



Bezirksregierung Arnberg

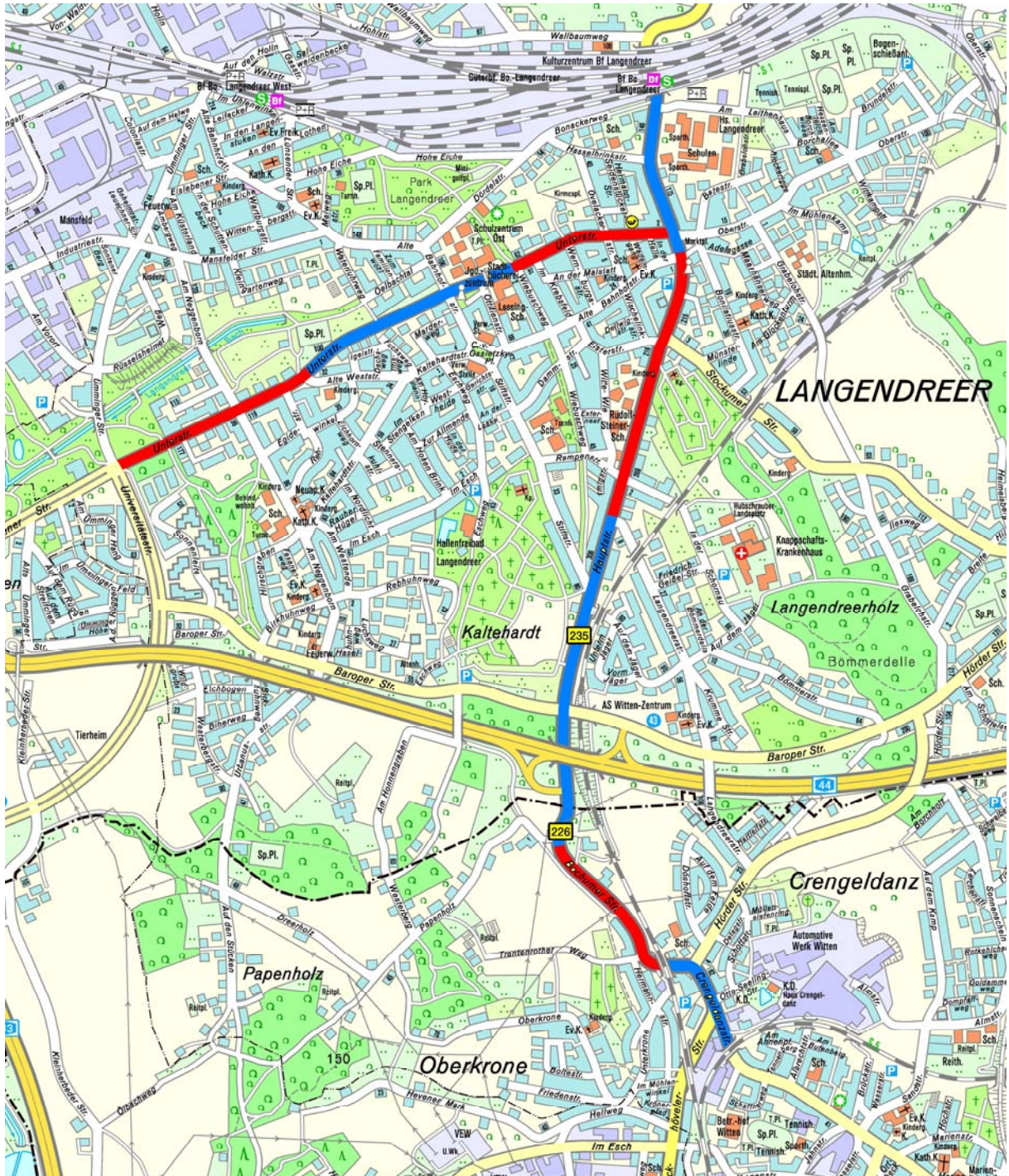
Planfeststellungsbeschluss
nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

für die Verlegung und Erweiterung der Straßenbahnlinie 310
in Bochum-Langendreer und Witten

Arnsberg, den 24. November 2011

Az: 25.17-2.1-11.3/09

Übersichtsskizze



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Übersichtsskizze.....	1
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	9

A. Entscheidung

1.	Feststellung des Plans.....	11
2.	Festgestellte Planunterlagen	12
3.	Nebenbestimmungen.....	22
3.1	Arbeitsschutz	22
3.2	Technische Aufsicht (TAB), Bezirksregierung Düsseldorf	23
3.3	Bodenschutz.....	25
3.4	Lärmschutz	26
3.5	Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall.....	28
3.6	Natur- und Landschaftsschutz	29
3.7	Denkmalschutz	30
3.8	Altlasten.....	31
3.9	Auflagen zugunsten einzelner Einwender.....	31
3.9.1	Air Liquide Deutschland GmbH	31
3.9.2	Amprion GmbH.....	31
3.9.3	Eisenbahnbundesamt.....	31
3.9.4	Ennepe-Ruhr Kreis	32
3.9.5	Gelsenwasser AG.....	32
3.9.6	Landesbetrieb Straßen NRW.....	32
3.9.7	PLEDOC GmbH	32
3.9.8	RAG.....	32
3.9.9	RWE Westfalen Weser Ems Netzservice GmbH.....	32
3.9.10	Stadtwerke Bochum	33
3.10	Inanspruchnahme von Grundstücken.....	33

3.11	Zufahrten	33
3.12	Betreiben der Baustellen	33
3.13	Schutz vor elektromagnetischen Feldern.....	34
3.14	Verhinderung von Bergschäden	34
4.	Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen	34
4.1	Verfahrenseinwendungen.....	34
4.2	Berücksichtigte/gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen .	34
4.3	Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen.....	34
4.4	Spezielle Einwendungen und Forderungen	35
4.5	Präkludierte Einwendungen.....	35
4.5.1	Einwendungen gegen den 2009 ausgelegten Plan.....	36
4.5.2	Rechtsfolge der Fristversäumnis	36

B. Sachverhalt

1.	Beschreibung des Vorhabens.....	37
2.	Vorgeschichte der Planung.....	38
2.1	Regionalplan.....	38
2.2	Nahverkehrspläne	38
3.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	39
3.1	Einleitung des Verfahrens.....	39
3.2	Auslegung/Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	39
3.3	Planänderung	40
3.4	Erneute Auslegung / Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	40
3.5	Erörterungstermin	40

C. Entscheidungsgründe

1.	Allgemeines	42
1.1	Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	42
1.2	Voraussetzungen der Planfeststellung	42
2.	Zuständigkeit	43
3.	Planungsermessen.....	43

6.2.3.2	Alternative zwischen Stiftstraße und Bochumer Straße.....	56
6.2.3.3	Trasse über die Hauptstraße	56
6.2.4	Besonderer Baukörper.....	56
6.2.5	Zusammenfassende Bewertung der Varianten.....	58
6.3	Immissionsschutz	59
6.3.1	Lärmschutz	59
6.3.1.1	Allgemeines	59
6.3.1.2	Lärmschutzgutachten	61
6.3.1.3	Art der Schallschutzmaßnahmen.....	62
6.3.1.4	Abwägung.....	63
6.3.2	Erschütterungen und sekundärer Luftschall	64
6.3.2.1	Erschütterungen	64
6.3.2.1.1	Allgemeines	64
6.3.2.1.2	Erschütterungsgutachten.....	65
6.3.2.2	Luftschall (Körperschall)	66
6.3.2.2.1	Allgemeines	66
6.3.2.2.2	Luftschallgutachten.....	66
6.3.2.3	Bewertung	67
6.3.3	Luftreinhaltung.....	67
6.3.4	Elektromagnetische Verträglichkeit	69
6.3.4.1	Fahrleitungen.....	69
6.3.4.2	Gleichrichterunterwerk.....	70
6.3.5	Immissionsschutzrechtliche Abwägung	71
6.4	Naturschutz und Landschaftspflege	71
6.4.1	Rechtsgrundlagen	71
6.4.2	Eingriffsregelung.....	71
6.4.3	Vermeidungsgebot	72
6.4.4	Beschreibung des betroffenen Gebiets	74
6.4.5	Beschreibung der Beeinträchtigungen.....	74

6.4.6	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	78
6.4.7	Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen.....	78
6.4.8	Ausgleichsmaßnahmen	79
6.4.9	Ersatzmaßnahmen	79
6.4.10	Erforderlichkeit der Kompensationsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit.....	80
6.4.11	Artenschutz.....	80
6.4.12	Abwägung.....	82
6.5	Träger von Versorgungsleitungen	83
6.6	Öffentlicher Personennahverkehr	83
6.7	Straßenverkehr	85
6.7.1	Allgemeine Betrachtung.....	85
6.7.2	Auswirkungen auf den Straßenverkehr.....	86
6.7.2.1	Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte.....	86
6.7.2.2	Gefahr von Staubildung	87
6.7.2.3	Unfallgefahren	88
6.7.2.4	Ein- und Ausfahrmöglichkeiten bei Grundstücken	88
6.7.3	Radverkehr	88
6.7.3.1	Jetzige Verhältnisse	88
6.7.3.2	Künftige Verhältnisse.....	89
6.7.3.2.1	Unterstraße von Westen bis Overlacker Straße	89
6.7.3.2.2	Unterstraße von Overlacker Straße bis Hauptstraße.....	89
6.7.3.2.3	Hauptstraße von S Bahnhof Langendreer bis Hasselbrinkstraße.....	91
6.7.3.2.4	Hauptstraße von Hasselbrinkstraße bis Elsterstraße	91
6.7.3.2.5	Hauptstraße von der Elsterstraße bis Stiftstraße.....	92
6.7.3.2.6	Hauptstraße von der Stiftstraße bis zur Autobahn.....	93
6.7.3.3	Gesamtabwägung	93
6.8	Städtebauliche Belange.....	94
6.8.1	Fahrleitungsmasten	94
6.8.2	Wegfall von Bäumen	94

