.
- Die gestreckte Linienführung der B 66 im Bereich Bandelstraße bedingt den Abriss der Gebäude „Detmolder Straße 63“ und „Detmolder Straße 65“.
- Die dynamischen Haltestellen „Mozartstraße“ und „Prießallee“ werden durch behindertengerechte Hochbahnsteige in Mittellage ersetzt. Bei den Haltestellen „August-Bebel-Straße“ und „Teutoburger Straße“ ist dies aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen nicht möglich; sie bleiben als dynamische Haltestellen erhalten.

#### 4.3.2.4 Unfallsituation

Auf der Detmolder Straße ist in jedem Jahr eine Vielzahl an Unfällen (insbesondere im motorisierten Verkehr) zu verzeichnen. Besonders häufig sind folgende Unfallursachen

- fehlerhafter Fahrstreifenwechsel,
- fehlerhaftes Abbiegen aus den und in die Nebenstraßen,
- Wenden auf der Fahrbahn,
- nicht angepasste Geschwindigkeit und/oder ungenügender Sicherheitsabstand.

Die bauliche Mitteltrennung, die Linksabbiegestreifen sowie die Lichtsignalanlagen wirken sich positiv auf das Unfallgeschehen aus, da

- unfallträchtige Abbiegevorgänge und Wendemanöver reduziert und vereinfacht werden und
- der Geradeausverkehr nicht mehr wegen linksabbiegender Fahrzeuge abbremsen und anhalten bzw. überhastet den Fahrstreifen wechseln muss.

Die Detmolder Straße wird derzeit zwar nicht als Unfallhäufungsstelle geführt, gleichwohl unterstreicht die aktuelle Unfallbilanz (210 Verkehrsunfälle im Jahr 2005) das Erfordernis des Ausbaus und der Signalisierung eindrücklich.

#### 4.3.2.5 Verkehrsbelastung / Verkehrsprognose

Nach den von der Stadtverwaltung Bielefeld im März 2001 und im November 2002 durchgeführten Verkehrszählungen und nach der auf der Grundlage des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen durchgeführten Hochrechnung auf das Prognosejahr 2015 lassen sich folgende Einschätzungen hinsichtlich der Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Planungsraum ableiten:

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (Kfz/24 h) auf der Detmolder Straße:

Straßenabschnitt	Analyse 2001 (ohne Ausbau)		Prognose 2015 (mit Ausbau)	
	Kfz/24 h	LKW- Anteil	Kfz/24 h	LKW- Anteil
Niederwall bis August-Bebel-Straße	24.450	7,4 %	26.979	7,9 %
August-Bebel-Str. bis Teutoburger Straße	24.450	7,6 %	26.875	8,2 %
Teutoburger Straße bis Prießallee	26.245	7,6 %	29.204	8,2 %
Prießallee bis Königsbrügge	29.421	8,0 %	32.817	8,6 %
Königsbrügge bis Otto-Brenner-Straße	30.906	8,1 %	34.103	8,7 %

Mit einer ausbaubedingten Verkehrssteigerung - neben der zu erwartenden allgemeinen Verkehrssteigerung - ist allenfalls in einem sehr geringen Umfang zu rechnen.

- Verkehrsverteilung auf die beiden Richtungsfahrbahnen:  
Das tägliche Verkehrsaufkommen verteilt sich sowohl für den Fall ohne Ausbau als auch für den Fall mit Ausbau gleichmäßig auf beide Richtungsfahrbahnen (stadteinwärts und stadtauswärts).
- Verkehrsverteilung auf die innere und äußere Fahrspur:  
Derzeit wird 30 % des Verkehrsaufkommens auf der inneren Fahrspur und 70 % des Verkehrsaufkommens auf der äußeren Fahrspur abgewickelt. Nach dem Ausbau der Detmolder Straße ist davon auszugehen, dass die innere Spur zu 55 % und die äußere Spur zu 45 % belastet sind, denn infolge der separaten Linksabbiegespuren entfallen auf den inneren Fahrspuren die Behinderungen durch Linksabbieger, während es auf den äußeren Fahrspuren vermehrt zu Behinderungen durch Rechtsabbieger kommt.
- Verteilung des Lkw-Verkehrs:  
Unter Berücksichtigung der Bestimmungen der StVO beträgt sowohl für den Fall ohne Ausbau als auch für den Fall mit Ausbau der Lkw-Anteil auf der inneren Fahrspur 1 %, während 99 % der Lkw die rechte Fahrspur benutzen.
- Blockumfahrten:  
Da zukünftig an den nicht signalgeregelten Einmündungen ein Linksabbiegen von der Detmolder Straße bzw. in die Detmolder Straße nicht mehr möglich sein wird, werden angrenzende Nebenstraßen durch zusätzliche

Verkehrsmengen infolge notwendiger Blockumfahrten belastet. Besonders stark betroffen (mit mehr als der vierfachen Verkehrsmenge) ist die Gabelberger Straße zwischen Diesterwegstraße und Fröbelstraße (1.635 Kfz/24 h), die Luisenstraße zwischen August-Bebel-Straße und Bielsteinstraße (948 Kfz/24 h) sowie die Lippische Straße zwischen Teutoburger Straße und Ludwig-Lepper-Straße (2.501 Kfz/24 h).

- Straßenbahnverkehr:  
Auf den Gleisanlagen in der Detmolder Straße verkehren – bezogen auf das Prognosejahr 2015 – tagsüber pro Fahrtrichtung 97 Züge mit Doppeltraktion und 5 Züge mit Einzeltraktion sowie nachts pro Fahrtrichtung 8 Züge mit Doppeltraktion und 6 Züge mit Einzeltraktion.

Die der Planung zu Grunde liegenden Verkehrsanalysen und -prognosen sind methodisch einwandfrei erstellt, ausreichend aktuell und stellen eine gesicherte Planungsgrundlage dar. Die ermittelten Prognosewerte werden für realistisch erachtet. Die getroffenen Feststellungen, die auch die Grundlage für die vorgenommene schalltechnische Untersuchung und die vorgenommene Schadstoffabschätzung bilden, werden von der Planfeststellungsbehörde geteilt.

#### 4.3.2.6 Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie die Folgemaßnahmen am nachgeordneten Straßennetz auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange entsprechen. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei insbesondere an den „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, Ausgabe 1993 (EAHV 93)“ sowie an der „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)“. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr waren diesen Erfordernissen auf den Einzelfall bezogen die sonstigen berührten Belange gegenüberzustellen und abzuwägen.

Diese Überprüfung hat ergeben, dass die festgestellte Planung einer sachgerechten Abwägung auch in dieser Hinsicht entspricht, wobei davon auszugehen ist, dass es grundsätzlich ein planerischer Missgriff wäre, wenn die Straße so dimensioniert würde, dass sie für den zu erwartenden Verkehrsbedarf gerade noch ausreicht.

Die vorgesehene Dimensionierung und Ausgestaltung der B 66 ist zur Sicherstellung einer der Verkehrsbedeutung der Straßenverbindung entsprechenden Verkehrsqualität und einer größtmöglichen Verkehrssicherheit notwendig und angemessen. Auf die Ausführungen im nachfolgenden Kapitel 4.3.3 „Planungsvarianten“ wird ergänzend hingewiesen.

Auch die von Blockumfahrten betroffenen Nebenstraßen sind in der Lage, den zu erwartenden zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Zur Beseitigung etwaiger zukünftiger Probleme in den Blockumfahrten stehen dem Vorhabenträger grundsätzlich die Möglichkeiten des Straßenverkehrsrechts, wie z. B. Park- und Halteverbote, Einbahnstraßenregelungen etc., zur Verfügung. Sofern wider Erwarten bauliche Maßnahmen erforderlich werden sollten, hat sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vorbehalten (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.8.2.3 des Beschlusses). Nach bisherigem Sachstand und aufgrund der vorliegenden Verkehrsprognose ist jedoch die Notwendigkeit zur Durchführung straßenbaulicher Maßnahmen oder zur Anordnung straßenverkehrlicher Maßnah-

men nicht erkennbar. Auch die Aufhebung verkehrsberuhigter Bereiche (Zeichen 325 StVO) ist nicht beabsichtigt.

### 4.3.3 Planungsvarianten

#### 4.3.3.1 Querschnittsaufteilung

Der Ausbau der Detmolder Straße erfolgt weitgehend innerhalb des vorhandenen versiegelten Straßenraums. Im Anhörungsverfahren wurde die geplante Neuaufteilung des Straßenquerschnitts von vielen Einwendern kritisiert. Mit dem vorrangigen Ziel, den (Durchgangs-) Verkehr auf der Detmolder Straße zu verringern und zu verlangsamen, die Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten des Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichen Personennahverkehrs zurückzunehmen, wurden seitens der Einwender zusammenfassend folgende Forderungen erhoben:

- zweispuriger statt vierspuriger Ausbau, ggf. müsse ein Teil des Verkehrs verlagert werden,
- eine eigene Trasse für die Stadtbahn oder (zumindest) eigene Fahrspuren für die Stadtbahn, die nur bei Bedarf oder zu den Verkehrsspitzenzeiten für den motorisierten Individualverkehr freigegeben werden,
- schmalere Fahrspuren einschließlich einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und einem Durchfahrverbot für Lkw,
- beidseitige, durchgehende Radwege,
- breitere Gehwege,
- mehr Parkmöglichkeiten,
- keine Blockumfahrten,
- keine (platzverschwendende) bauliche Mitteltrennung.

Der Vorhabenträger hat diese Forderungen mit ausführlicher Begründung zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Argumentation an und führt zusammenfassend und ergänzend folgendes aus:

Die prognostizierte Verkehrsmenge bildet die Grundlage für die Dimensionierung einer Straße. Die hohe verkehrliche Belastung von derzeit mehr als 24.000 Kfz/24 h und zukünftig mehr als 26.000 Kfz/24 h überschreitet die Grenze der Leistungsfähigkeit einer zweispurigen Straße. Die sichere und störungsfreie Bewältigung einer solchen Verkehrsmenge setzt einen verkehrsgerechten Ausbau mit zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung und zusätzlichen Linksabbiegespuren voraus.

Mit einem nur zweispurigen Ausbau der Detmolder Straße würde ein erheblicher Teil der derzeit vorhandenen Verkehrsmenge auf andere Straßenzüge verdrängt und verlagert. Es sind jedoch in der Stadt Bielefeld keine Straßen vorhanden, die von ihrem Ausbau und ihrer Verkehrsbedeutung in der Lage sind, größere Verkehrsmengen der Detmolder Straße zusätzlich aufzunehmen. Das übrige innerörtliche Straßennetz bietet keine Möglichkeit, diesen zusätzlichen Verkehrsstrom sowohl verkehrsgerecht als auch nachbarschaftsschonend durch Bielefeld zu führen.

Als Bundesstraße B 66 ist die Detmolder Straße nach ihrer Widmung und nach dem Verkehrskonzept der Stadt Bielefeld vor allem auch darauf ausgerichtet, den (umfangreichen) überörtlichen und überregionalen Verkehr sowie den Schwerlastverkehr zwischen der Autobahn A 2 und der Innenstadt aufzunehmen. Dieser Verkehr nimmt die Detmolder Straße mithin nicht funktionswidrig, sondern funktionsgerecht in Anspruch (so auch VG Minden, Urteil vom 01.06.04, 3 K



3166/01). Die Detmolder Straße wird bereits seit den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts als Hauptverkehrsstraße genutzt und soll diese Funktion auch in Zukunft wahrnehmen. Planungen zur Verlagerung der B 66 auf eine andere Trasse wurden zwischenzeitlich aufgegeben. Im Bedarfsplan zum FStrAbG ist der Neubau einer B 66n nicht mehr enthalten. Insofern ist die Verkehrsplanung der Stadt Bielefeld, die darauf ausgerichtet ist, die Verkehrsströme nach wie vor zugunsten untergeordneter Straßen auf der Detmolder Straße zu bündeln, nicht zu beanstanden.

Aus den genannten Gründen kommen für die Detmolder Straße auch eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und/oder eine Beschränkung der Verkehrsarten (dazu VG Minden a.a.O und OVG Münster, Urteil vom 02.12.97, 25 C 4997/96 in: NVwZ 1998, S. 627) als Planungsalternativen nicht in Betracht. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nähme zudem für viele Verkehrsteilnehmer der Anreiz zu, unerwünschte „Schleichwege“ über nahe gelegene Nebenstraßen zu benutzen. Außerdem müsste sich auch die Straßenbahn an der reduzierten Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs orientieren, was zu weiteren Nachteilen im Hinblick auf den Fahrplan und den Fahrtakt führt.

Zeitlich begrenzte Verkehrsverlagerungen während der Umbauphase sind nur deshalb hinnehmbar, weil sie eben nur vorübergehend bestehen und in dieser Zeit jegliche weitere Verkehrsbehinderungen auf den Umleitungsstrecken vorausschauend vermieden werden.

Die Geradeausfahrspuren haben grundsätzlich eine Breite von 3,25 m, die Linksabbiegespuren von 3,00 m. Lediglich in Ausnahmefällen, wenn der Querschnitt der B 66 nicht die notwendige Breite aufweist, ist die Spurbreite auf einem kurzen Teilstück geringfügig reduziert, um eine weitere Inanspruchnahme von Bausubstanz zu verhindern. Diese Verengungen sind mithin durch die sehr beengten Platzverhältnisse begründet. Da sie nur auf kurze Teilstücke begrenzt sind, stehen verkehrliche Gesichtspunkte sowie Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit dem nicht entgegen.

Eine grundsätzliche Verengung der Fahrspuren würde (im Gegensatz dazu) die Bewegungsspielräume der Fahrzeuge verringern, den flüssigen Verkehrsablauf hemmen, das Unfallrisiko erhöhen, insgesamt also eine Senkung des Straßenstandards und der Leistungsfähigkeit bedeuten und wird deshalb abgelehnt.

Die Verwirklichung einer eigenen Straßenbahntrasse, zusätzlicher Radwege, breiterer Gehwege und weiterer Parkmöglichkeiten ist – unter Berücksichtigung der beengten Platzverhältnisse – ebenfalls nur bei einer Reduzierung der Fahrspuren von vier auf zwei möglich. Die aufgrund ihrer Verkehrsfunktion hohe Verkehrsbelastung erfordert jedoch – wie oben bereits ausgeführt - die Beibehaltung der Vierspurigkeit. Die Anlage breiterer Gehwege, durchgehender Radwege und weiterer Parkmöglichkeiten ist zwar wünschenswert, jedoch lässt der vorhandene Straßenquerschnitt dies nicht zu. Bei Abwägung aller Belange gehen andere Straßenraumnutzungen im Rang vor.

Auf die bauliche Mitteltrennung, die im Gegensatz zu einer durchgezogenen Linie nicht ohne weiteres überfahren werden kann, kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht verzichtet werden. Deren unterschiedliche Breite resultiert insbesondere aus einer baubedingten Mindestbreite sowie aus den notwendigen Verziehungslängen vor und nach den Linksabbiegespuren und den Hochbahnsteigen. Hinzu kommt, dass in der baulichen Mitteltrennung – bei ausreichender Breite – Mittelmasten für die Fahrleitungsanlage aufgestellt werden sollen.

Insgesamt bleibt festzustellen, dass die hiermit planfestgestellte Straßenraumteilung (mit durchgehend zwei Fahrspuren je Richtung, zusätzlichen Linksab-

biegespuren und baulicher Mitteltrennung) zur Erfüllung des Planungsziels notwendig und geeignet ist. Andere Ausbauvarianten drängen sich nicht als vorzugswürdig auf.

#### 4.3.3.2 Haltestellengestaltung

Hinsichtlich der Lage und Gestaltung der Stadtbahnhaltestellen hat der Vorhabenträger zahlreiche Varianten untersucht und die damit verbundenen Vorteile und Nachteile gegeneinander abgewogen. Seine - nachfolgend skizzierte - Entscheidung ist sachgerecht und nicht zu beanstanden.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse, der straßenverkehrlichen Notwendigkeiten (insbesondere der Vierspurigkeit sowie der Linksabbiegespuren und Linksabbiegetaschen) und der zu stellenden Sicherheitsanforderungen (insbesondere an die Breite des Bahnsteigs und des Sicherheitsraumes)

- können nur an den Haltestellen Mozartstraße und Prießallee barrierefreie Hochbahnsteige in Mittellage errichtet werden. Der Forderung von Einwendern nach Hochbahnsteigen auch an den Haltestellen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße kann aus diesen Gründen nicht nachgekommen werden;
- kann am Hochbahnsteig Mozartstraße nur der östliche Zugang und am Hochbahnsteig Prießallee nur der westliche Zugang barrierefrei mittels Rampen hergerichtet werden. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich jeweils ein Treppenaufgang. Alle Zugänge werden über signalisierte Überwege erreicht;
- wird der Gleisbereich an beiden Hochbahnsteigen nicht baulich abgegrenzt, sondern bei Abwesenheit der Stadtbahn vom motorisierten Individualverkehr überfahren. Eine Sperrflächenmarkierung und eine Nagelreihe als Fahrbahnrandmarkierung verhindern, dass Fahrzeuge näher als in einem gesicherten Abstand von 78,5 cm an den Hochbahnsteigen entlang fahren. Die Befürchtungen von Einwendern, auf dem Hochbahnsteig wartende Stadtbahnbenutzer würden durch dicht vorbeifahrende Kfz, z. B. durch den Sog oder den ausladenden Rückspiegel eines Lkw, verstärkt gefährdet, werden deshalb als unbegründet zurückgewiesen;
- werden die Bahnsteigkanten nach außen gekrümmt (stadtauswärts) bzw. gerade (stadteinwärts) ausgebildet, so dass das Fahrpersonal Sicht auf die Fahrgastabfertigung hat (Abfahrbereitschaft).

Ergänzend wird auf die Ausführungen in Kapitel 4.5 und 5 des Erläuterungsberichtes sowie auf das „Vergleichende Gutachten Hochbahnsteig Prießallee“ (Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 23) hingewiesen.

#### 4.3.3.3 Sonstige Planungsvarianten

Grundsätzlich andere Planungsvarianten, z. B. die Untertunnelung der Detmolder Straße für den schnellen Durchgangsverkehr und der Rückbau der oberirdischen Straße für den langsamen Anlieger-, Radfahr-, Fußgänger- und öffentlichen Personennahverkehr, wurden aufgrund der damit verbundenen unverhältnismäßig hohen Mehrkosten nicht weiter verfolgt.

#### 4.3.4 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Ausbauplanung ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist und – erforderlichenfalls – wie dieser im Einzelnen hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten eigenen Belangen eines Anwohners, die bei einem Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle - wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) normativ geregelt ist – liegen.

Im vorliegenden Fall hatte die Planfeststellungsbehörde daher zu prüfen, ob und ggf. auf welche Weise bei dem vorgesehenen Straßenausbau ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann. Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind von dem Straßenbauvorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Gebiete zu erwarten.

##### 4.3.4.1 Lärmschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die vorgesehenen Maßnahmen stellen sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG); dies gilt nicht für die Fälle, in denen die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

##### 4.3.4.1.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

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

Allerdings löst nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagengebot 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 29.1.1991 - 4 C 51.89 - BVerwGE 87, 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 22.3.1985 - 4 C 63.80 - DÖV 1985, S. 786).

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und den Betrieb von Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken.

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 Bundesfernstraßen und von Schienenwegen der Straßenbahn sicherzustellen, dass der nach den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990 - RLS-90 – bzw. der nach der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“, Ausgabe 1990 – Schall 03 – 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 Nr. 1.- 4., bauliche Anlagen im Außenbereich nach Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den insoweit maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung. Ergänzend dazu hat der Planungsträger zur Beurteilung der Schutzwürdigkeit nicht beplanter Innenbereiche die Gebietsausweisungen des Flächennutzungsplans herangezogen.

Zur Gewährleistung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Ordnungsgeber 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 Außenwohnbereiches. Auch Sportstätten, Spielplätze, Park- und andere Anlagen, in denen sich Menschen nur vorübergehend aufhalten, genießen keinen (eigenständigen) Lärmschutz nach der 16. BImSchV.

Andere Regelwerke, die (wie z.B. die DIN 18005, die TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- bzw. Orientierungswerte vorsehen, finden im vorliegenden straßenrechtlichen Verfahren keine Anwendung. Sie sind beim

Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

Die o. g. Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV finden nur Anwendung beim Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen. Eine wesentliche Änderung einer Straße ist gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV gegeben, wenn

- die Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder
- 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.
- Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn 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 einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Beim Ausbau der Detmolder Straße und der Stadtbahnstrecke 2 ist im Hinblick auf die bauliche Mitteltrennung und auf die Hochbahnsteige, auf die Erweiterung der Fahrbahnfläche und auf das Heranrücken der Gleise an die Bebauung (in Teilbereichen) ein erheblicher baulicher Eingriff zu bejahen. Es ist jedoch möglich, dass bei einigen Gebäuden entlang der Detmolder Straße trotz Überschreitens der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen 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.

#### 4.3.4.1.2 Lärmschutzmaßnahmen

Unter Berücksichtigung der sehr nahen Bebauung und der zahlreichen Einmündungen und Zufahrten einerseits sowie des Gebotes der sparsamen öffentlichen Haushaltsführung andererseits können aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände, Einhausung, Tieferlegung, Untertunnelung etc.) nicht verwirklicht werden.

Eine dauerhafte lärmindernde Wirkung verschiedener Straßenbeläge ist lediglich für Außerortsstraßen bei einer zugelassenen Geschwindigkeit von mindestens 60 km/h nachgewiesen, so dass auch diese Möglichkeit des aktiven Lärmschutzes nicht gegeben ist.

In den Fällen, in denen Lärmschutzmaßnahmen an der Straße notwendig wären, jedoch nicht planfestgestellt wurden, ist dem Träger der Straßenbaulast aufgegeben worden, Entschädigungen für Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten (§ 42 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 BImSchG), es sei denn, die vorhandenen Bauschalldämmmaße der baulichen Anlagen mindern den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel ab (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.2.1).

Die Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit der Außenwohnbereiche (z. B. Balkon, Terrasse), bei denen der Lärmpegel über dem vorgenannten, entsprechend der Gebietsart zumutbaren Lärmrichtwert ( Beurteilungspegel) für den Tag liegt, ist ebenfalls zu entschädigen (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.2.2). Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutz-

maßnahmen schützbarer Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG. NRW. einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Die in o. g. Auflage dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung richtet sich nach der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Anwohner der Detmolder Straße in erheblichem Umfang grenzwertüberschreitendem Verkehrslärm ausgesetzt sind. Ausweislich der lärmtechnischen Berechnung sind (ohne Berücksichtigung passiver Lärmschutzmaßnahmen) u. a. die Anwesen Detmolder Straße 183 und 185 sowie Detmolder Straße 196, 198, 200, 202 und 204 mit 80 bzw. 81 dB(A) am Tage und 72 bzw. 73 dB(A) in der Nacht (bezogen auf das Prognosejahr 2015) besonders stark belastet. Ein unzumutbarer Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum, der weitergehende Schutzmaßnahmen oder die Übernahme von Grundstücken erforderlich macht, ist aus folgenden Erwägungen jedoch nicht gegeben:

Es handelt sich entlang der Detmolder Straße um Gebäude, die bereits heute erheblich durch Verkehrslärm vorbelastet sind und deren Lärmsituation durch den Einbau einer neuen Fahrbahndecke und durch die passiven Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich verbessert wird.

Lediglich in Teilbereichen kommt es zu einer Verschlechterung der Lärmsituation, vor allem im Bereich der Einmündungen Mozartstraße, Diesterwegstraße, Königsbrücke und Wilhelm-Raabe-Straße. Diese Einmündungen werden im Zuge des Straßenausbaus erstmalig mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Gemäß Tabelle D der Anlage 1 zur 16. BImSchV ist deshalb der Beurteilungspegel für das Prognosejahr 2015 "mit Ausbau" um einen Zuschlag für die erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen erhöht worden, der je nach Entfernung zwischen Immissionsort und Kreuzung 3 oder 2 oder 1 dB(A) beträgt.