4.	Planrechtfertigung	43
4.1	Allgemeines	43
4.2	Übereinstimmung mit Gesetzen und Plänen	44
4.2.1	Personenbeförderungsgesetz.....	44
4.2.2	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen.....	45
4.2.3	Regionalplanung.....	45
4.2.4	Landesplanung	45
4.2.5	Nahverkehrspläne	45
4.3	Erforderlichkeit des Vorhabens.....	46
4.3.1	Bedarf	46
4.3.2	Beschreibung der derzeitigen Situation	46
4.3.3	Beschreibung der künftigen Situation	47
4.3.4	Künftiges Beförderungsaufkommen	47
4.3.5	Berücksichtigung von § 13 Abs. 2 Nr. 2 a PBefG	48
4.3.6	Weitere Rechtfertigungsgründe	48
4.4	Finanzierung der Maßnahme.....	50
5.	Gesetzliche Planungsleitsätze	51
6.	Würdigung und Abwägung der öffentlichen Belange	51
6.1	Allgemeines	51
6.2	Alternative Linienführung.....	52
6.2.1	Nullvariante.....	52
6.2.2	Alternativen für den Bereich Unterstraße bis Langendreer Markt.....	53
6.2.2.1	Tunnellösung.....	53
6.2.2.2	Oberirdische Trassenführung durch die Alte Weststraße und Alte Bahnhofsstraße.....	54
6.2.2.3	Führung der Trasse durch die Unterstraße.....	54
6.2.3	Alternativen für den Bereich Hauptstraße bis Bochumer Straße	55
6.2.3.1	Alternative über Hauptstraße, Langendreer Straße und Hörder Straße	55

6.8.3	Abwägung.....	96
6.9	Bergbauliche Aspekte.....	96
7.	Würdigung und Abwägung privater Belange	98
7.1	Private Belange von allgemeiner Bedeutung.....	99
7.1.1	Gesundheitsschutz, Immissionsschutz.....	99
7.1.2	Entzug von privatem Eigentum.....	99
7.1.3	Wertverlust von Grundstücken	102
7.1.4	Auswirkungen auf Mietverhältnisse	104
7.1.5	Ver- und Entsorgungsleitungen	105
7.1.6	Wegfall von Parkplätzen	106
7.1.6.1	Situation von Anwohnern ohne gewerbliche Aktivitäten	106
7.1.6.2	Situation von Anwohnern mit gewerblichen Aktivitäten.....	107
7.1.7	Beeinträchtigungen während der Bauzeit.....	109
7.1.7.1	Staub, Abgase und Lärm.....	109
7.1.7.2	Zufahrten	109
7.2	Einzelne Interessen, soweit nicht in allgemeiner Form hierzu Stellung genommen wurde.....	111
8.	Kostenentscheidung	116
	D. Rechtsbehelfsbelehrung	117
	E. Hinweis zur sofortigen Vollziehung.....	118
	F. Hinweis zur Zustellung und Auslegung des Plans.....	118
	G. Hinweis zu Entschädigungsverfahren	119
	H. Hinweis zur Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses	120

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BGBI	Bundesgesetzblatt
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)
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen(Straßenbahn-Bau und Betriebsordnung)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
BV-Nr.	Nummer des Bauwerksverzeichnisses
dB(A)	Dezibel
DIN	Deutsche Industrie Norm
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
ERA 2010	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Stand 2010
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI.	Gemeinsames Ministerialblatt
GV-Nr.	Nummer des Grunderwerbsverzeichnisses
GV.NRW.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LG	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz)
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)

LÖBF	Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten
MBI.NRW.	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MWEBWV	Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Natur und Recht
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
ÖPNVG NW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr für das Land Nordrhein-Westfalen
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
'Rd.Nr.	Randnummer
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) und Nr. 14/1991 vom 25. April 1991 – StB 11/26/14.86.22-01/27 – Va 91 – (VkBl. 1991 S. 480)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TA Luft	Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft)
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG.NRW.	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Aufgrund des Antrags der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen Aktiengesellschaft (BOGESTRA) vom 16.12.2008 sowie des Änderungsantrages vom 02.08.2010 und der diesen Anträgen beigefügten Unterlagen wird der Plan für die Erweiterung der Straßenbahnlinie 310 Bochum - Witten mit einer Linienführung über die Unterstraße und Hauptstraße in Bochum und der Crengeldanzstraße und Bochumer Straße in Witten mit einer Anbindung zum S-Bahnhof Bochum - Langendreer gemäß §§ 28 und 29 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1960 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2258) in Verbindung mit §§ 72 ff des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung vom 12. November 1999 (GV.NRW.S.602), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17.12.2009 (GV.NRW.S.861) - SGV.NRW 2010 - mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Verpflichtungen und Auflagen festgestellt.

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW); neben der Planfeststellung sind andere behördliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich, soweit in diesem Bescheid nichts anderes bestimmt ist.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die nachstehend aufgeführten, mit meinem Genehmigungsvermerk versehenen Unterlagen:

2.1

Planunterlagen, die in der Zeit vom 04.05.2009 bis einschließlich 03.06.2009 in den Städten Bochum und Witten ausgelegt haben :

Anlage Nr.	Bezeichnung/Maßstab	Plan-Nr.
1	Erläuterungsbericht	1 : 500 U 1
2	Übersichtskarte	1 : 15000 2
3	Übersichtslageplan, Abschnitt U	1 : 2500 U3, U-Ü 1
4	Übersichtslageplan, Abschnitt H	1 : 2500 U 3, H-Ü 1
5	Übersichtshöhenplan, Unterstraße bis Langendreer -Markt	1 : 5000 U 4, U-ÜH 1
6	Übersichtshöhenplan, Bahnhof Langendreer, Hauptstraße bis Witten, Crengeldanzstraße	1 : 5000 U 4, H-ÜH 1
7	Regelquerschnitt 1	1 : 50 U6.1,RQ 1
8	Regelquerschnitt 2	1 : 50 U 6.1,RQ 2
9	Regelquerschnitt 3	1 : 50 U6.1, RQ 3
10	Regelquerschnitt 4	1 : 50 U6.1, RQ4
11	Regelquerschnitt 5	1 : 50 U6.1, RQ 5
12	Regelquerschnitt 6	1 : 50 U6.1, RQ 6
13	Regelquerschnitt 7	1 : 50 U6.1, RQ 7
14	Regelquerschnitt 8	1 : 50 U6.1, RQ 8
15	Regelquerschnitt 9	1 : 50 U6.1, RQ 9
16	Regelquerschnitt 10	1 : 50 U6.1, RQ 10

Anlage Nr.	Bezeichnung/Maßstab	Plan-Nr.
17	Regelquerschnitt 11	1 : 50 U6.1, RQ 11
18	Regelquerschnitt HS 1, Am Neggenborn Richtung Langendreer Markt	1 : 50 U6.2,RQ-HS 1
19	Regelquerschnitt HS 2, Am Neggenborn Richtung Bochum	1 : 50 U6.2,RQ-HS 2
20	Regelquerschnitt HS 3, Igelstraße	1 : 50 U6.2,RQ-HS 3
21	Regelquerschnitt HS 4, Alte Bahnhofstraße	1 : 50 U6.2,RQ-HS 4
22	Regelquerschnitt HS 5, Wernburgastraße	1 : 50 U6.2,RQ-HS 5
23	Regelquerschnitt HS 6, Langendreer Markt/Unterstraße	1 : 50 U6.2, RQ-HS 6
24	Regelquerschnitt HS 7, Bochum Langendreer	1 : 50 U6.2, RQ-HS 7
25	Regelquerschnitt HS 8, Langendreer Markt/Hauptstraße	1 : 50 U6.2, RQ-HS 8
26	Regelquerschnitt HS 9, Rudolf Steiner Schule Richtung Bochum	1 : 50 U6.2, RQ-HS 9
27	Regelquerschnitt HS 10, Rudolf Steiner Schule Richtung Witten	1 : 50 U6.2, RQ-HS 10
28	Regelquerschnitt HS 11, Auf dem Jäger	1 : 50 U6.2 RQ-HS 11
29	Regelquerschnitt HS 12, Papenholz	1 : 50 U6.2 RQ-HS 12
30	Regelquerschnitt HS 13, Crengeldanzstraße	1 : 50 U6.2 RQ-HS 13
31	Legende Lageplan	1 : 250 U 7
32	Lageplan, 0+000 bis 0+424	1 : 500 U 7, U-L 1
33	Lageplan, 0+424 bis 0+879	1 : 500 U 7, U-L 2
34	Lageplan, 0+879 bis 1+330	1 : 500 U 7, U-L 3
35	Lageplan, 1+330 bis 1+781	1 : 500 U 7, U-L 4
36	Lageplan, 1+781 bis 2+075	1 : 500 U 7, U-L 5
37	Lageplan, 0+000 bis 0+438	1 : 500 U 7, H-L 1
38	Lageplan, 0+438 bis 0+834	1 : 500 U 7, H-L 2