Auf dem gesamten Streckenabschnitt trägt der schlechte Erhaltungszustand der Fahrbahndecke (mit Querrillen, Schlaglöchern, sonstigen Unebenheiten) erheblich zur Lärmentwicklung bei. Das lärmtechnische Berechnungsverfahren berücksichtigt in zutreffender Weise die aufgrund der Straßenschäden derzeit zusätzlich auftretenden, zukünftig aber wegfallenden Lärmimmissionen jedoch nicht. Die derzeitige Lärmbelastung, die nicht ausschließlich aus dem hohen Verkehrsaufkommen, sondern auch aus dem schlechten baulichen Zustand der Fahrbahn resultiert, ist deshalb tatsächlich höher als in den lärmtechnischen Berechnungen ausgewiesen. Mithin wird auch die mit dem Straßenausbau verbundene Lärminderung tatsächlich höher sein als rechnerisch nachgewiesen ist.

Im Übrigen ist nach dem derzeitigen Stand der Technik davon auszugehen, dass der auftretende Lärm durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz) auf zumutbare Innenpegel gemindert werden kann, so dass insbesondere verkehrslärmbedingte Schlafstörungen während der Nachtstunden, aber auch Kommunikationsstörungen während des Tages ausgeschlossen werden können. Da der Gesetzgeber den Anwohnern von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern (ggf. in Verbindung mit Lüftungseinrichtungen) zumutet, ist von den Anwohnern auch in Kauf zu nehmen, dass sie bei gelegentlich geöffnetem Fenster oder beim Aufenthalt im Außenwohnbereich grenzwertüberschreitendem Verkehrslärm ausgesetzt sind (dazu BVerwG, Urteil vom 18.04.96, 11 A 86.95 in: NVwZ 1996, S. 901). Dieser Nachteil kann nur finanziell ausgeglichen werden.

#### 4.3.4.1.3 Summenpegelbildung

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße oder eines Schienenweges besteht ein Anspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nur, wenn der von dem zu beurteilenden Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm den nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreitet. Der hierfür maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung anderer Verkehrswege zu ermitteln (BVerwG, Urteil vom 21.3.1996 - 4 C 9.95 - DVBl. 1996, S. 916). 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]). § 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 zur 16. BImSchV und für Schienenwege in der Anlage 2 zur 16. BImSchV geschehen. Beide Anlagen lassen in die Berechnung des Beurteilungspegels nur 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 summativen Berechnung als gewollt anzusehen (BVerwG, Urteil vom 21.3.1996 - 4 C 9.95 - DVBl. 1996, S. 916; siehe dazu auch BVerwG, Urteil vom 11.01.01, 4 A 13.99, in: NVwZ 2001, S. 1154).

Eine Berücksichtigung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels könnte lediglich dann geboten sein, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit einem nicht zu rechtfertigenden Eingriff in das Leben, die Gesundheit oder die Substanz des Eigentums verbunden ist. Dies gebieten die in Art 2 Abs. 2 Satz 1 GG enthaltenen Grundrechte. § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG ermächtigen den Verordnungsgeber nicht, durch seine Berechnungsverfahren grundrechtswidrige Eingriffe zuzulassen, indem Immissionsgrenzwerte festgelegt werden, die im Falle einer summierten Immission zu einer Gesundheitsgefährdung der Betroffenen führen. Zwar ist bislang nicht hinreichend gewiss, bei welcher Schwelle die Grenze zur Gefährdung der menschlichen Gesundheit bzw. zum enteignenden Eingriff überschritten wird. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (Urteil vom 25.03.1993 – III ZR 60/91 – NVwZ 1993, S. 1700) und des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE 87, 332 (382)) ist diese Schwelle bei Lärmwerten von 70 – 75 dB(A) tagsüber und von 60 – 65 dB(A) nachts anzusetzen.

Vorliegend ergeben die gutachterlichen Aussagen, dass bei Bildung eines Summenpegels bei keinem weiteren Gebäude die o. g. Grenze zur Gefährdung der menschlichen Gesundheit überschritten wird. Die Summenpegelbildung hat lediglich zur Folge, dass beim Gebäude „Detmolder Straße 61“ nicht nur an der der Bandelstraße zugewandten Gebäudeseite, sondern auch an der der Detmolder Straße zugewandten Gebäudeseite die nach der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte (Außenpegel) überschritten werden. Für dieses Gebäude wurde jedoch auch ohne Summenpegelbildung bereits ein Lärmschutzanspruch dem Grunde nach bejaht.

Im Übrigen tritt die geringere Geräuschentwicklung durch den Straßenbahnverkehr hinter der deutlich höheren Lärmentwicklung des Straßenverkehrs derart zurück, dass ihr Einfluss auf den Gesamtpegel vernachlässigt werden kann. Für die Bewertung der Lärmsituation bleibt es ohne wesentliche Bedeutung, dass die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr getrennt neben der bei weitem dominanten Lärmbelastung durch den Straßenverkehr ermittelt worden ist. Durch das Zusammenwirken des Straßen- und des Schienenverkehrs ergibt sich keine nachteilige (bisher unberücksichtigt gebliebene) Lärmsummenwirkung, die ein Abweichen von den durch Anlage 1 und Anlage 2 der 16. BImSchV vorgegebenen Berechnungsverfahren rechtfertigt.

#### 4.3.4.1.4 Erzeugung zusätzlichen Verkehrs auf benachbarten Straßen (Blockumfahrten)

Auf der Grundlage der Entscheidung des OVG NRW, Urteil vom 20.08.1999 (23 D 61/97.AK) ist den Gebäuden an den klassifizierten Hauptstraßen, bei denen ein Beurteilungspegel von 70 dB(A) tagsüber bzw. 60 dB(A) nachts überschritten wird, passiver Lärmschutz zuzugestehen. Hierbei handelt es sich um Gebäude in der August-Bebel-Straße und in der Teutoburger Straße. Im Einzelnen sind diese Objekte unter 5.2.1 im Abschnitt A dieses Beschlusses aufgeführt.

Bei den Gebäuden an nicht klassifizierten Nebenstraßen, bei denen die Grenzwerte für Kern- Dorf- und Mischgebiete der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung überschritten werden, handelt es sich um bauliche Anlagen an der Mozartstraße, der Diesterwegstraße, der Gabelsberger Straße und der Straße Königsbrügge. Hier besteht für die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung zur Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen, da der berechnete Lärmpegel noch deutlich unter den Orientierungswerten von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht liegt. Die Anwohner im Bereich der genannten nicht klassifizierten Nebenstraßen müssen damit rechnen, dass sich die verkehrliche Situation in anderen Bereichen ändert und der auf ihre Grundstücke einwirkende Verkehrslärm zunimmt. Wird eine Straße, wie hier die Detmolder Straße mit einer hochbordigen Mitteltrennung versehen um u.a. die Verkehrssicherheit in diesem Straßenabschnitt zu erhöhen, indem

-das Linksabbiegen nunmehr konzentriert über Ampelanlagen gesteuert wird-

-das Auffahren auf die Detmolder Straße im Vergleich zum heutigen Zustand schwerpunktmäßig gestaltet wird-

hat dies zwangsläufig zur Folge, dass in dem streng besiedelten innerstädtischen Bereich die angrenzend zur Detmolder Straße verlaufenden Nebenstraßen mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens rechnen müssen. Mit dieser Steigerung erhöht sich unzweifelhaft auch der Verkehrslärm.

Von der Planfeststellungsbehörde wird nicht verkannt, dass die Orientierungswerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (bei nicht klassifizierten Straßen 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) des nachts) bei einigen Wohngebäuden im Bereich der Blockumfahrten überschritten werden. Gleichwohl ist in diesem Zusammenhang aber auch festzustellen, dass die Lärmzuwächse nicht so bedeutend sind, dass hieraus ein Anspruch auf aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen abgeleitet werden kann. Das wäre aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erst dann der Fall, wenn die Pegelwerte auch hier 70 dB(A) tagsüber und



60 dB(A) des Nachts übersteigen würden. Das Abwägungsgebot vermittelt somit in diesen Fällen, wie dargestellt keinen Rechtsanspruch auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen.

#### 4.3.4.1.5 Hinweise zur schalltechnischen Untersuchung

Zu den durch das Berechnungsprogramm (in Übereinstimmung mit den RLS-90) vorgenommenen Rundungen werden folgende Hinweise gegeben:

Zwischenergebnisse und Pegeldifferenzen werden auf 0,1 dB(A) gerundet, die Gesamtbeurteilungspegel werden auf volle dB(A) aufgerundet.

So betragen z. B. bei Objekt Nr. 193 der Beurteilungspegel vor dem Eingriff 66,7 dB(A), aufgerundet 67 dB(A), und der Beurteilungspegel nach dem Eingriff 68,9 dB(A), aufgerundet 69 dB(A). Bei der Prüfung, ob eine „wesentliche Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV vorliegt, ist die Differenz der nicht gerundeten Beurteilungspegel aufzurunden. Demnach sind  $68,9 \text{ dB(A)} - 66,7 \text{ dB(A)} = 2,2 \text{ dB(A)}$  aufgerundet 3 dB(A).

Wird der Beurteilungspegel bei einem Objekt z. B. von 68,8 dB(A) auf 69,2 dB(A) erhöht, beträgt der Beurteilungspegel mit Aufrundungsregel zwar 70 dB(A), tatsächlich wird aber der in der 16. BImSchV genannte Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) nicht erreicht oder überschritten, so dass eine „wesentliche Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV nicht gegeben ist.

#### 4.3.4.2 Schadstoffbelastung

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in den Fahrzeugmotoren. Die Stärke der anfallenden Immissionen hängt von zahlreichen Faktoren ab, so u. a. von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil, der Fahrgeschwindigkeit und den spezifischen Abgasimmissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge und des Fahrzeugkollektivs. Ausbreitung und Wirkung hängen wiederum von zahlreichen Faktoren ab, so dass nach dem derzeitigen Erkenntnisstand die verkehrsbedingten Belastungen nur abgeschätzt werden können.

Wie sich aus den nachfolgenden Ausführungen ergibt, ist das hiermit festgestellte Bauvorhaben mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar.

##### 4.3.4.2.1 Verfahren

Um mögliche lufthygienische Auswirkungen des Straßenausbaus zu quantifizieren und zu bewerten, hat der Vorhabenträger nach Maßgabe der 22. BImSchV eine Luftschadstoffuntersuchung in Auftrag gegeben. Auf der Grundlage der Prognoseverkehrsbelastung für das Jahr 2015, des Emissionsmodells KFZEMISS und des Rechenmodells MISKAM wurde eine Abschätzung der Immissionsbelastung durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe in Straßennähe vorgenommen.

Ein anderes (in der Straßenplanung üblicherweise angewendetes) Verfahren zur Abschätzung der beim Straßenverkehr entstehenden Immissionen enthält das MLuS-02 (geänderte Fassung 2005). Dieses knüpft jedoch an bestimmte Anwendungsbedingungen an, die vorliegend nicht alle erfüllt sind, weil insbesondere

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h beträgt,
- die Lücken innerhalb der Randbebauung weniger als 50 % ausmachen,
- die Abstände zwischen den Gebäuden und dem Fahrbahnrand weniger als die doppelte Gebäudehöhe betragen.

Es ist deshalb gerechtfertigt, hier abweichend vom Abschätzverfahren des MLuS das vom Gutachter gewählte Berechnungsverfahren zugrunde zu legen. Es berechnet nachvollziehbar, substantiiert und belastbar die derzeitige und künftige Schadstoffbelastung.

Die im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwendungen und Bedenken richten sich nicht gegen das eigentliche Berechnungsverfahren, sondern im Wesentlichen gegen die dem Berechnungsverfahren zu Grunde liegenden Verkehrsdaten (Verkehrsprognose, Lkw-Anteil, Verkehrsverteilung auf die innere und die äußere Fahrbahn). Insoweit wird ergänzend auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 4.3.2.5 des Beschlusses verwiesen.

Es ist nicht zu beanstanden, dass das Gutachten von prognostizierten und nicht von gemessenen Immissionswerten ausgeht. Messungen kommt unmittelbare Bedeutung nur im Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung zu. Bei der Beurteilung der Schadstoffsituation künftiger Vorhaben ist die Vornahme von Messungen dagegen schon faktisch ausgeschlossen. Vielmehr können die zu erwartenden Schadstoffimmissionen von vornherein nur im Wege der Prognose ermittelt werden. Das Gutachten hat sich hierfür nachvollziehbar eines Berechnungsverfahrens bedient, von dem nach bisher vorliegenden Erfahrungen eine realistische Abbildung der zukünftigen Schadstoffsituation erwartet werden kann.

Im Luftschadstoffgutachten wurde auch berücksichtigt, dass die Schadstoff-Vorbelastung an der Detmolder Straße aufgrund des starken Straßenverkehrs gegenüber der ortsfesten Messstation Bielefeld-Ost, die ca. 1.500 m nördlich der Bielefelder Straße liegt, deutlich erhöht ist. Bei der Ermittlung der Schadstoff-Gesamtbelastung wurden die höheren Vorbelastungswerte zugrunde gelegt.

#### 4.3.4.2.2 Ergebnis

Die Schadstoffabschätzung kommt zu dem Ergebnis, dass die in den §§ 2 ff. der 22. BImSchV festgeschriebenen Grenzwerte (Gesamtschadstoffbelastung) für

- Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und
- Benzol

auf den an die Detmolder Straße angrenzenden Grundstücken nicht überschritten werden.

Aufgrund allgemeiner, vom Landesumweltamt NRW an verkehrsnahen Immissionsmessstandorten kontinuierlich durchgeführten Messungen zur Erfassung von Schadstoffimmissionen können auch für die in der 22. BImSchV aufgeführten Schadstoffkomponenten

- Schwefeldioxid
- Kohlenmonoxid
- Blei und
- Ozon

Grenzwertüberschreitungen in Straßennähe ausgeschlossen werden, da diese Schadstoffkomponenten nicht bzw. (z. B. durch die Einführung von bleifreiem Benzin) nicht mehr verkehrsrelevant sind.

Allein für Partikel (PM<sub>10</sub>) kommt die Schadstoffabschätzung zu dem Ergebnis, dass der in § 4 der 22. BImSchV für Partikel (PM<sub>10</sub>) festgeschriebene, ab dem 1. Januar 2005 einzuhaltende

- über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> (Mikrogramm pro Kubikmeter) (Jahresmittelwert) und der
- über 24 Stunden gemittelte Immissionsgrenzwert von 50 µg/m<sup>3</sup> (Mikrogramm pro Kubikmeter) (24h-Mittelwert) bei 35 zugelassenen Überschreitungen

an mehreren Gebäuden entlang der Detmolder Straße im Prognosejahr 2015 überschritten wird.

#### 4.3.4.2.3 Bewertung

Die prognostizierten Grenzwertüberschreitungen für PM<sub>10</sub> stellen allerdings keinen Hinderungsgrund für die beantragte Planfeststellung dar. Nach inzwischen bereits gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens (BVerwG, Urteil vom 26.05.2004 – 9 A 6.03 – NVwZ 2004, 1237 <1238>; BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 – 4 A 4.04 – NVwZ 2005, 803 <804>). Eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen sicherzustellen, besteht nicht. Die Grenzwerte der 22. BImSchV stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, § 11 22. BImSchV). Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Ordnungsgeber in Umsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll (BVerwG 9. Senat a.a.O.). Normierte Werte, die bei der Straßenplanfeststellung zwingend und unmittelbar zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Das BImSchG ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 für den Bau öffentlicher Straßen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 anzuwenden. Diese Vorschriften enthalten jedoch nur Regelungen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, nicht durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe. Die auf der Grundlage von § 48 a Abs. 1 und 3 BImSchG beruhende 22. BImSchV gilt für Straßenbaumaßnahmen daher nicht unmittelbar.

Allerdings schließt dies das Erfordernis einer Bewältigung der durch das Vorhaben bewirkten Luftschadstoffprobleme nicht von vorneherein aus. Auch der Umstand, dass die 22. BImSchV eine eigenständige Luftreinhalteplanung vorsieht, mit der vorhabenunabhängig die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden soll, rechtfertigt es nicht, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität im Planfeststellungsverfahren unberücksichtigt zu lassen. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft mittelbar im Rahmen der Konfliktbewältigung zu berücksichtigen.

Insbesondere dürfen durch das Vorhaben keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der Luftreinhalteplanung nicht wieder zu beseitigen sind und es deswegen ausschließen, dass die vorgegebenen Grenzwerte eingehalten werden können. Ein Abwägungsfehler läge insbesonde-

re vor, wenn das Vorhaben zugelassen werden würde, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln einer evtl. erforderlichen Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Für eine solche Annahme müssen besondere Umstände vorliegen. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Maßnahme herrührende Schadstoffbelastung bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreitet. Von diesem Fall abgesehen, geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 – 4 A 4.04 – NVwZ 2005, 803 <804>).

Bei Anlegung dieser Maßstäbe an das hier in Rede stehende Straßenbauvorhaben gelangt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass die für Partikel (PM<sub>10</sub>) prognostizierte Überschreitung der Grenzwerte der 22. BImSchV diesem nicht entgegenstehen. Zwar handelt es sich in der Detmolder Straße um eine wegen der dichten Randbebauung schwierige, aber nicht ungewöhnliche Schadstoffsituation im innerstädtischen Bereich. Durch das planfestgestellte Ausbauvorhaben wird (bis auf eine Ausnahme) keine Verschlechterung der in der Detmolder Straße ohnehin bestehenden bzw. ohne Realisierung des Ausbauvorhabens zu erwartenden Schadstoffsituation eintreten. (siehe nachfolgende Nr. 4.3.4.2.4 des Beschlusses).

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die prognostizierten Grenzwertüberschreitungen mit Mitteln der Luftreinhalteplanung oder anderen geeigneten Mitteln zur Reduktion der Schadstoffbelastung, wie z. B. für den Verkehrsbereich mit verkehrsregelnden oder verkehrslenkenden Maßnahmen, für die Anwohner vermieden werden können. Wesentlich wird auch die weitere technische Entwicklung sein.

Die Schadstoffemissionen können auf längere Sicht durch Maßnahmen an den Fahrzeugen und durch die Änderung der Zusammensetzung der Brenn- und Treibstoffe bzw. die Verwendung alternativer Kraftstoffe – veranlasst durch entsprechende Gesetze – nachhaltig reduziert werden. Gleiches gilt für das Entwicklungspotential anderer emittierender Anlagen.

Ob und welche Minderungsmaßnahmen zu treffen sind, hängt von der künftigen Entwicklung ab. Vorhabenbezogener Vorkehrungen gegen Überschreitungen der genannten Schadstoffgrenzwerte bedarf es nicht, wenn wie hier dem Grundsatz der Problembewältigung durch den Regelungsmechanismus der Luftreinhalteplanung nach der 22. BImSchV hinreichend Rechnung getragen werden kann. Insofern sind konkrete Maßnahmen im Beschluss nicht zu treffen.

Die Realisierung möglicher Minderungsmaßnahmen der Luftreinhalteplanung beeinträchtigt auch nicht die Planrechtfertigung für das festgestellte Vorhaben. Es handelt sich (auch bei etwaigen Verkehrsbeschränkungen) um punktuell und in Umfang und in zeitlicher Hinsicht flexibel einsetzbare Maßnahmen, mit denen insbesondere grenzwertüberschreitenden Spitzenbelastungen gezielt entgegengewirkt werden kann, ohne die wesentliche Funktion des Ausbaus oder die Verkehrsfunktion der Straße grundsätzlich und dauerhaft in Frage zu stellen.

#### **4.3.4.2.4 Hinweise**

Bei Gegenüberstellung der Prognosedaten 2015 mit und ohne Straßenbaumaßnahme ergeben sich für die im Luftschadstoffgutachten untersuchten Schadstoffkomponenten im Fall mit Straßenbaumaßnahme stets (mit Ausnahme des Aufpunktes P14, Detmolder Str. 155a) geringere Konzentrationen als im Fall

ohne Straßenbaumaßnahme. Bei Gegenüberstellung der Prognosedaten 2015 mit Straßenbaumaßnahme und der Prognosedaten 2015 ohne Straßenbaumaßnahme (Ist-Zustand) ergibt sich für die Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ), Benzol und Ruß ein deutlicher Emissionsrückgang und für die Schadstoffkomponente  $\text{PM}_{10}$  (allerdings nur bei Aufpunkt P14, Detmolder Str. 155a) ein geringer Emissionsanstieg. Das heißt, lediglich auf der Nordseite der Detmolder Straße zwischen Prießallee und Königsbrücke kommt es zu einer planungsbedingten Erhöhung der  $\text{PM}_{10}$ -Konzentration, da hier die äußere Fahrspur durch den Hochbahnsteig und die Linksabbiegespuren näher an die Bebauung heranrückt. Ansonsten wird durch die mit dem Ausbauvorhaben verbundene Verstetigung des Verkehrsflusses und der Verkehrs- und damit Emissionsverlagerung von der Außen- auf die Innenspur eine signifikante Verbesserung der Schadstoffsituation erreicht.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass unter Vorsorgegesichtspunkten (Maximalabschätzung) im Luftschadstoffgutachten pessimale Annahmen zur Entwicklung der Hintergrundbelastung und zum Fahrbahnbelag getroffen wurden.

Während in den Prognoseszenarien von gleich bleibenden Werten der Hintergrundbelastung ausgegangen wird, ist tatsächlich zu erwarten, dass sich die Hintergrundbelastung aufgrund weiterer emissionsmindernder Maßnahmen zukünftig verringern wird.

Für die Modellierung des Aufwirbelns von  $\text{PM}_{10}$  wurde auch bei den Szenarien mit Straßenausbau derselbe Rechenansatz verwendet wie für den gegenwärtig schlechten Straßenbelag. Unter Verwendung des Koeffizienten für „guten Straßenbelag“ würde der  $\text{PM}_{10}$ -Jahresmittelwert an dem am höchsten belasteten Aufpunkt P14, Detmolder Straße 155a, von  $50,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  auf  $36,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$  sinken und der Immissionsgrenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel unterschritten. Der Immissionsgrenzwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Tagesmittel mit maximal 35 Überschreitungen im Jahr würde jedoch voraussichtlich auch weiterhin überschritten.

Gleichwohl ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen  $\text{PM}_{10}$ -Immissionen, die nach dem Ausbau der Detmolder Straße im Bereich der Bebauung auftreten, erheblich unter den im Luftschadstoffgutachten ausgewiesenen Rechenwerten liegen werden.

#### 4.3.4.2.5 Blockumfahrten

Nach dem Ausbau der Detmolder Straße werden einige angrenzende Straßen durch Blockumfahrten zusätzlich belastet. Der Vorhabenträger hat die lufthygienischen Auswirkungen dieser planungsbedingten Umfahrten gutachterlich untersuchen lassen. Danach kommt es lediglich in der August-Bebel-Straße (zwischen Detmolder Straße und Luisenstraße) und in der Teutoburger Straße (zwischen Detmolder Straße und Lippische Straße) zu höheren Schadstoffbelastungen aufgrund des lokalen Straßenverkehrs. Bei weitem dominierend ist jedoch auch hier die ohnehin hohe großräumige Hintergrundbelastung.

Nach dem Ergebnis der Immissionsberechnungen werden in der August-Bebel-Straße und in der Teutoburger Straße, mit Ausnahme der Tagesmittelwerte der  $\text{PM}_{10}$ -Immissionen, die an mehr als den maximal zulässigen 35 Tagen im Jahr über  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegen, die Grenzwerte der 22. BImSchV deutlich unterschritten.

Unter Vorsorgegesichtspunkten (Maximalabschätzung) ist der Gutachter auch hier von einer gleich bleibend hohen Hintergrundbelastung ausgegangen und hat außerdem alle Lkw der schweren Kategorie (mehr als 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) zugeordnet. Es ist deshalb auch für den Bereich der August-Bebel-

Straße und der Teutoburger Straße davon auszugehen, dass die tatsächlich auftretenden PM<sub>10</sub>-Immissionen unter den im Gutachten ausgewiesenen Rechenwerten liegen werden.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 4.3.4.2.3 des Beschlusses verwiesen.