Anlage Nr.	Bezeichnung/Maßstab	Plan-Nr.
39	Lageplan, 0+834 bis 1+296	1 : 500 U 7, H-L 3
40	Lageplan, 1+296 bis 1+749	1 : 500 U 7, H-L 4
41	Lageplan, 1+749 bis 2+174	1 : 500 U 7, H-L 5
42	Lageplan, 2+174 bis 2+617	1 : 500 U 7, H-L 6
43	Lageplan, 2+617 bis 3+066	1 : 500 U 7, H-L 7
44	Lageplan, 3+066 bis 3+490	1 : 500 U 7, H-L 8
45	Höhenplan, Unterstraße in Richtung Langendreer Markt	U 8, 1 : 500 U-H-1,1
46	Höhenplan, Unterstraße in Richtung Langendreer Markt	U 8, 1 : 500 U-H-1.2
47	Höhenplan, Unterstraße in Richtung Langendreer Markt	U8, 1 : 500 U-H-1.3
48	Höhenplan, Unterstraße in Richtung Langendreer Markt	U 8, 1 : 500 U-H-1.4
49	Höhenplan, Unterstraße in Richtung Langendreer Markt	U 8, 1 : 500 U-H-1.5
50	Höhenplan, Unterstraße in Richtung Bochum	U 8, 1 : 500 U-H-2.1
51	Höhenplan, Unterstraße in Richtung Bochum	U 8 1 : 500 U-H-2.2
52	Höhenplan, Unterstraße in Richtung Bochum	U 8 1 : 500 U-H-2.3
53	Höhenplan, Unterstraße in Richtung Bochum	U 8 1 : 500 U-H-2.4
54	Höhenplan, Unterstraße in Richtung Bochum	U 8, 1 : 500 U-H-2.5
55	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Witten	U 8 1 : 500 H-H-1.1
56	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Witten	U 8 1 : 500 H-H-1.2
57	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Witten	U 8, 1 : 500 H-H-1.3
58	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Witten	U 8 1 : 500 H-H-1.4
59	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Witten	U 8 1 : 500 H-H-1.5
60	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Witten	U 8 1 : 500 H-H-1.6

Anlage Nr.	Bezeichnung/Maßstab	Plan-Nr.
61	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Witten	1 : 500 U 8 H-H-1.7
62	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Witten	1 : 500 U 8 H-H-1.8
63	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Langendreer Markt	1 : 500 U 8 H-H-2.1
64	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Langendreer Markt	1 : 500 U 8 H-H-2.2
65	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Langendreer Markt	1 : 500 U 8 H-H-2.3
66	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Langendreer Markt	1 : 500 U 8 H-H-2.4
67	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Langendreer Markt	1 : 500 U 8 H-H-2.5
68	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Langendreer Markt	1 : 500 U 8 H-H-2.6
69	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Langendreer Markt	1 : 500 U 8 H-H-2.7
70	Höhenplan, Hauptstraße in Richtung Langendreer Markt	1 : 500 U 8 H-H-2.8
71	Baugrundgutachten	U 9
72	Lageplan und geotechnischer Längsschnitt, 0,000 bis 0+435	1 : 1500 U-L 1
73	Lageplan und geotechnischer Längsschnitt, 0+395 bis 0+895	1 : 1500 U-L 2
74	Lageplan und geotechnischer Längsschnitt, 0+860 bis 1+350	1 : 1500 U-L 3
75	Lageplan und geotechnischer Längsschnitt, 1+310 bis 1+810	1 : 1500 U-L 4
76	Lageplan und geotechnischer Längsschnitt, 1+715 bis 2+075	1 : 1500 U-L 5
77	Lageplan und geotechnischer Längsschnitt, 0,000 bis 0+455	1 : 1500 H-L 1
78	Lageplan und geotechnischer Längsschnitt, 0+380 bis 0+890	1 : 1500 H-L 2
79	Lageplan und geotechnischer Längsschnitt, 0+830 bis 1+320	1 : 1500 H-L 3
80	Lageplan und geotechnischer Längsschnitt, 1+285 bis 1+775	1 : 1500t H-L 4
81	Lageplan und geotechnischer Längsschnitt, 1+740 bis 2+230	1 : 1500 H-L 5
82	Lageplan und geotechnischer Längsschnitt, 2+170 bis 2+695	1 : 1500 H-L 6

Anlage Nr.	Bezeichnung/Maßstab	Plan-Nr.
83	Lageplan und geotechnischer Längsschnitt, 2+585 bis 3+095 1 : 1500	H-L 7
84	Lageplan und geotechnischer Längsschnitt, 3+050 bis 3+600 1 : 1500	H-L 8
85	Schichtenverzeichnisse und zeichnerische Darstellungen	Anlage 3 zu U 9
86	Bodenmechanische Laborversuche und chemische Analysen	Anlage 4 zu U 9
87	Übersichtslageplan mit Darstellung der bergschadensgefährdeten Bereiche, Lageplan Bereich Unterstraße 1 : 2000	6.1
88	Übersichtslageplan mit Darstellung der bergschadensgefährdeten Bereiche, Lageplan Bereich Hauptstraße / Bochumer Straße / Crengeldanzstraße 1 : 2000	6.2
89	Allgemeine Unterlagen	Anlage 7 zu U 9
90	Schreiben (U 11) der Stadt Bochum zu Kampfmitteln	Anlage 8 zu U 9
91	Detallageplan, DB-Brücke Bochumer Straße 1 : 500	U 10
92	Querschnitt im Bereich DB-Brücke Bochumer Straße 1 : 50	U 10
93	Lärmgutachten	U 11.1
94	Stadtlärmkarte	U-SLK-L-1 Anlage 2.1
95	Stadtlärmkarte	U-SLK-L-2 Anlage 2.2
96	Stadtlärmkarte	U-SLK-L-3 Anlage 2.3
97	Stadtlärmkarte	h-SLK-L 1 Anlage 2.4
98	Stadtlärmkarte	H-SLK-L-2 Anlage 2.5
99	Stadtlärmkarte	H-SLK-L-3 Anlage 2.6
100	Gebäudelärmkarte	U-GLK-L-1 Anlage 3.1
101	Gebäudelärmkarte	U-GLK-L-2 Anlage 3.2
102	Gebäudelärmkarte	U-GLK-L 3 Anlage 3.3
103	Gebäudelärmkarte	H-GLK L-1 Anlage 3.4
104	Gebäudelärmkarte	H-GLK-L-2 Anlage 3.5

Anlage Nr.	Bezeichnung/Maßstab	Plan-Nr.
105	Gebäudelärmkarte	H-GLK-L-3 Anlage 3.6
106	Gebäudelärmkarte - Tag	U-Str GLK-L-1 Anlage 5.1
107	Gebäudelärmkarte -Tag	U-Str GLK-L-2 Anlage 5.2
108	Gebäudelärmkarte - Tag	U-StrGLK-L-3 Anlage 5.3
109	Gebäudelärmkarte – Tag	H-StrGLK-L-1 Anlage 5.4
110	Gebäudelärmkarte – Tag	H-Str GLK-L-2 Anlage 5.5
111	Gebäudelärmkarte – Tag	H-Str GLK-L-3 Anlage 5.6
112	Schwingungs- und Schalltechnisches Gutachten	U 11.2
113	Umweltverträglichkeitsstudie	U 12.1
114	Bestand Biotoptypen / Nutzungen	1 : 2000 U 12.1 U-UB 1.1
115	Bestand Biotoptypen / Nutzungen	1 : 2000 U 12.1 H-UB 1.1
116	Bestand Biotoptypen / Nutzungen1 : 2000□□□□□□□□□□	U 12.1 H-UB 2.1
117	Bewertung Biotoptypen / Nutzungen	1 : 2000 U 12.1 U-UB 1.2
118	Bewertung Biotoptypen / Nutzungen	1 : 2000 U 12.1 H-UB 1.2
119	Bewertung Biotoptypen / Nutzungen	1 : 2000 U 12.1 H-UB 2.2
120	Baumkataster	1 : 1000 U. 12.1 U-UB 1.3.1
121	Baumkataster	1 : 1000 U 12.1 U-UB 1.3.2
122	Baumkataster	1 : 1000 U 12.1 H-UB 1.3.1
123	Baumkataster	1 : 1000 U 12.1 H-UB 1.3.2
124	Baumkataster	1 : 1000 U 12.1 H-UB 2.3.1
125	Baumkataster	1 : 1000 U 12.1 H-UB 2.3.2

Anlage Nr.	Bezeichnung/Maßstab	Plan-Nr.
126	Bestand/Bewertung Boden	1 : 2000 U 12.1 U-UB 1.4
127	Bestand/Bewertung Boden	1 : 2000 U 12.1 H-UB 1.4
128	Bestand/Bewertung Boden	1 : 2000 U 12.1 H-UB 2.4
129	Bestand/Bewertung Klima und Landschaftsbild	1 : 2000 U 12.1 U-UB 1.5
130	Bestand/Bewertung Klima und Landschaftsbild	1 : 2000 U 12.1 H-UB 1.5
131	Bestand/Bewertung Klima und Landschaftsbild	1 : 2000 U 12.1 H-UB 2.5
132	Landschaftspflegerischer Begleitplan	U 12.2
133	Bestand, Auswirkungen, Planung und Maßnahmen	1 : 1000 U 12.2 U-L 1
134	Bestand, Auswirkungen, Planung und Maßnahmen	1 : 1000 U 12.2 U-L 2
135	Bestand, Auswirkungen, Planung und Maßnahmen	1 : 1000 U 12.2 H-L 1
136	Bestand, Auswirkungen, Planung und Maßnahmen	1 : 1000 U 12.2 H-L 2
137	Bestand, Auswirkungen, Planung und Maßnahmen	1 : 1000 U 12.2 H-L 3
138	Bestand, Auswirkungen, Planung und Maßnahmen	1 : 1000 U 12.2 H-L 4
139	Bestand, Auswirkungen, Planung und Maßnahmen	1 : 1000 U 12.2 H-L 5
140	Externe Maßnahme, Rückbau Straßenbahnstrecke 310	1 : 1000 U 12.2 M-L 1
141	Wassertechnische Berechnung	U 13
142	Wassertechnische Berechnung	1 : 1000 U 13 Anlage 1
143	Wassertechnische Berechnung	1 : 1000 U 13 Anlage 2
144	Grunderwerbsverzeichnis	U 14
145	Grunderwerbsplan 0+000 bis 0+424	1 : 500 U 14 U-GW 1
146	Grunderwerbsplan 0+424 bis 0+879	1 : 500 U 14 U-GW 2
147	Grunderwerbsplan 0+879 bis 1+330	1 : 500 U 14 U-GW 3