#### 4.3.4.3 Erschütterungen und Körperschall

Schwingungsmissionen lassen sich in Erschütterungen und Körperschall unterteilen. Dabei werden Schwingungen, die sich mit Frequenzen zwischen 1 und 80 Hz (Hertz) in festen Medien (Erdreich, Gebäude) ausbreiten, als Erschütterungen und Schwingungen, die sich mit Frequenzen im Hörbereich in festen Medien (Erdreich, Gebäude) ausbreiten, als Körperschall bezeichnet.

Erschütterungseinwirkungen und Körperschallimmissionen ergeben sich insbesondere infolge von Bautätigkeiten und Schienenverkehr. Erschütterungseinwirkungen infolge von Straßenverkehr ergeben sich vor allen durch die derzeit vorhandene, marode und unebene Fahrbahnoberfläche. Im Hinblick auf die neue, nach dem Stand der Technik gebauten und mit Ebenmäßigeräten geprüften glatten Fahrbahnoberfläche ist davon auszugehen, dass zukünftig Erschütterungen und Körperschallimmissionen aus dem Reifenverkehr allenfalls noch in einem zu vernachlässigendem Umfang auftreten.

Auch durch die Bauarbeiten und durch den Stadtbahnbetrieb ergeben sich nach dem Ergebnis des Schwingungstechnischen Gutachtens in Zukunft keine Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an.

Gesetzliche oder verordnungsrechtliche Vorschriften für den Schwingungsmissionsschutz fehlen bisher. Zur Frage der Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsmissionen wird (hinsichtlich der Bautätigkeiten) auf den Gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport vom 31.07.2000 - MBl. NRW. S. 945 – und (hinsichtlich des Schienenverkehrs) auf die DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) verwiesen.

Durch die veränderte Gleislage rückt die Stadtbahn in Teilbereichen geringfügig näher an die Gebäude heran. Die hieraus resultierende Zunahme der Schwingungsmissionen wird durch konstruktive bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Oberbaukonstruktion (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.8.2.1 des Beschlusses) kompensiert, so dass eine zusätzliche (ausbaubedingte) Belastung durch Schwingungsmissionen nicht zu erwarten ist.

Eine etwaige zusätzliche Belastung infolge der Bauarbeiten ist im Hinblick darauf, dass sie zeitlich begrenzt sind und unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst ausgeführt werden, zumutbar.

#### 4.3.4.4 Magnetische Gleichfeldänderungen und Streuströme

Die Stadtbahn wird durch Strom betrieben. Durch den Stromfluss (von den einspeisenden Unterwerken an der Teutoburger Straße bzw. der Otto-Brenner Straße aus über den Fahrdrabt, das Fahrzeug und die Fahrschienen zurück zum

Unterwerk) entstehen magnetische Gleichfeldänderungen, die sich nach dem Ausbau der Detmolder Straße durch das Heranrücken der neuen Gleisanlage an die Gebäude (in Teilbereichen) und die Erneuerung der Fahrleitungsanlage als Hochkette verstärken können. Ein Teil des über die Fahrschienen zum Speisepunkt zurückfließenden Stroms entweicht unbeabsichtigt in den Erdboden. Tritt dieser so genannte Streustrom in andere erdverlegte metallische Installationen über, kommt es an den Stellen des Wiederaustritts verstärkt zu Korrosionsschäden.

Das Gutachten hinsichtlich der magnetischen Gleichfeldänderungen und der Streustrombeeinflussung gelangt zu dem Ergebnis, dass die an den Grundstücksgrenzen auftretenden magnetischen Gleichfeldänderungen maximal  $16 \mu\text{T}$  (Mikrotesla) betragen werden. Dieser Wert liegt weit unterhalb des in DIN V VDE V 0848-4/A3 (Sicherheit in elektromagnetischen Feldern, Schutz von Personen im Frequenzbereich von 0 bis 30 kHz, Änderung A3) genannten maximal zulässigen Wertes von  $21.220 \mu\text{T}$  bzw. des von der WHO empfohlenen Grenzwertes von  $40.000 \mu\text{T}$ , so dass eine gesundheitliche Beeinträchtigung von Personen ausgeschlossen werden kann.

Bei empfindlichen Fernsehgeräten und PC-Monitoren können Farbverfälschungen und Bildverzerrungen durch magnetische Gleichfeldänderungen bereits ab ca.  $10 \mu\text{T}$  auftreten. In einem Abstand von 9 m von der Gleisachse liegen die zu erwartenden magnetischen Gleichfeldänderungen unterhalb von  $10 \mu\text{T}$ . Da der tatsächliche Aufstellort von Fernsehgeräten und PC-Monitoren weiter entfernt liegt als die Grundstücksgrenze bzw. die Gebäudeaußenkante sind auch nach dem Ausbau der Detmolder Straße Bildstörungen nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Korrosionsgefahr durch Streuströme an erdverlegten Installationen aus Metall und an den Fahrschienen hält der Gutachter unter der Voraussetzung, dass die Fahrschienen entsprechend DIN EN 50122-2 (VDE 0115 Teil 4) (Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen, Teil 2: Schutzmaßnahmen gegen die Auswirkung von Streuströmen, verursacht durch Gleichstrombahnen) gegenüber Erde isoliert werden und der empfohlene Ableitungsbelag von  $G' \leq 2,5 \text{ S/km}$  je Gleis nicht überschritten wird, weitergehende Maßnahmen für nicht erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung des Gutachters an. Die im Gutachten vorausgesetzten bautechnischen Maßnahmen wurden als Auflage in den Planfeststellungsbeschluss (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.8.2.2 des Beschlusses) aufgenommen.

#### 4.3.4.5 Bauimmissionen

Verschiedene Einwander befürchten, dass durch die notwendigen Bauarbeiten nicht zumutbarer Lärm entsteht und dass es durch die von der Straßenbaustelle ausgehenden Staub und Schmutzeinwirkungen zu erheblichen Belästigungen und Beeinträchtigungen kommen wird.

Grundsätzlich gilt hierzu Folgendes (BGH, Urteil vom 30.10.1970 - V ZR 150/67 - DVBl. 71, S. 264):

- a) Beeinträchtigt der Bau einer Straße nach Art und Ausmaß die Nutzung eines Nachbargrundstücks derart, dass diese Beeinträchtigungen vom Nachbarn der Straße nicht hingenommen zu werden brauchen, d.h., sind diese Beeinträchtigungen wesentlich und hervorgerufen durch eine Nutzung des störenden Straßengrundstücks, die nicht ortsüblich ist, kann dem hiervon Betroffene

nen nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles eine Entschädigung nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zustehen. Soweit der Nachbar die Einwirkungen nach § 906 Abs. 1 BGB dulden muss, scheidet dagegen ein unter dem Gesichtspunkt der Entschädigung relevanter Eingriff von vornherein aus.

Ob die genannten Voraussetzungen für eine derartige Entschädigung vorliegen, wird in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren entschieden. Auf Abschnitt B., Nr. 8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- b) Mittelbar enteignende Wirkungen im Sinne von Art. 14 Abs. 1 GG sind nach herrschender Rechtsprechung anzunehmen, wenn die von den Straßenbauarbeiten künftig auf die Nachbarschaft einwirkenden Beeinträchtigungen die Grenze der Sozialbindung zum enteignenden Eingriff in das Eigentum überschreiten, wenn also durch die Straßenbauarbeiten Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern, wenn somit dem jeweils Betroffenen durch diesen Eingriff ein besonderes, anderen nicht zugemutetes Opfer für die Allgemeinheit abverlangt wird.

Für diese Fälle wird dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung wegen Wertminderung festgestellt, über dessen Höhe im Entschädigungsverfahren (vgl. Abschnitt B. Nr. 8 dieses Beschlusses) zu entscheiden ist.

#### 4.3.5 Gewässer- und Grundwasserschutz

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen auch den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes. Weder durch den Ausbau noch durch den Betrieb der Straße sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner unzumutbar negativ berühren. Dieser Einschätzung ist von den am Verfahren beteiligten Wasserbehörden nicht widersprochen worden.

Eine zusätzliche, qualitative und/oder quantitative Belastung des Lonnerbachs oder des Grundwassers ist mit dem Ausbauvorhaben nicht verbunden. Die bestehende wasserrechtliche Einleitungserlaubnis wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss nicht geändert.

#### 4.3.6 Bodenschutz

Angesichts einschlägiger Untersuchungsergebnisse und Forschungsberichte zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen einerseits sowie angesichts der vorliegenden Bodenverhältnissen (mit dem vorhandenen hohen Versiegelungsgrad) andererseits ist selbst in unmittelbarer Fahrbahnnähe die Besorgnis schädlicher Bodenveränderungen (im Sinne von BBodSchG und BBodSchV) nicht begründet.

#### 4.3.7 Naturschutz und Landschaftspflege

##### 4.3.7.1 Rechtsgrundlagen

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbulasträger die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in §§ 1 und 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und



Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 19 Abs. 1 und 2 BNatSchG sowie 4a Abs. 1 und 2 LG NRW hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen).

Gemäß § 4a Abs. 4 LG NRW ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen von Natur und Landschaft im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder nicht in sonstiger Weise zu kompensieren sind. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so kann nach § 5 Abs. 1 LG vom Vorhabenträger ein Ersatzgeld verlangt werden.

#### 4.3.7.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992 - 4 A 4/92 - NVwZ 1993, S. 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe - also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können - zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, § 4a Abs. 1 LG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot beachtet, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Das bedeutet nur Vermeidbarkeit an Ort und Stelle, weil der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben anknüpft und somit den Verzicht auf den Eingriff durch Wahl einer anderen Trasse oder Aufgabe des Vorhabens nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 7.3.1997 - 4 C 10.96 - NuR 1997, 404). 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.

#### 4.3.7.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen

Gemäß dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, hat der Planungsträger u. a.

- eine nur geringfügige Aufweitung des vorhandenen Straßenraums in wenigen Teilbereichen sowie
- Schutz- und Sicherungsmaßnahmen (z. B. Stammummantelungen, Bauzäune) an vorhandenen, an das Baufeld angrenzenden Vegetationsbeständen vor und während der Bauzeit nach RAS-LP 4 bzw. DIN 18920 vorgesehen.

#### 4.3.7.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Trotz Berücksichtigung dieser Vermeidungs- und Minimierungsgesichtspunkte verursacht das Straßenbauvorhaben durch die Inanspruchnahme von 22 Straßenbäumen (vgl. Nr. 5.2 der Umweltverträglichkeitsuntersuchung und Lageplan 8a des 2. Deckblatts) erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

Die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch ausbaubedingte (zusätzliche) Immissionen sowie durch die nur geringfügige Neuversiegelung von Bodenfläche liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle, so dass diesbezüglich keine ausgleichspflichtigen Eingriffe vorliegen.

Auf die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG (vgl. Abschnitt B, Nr. 3.5.1 des Beschlusses) wird ergänzend hingewiesen.

#### 4.3.7.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das naturschutzrechtliche Gebot, vorrangig Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen (§ 19 Abs. 2 Satz 1 1. Alt. BNatSchG, § 4a Abs. 2 Satz 1 1. Alt. LG), ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung. Davon zu unterscheiden sind die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung gemäß § 19 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG, § 4a Abs. 4 LG und die allgemeine fachplanerische Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG (BVerwG, Urteil vom 30. Okt. 1992 – 4 A 4/92 – NVwZ 1993, 565, 569).

Ein Eingriff ist gemäß § 4a Abs. 2 Satz 2 LG ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts 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.

Als Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen:

- Neupflanzung von zwei Straßenbäumen links und rechts der Einmündung der Klusstraße und
- Neupflanzung eines Straßenbaums an der Einfahrt zur Endhaltestelle Sieker.

Im vorliegenden Fall können die aus dem Eingriff in Natur und Landschaft resultierenden Beeinträchtigungen nicht in vollem Umfang vorrangig ausgeglichen werden, da im näheren und weiteren Umfeld der Detmolder Straße keine Möglichkeit besteht, Ersatzstandorte für Baumpflanzungen auszuweisen. Die nicht ausgleichbaren Eingriffe sind gemäß § 4a Abs. 1 Satz 1 2. Alt. LG vom Verursacher in sonstiger Weise zu kompensieren. In sonstiger Weise kompensiert ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in der betroffenen naturräumlichen Region in gleichwertiger Weise ersetzt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 4a Abs. 2 Satz 3 LG).

Vorliegend können die nicht ausgleichbaren unvermeidbaren Beeinträchtigungen in sonstiger Weise kompensiert werden. Es wird folgende Ersatzmaßnahme angeordnet:

- Aufforstung einer Fläche von 950 m<sup>2</sup> mit heimischen, standortgerechten Gehölzen im Bereich der Ersatzfläche 039/009 des städtischen Ersatzflächenpools (Schelphof, Wiesenstraße, Großes Holz).

Die Ersatzmaßnahmen sind geeignet, das bestehende Ausgleichsdefizit zu kompensieren.

Da die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ausgeglichen bzw., soweit nicht ausgleichbar, jedenfalls in sonstiger Weise kompensiert werden können, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben wird, darf der Eingriff zugelassen werden.

#### 4.3.8 Haushaltsrechtliche Belange

Die Kosten für eine Straße bestimmen nicht deren Planungsziel. Sie stellen aber mit Rücksicht auf das Wirtschaftlichkeitsgebot nach der Haushaltsordnung einen abwägungserheblichen Belang dar.

Zu Zeiten der - insbesondere seit Eingliederung der neuen Länder in das Bundesgebiet - immer knapper werdenden Haushaltsmittel für Infrastrukturmaßnahmen auf dem Verkehrssektor ist die Forderung nach äußerst sparsamem und effektivem Einsatz von Haushaltsmitteln ein öffentlicher Belang, der besonderes Gewicht erhalten hat und der der Verwirklichung eines Vorhabens oft sehr enge Grenzen setzt und wünschenswerte Alternativen zurückstehen lässt.

Die Planfeststellungsbehörde hatte somit abzuwägen zwischen dem öffentlichen Belang an einer baldigen, möglichst kostengünstigen Lösung zur Erreichung des Planungsziels und den entgegenstehenden privaten Belangen der Anlieger, von (weiteren) Immissionen verschont zu bleiben. Nicht zuletzt auch im Hinblick auf die damit verbundenen gewaltigen Mehrkosten müssen deshalb Planungsvarianten, die eine Untertunnelung der Detmolder Straße vorsehen, außer Betracht bleiben. Im vorliegenden Fall wird das Gebot der sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln stärker gewichtet als das Interesse der Anwohner an einer Trennung des Durchgangsverkehrs und des Anliegerverkehrs in zwei Ebenen (im Tunnel und auf der Straße).

#### 4.3.9 Denkmalpflegerische Belange

Im Ausbaubereich der Detmolder Straße befinden sich 19 eingetragene Baudenkmale. Ein direkter Eingriff in denkmalwerte Bausubstanz ist mit dem Ausbauvorhaben nicht verbunden. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass die Baudenkmale indirekt durch Erschütterungen, durch Luftverunreinigungen oder in ihrem Erscheinungsbild beeinträchtigt werden.

Durch die in Abschnitt A, Nr. 5.7.2 dieses Beschlusses angeordneten Beweissicherungsmaßnahmen wird sichergestellt, dass die durch Straßenbauarbeiten hervorgerufenen Schäden dokumentiert und auf Kosten des Vorhabenträgers behoben werden. Die in Abschnitt A, Nr. 5.8.2.1 dieses Beschlusses angeordneten bautechnischen Maßnahmen dienen der Verringerung der vom Stadtbahnbetrieb verursachten Schwingungsimmissionen. Insgesamt werden die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege – nach Maßgabe des DSchG – damit in angemessener Weise berücksichtigt.

Im Übrigen stehen im vorliegenden Fall die Belange des Denkmalschutzes hinter dem öffentlichen Interesse am Ausbau der Straße zurück. Dies gilt auch für den Fall, dass durch die neue Straßengestaltung – wider Erwarten – das Erschei-

nungsbild eines Baudenkmals beeinträchtigt wird, sowie für den Fall, dass durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe die Fassade eines Baudenkmals geschädigt wird. Auf die erhebliche Vorbelastung wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

Zahlreiche denkmalgeschützte Häuser befinden sich auch in den Nebenstraßen. Die durch Blockumfahrten zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsmengen sind dort jedoch so gering, dass Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

#### **4.3.10** Private Belange

##### **4.3.10.1** Eigentumsgarantie

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige private Belange entgegen. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass aus privaten Grundstücken Flächen benötigt werden, zwei Gebäude abgerissen werden müssen und von dem Vorhaben erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgehen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange in die Abwägung einbezogen.

Die Prüfung hat ergeben, dass die Schadstoffimmissionen und die trotz passiver Lärmschutzmaßnahmen verbleibenden Lärmimmissionen zur Realisierung der im Interesse der Allgemeinheit notwendigen Straßenbaumaßnahme hinzunehmen sind. Auf Abschnitt A, Nr. 5.2 und Abschnitt B, Nr. 4.3.4 des Beschlusses wird insoweit hingewiesen.

Weiter hat die Prüfung ergeben, dass der Zugriff auf die benötigten Flächen und damit auf das Grund- bzw. Sacheigentum mit Rücksicht auf die im Interesse der Allgemeinheit notwendige Straßenbaumaßnahme erforderlich ist. Die sich für die Betroffenen ergebenden Nachteile müssen in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden (§ 19 FStG i. V. m. EEG NRW). Die Vorschrift des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW. findet keine Anwendung, weil diese nur dem Ausgleich solcher Einwirkungen der straßenrechtlichen Planung auf rechtlich geschützte Belange Dritter dient, die nicht - wie etwa der Zugriff auf das Grundeigentum - einen unmittelbaren Eingriff bedeuten, sondern - wie etwa der Verkehrslärm - nur als Folge der zugelassenen Planung und der mit ihr verbundenen Situationsveränderung in der Umgebung des Vorhabens auftreten.

Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor, da der Eingriff in die Rechte der Betroffenen - unter Berücksichtigung des Ergebnisses des außerhalb der Planfeststellung durchzuführenden Entschädigungsverfahrens - nicht unverhältnismäßig ist. Die Eingriffe sind notwendig und auf ein Minimum reduziert.

Hinsichtlich der von Beteiligten angesprochenen Wertminderung ihrer Grundstücke bzw. ihrer Immobilien ist festzuhalten, dass die Auswirkungen des Planfeststellungsbeschlusses auf den Verkehrswert eines Grundstücks bzw. einer Immobilie zwar zum Abwägungsmaterial gehören, soweit das Grundstück bzw. das Gebäude selbst betroffen ist. Etwas anderes gilt für nur mittelbare Auswirkungen auf den Verkehrswert.

Die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf "Nachbargrundstücke" beurteilt sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren Beeinträchtigungen. Der Verkehrswert ist nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks. Der Wert einer Liegenschaft hängt von vielen Faktoren ab. Wesentlichen Einfluss hat die Nutzung der umliegenden Grundstücke. In die Abwägung sind nicht die potenziellen Wertveränderungen von Grundstücken einzustellen, sondern nur die

Auswirkungen, die von der geplanten Straße faktisch ausgehen (BVerwG, Urteil vom 9.2.1995 - 4 NB 17.94 - UPR 1995, S. 390). Vor nachteiligen Veränderungen in seiner Nachbarschaft ist ein Grundstückseigentümer nur geschützt, soweit das Recht ihm Abwehrensprüche zubilligt. Gegenüber hoheitlichen Maßnahmen, wie dem Ausbau einer öffentlichen Straße, können sich solche Abwehrrechte in erster Linie aus den Vorschriften ergeben, die von der Behörde bei der Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens zu beachten sind (BVerwG, Urteil vom 14.4.1978 - 4 C 96.76 - NJW 1979, S. 995 und Urteil vom 4.5.1988 - 4 C 2.85 - NVwZ 1989, S. 151). Derartige Vorschriften wurden im vorliegenden Fall beachtet.

Ebenso wie Verkehrswerteinbußen gehören auch Mietwerteinbußen als solche nicht zum planerischen Abwägungsmaterial (BVerwG, Urteil vom 09.02.2005 - 9 A 80.03 – BayVBl., S. 698). Wie der Verkehrswert hängt auch der Mietwert von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen. Es kommt nicht auf die potenzielle Änderung des Mietwertes betroffener Wohnungen an, sondern auf die faktischen Auswirkungen des Vorhabens auf diese Wohnungen. Diese sind im vorliegenden Fall in die Abwägung eingestellt worden.

#### **4.3.10.2** Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

Die sich aus der Inanspruchnahme von Grundeigentum ergebenden Entschädigungsfragen sind im Entschädigungsverfahren zu regeln. Im Planfeststellungsbeschluss werden nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den vom Plan Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - rechtsgestaltend geregelt. Der Ausgleich für die zugunsten der geplanten Baumaßnahme einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen bezweckten unmittelbaren Eingriffe in die Rechte der Betroffenen und für die damit verbundenen Folgeschäden findet ausschließlich in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren statt.

Gleichwohl besteht die Möglichkeit für den Einwender, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens beim Straßenbaulastträger geltend zu machen. Auf Abschnitt B, Nr. 8 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

#### **4.3.10.3** Anwohnerbelange

##### **4.3.10.3.1** Wohn- und Aufenthaltsqualität

Zahlreiche Einwender werfen dem Vorhabenträger vor, dass die Planung einseitig den Autoverkehr und die Autofahrerinteressen zum Nachteil der an der Detmolder Straße wohnenden bzw. arbeitenden Menschen bevorzuge. Die Detmolder Straße könne nicht nur als Verkehrsachse gesehen werden, sondern sei als Wohngebiet zu bewerten. Die Einwender befürchten, dass die Wohngebiete oberhalb und unterhalb der Detmolder Straße stärker als bisher voneinander getrennt würden, die Wohn- und Lebensbedingungen sich insgesamt verschlechtern würden und die Bedeutung der Detmolder Straße als Wohn-, Einkaufs- und innerstädtische Erschließungsstraße sich vermindern würde.

Die Planfeststellungsbehörde weist diese Einwände zurück.

Die Detmolder Straße dient zwar auch dem Wohnen, ist aber – entgegen der Auffassung der Einwender – keine „Wohnstraße“, die durch ein in sich geschlossenes Wohngebiet führt und überwiegend Erschließungscharakter hat. Aufgrund

ihrer übergeordneten Verkehrsbedeutung hebt sie sich von den Straßen, die durch die angrenzenden (durch Bebauungspläne festgesetzten) Wohngebiete führen, deutlich ab. Die Detmolder Straße ist eine Bundesstraße und muss insbesondere auch den Verkehr aufnehmen, für den sie bestimmt ist. Ihr Ausbau erfolgt dementsprechend funktions- und verkehrsgerecht. Die mit dem Ausbau verbundenen Verbesserungen des Verkehrsablaufes und des Stadtbahnbetriebes dienen darüber hinaus jedoch auch der Verringerung von Unfallrisiken, der Verminderung der Lärm- und Schadstoffimmissionen (in Teilbereichen), der Weiterentwicklung des ÖPNV sowie der Aufwertung des gesamten Straßenbereiches und kommen somit auch den dort lebenden und sich aufhaltenden Menschen zu Gute.

An den lichtsignalgeregelten Kreuzungen und Einmündungen ist in ausreichendem Umfang ein verkehrssicheres Überqueren der Detmolder Straße möglich. Die Trennwirkung der Straße wird allenfalls unwesentlich (zugunsten der Verkehrssicherheit) erhöht.

Auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 4.3.2 und Nr. 4.3.3 des Beschlusses wird im Übrigen verwiesen. Dort ist ausführlich dargelegt, dass der geplante Ausbau der B 66 mit Blick sowohl auf die zu bewältigenden Verkehrsmengen als auch auf die mit dem Straßenbauvorhaben verfolgten Planungsziele erforderlich und zweckmäßig ist. Planungsalternativen, mit denen sich die angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden Belangen verwirklichen lassen, drängen sich aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht auf.