Anlage Nr.	Bezeichnung/Maßstab	Plan-Nr.
148	Grunderwerbsplan 1+330 bis 1+781	1 : 500 U 14 U-GW 4
149	Grunderwerbsplan 1+781 bis 2+075	1 : 500 U 14 U-GW 5
150	Grunderwerbsplan 0+000 bis 0+438	1 : 500 U 14 H-GW 1
151	Grunderwerbsplan 0+438 bis 0+834	1 : 500 U 14 H -GW 2
152	Grunderwerbsplan 0+834 bis 1+296	1 : 500 U14 H-GW 3
153	Grunderwerbsplan 1+2906 bis 1+749	1 : 500 U 14 H-GW 4
154	Grunderwerbsplan 1+749 bis 2+174	1 : 500 U 14 H-GW 5
155	Grunderwerbsplan 2+174 bis 2+617	1 : 500 U 14 H-GW 6
156	Grunderwerbsplan 2+617 bis 3+066	1 : 500 U 14 H-GW 7
157	Grunderwerbsplan 3+066 bis 3+490	1 : 500 U 14 H-GW 8
158	Koordinierte Leitungspläne	U 16.1
159	Koordinierter Leitungsplan 0+000 bis 0+177	1 : 250 U 16.1 U-KL 1.1
160	Koordinierter Leitungsplan 0+177 bis 0+403	1 : 250 U 16.1 U-KL 1.2
161	Koordinierter Leitungsplan 0+403 bis 0+630	1 : 250 U 16.1 U-KL 2.1
162	Koordinierter Leitungsplan 0+630 bis 0+858	1 . 250 U 16.1 U-KL 2.2
163	Koordinierter Leitungsplan 0+858 bis 1+090	1 : 250 U 16.1 U-KL 3.1
164	Koordinierter Leitungsplan 1+090 bis 1+325	1 : 250 U 16.1 U-KL 3.2
165	Koordinierter Leitungsplan 1+325 bis 1+541	1 : 250 U 16.1 U-KL 4.1
166	Koordinierter Leitungsplan 1+541 bis 1+759	1 : 250 U 16.1 U-KL 4.2
167	Koordinierter Leitungsplan 1+759 bis 1+976	1 : 250 U 16.1 U-KL 5.1
168	Koordinierter Leitungsplan 1+976 bis 2+075	1 : 250 U 16.1 U-KL 5.2
169	Koordinierter Leitungsplan 0+000 bis 0+191	1 : 250 U 16.1 H-KL 1.1

Anlage Nr.	Bezeichnung/Maßstab	Plan-Nr.
170	Koordinierter Leitungsplan 0+191 bis 0+428	1 : 250 U 16.1 H-KL 1.2
171	Koordinierter Leitungsplan 0+428 bis 0+663	1 : 250 U 16.1 H-KL 2.1
172	Koordinierter Leitungsplan 0+663 bis 0+881	1 : 250 U 16.1 H-KL 2.2
173	Koordinierter Leitungsplan 0+881 bis 1+116	1 : 250 U 16.1 H-KL 3.1
174	Koordinierter Leitungsplan 1+116 bis 1+342	1 : 250 U 16.1 H-KL 3.2
175	Koordinierter Leitungsplan 1+342 bis 1+567	1 : 250 U 16.1 H-KL 4.1
176	Koordinierter Leitungsplan 1+567 bis 1+797	1 : 250 U 16.1 H-KL 4.2
177	Koordinierter Leitungsplan 1+797 bis 2+023	1 : 250 U 16.1 H-KL 5.1
178	Koordinierter Leitungsplan 2+023 bis 2+234	1 : 250 U 16.1 H-KL 5.2
179	Koordinierter Leitungsplan 2+234 bis 2+452	1 : 250 U 16.1 H-KL 6.1
180	Koordinierter Leitungsplan 2+452 bis 2+671	1 : 250 U 16.1 H-KL 6.2
181	Koordinierter Leitungsplan 2+671 bis 2+889	1 : 250 U 16.1 H-KL 7.1
182	Koordinierter Leitungsplan 2+889 bis 3+144	1 : 250 U 16.1 H-KL 7.2
183	Koordinierter Leitungsplan 3+144 bis 3+397	1 : 250 U 16.1 H-KL 8.1
184	Koordinierter Leitungsplan 3+397 bis 3+490	1 : 250 U 16.1 H-KL 8.2

2.2

Unterlagen, die in der Zeit vom 15.09.2010 bis einschließlich 14.10.2010 im Rahmen des Deckblattverfahrens in der Stadt Bochum öffentlich ausgelegt haben:

Anlage Nr.	Bezeichnung/Maßstab	Plan-Nr.
185	Erläuterungsbericht - 20.07.2010	
186	Lageplan 1+330 bis 1+781 1 : 500	U 7, U-L 4a
187	Lageplan 1+781 bis 2+075 1 : 500	U 7, U-L 5a
188	Lageplan 0+438 bis 0+834 1 : 500	U 7, H-L 2a
189	Grunderwerbsplan 0+438 bis 0+834 1 : 500	U 14 H-GW 2a
190	Koordinierter Leitungsplan 0+428 bis 0+663 1 : 250	U 16.1 H-KL 1a

2.3

Sonstige Unterlagen, die in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden

Anlage Nr.	Bezeichnung/Maßstab	Plan-Nr.
191	Stellungnahme zu den Einwendungen von Privatpersonen (Synopsis), soweit im Beschluss hierauf Bezug genommen wird	
192	Stellungnahme zu den Einwendungen der Träger öffentlicher Belange (Synopsis) vom 13.04.2011 soweit hierauf im Beschluss Bezug genommen wird	
193	Stellungnahme vom 13.04.2011 zu den im Deckblattverfahren erhobenen Einwendungen soweit im Beschluss hierauf Bezug genommen wird	
194	Niederschrift vom 30. Mai 2011 über den Erörterungstermin am 20. Mai 2011 mit den Trägern öffentlicher Belange und Versorgungsbetrieben	
195	Niederschrift vom 07. Juni 2011 über den Erörterungstermin am 23. und 24. Mai 2011 mit privaten Einwendern	

2.4

Sonstige Planunterlagen, die durch die Anhörungsbehörde nachgefordert wurden:

196	Radnetz, Alternativrouten, Übersichtsplan mit Erläuterungsbericht Stand 22.09.2011	310-R-UE1
197	Liste der privaten Einwender (nummeriert)	

3. Nebenbestimmungen

3.1 Arbeitsschutz

3.1.1

Falls bei der Erkundung oder Ermittlung festgestellt worden ist, dass ein kontaminierter Bereich im Sinne der Nr. 2.3 der BGR 128 vorliegt, ist der Bezirksregierung Arnsberg, Arbeitsschutzverwaltung, mindestens 4 Wochen vor Aufnahme der beantragten Bauarbeiten, die nach Nr. 11.2 der BGR 128 erforderliche Anzeige an die Berufsgenossenschaft vorzulegen.

3.1.2

Die Anforderungen der Baustellenverordnung einschließlich der Anhänge I und II sind zu beachten. Insbesondere ergeben sich für den Bauherrn hieraus folgende Pflichten:

- Schon in der Planungsphase müssen die allgemeinen Arbeitsschutzgrundsätze bei der Einteilung der verschiedenen Arbeitsabschnitte und der zeitliche Abschätzung berücksichtigt werden
- spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle ist der Arbeitsschutzbehörde das Bauvorhaben anzukündigen
- vor Einrichtung der Baustelle muss ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan erstellt werden, der die erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen enthält
- bei Tätigwerden mehrerer Baufirmen auf der Baustelle ist ein Koordinator zu bestellen, der während der Planungsphase und der Bauphase den Arbeitsschutz organisiert.

3.2 Technische Aufsicht (TAB), Bezirksregierung Düsseldorf

3.2.1

Die Baumaßnahme ist gemäß den mit Prüf- bzw. Sichtvermerk versehenen Planunterlagen auszuführen.

3.2.2

Die Standsicherheit aller tragenden Bauteile ist nachzuweisen. Vor Baubeginn sind die Standsicherheitsnachweise und die zugehörigen Ausführungszeichnungen durch einen anerkannten Prüfsachverständigen für Baustatik entsprechender Fachrichtung zu prüfen. Er darf an der Aufstellung der zu prüfenden Unterlagen nicht beteiligt gewesen sein. Die Prüfung hat sich auf alle tragenden Teile der baulichen Anlage einschließlich der Baubehelfe und auch auf ungünstige Bauzustände zu erstrecken. Außer den einzelnen Zahlen und Berechnungen muss geprüft werden, ob die Voraussetzungen und Annahmen des Standsicherheitsnachweises zutreffen, ob alle Kräfte vollständig erfasst und ihre Fortleitung bis in den Baugrund hinab verfolgt sind und ob die Stabilität der Bauwerke im Einzelnen und als Ganzes gesichert ist.

Im Besonderen weist die Bezirksregierung Düsseldorf (TAB) in diesem Zusammenhang auf die Absenkung der bestehenden Straßen- bzw. Gleisgradienten im Bereich der bestehenden DB- Brücke Bochumer Straße (Bau km 3+100) hin.

3.2.3

Die Planunterlagen und Fahrplanunterlagen – sofern sie nicht in städtische Verkehrslichtzeichenanlagen eingebunden sind – und die Planunterlagen der Stellvorrichtungen sowie der Weichensteuerungsanlage sind ebenso wie die Detailpläne von einer sachkundigen Person zu prüfen, die von der Bezirksregierung Düsseldorf (TAB) anerkannt wird. Die sachkundige Person darf an der Aufstellung der Planunterlagen nicht beteiligt sein. Bei der Abnahme ist diese sachkundige Person maßgeblich zu beteiligen. Über die Planprüfung und die Abnahme sind Protokolle zu erstellen, denen die durchgeführten Prüfungen und Feststellungen der sachkundigen Person zu entnehmen sind. Die geprüften Bauunterlagen sind der Bezirksregierung Düsseldorf (TAB) mit dem Protokoll der Planprüfungen und dem Protokoll der Abnahmeprüfungen mit den übrigen Abnahmeunterlagen vorzulegen.