#### **4.3.10.3.2** Gesundheitliche Belastung durch Lärm, Abgase, Feinstäube und Erschütterungen

Viele Einwender gehen davon aus, dass weniger Abbiegemöglichkeiten und breitere Fahrbahnen zu höheren Geschwindigkeiten führen und mehr Verkehr anziehen würden. Sie machen geltend, dass dadurch die Unfallgefahr steige und die gesundheitliche Belastung der Anwohner durch Lärm, Abgase, Feinstäube und Erschütterungen zunähme.

Entgegen der Auffassung der Einwender ist eine wesentliche ausbaubedingte Verkehrssteigerung auf der Detmolder Straße nicht zu erwarten. Auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt nach wie vor 50 km/h.

Ziel der Ausbauplanung ist eine Reduzierung der Unfallgefahr und der Verkehrsbelastungen. Hierzu dient neben der Erneuerung der schadhafte Fahrbahndecke auch die geplante Umstrukturierung der Straße mit baulicher Mitteltrennung, separaten Linksabbiegespuren und lichtsignalgeregelten Knotenpunkten, da diese Maßnahmen einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss und eine Verlagerung des Verkehrs von der äußeren auf die innere Fahrspur erwarten lassen. Weitere Verbesserungen ergeben sich durch die passiven Lärmschutzmaßnahmen, wodurch zumindest ein erhöhter Innenschallpegel vermieden werden kann.

Das Risiko einer Gesundheitsbeeinträchtigung durch eine (nach wie vor) hohe Immissionsbelastung wird von der Planfeststellungsbehörde nicht in Abrede gestellt. Allerdings kann es für die Anordnung von Schutzmaßnahmen rechtlich nicht auf die konkrete gesundheitliche Konstitution einzelner Straßenanwohner ankommen (in diesem Sinne für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen: OVG Münster, Urteil vom 01.06.05, 8 A 2350/04). Insgesamt wird durch das Ausbauvorhaben an der überwiegenden Zahl der Grundstücke und Gebäude die Immissionsbelastung verringert, allerdings ist an einzelnen Standorten eine Erhöhung der Immissionsbelastung nicht zu vermeiden.

#### 4.3.10.3.3 Gehwege

Eine Vielzahl von Einwendern macht geltend, dass Fußgänger, insbesondere auch Kinder auf ihrem Weg in die Schule bzw. den Kindergarten auf den verschmälerten Gehwegen mehr als bisher gefährdet seien, zumal durch den Wegfall des so genannten „Kombistreifens“ der Verkehr näher an den Fußgängern vorbeiführe.

Wie bereits in Abschnitt B, Nr. 4.3.2.1 des Beschlusses ausgeführt, sind die Gehwege grundsätzlich 2,00 m bis 2,50 m breit. Nur punktuell kann aufgrund der beengten Platzverhältnisse nur eine geringere Breite realisiert werden. Eine erhöhte Gefährdung von Fußgängern ergibt sich dadurch nicht.

Derzeit schränken Pkw, die mit zwei Rädern auf der abmarkierten Fahrbahn (dem so genannten „Kombistreifen“) und mit zwei Rädern auf dem Gehweg parken, den Gehweg über weite Strecken deutlich ein, so dass für die Fußgänger auch bereits heute nur eine nutzbare Gehwegbreite von zirka 1,80 m verbleibt. Zukünftig werden Gehwegflächen und Parkflächen eindeutig voneinander getrennt.

#### 4.3.10.3.4 Radwege

Viele Einwander fordern zudem separate Radwege entlang der Detmolder Straße, da das Fahren auf der Fahrbahn aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens zu gefährlich sei. Die empfohlenen Alternativrouten über die Fahrradstraße Ehlenruper Weg bzw. durch ein Gewirr von schmalen, zugeparkten Nebenstraßen seien für Fahrradfahrer nicht attraktiv, da sie mit einer wesentlichen Fahrzeitverlängerung und mit erheblichen Unbequemlichkeiten aufgrund der topografischen Situation verbunden sind. Außerdem würden die Radwegenlagen der Anschlussstraßen (Niederwall / Kreuzstraße, Teutoburger Straße, Otto-Brenner-Straße) abrupt an der Detmolder Straße enden.

Derzeit gibt es entlang der Detmolder Straße keinen Radweg. Auch der so genannte „Kombistreifen“, d. h. die schmale Abmarkierung am rechten Fahrbahnrand, ermöglicht den Radfahrern – aufgrund der dort parkenden Autos – keine sichere und störungsfreie Fahrt, da sie sich immer wieder in den fließenden Verkehr einfädeln müssen.

Wie bereits in Abschnitt B, Nr. 4.3.2 des Beschlusses ausgeführt, steht für eine separate Radwegführung nicht genügend Raum zur Verfügung. Jedoch wird zukünftig die Sicherheit der Radfahrer auf der Detmolder Straße dadurch erhöht, dass die Fahrspuren breiter sein werden und auf der äußeren Spur weniger Verkehr als bisher fließen wird. Im Übrigen soll nach dem Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld der Fahrradverkehr möglichst nicht über die Detmolder Straße, sondern über die Radwege der Anschlussstraßen möglichst schnell von der B 66 weg auf das Radverkehrsnetz in den untergeordneten Straßen geführt werden.

#### 4.3.10.3.5 Parkplatzangebot

Zahlreiche Einwander befürchten, dass durch die Verringerung des Parkplatzangebotes um ca. 28 % das Einkaufen auf der Detmolder Straße erschwert würde. Geschäfte müssten schließen, Ladenlokale könnten nicht mehr vermietet werden. Auch in den Nebenstraßen komme es verstärkt zu Parkplatzsuchverkehr.

Derzeit besteht in Abschnitten die Möglichkeit, mit zwei Rädern auf der Fahrbahn (dem so genannten „Kombistreifen“) und mit zwei Rädern auf dem Gehweg zu

parken. Ein Teil der Straßenflächen, die bisher dem ruhenden Verkehr zur Verfügung standen und Anliegern (insbesondere Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Gastronomie- und Gewerbebetrieben) den Vorteil einer guten Parkmöglichkeit verschafften, wird nunmehr für den (vorrangigen, vgl. Abschnitt B, Nr. 4.3.3.1 des Beschlusses) Ausbau der Detmolder Straße benötigt. Im Rahmen der Ausbauplanung werden dort, wo es der Straßenquerschnitt zulässt, 105 (von derzeit 145) Parkmöglichkeiten wiederhergestellt.

Der Wegfall von Parkmöglichkeiten führt weder zu einem Entschädigungsanspruch noch zu einem Ersatzanspruch. Ein Anspruch auf Schaffung oder Erhaltung von Parkraum an öffentlichen Straßen besteht nicht. Auch der nach Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Anliegergebrauch gibt einem Eigentümer keinen Anspruch darauf, dass in angemessener Nähe zu seinem Grundstück Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen eingerichtet werden.

#### **4.3.10.3.6** Stadtbahn und Stadtbahnhaltestellen

Zahlreiche Einwender fordern behindertengerechte Hochbahnsteige auch für die Haltestellen Teutoburger Straße und August-Bebel-Straße. Teilweise befürchten die Einwender, dass die an den Haltestellen Mozartstraße und Prießallee auf den geplanten Hochbahnsteigen wartenden Stadtbahnbenutzer durch den Verkehr auf den mittleren Fahrspuren, insbesondere durch Lastkraftwagen und Busse (ausladende Rückspiegel, Sog, Rangeleien von Schülern etc.), gefährdet seien.

Wie bereits ausgeführt (vgl. Abschnitt B, Nr. 4.3.3.1 und Nr. 4.3.3.2 des Beschlusses) können aufgrund des beengten Straßenquerschnitts und der (gerechtfertigten) Prioritätensetzung bei der Querschnittsaufteilung an den Haltestellen August-Bebel-Straße und Teutoburger Straße keine Hochbahnsteige und erst recht keine Hochbahnsteige auf besonderem Bahnkörper verwirklicht werden.

Die Befürchtungen der Einwender bezüglich etwaiger Sicherheitsrisiken an den geplanten Hochbahnsteigen werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Auch ohne besonderen Bahnkörper wird bei den geplanten Hochbahnsteigen an den Haltestellen Mozartstraße und Prießallee ein sehr hoher Sicherheitsstandard erreicht. Durch eine Sperrflächenmarkierung und eine Nagelreihe zwischen Haltestellenkante und linker Fahrspurbegrenzung wird der motorisierte Individualverkehr in einem gesicherten Abstand von mindestens 78,5 cm an den Hochbahnsteigen vorbeigeführt. Dieser Sicherheitsstreifen ist zwar überfahrbar, jedoch wird den Fahrern, wenn sie ihre Fahrspur verlassen und zu dicht an die Hochbahnsteige heran fahren, dieses Fehlverhalten optisch und akustisch signalisiert. Im Übrigen fahren die Kraftfahrzeuge an den Haltestellen, an denen die Wartefläche auf dem Gehweg liegt, wesentlich dichter an den wartenden Fahrgästen vorbei. Auch die dort bestehende Gefahr, dass Kraftfahrzeuge ohne bauliches Hindernis in die wartende Fahrgastgruppe hineinfahren können, ist bei den geplanten Hochbahnsteigen technisch ausgeschlossen.

Ergänzend wird auf das „Vergleichende Gutachten Hochbahnsteig Prießallee“ (Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 23) hingewiesen.

#### **4.3.10.3.7** Bauliche Mitteltrennung und Blockumfahrten

Eine Vielzahl von Einwendern kritisiert, dass die geplanten Einschränkungen beim Linksabbiegen und das Verbot des Wendens an den signalgeregelten Einmündungen und Kreuzungen die Autofahrerinnen und Autofahrer verstärkt zu so



genannten Blockumfahrten zwingen und sowohl die Detmolder Straße als auch die angrenzenden Wohngebiete mit noch mehr Verkehr belasten würden. Die von Blockumfahrten betroffenen Nebenstraßen seien nicht in der Lage, den zu erwartenden zusätzlichen Verkehr aufzunehmen, da sie für größere Lkw zu schmal seien, da Gegenverkehr wegen der am Straßenrand parkenden Autos oft nicht möglich sei, da ein Bürgersteig teilweise nur auf einer Straßenseite vorhanden sei, da die Fahrbahndecken für so viel Verkehr nicht ausgelegt seien. Die Folge sei eine Gefährdung der in den angrenzenden Wohngebieten wohnenden Kinder und eine sinkende Wohnqualität. Hinzu kämen erhebliche Umwege (bis zu 1 km) für die betroffenen Autofahrer.

Wie in Abschnitt B, Nr. 4.3.2.4 bereits ausgeführt, dient die bauliche Mitteltrennung der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Eine Unterbrechung der Mitteltrennung, um generell oder nur für einzelne Grundstücke Linksabbiegevorgänge aus beiden bzw. in beide Fahrtrichtungen zuzulassen, würde wiederum Verkehrsbehinderungen durch Rückstau hervorrufen und eine Unfallquelle darstellen. Die Planungsziele „Verbesserung des Verkehrsflusses“ und „Verringerung der Unfallzahlen“ könnten so nicht erreicht werden.

Die mit der baulichen Mitteltrennung verbundenen Vorteile werden von der Planfeststellungsbehörde - wie auch vom Vorhabenträger - höher bewertet als die daraus resultierende Mehrbelastung der Nebenstraßen infolge von Blockumfahrten.

Die Nebenstraßen sind baulich geeignet, die zusätzlichen Verkehrsmengen verkehrssicher abzuwickeln. Infolge der vielen Straßeneinmündungen, der vorherrschenden Verkehrsregel „rechts vor links“ und der zahlreichen geschwindigkeitsreduzierten bzw. verkehrsberuhigten Straßenabschnitte ist das Geschwindigkeitsniveau in den Nebenstraßen so niedrig, dass sich für die Anwohner der von Blockumfahrten betroffenen Nebenstraßen (und auch für die dort wohnenden Kinder) keine erhöhte Verkehrsgefährdung ergibt.

Hinsichtlich der zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastung in den von Blockumfahrten betroffenen Straßen wird auf Abschnitt B, Nr. 4.3.4.1.4 und Nr. 4.3.4.2.5 des Beschlusses hingewiesen.