3.2.4

Die Forderungen der „Technischen Regeln für elektrische Anlagen nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) (TR EA)“ hinsichtlich der erforderlichen Beleuchtungsstärke und deren Gleichmäßigkeit sind einzuhalten.

3.2.5

Die Schutzabstände zu spannungsführenden Teilen sind gemäß DIN EN 50122-1 bzw. VDE-Bestimmungen 0115, Teil 3, Bahnanwendungen – ortsfeste Anlagen, Teil 1 : Schutzmaßnahmen in Bezug auf elektrische Sicherheit und Erdung“ einzuhalten. Sofern erforderlich, ist der gemäß Punkt 4.1.3 geforderte Berührungsschutz vorzusehen.

3.2.6 Bei Bahnsteigen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen muss gemäß § 31 (6) der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) längs der Bahnsteigkante eine nutzbare Breite von 1,5 m vorhanden sein. Der Standort sämtlicher Haltestelleneinrichtungen ist entsprechend zu wählen.

3.2.7

Die Baumaßnahme ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unter Verwendung geregelter Bauprodukte und Bauarten in Übereinstimmung mit den bekanntgemachten technischen Regeln zu erstellen. Ungeregelte Bauprodukte und Bauarten dürfen nur in Übereinstimmung mit allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassungen oder Prüfzeugnissen verwendet werden.

3.2.8

Die Planunterlagen für die betriebstechnische Ausrüstung des Unterwerks sind der Bezirksregierung Düsseldorf (TAB) rechtzeitig vor Baubeginn zur Zustimmung gemäß § 60 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vorzulegen.

3.2.9

Mit der Aufsicht über den Bau gemäß § 61 BOStrab sowie der Abnahme nach § 62 (1) BOStrab sind von der Antragstellerin im Einvernehmen mit der Bezirksregierung Düsseldorf (TAB) sachkundige Personen nach § 5 (2) BOStrab zu beauftragen, die nach Abschluss der Baumaßnahme für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich in einer Abnahmeniederschrift gemäß § 62 (3) BOStrab die Übereinstimmung mit den geprüften Bauunterlagen, die Betriebssicherheit und die Einhaltung der Auflagen zur Erteilung des Abnahmebescheides zu bestätigen haben.

3.2.10

Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten haben sich diese sachkundigen Personen mit der Bezirksregierung Düsseldorf (TAB) über die Art und den Umfang der erforderlichen Kontrollen, deren Dokumentation, die erforderliche Berichtspflicht der Bezirksregierung Düsseldorf gegenüber bei besonderen Vorkommnissen, aufgetretenen Besonderheiten oder Abweichungen von der Genehmigungsplanung und über die Abgrenzung der Schnittstellen zueinander abzustimmen. Der Beginn der Bauarbeiten ist der Bezirksregierung Düsseldorf (TAB) anzuzeigen.

3.2.11

Dem Antrag auf Erteilung des Abnahmebescheides sind die erforderlichen Unterlagen beizufügen, insbesondere die Niederschriften über die Abnahme gemäß § 62 (3) BOStrab, die Protokolle über die Prüfung und Abnahme der Weichensteuerungsanlage, denen die durchgeführten Prüfungen und Feststellungen der sachkundigen Person zu entnehmen sind sowie die Bestätigung über die ordnungsgemäße Beseitigung der Mängel, sofern bei der Abnahme Mängel festgestellt wurden.

3.2.12

Im Übrigen sind die Hinweise in der Stellungnahme der Technischen Aufsichtsbehörde vom 24. Juli 2008 zu beachten (Unterlage 192, Nr. 4).

3.3 Bodenschutz

3.3.1

Sofern für die Einrichtung von Baustellen die Inanspruchnahme nicht versiegelter Flächen erforderlich ist, sind die Baustellen auf straßennahe, leicht wieder herstellbare Bereiche außerhalb der in den Karten dargestellten, während der Bauzeit zu schützenden Flächen zu beschränken. Baustellen sind dahingehend vorzubereiten, dass der Oberboden abgeschoben und in geordneten Mieten gemäß DIN 18915 während der Bauzeit zu lagern ist. Nach Abschluss der Bauphase ist der beanspruchte Boden aufzulockern, der Oberboden wieder aufzubringen und ebenfalls zu lockern.

3.3.2

Im Zusammenhang mit Erdbewegungen im Plangebiet sind grundsätzlich umwelttechnische, abfallrechtliche und arbeitssicherheitstechnische Belange zu beachten und diese im Bedarfsfall, insbesondere wenn bei Erdarbeiten organoleptische Auffälligkeiten wie Gerüche oder Verfärbungen angetroffen werden, fachgutachtlich zu begleiten und die Ergebnisse sowie die getroffenen Maßnahmen zu dokumentieren.

Kontaminierte Aushubmaterialien sind nach dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz geordnet zu entsorgen.

3.3.3

Beim Einbau von extern angelieferten Bodenmassen, z. B. für Rahmengrün, sind die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutz – und Altlastenverordnung einzuhalten. Dies ist durch entsprechende chemische Analytik zu belegen.

3.3.4

Aufgrund von örtlich belegten Grubengasaustritten muss bei Baumaßnahmen mit Eingriffen in den Untergrund mit Gaszuströmungen gerechnet werden. Daher sind im Zuge von Erdarbeiten und in der offenen Baugrube kontinuierlich Bodenluftmessungen auf CH₄ –Gehalte durchzuführen. Die Messergebnisse sind zu protokollieren und der unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen.

3.3.5

Durch eine geordnete Baustellenführung ist das Risiko von Schadstoffverlusten beim Baubetrieb zu minimieren. Als Schmiermittel werden nur biologisch abbaubare Fette zugelassen. Ferner sind nur solche Baustoffe erlaubt, die keine aggressiven Bestandteile enthalten, die sich lösen und in den Untergrund eindringen könnten.

3.4 Lärmschutz

Von der Antragstellerin sind für die vorliegende Baumaßnahme lärmtechnische Untersuchungen durchgeführt worden (Anlage 92, Lärmgutachten, U 11). Entsprechend den Ergebnissen dieser Untersuchung und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen angeordnet. Auf Abschnitt C,6.3 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

3.4.1

Für die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke (siehe hierzu Anlage 92, Lärmgutachten, U 11, Tabelle Schienenverkehrslärm Spalten 10 und 11 sowie Tabelle Straßenverkehrslärm Spalten 15 und 16) besteht gegen die Vorhabensträgerin Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen zu dienen bestimmt sind, vor schädlichen Lärmeinwirkungen zu schützen; hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen (passive Lärmschutzmaßnahmen):

3.4.1.1 Ansprüche aufgrund von Schienenverkehrslärm

Am Neggenborn: 98, 99

Egidestraße: 2

Fuchsweg: 16

Hauptstraße:

170, 172-174, 175, 177, 179, 181, 182, 183, 185, 187, 189, 191, 192, 199, 201, 209, 211, 213, 215, 216, 218, 219, 220, 222, 224, 247, 258a, 259, 262-270, 270a, 271, 272-276, 277a-d, 278, 280, 282, 284, 286, 288, 290, 292, 294-307, 309

Igelstraße: 9, 9a, 9b, 11, 11a, 13, 13a, 15, 15a, 15b

In der Schornau: 2

Marderweg: 13, 17a, 19

Rampenstraße: 2

Stockumer Straße: 2

Unterstraße:

7, 8, 10, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 33, 34, 35, 37, 40, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 49a, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 60, 62, 91, 99, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 121, 125, 129, 131, 135, 137, 139, 149, 151, 153, 157, 177

Wernburgastraße: 20, 23

Wiebuschweg: 2

3.4.1.2 Ansprüche aufgrund von Straßenverkehrslärm

Alte Bahnhofstraße: 1a

Am Neggenborn: 99

Hauptstraße:

144, 170, 175, 182-190, 192, 199, 201, 205, 207, 218, 220, 222, 224, 263-270, 270a, 271-276, 277a, 277c, 277d, 278, 280, 282, 284, 286, 292, 294-298, 300, 301-307, 309

In der Schornau: 2

Langendreerstraße: 8

Oberstraße: 2

Ovelacker Straße: 10a, 11, 12, 13,18

Unterstraße: 4-10, 12, 20-24, 26, 28, 30, 32-35, 40, 107, 109, 111, 113, 115, 117, 119

Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung (24. BImSchV vom 04.02.1997 (BGBl I S. 172, 1253), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.09.1997 (BGBl I S. 2329).

Die zu schützenden Gebäudeseiten und Stockwerke ergeben sich jeweils aus der Anlage 92. Der Anspruch ist hiermit nur dem Grunde nach festgestellt. Die Abwicklung der Erstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen ist nach der Verkehrslärm-schutzrichtlinie 97 (VKBl 1997,S.434) durchzuführen.

Die betroffenen Grundstückseigentümer sind von der Vorhabensträgerin auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

3.5 Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall

3.5.1 Stadtgebiet Witten

Im Bereich der Stadt Witten ist zum Schutz der Gebäude Crengeldanzstraße 88-92 und Otto-Seeling-Straße 1 für das östliche Gleis zwischen Hörder Straße und Otto-Seeling-Straße ein elastischer Gleisoberbau, wie er in der schwingungs- und schalltechnischen Untersuchung (Anlage 111, U 11.2 S. 20) beschrieben ist, vorzusehen.

3.5.2 Stadtgebiet Bochum

Für das Stadtgebiet Bochum ist für folgende Bereiche, beginnend an der Wittener Straße, ein elastischer Oberbau entsprechend der schwingungs- und schalltechnischen Untersuchung (Anlage 111, U 11.2. S. 20) vorzusehen:

3.5.2.1 Unterstraße, Fahrtrichtung Witten/Langendreer

von km 0+250 bis km 0+800
von km 1+220 bis km 1+300
von km 1+300 bis km 1+500
von km 1+500 bis km 1+720
von km 1+780 bis km 1+930
von km 1+930 bis km 2+040
sowie im Gleisdreieck

3.5.2.1 Unterstraße Fahrtrichtung Bochum

von km 0+250 bis km 0+800
von km 1+500 bis km 1+750
von km 1+750 bis km 1+920
von km 1+920 bis km 2+040
sowie im Gleisdreieck

3.5.2.3 Hauptstraße Fahrtrichtung Witten

im Bereich des Gleiswechsels
von km 0+200 bis km 0+430
im Gleisdreieck
von km 0+500 bis km 0+850
von km 0+850 bis km 0+960
von km 1+150 bis km 1+310
von km 1+310 bis km 1+700

3.5.2.4 Hauptstraße Fahrtrichtung Langendreer

im Bereich des Gleiswechsels
von km 0+200 bis km 0+310
von km 0+310 bis km 0+430
im Gleisdreieck

von km 0+500 bis km 0+610
von km 0+610 bis km 0+850
von km 0+850 bis km 0+960
von km 1+160 bis km 1+380
von km 1+380 bis km 1+450
von km 1+450 bis km 1+680

3.6 Natur- und Landschaftsschutz

3.6.1

Dieser Planfeststellungsbeschluss erlaubt die mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft.

3.6.2

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.

3.6.3

Der landschaftspflegerische Begleitplan ist in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde zu vollziehen.

3.6.4

Das gemäß landschaftspflegerischen Begleitplan verbleibende Kompensationsdefizit in Bochum ist auf der städtischen Fläche Gemarkung Langendreer, Flur 15, Flurstück 867, auszugleichen.

In Witten ist das verbleibende Kompensationsdefizit auf der Fläche der Stadtwerke Witten, Gemarkung Annen, Flur 27, Flurstück 97/0 auszugleichen.

Alle Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind innerhalb eines Jahres nach Aufnahme des Straßenbahnbetriebes abzuschließen und durch die untere Naturschutzbehörde abnehmen zu lassen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachte Funktion auf Dauer erfüllen können.

3.6.5

Die Antragstellerin hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen auf ihre Kosten Sorge zu tragen und die erforderlichen Pflegemaßnahmen zu übernehmen.

Bei nicht in das Eigentum der Antragstellerin übergehenden Kompensationsflächen obliegt dem jeweiligen Eigentümer die Unterhaltungspflege; die Kosten hierfür hat die Antragstellerin zu tragen. Bei im Privateigentum verbleibenden Flächen ist sicherzustellen, dass die Nutzung der nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan für Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Flächen einschließlich der Duldungs- und Unterhaltungspflicht durch Eintragung entsprechender Rechte in das jeweilige Grundbuch dinglich gesichert wird. Das Bauwerksverzeichnis ist ggfs. zu berichtigen. Soweit abweichend hiervon eine Regelung mit einem Dritten über die Ablöse der Unterhaltungspflicht getroffen wird, kann hierauf im Bauwerksverzeichnis ergänzend hingewiesen werden.

3.6.6

Die DIN 18920 - Schutz an Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen - ist einzuhalten. Im Zuge der Bauausführung entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen und 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 die Pflanzenbestände sind nach § 64 Abs. 1 Nr. 2 LG außerhalb des Zeitraums vom 01. März bis zum 30. September vorzunehmen.

3.7 Denkmalschutz

Werden bei Eingriffen in den Boden Bodendenkmäler in Form von kultur- und/oder erdgeschichtlichen Bodenfunden (etwa Tonscherben, Metallfunde, Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien und Ähnliches) entdeckt (sog. Zufallsfunde), ist die Entdeckung der örtlich zuständigen Gemeinde und dem Westfälischen Museum für Archäologie, Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe, In der Wüste 4, 57462 Olpe, unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens 3 Werktage nach Zugang der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 und 16 DSchG).

Dem 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 Untersuchung frei zu halten.

Die bauausführenden Firmen sind von der Antragstellerin auf diese Verpflichtungen hinzuweisen.

3.8 Altlasten

Werden bei Bauarbeiten Altlasten, insbesondere Abfälle, Boden- oder Grundwasserverunreinigungen oder sonstige augenscheinlich bzw. geruchlich auffällige (kontaminierte) Materialien angetroffen, hat die Antragstellerin die Stadt Bochum bzw. den Ennepe-Ruhr-Kreis (untere Abfallbehörden) umgehend zu benachrichtigen und die Materialien in Abstimmung mit den genannten Abfallbehörden unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu behandeln und zu verwerten bzw. zu entsorgen.

Die Wiederverwertung des Bodenaushubs ist nur in Abhängigkeit seiner Eignung möglich. Diese ist bei Auffälligkeiten vor dem Wiedereinbau durch entsprechende chemische Analysen nachzuweisen.

3.9 Auflagen zugunsten einzelner Einwender

3.9.1 Air Liquide Deutschland GmbH

Die im Schreiben der Air Liquide Deutschland GmbH vom 03. 06. 2009 (s. u. Anlage 192) unter den Ziffern 1 bis 9 aufgezählten Bedingungen sind zu erfüllen.

3.9.2 Amprion GmbH

Der Beginn der Bauarbeiten ist mindestens 14 Tage im Voraus der Amprion GmbH, Herrn Tscherner, Rheinlanddamm 24, 44139 Dortmund, anzuzeigen.

Im Übrigen sind die im Schreiben der RWE Westfalen Weser Ems Netzservice GmbH vom 07.05.2009 (s. u. Anlage 192) aufgeführten Punkte zu beachten.

3.9.3 Eisenbahnbundesamt

Baumaßnahmen im Bereich der Eisenbahnüberführung Bochumer Straße dürfen erst vorgenommen werden, wenn der statische Nachweis erbracht ist, dass durch die geplante Gradientenabsenkung die Standsicherheit der Brücke nicht gefährdet ist.

3.9.4 Ennepe Ruhr Kreis

Der Baubeginn ist dem Ennepe-Ruhr-Kreis anzuzeigen.

Sofern sich bei Arbeiten am unterirdischen Leitungsbestand herausstellt, dass verrohrte Gewässer betroffen sind, ist der Ennepe-Ruhr-Kreis zu beteiligen.

Sobald die Bauausführung mit Baustellenentwässerung geplant und Bauablaufpläne erstellt sind, ist ebenfalls der Ennepe-Ruhr-Kreis zu beteiligen.

3.9.5 Gelsenwasser AG

Durch die Elektrifizierung der Linie 310 ist auszuschließen, dass der kathodische Korrosionsschutz der Wasserleitung DN 1200 beeinflusst wird.

Die Durchführung von Rohrleitungsmaßnahmen bezüglich der Kreuzung der Wasserleitung DN 1200 im Kreuzungsbereich mit der Bochumer Straße ist mit dem Landesbetrieb Straßen NRW abzustimmen.

3.9.6 Landesbetrieb Straßen NRW

Im Bereich etwa 20 m nördlich der Straßeneinmündung Stiftstraße / Hauptstraße bis etwa 600 m südlich des Kreuzungspunktes der A 44 ist die Entwurfs- und Detailplanung mit der Regionalniederlassung Ruhr abzustimmen. Dies gilt auch für die Errichtung von Lichtsignalanlagen, der Entwässerung, des Deckenaufbaus und des Straßenoberbaus sowie der Haltestellenbeleuchtung und der Verkehrsführung.

3.9.7 PLEDOC GmbH

Alle Maßnahmen in Leitungsnähe oder in den Leitungsbereichen der beiden Ferngasleitungen der PLEDOC GmbH sind frühzeitig unter Vorlage der entsprechenden Projektpläne anzuzeigen.

3.9.8 RAG

Sollte es bei den Bauarbeiten zu Eingriffen in den Bereich der RAG Leitungen kommen, sind die weiteren Planungen mit der RAG Montan Immobilien GmbH Immobilienmanagement, Herrn Michel, Großwesterkamp, 43141 Essen abzustimmen.

3.9.9 RWE Westfalen, Weser Ems Netzservice GmbH

Zur genauen Bestimmung der Erdüberdeckung der Gasleitung L 5004 sind nach Abstimmung mit der RWE Probeaufgrabungen oder ein Nivellement durchzuführen.

Ferner ist die RWE frühzeitig vor Beginn der Arbeiten rechtzeitig zu informieren. Die Anweisung zum Schutz von Gasversorgungsleitungen inkl. Begleitkabel der RWE Westfalen Weser Ems AG und RWE Rhein Ruhr AG sind zu beachten.

3.9.10 Stadtwerke Bochum

Die Bauarbeiten sind mit den Stadtwerken Bochum so abzustimmen, dass die Versorgung der Bevölkerung durch die Leitungen und Kabel der Stadtwerke Bochum sicher gestellt bleibt.

3.10 Inanspruchnahme von Grundstücken

Die durch die Straßenbahnbaumaßnahme betroffenen Grundstückeigentümer haben gegen die Antragstellerin einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen sowie für sonstige durch die Straßenbahnbaumaßnahme hervorgerufene unzumutbare Nachteile.

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer die Übernahme dieser Flächen von der Antragstellerin verlangen. Werden die Flächen nicht von der Antragstellerin übernommen, sind diese Flächen mit einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gegen eine entsprechende Entschädigung zu belasten.

3.11 Zufahrten

Es ist sicher zu stellen, dass alle vom Straßenbahnbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehende Zufahrten einzurichten.

Die laufende Reinigung und die Wiederinstandsetzung - nach Abschluss der Bauarbeiten - aller als Zufahrten benutzten Straßen und Wege ist zu gewährleisten.