Im Innenstadtbereich größerer Städte sind Linksabbiegeverbote (sei es durch eine bauliche Mitteltrennung, durch eine entsprechende Beschilderung oder durch eine entsprechende Fahrbahnmarkierung) durchaus üblich und grundsätzlich hinzunehmen. Der Anwohnerverkehr sowie der Kunden- und Anlieferverkehr für die Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Gastronomie und Gewerbebetriebe entlang der Detmolder Straße müssen sich für gewisse Fahrbeziehungen umorientieren und sich an neue An- bzw. Abfahrtswege gewöhnen. Die sich daraus ergebenden Umwege betragen in der Regel nicht mehr als 1 km und können den betroffenen Kraftfahrern billigerweise zugemutet werden, zumal damit auch für sie ein erheblicher Verkehrssicherheitsgewinn verbunden ist.

#### **4.3.10.3.8 Verkehrsdaten**

Viele Einwender beanstanden, dass die Planungsgrundlage unvollständig und unzureichend sei. Insbesondere fehlten eine detaillierte Verkehrsaufkommensanalyse (Fahrzeugarten, Start und Ziel der Fahrten, Verteilung im Tages-/Wochenverlauf), eine aktuelle Analyse der Verkehrsentwicklung und eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse. Auch seien Alternativszenarien mit zweispuriger Verkehrsführung nicht untersucht worden. Da aufgrund der demographi-

schen Entwicklung mit weniger Verkehr als prognostiziert zu rechnen sei, fehle es an der Ausbaunotwendigkeit.

Die Planfeststellungsbehörde weist diese Einwände zurück.

Die Stadt Bielefeld hat 2001 aktuelle Verkehrszählungen in den Einmündungs- und Kreuzungsbereichen der Detmolder Straße mit dem übergeordneten städtischen Straßennetz durchgeführt. Die dort ermittelten Verkehrsbelastungszahlen wurden anhand der Vorgaben des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen auf tägliche Durchschnittswerte hochgerechnet und auf das Jahr 2015 fortgeschrieben. Diese Vorgehensweise ist methodisch und sachlich nicht zu beanstanden. Auch der Vortrag der Einwander bietet keine Veranlassung, die Richtigkeit der ermittelten Verkehrsanalyse- und Verkehrsprognosedaten in Zweifel zu ziehen.

Das Ausbauvorhaben ist durch vernünftige Gründe des Allgemeinwohls (vgl. Abschnitt A, Nr. 4.3.2.3 und Nr. 4.3.2.4 des Beschlusses) gerechtfertigt. Insoweit ist auch die Forderung, die Planung einer erneuten Kosten-Nutzen-Analyse zu unterwerfen, nicht begründet.

#### **4.3.10.3.9 Bauzeit**

Einige Einwander weisen auf die lange und für die Anlieger mit erheblichen Nachteilen verbundene Bauzeit hin.

Geplant ist ein mindestens 1 m und bis zu 4 m tiefer Komplettumbau von der nördlichen bis zur südlichen Grundstücksgrenze einschließlich der Kanäle, der Beleuchtung und der Fahrleitung. Eine Baumaßnahme dieser Größenordnung kann zweifelsohne nicht ohne Einschränkungen und Behinderungen ablaufen. Diese sind unvermeidbar, auf ein unumgängliches Mindestmaß reduziert, zeitlich begrenzt und treten hinter den mit dem Umbau verbundenen Vorteilen zurück.

Vorgesehen ist ein kontinuierlicher Bauablauf über ca. drei Jahre. Dabei wird die gesamte Umbaustrecke - in Längsrichtung betrachtet - in drei Bauabschnitte aufgeteilt. Der Vorhabenträger beabsichtigt, den Individualverkehr und den Stadtbahnverkehr über eine Richtungsfahrbahn eingeschränkt aufrechtzuerhalten, während die andere Richtungsfahrbahn abschnittsweise umgebaut bzw. als Längstransportweg und Lagerfläche für Baumaterialien und Baugeräte genutzt wird. Für die Fahrtrichtung, die nicht aufrechterhalten werden kann, werden großräumige Umleitungen einerseits und kleinräumige Umfahrungen andererseits ausgeschildert. Die fußläufige Erreichbarkeit aller Gebäude entlang der Detmolder Straße soll durchgehend beidseitig möglich bleiben, wenn auch in der jeweiligen Umbauhälfte nur eingeschränkt und ggf. auf Schotterwegen.

Vor und während der Bauausführung erfolgen konkrete Anliegerinformationen. Außerdem stehen Ansprechpartner im Baubüro, das während der gesamten Bauzeit vor Ort eingerichtet ist, zur Verfügung.

#### **4.4 Zulässigkeit der Entscheidungsvorbehalte**

§ 74 Abs. 3 VwVfG NRW. erlaubt Vorbehalte, soweit zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, sich die 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 Planfeststellungsver-

fahren abschließenden Planfeststellungsbeschluss zu treffen wären, einer späteren Entscheidung vorzubehalten.

Zwar gilt der Grundsatz, dass der Vorhabenträger 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. Dies gilt auch für die Regelung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (BVerwG, Beschluss vom 30.8.1994 - 4 B 105.94 - 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 kann. 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 30.8.1994 - 4 B 105.94 - NuR 1995, S. 139; OVG NW, Urteil vom 21.1.1995 - 9 A 555/83 – n.v.).

Die in Abschnitt A, Nr. 5 gemachten Vorbehalte waren danach zulässig. Die mit dem Ausbau der Straße angestrebte Lösung der oben dargestellten Verkehrsprobleme duldet vernünftigerweise keinen Aufschub mehr.

## **5 Abschließende Bewertung**

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Straßenbauvorhaben ist aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt. Das Vorhaben ist zur Lösung der anstehenden Probleme geeignet. Mit der gewählten Trasse werden die anstehenden Ziele erreicht. Eine andere Trassenvariante, mit der die angestrebten Ziele unter gleichen oder geringeren Opfern von entgegenstehenden Belangen erreicht werden könnte, 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.

## **6 Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach deren Zustellung, die durch öffentliche Bekanntmachung gemäß § 74 Abs. 5 VwVfG. NRW. ersetzt wird, Klage beim

**Oberverwaltungsgericht für das  
Land Nordrhein-Westfalen  
Aegidiikirchplatz 5  
48143 Münster**

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss mittels Postzustellungs-urkunde zugestellt wurde.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage 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.

Falls die Fristen durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollten, so würde dessen Verschulden dem Kläger zugerechnet werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte und Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

## **7 Sofortige Vollziehung des Beschlusses**

### **7.1 Anordnung der sofortigen Vollziehung**

Die sofortige Vollziehung des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses liegt im besonderen öffentlichen Interesse und wird hiermit gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO und auf Antrag des Vorhabenträgers vom 05.12.2005 angeordnet.

Für den planfestgestellten Ausbau der Detmolder Straße (B 66) ist kein vordringlicher Bedarf nach dem Fernstraßenausbaugesetz festgestellt mit der Folge, dass die aufschiebende Wirkung etwaiger Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss den Straßenbaulastträger an der Vollziehung des Planes hemmt (§ 80 Abs. 1 VwGO). Durch die Anordnung der sofortigen Vollziehung wird die aufschiebende Wirkung etwaiger Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss beseitigt (§ 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO).

Die Interessen etwaiger Kläger an der aufschiebenden Wirkung ihrer Rechtsbehelfe und damit an dem Fortbestand der unveränderten Verhältnisse bis zur Ausschöpfung des Rechtsweges wiegen hier weniger schwer als das besondere öffentliche Interesse an einem sofortigen Baubeginn und einer zügigen Fertigstellung der Baumaßnahme.

### **7.2 Begründung der sofortigen Vollziehung**

Das besondere öffentliche Interesse an der schnellstmöglichen Verwirklichung der Baumaßnahme ergibt sich aus Folgendem:

Der schlechte straßenbautechnische Zustand der Detmolder Straße erfordert jedes Jahr im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht umfangreiche laufende Unterhaltungsmaßnahmen. Auch der Zustand von Gleis- und Fahrleitungsanlage befindet sich an der Grenze des nach BOStrab Zulässigen und erfordert im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht Erhaltungs- und zum Teil sogar Erneuerungsmaßnahmen. Die notwendigen Aufwendungen betragen für den Schienen-

oberbau aktuell ca. 100.000 € und für den Straßenbau jährlich ca. 50.000 €. Diese Aufwendungen sind unwirtschaftlich hoch und im Hinblick auf den geplanten Ausbau der Detmolder Straße nicht vertretbar.

Der derzeit schlechte Erhaltungszustand der Fahrbahnoberfläche bedingt zudem massive Beschwerden zahlreicher Anwohner über Lärmspitzen und Erschütterungen. In seinem Urteil vom 01.06.2005 – Az.: 8 A 2350/04, n.v. – bestätigt das OVG NRW, dass der entlang der Detmolder Straße auftretende Lärm durch häufig auftretende Geräuschspitzen geprägt sei, die durch das Überfahren von Querrillen und Vertiefungen in der Asphaltdecke sowie von erheblichen, durch punktuelle Ausbesserungen der Fahrbahndecke entstandenen Unebenheiten hervorgerufen würden. Während der Nachtstunden träten diese Lärmspitzen wegen der geringeren Verkehrsdichte zwar weniger gehäuft auf, sie würden jedoch wegen des höheren Ruhebedürfnisses zur Nachtzeit als besonders störend wahrgenommen. Für das akustische Empfinden der betroffenen Anwohner könne bereits das Unterbleiben einzelner Spitzenpegel eine spürbare Erleichterung bedeuten. Als Konsequenz aus dem genannten Urteil des OVG NRW hat die Stadt Bielefeld bis zur Realisierung der Ausbauplanung für die Nachtstunden (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet.

Die relativ hohe Unfallquote unterstreicht ebenfalls das Erfordernis eines sofortigen Straßen- und Stadtbahnausbaus, zumal mögliche straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen mit dem Ziel, die Unfallquote zu verringern, weniger wirkungsvoll sind als die geplanten baulichen Maßnahmen.

Insgesamt ist die sofortige Ausführung des Bauvorhabens zur Vermeidung weiterer unwirtschaftlicher Reparaturmaßnahmen, zur Verminderung von Lärmspitzen und zur Verbesserung der Unfallsituation dringend erforderlich. Da sich der Beginn der Bauarbeiten aufgrund von möglichen Rechtsmitteln gegen den Planfeststellungsbeschluss unter Umständen um Jahre verzögert, kann mit der Ausführung des Bauvorhabens nicht bis zur Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses gewartet werden.

Die notwendigen Haushaltsmittel stehen zur Verfügung.

### **7.3 Rechtsbehelfsbelehrung gegen die sofortige Vollziehung**

Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Beschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach dessen Zustellung, die durch öffentliche Bekanntmachung gemäß § 74 Abs. 5 VwVfG. NRW. ersetzt wird, beim

**Oberverwaltungsgericht für das  
Land Nordrhein-Westfalen  
Aegidiikirchplatz 5  
48143 Münster**

gestellt und begründet werden.

Falls die Frist durch das Verschulden einer bevollmächtigten Person versäumt werden sollte, so würde deren Verschulden dem Antragsteller zugerechnet werden.

Der Antrag ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Der Antrag muss den Antragsteller, den Antragsgegner und den Gegenstand des Antragsbegehrens bezeichnen.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte und Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

## **8 Hinweise zum Entschädigungsverfahren**

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernissen, anderer Nachteile und des Lärmschutzes an Gebäuden) 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.

Solche Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an die

**Stadt Bielefeld  
Amt für Verkehr  
Ravensberger Straße 12  
33602 Bielefeld**

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderungen in einem besonderen Entschädigungsfeststellungsverfahren 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 die Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

## **9 Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses**

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gemäß § 17 Abs. 7 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist; es sei denn,

er wird vorher auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

**10 Hinweis auf die Auslegung des Planes**

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 2-3 VwVfG. NRW.).

**BEZIRKSREGIERUNG DETMOLD**

Im Auftrag  
gez. Auf dem Hövel

Ausgefertigt:

( Walter )