3.12 Betreiben der Baustellen

Die Staubemissionen der Baustelle sind durch technische Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung hinsichtlich der eingesetzten Maschinen und Geräte sowie durch organisatorische Maßnahmen und geeignete Betriebsabläufe zu begrenzen, sowie dies technisch, betrieblich und wirtschaftlich möglich und tragbar ist. Die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV sind zu beachten und einzuhalten.

Die Einzelheiten und Inhalte zu dieser Anordnung sind vor Baubeginn mit den zuständigen Immissionsschutzbehörden abzustimmen.

3.13 Schutz vor elektromagnetischen Feldern

Das Gleichrichterunterwerk am Langendreer Markt ist so zu errichten, dass bei angrenzenden Bereichen, insbesondere in der vorgesehenen Toilette, die Werte des Anhangs 2 des § 3 der 26. BImSchV eingehalten werden. Dies ist der Planfeststellungsbehörde vor Inbetriebnahme nachzuweisen.

3.14 Verhinderung von Bergschäden

Die Vorhabensträgerin wird verpflichtet, in den im Baugrundgutachten auf den Seiten 29 bis 31 näher bezeichneten, bergschadensgefährdeten Flächen Hohlräumerkundungsbohrungen nieder zubringen und, wo erforderlich, den Untergrund so zu verdichten, dass die Betriebssicherheit der Straßenbahn gewährleistet ist.

4. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

4.1 Verfahrenseinwendungen

Die im Rahmen der Anhörung erhobenen Verfahrenseinwendungen werden zurückgewiesen.

4.2 Berücksichtigte / gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen

Die Einwendungen und Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter werden, soweit sie durch

- die Planänderung in Form des Deckblatts,
- Zusagen der Antragstellerin im Anhörungsverfahren oder
- Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, für erledigt erklärt.

Soweit planbetroffene Grundstücke vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits an die Antragstellerin veräußert worden sind, sind nunmehr etwaige Einwendungen hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme gegenstandslos.

4.3 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 Maßnahme in Frage gestellt wird,

- die Methoden zur Ermittlung der Lärm- und Schadstoffimmissionen angezweifelt werden,
- unzumutbare Abgasimmissionen befürchtet werden,
- Bedenken hinsichtlich der Maßnahmen des Natur- und Landschaftsschutzes erhoben wurden,
- die Sicherheit des künftigen Verkehrs bezweifelt wurde,
- unzumutbare Erschütterungen und Elektrosmog befürchtet wurden,
- die Finanzierung der Maßnahme in Frage gestellt wurde sowie
- Bergschäden befürchtet wurden

werden die diesbezüglichen Einwendungen aus den sich aus Abschnitt C des Beschlusses ergebenden Gründen zurückgewiesen

4.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen

Über die von Behörden, Stellen und privaten Beteiligten sowie den nach § 60 BNatSchG anerkannten Naturschutzvereinen erhobenen speziellen Forderungen und Einwendungen wird wie folgt entschieden:

Die Einwendungen werden aus den in Abschnitt C dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

4.5 Präkludierte Einwendungen

Nach dem Inhalt der Verwaltungsvorgänge sind einige Einwendungen gegen den offen gelegten Plan gemäß § 29 Abs. 4 Satz 1 PBefG ausgeschlossen.

Nach § 73 Abs. 4 VwVerfG NRW kann jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben.

Soweit im Folgenden die Einwender bzw. Einwendungen aus Gründen der Anonymität mit Nummern bezeichnet werden, beziehen sich diese Nummern auf die von der Anhörungsbehörde beigefügte Einwenderliste (Anlage197).

4.5.1 Einwendungen gegen den 2009 ausgelegten Plan

Die bis zu diesem Zeitpunkt von der Antragstellerin eingereichten Planunterlagen haben in der Zeit von 4. Mai 2009 bis einschließlich 3. Juni 2009 im Rathaus der Stadt Bochum sowie im Rathaus der Stadt Witten während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die 2-wöchige Einwendungsfrist endete demnach mit Ablauf des 17. Juni 2009.

Die Einwendungen der Einwender 1 bis 12 in der Verfahrensakte der Bezirksregierung Arnsberg gingen bei der Stadt Bochum bzw. bei der Bezirksregierung Arnsberg aber erst nach dem 17. Juni 2009 ein.

Insofern ist festzustellen, dass diese Einwendungen erst nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben wurden.

4.5.2 Rechtsfolge der Fristversäumnis

Die Versäumung der Frist hat zur Folge, dass die Einwendungen ausgeschlossen sind. Dies regelt § 29 Abs. 4 Satz 1 PBefG. Mit der dort vorgesehenen materiellen Präklusion sind die Einwendungen in der Sache verwirkt, so dass sie dem Einwender keine Rechtsposition mehr zu verleihen vermögen. Dies schließt aus, dass die Anhörungsbehörde durch eine 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 in diesen Fällen weder ersichtlich noch vorgetragen und glaubhaft gemacht worden.

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist der Neubau bzw. die Erweiterung der bestehenden Straßenbahnlinie 310 im Stadtteil Bochum - Langendreer und in Witten.

Das Vorhaben beginnt im Westen am Knoten Wittener Straße / Universitätsstraße / Ümminger Straße / Unterstraße. Hier wird die aus der Wittener Straße kommende Straßenbahntrasse gradlinig weiter in die Unterstraße geführt. Die zur Zeit bestehende Trasse in die Universitätsstraße wird aufgegeben.

In der Unterstraße ist die neue Straßenbahntrasse mit straßenbündigen Gleisen in Straßenlage angeordnet und folgt dem Straßenverlauf bis zum Langendreer Markt. Dort erfolgt über ein Gleisdreieck die Aufspaltung der Trasse in der Hauptstraße in einen nördlichen und einen südlichen Streckenabschnitt.

Der nördliche Streckenast führt zunächst ebenfalls mit straßenbündigen Gleisen in Straßenlage bis zur Einmündung der Hasselbrinkstraße. Danach verschwenkt die Trasse in eine östliche Seitenlage zur Hauptstraße und verläuft weiter auf einem besonderen Bahnkörper bis zur Südseite des S- Bahnhofes Langendreer. Hier ist zwischen der Einmündung der Straße Am Leitenhaus und der Böschung des Bahnhofsgeländes die Endhaltestelle Bochum-Langendreer S mit zwei Stumpfgleisen angeordnet.

Der südliche Streckenabschnitt ab dem Gleisdreieck Langendreer Markt verläuft in der nach Süden führenden Hauptstraße ebenfalls wieder mit straßenbündigen Gleisen in Straßenlage bis zum Straßenknoten Hauptstraße / Stiftsstraße / Auf dem Jäger. Ab hier wird die Straßenbahntrasse auf einem besonderen Gleiskörper in Mittellage der Bundesstraßen B 226 / B 235 in Richtung Witten weiter geführt.

Nach Unterquerung der vorhandenen Brücke der Bundesautobahn A 44 verläuft die Trasse ab etwa der Stadtgrenze Witten östlich des vorhandenen Straßenraums und wird dann zusammen mit der Fahrbahn in einer großzügigen Kurve weiter nach Süden geführt bis sie wieder auf die vorhandene Trasse der B 226/ B 235 trifft.

Mit Erreichen dieses Straßenverlaufs nach der Einmündung Papenholz verläuft die Straßenbahntrasse wieder mit straßenbündigen Gleisen in Mittellage der Bochumer Straße bis zur Ortseingangsgrenze Witten. Die derzeit dort vorhandene eingleisige Strecke entfällt.

Im Bereich der DB Brücke Bochumer Straße werden die Gleis- und Straßengradienten so weit abgesenkt, dass auch unter Beachtung der Fahrleitung für die Straßenbahn zukünftig eine zulässige lichte Durchfahrtshöhe von 4,00 m gewährleistet ist.

Nach der Unterquerung der DB Brücke Bochumer Straße verlaufen die Gleise weiter straßenbündig, jedoch richtungsweise jeweils in rechter Straßenlage, bis zur DB-Brücke Crengeldanzstraße. Dort verschwenken sie wieder in Straßenmitte und werden an die dort vorhandenen Gleise angeschlossen.

2. Vorgeschichte der Planung

Die geplante Maßnahme beruht nicht auf kurzfristigen Überlegungen, sondern ist seit vielen Jahren in entsprechenden Plänen als künftig zu verwirklichendes Vorhaben enthalten.

2.1 Regionalplan

So ist eine Stadtbahntrasse über die Unterstraße, zum S Bahnhof Langendreer sowie über die Hauptstraße nach Witten bereits im Regionalplan, Teilabschnitt Bochum - Hagen, von 2001 enthalten. Auch in der derzeit gültigen Fassung des Regionalplans wird diese Trasse in der 11-seitigen zeichnerischen Darstellung auf Blatt 2 wiedergegeben.

Ebenso wird die Maßnahme im Regionalen Flächennutzungsplan der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr (Inkrafttreten: 03.05.2010) dargestellt.

2.2 Nahverkehrspläne

Im Nahverkehrsplan der Stadt Bochum, Fortschreibung 2009, wird in Abschnitt 3.1 auf Seite 9 die Verlegung der Straßenbahnlinie 310 von der Unterstraße bis Papenholz/Crengeldanz einschließlich Anbindung an den Bahnhof Langendreer (S) als Mittel zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur aufgeführt.

In Kapitel 7.4, Seite 96, wird dargestellt, dass diese Maßnahme bis 2015 verwirklicht werden soll.

Auch im Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises, 2. Fortschreibung 2009, ist unter Kapitel 5.5 auf Seite 76 der Neubau der Straßenbahnlinie 310 zwischen Bochum Unterstraße und Witten Crengeldanz inklusive Verlängerung zum Bahnhof Langendreer als weiter zu verfolgende Maßnahme enthalten und findet sich im Kapitel 10, Entwicklungskonzept, auf Seite 151 wieder.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung des Verfahrens

Die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG (Antragstellerin) reichte mit Schreiben vom 16.12.2008 den von ihr aufgestellten Plan bei der Bezirksregierung Arnsberg ein und beantragte die Durchführung des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens.

3.2 Auslegung/Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Der Plan (siehe im Einzelnen Abschnitt A, Ziffer 2.1) hat auf Veranlassung der Bezirksregierung Arnsberg in der Zeit vom 04. Mai 2009 bis einschließlich dem 03. Juni 2009 während der üblichen Dienststunden zu jedermanns Einsicht in den Städten Bochum und Witten ausgelegen. Die Stadt Bochum hat am 22. April 2009 und die Stadt Witten am 25. April 2009 Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise (§ 29 Abs. 1 Ziffer 3 PBefG) in Tageszeitungen bekannt gemacht. In den Bekanntmachungen wurde diejenige Stelle bezeichnet, bei der innerhalb der gesetzlichen Frist, d.h. bis zum 17. Juni 2009, 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 ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war, sind nach Angaben der Stadt Bochum und der Stadt Witten von der Auslegung des Plans benachrichtigt worden.

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

Im Anhörungsverfahren wurde eingewendet (Einwender 211,212), dass die Planunterlagen nicht während der gesamten Auslegungszeit komplett unter der angegebenen Adresse in Bochum ausgelegen bzw. zur Einsicht bereit gelegen hätten.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen.

Der bei der Stadt Bochum mit der Auslegung betraute Beschäftigte hat vielmehr der Bezirksregierung versichert, dass alle Unterlagen (siehe Abschnitt A Ziffer 2.1) während der gesamten Dauer der Auslegung in dem vorgesehenen Raum zur Einsicht zur Verfügung standen.

3.3 Planänderung

Während der gesetzlichen Frist sind Einwendungen gegen den Plan erhoben und Stellungnahmen abgegeben worden.

Aufgrund dieser Einwendungen und geäußerten Bedenken änderte die Antragstellerin die ursprüngliche Planung und erarbeitete ein Deckblatt. Dieses enthält im Wesentlichen folgende Änderungen im Bereich der Stadt Bochum gegenüber dem zunächst ausgelegten Plan:

- Entfall der Haltestelle Wernburgastraße sowie
- Änderungen im Bereich Langendreer Markt/Hauptstraße.

3.4 Erneute Auslegung/Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Nach ortsüblicher Bekanntmachung am 11. September 2010 lagen die ursprünglichen Unterlagen sowie die Deckblätter (siehe Abschnitt A Ziffer 2.2) in der Zeit vom 15. September 2010 bis einschließlich 14. Oktober 2010 zur allgemeinen Einsicht bei der Stadt Bochum aus.

In der Bekanntmachung wurde diejenige Stelle bezeichnet, bei der 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. Nicht ortsansässige Betroffene wurden nicht ermittelt. Gleichzeitig wurde den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planänderungen berührt wurden, Gelegenheit gegeben, zu den geänderten Plänen Stellung zu nehmen.

Auch gegen die geänderten Pläne wurden Einwendungen und Bedenken vorgetragen.

3.5 Erörterungstermin

Am 20., 23. und 24. Mai 2011 fand zu allen erhobenen Einwendungen ein Erörterungstermin statt.

Die Benachrichtigung der privaten Einwender über diese Termine erfolgte im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Arnsberg mit öffentlichen Anzeiger Nr. 17 vom 30. April 2011 und in den örtlichen Tageszeitungen in Bochum am 02. Mai 2011 sowie in Witten am 20. April 2011 und somit unter Einhaltung der Wochenfrist des § 73 Abs. 6 Satz 2

VwVfG NRW. Denn es wären ohne die Zahl der zu berücksichtigenden Behörden, mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen gewesen (§73 Abs. 6 Satz 4 VwVfG NRW). Auf diese Möglichkeit der Benachrichtigung ist in der Bekanntmachung der Planauslegung sowie der Auslegung der Deckblätter hingewiesen worden (§ 73 Abs. 5 Nr. 4 VwVfG NRW).

In der Erörterungsverhandlung konnten die Einwendungen und Bedenken nur zu einem kleinen Teil ausgeräumt sowie Vorschläge und Anregungen berücksichtigt werden. Auf die Niederschrift (Anlage Nr. 195) wird insoweit Bezug genommen.

C. Entscheidungsgründe

1. Allgemeines

1.1 Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 28 PBefG dürfen Betriebsanlagen von Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Planfeststellungspflichtig sind insbesondere der Neubau von Gleisanlagen, eigenen Bahnkörpern, Oberleitungen und Masten. Demzufolge ist der im vorliegenden Verfahren geplante Neubau der Strecke durch die Unterstraße und Hauptstraße in Bochum sowie die Verlegung der Trasse im Stadtgebiet Witten planfeststellungspflichtig.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihr betroffenen 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 Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich.

1.2 Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der vom Vorhabensträger vorgelegten Pläne liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Da es eine Planung ohne Entscheidungsspielräume nicht geben kann, steht der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der gesetzlichen Regelungen die planerische Gestaltungsfreiheit zu (BVerwGE 48, 56 ff). Diese mit dem Wesen jeder Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit unterliegt jedoch rechtlichen Bindungen. Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere zwingende gesetzliche Planungsschranken beachten. Sie darf nicht gegen zwingende gesetzliche Planungsvorgaben verstoßen (Planungsleitsätze). Sie hat die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens grundsätzlich zu rechtfertigen (Planrechtfertigung) und sie muss die für und gegen die planerischen Entscheidungen sprechenden öffentlichen und privaten Belange gerecht abwägen (Abwägungsgebot). Diese Planungsschranken wurden bei der Feststellung der Pläne für den Neubau/die Erweiterung der Straßenbahnlinie 310 in Bochum - Langendreer und Witten eingehalten. Dies wird in den nachfolgenden Kapiteln näher dargestellt.

2. Zuständigkeit

Die Bezirksregierung Arnsberg ist nach § 29 Abs. 1, § 11 Abs. 1 Abs. 2 Ziffer 1 PBefG zuständige Planfeststellungsbehörde. Die Durchführung des Verfahrens und die Beschlussfassung erfolgten nach §§ 28 ff PBefG in Verbindung mit §§ 73 ff VwVfG NRW.

3. Planungsermessen

Planungsentscheidungen beinhalten naturgemäß das Problem, dass sie sowohl mit verschiedenen privaten Belangen kollidieren, als auch, dass die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange mit anderen öffentlichen Belangen nicht vereinbar sind. Aus diesen Gründen muss sich die planende Verwaltung für die Bevorzugung des einen und für die Zurückstellung der anderen Belange entscheiden. Dabei darf von vorneherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffenen Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Das Abwägungsgebot verlangt, dass

- überhaupt eine Abwägung stattfindet,
- in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und
- der Ausgleich der Belange in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht (BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, DVBl 1975,713).

Daher stellt sich der Planfeststellungsbeschluss als Ergebnis einer planerischen Abwägungsentscheidung dar. Er legt Art und Ausmaß des Vorhabens sowie die zu beachtenden Nebenbestimmungen fest.

4. Planrechtfertigung

4.1 Allgemeines

Voraussetzung einer jeden planerischen Entscheidung ist die Rechtfertigung des Vorhabens, da es in individuelle Rechtspositionen Dritter eingreift und Grundlage der zur Ausführung des Planes etwa notwendig werdenden Enteignung ist. Die Planrechtfertigung stellt daher ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns (BVerwGE 125, 116 Rd.-Nr. 182) dar.

Eine Planung ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der von den einschlägigen Fachplanungsgesetzen verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen ein Bedürfnis besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. Die Planrechtfertigung erfordert mithin die Prüfung, ob das Vorhaben mit den Zielen des Gesetzes übereinstimmt (fachplanerische Zielkonformität) und ob das Vorhaben für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein (BVerwGE 127, 95, Rd-Nr. 34).

Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 123, 286).

Die Planrechtfertigung stellt deshalb eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit dar (BVerwGE 114, 924).

4.2 Übereinstimmung mit Gesetzen und Plänen

4.2.1 Personenbeförderungsgesetz

Das geplante Vorhaben steht im Einklang mit den generellen Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes, denn es dient der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, wozu nach § 1 Abs. 1 PBefG auch der Verkehr mit Straßenbahnen gehört. Das Personenbeförderungsgesetz formuliert seine Ziele nicht ausdrücklich. Aus §§ 4 Abs. 1, 8 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1 PBefG wird aber hinreichend deutlich, dass es insbesondere auch der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs im Orts- und Nachbarschaftsbereich dient (Hess VGH, DVBl 2008, 924). Damit wird der Zweck verfolgt, Wohngebiete, Arbeitsstätten und sonstige Einrichtungen im örtlichen Ballungsraum für den Einzelnen mit öffentlich zugänglichen Verkehrseinrichtungen erreichbar zu machen.

An der generellen Vereinbarkeit der geplanten Maßnahme mit diesen Zielen besteht kein Zweifel.

Im Besonderen steigert die Ersetzung der bisher vom Ortszentrum Langendreer bestehenden Buslinie in die Innenstädte von Bochum und Witten durch eine Straßenbahn die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Nahverkehrs. Hierzu ist z. B. auf die kürzere Fahrzeit und die größere Bequemlichkeit zu verweisen. Außerdem wird eine Verknüpfung mit der S Bahn am Bahnhof Langendreer geschaffen. Insbesondere muss berücksichtigt werden, dass im Vergleich zu der jetzt am Stadtrand des Ortsteils Langendreer vorbeiführenden Straßenbahntrasse die künftige Strecke durch den Ortskern geführt wird. Hierdurch wird es einer Vielzahl von Bewohnern erleichtert, diese Linie zu benutzen.

4.2.2 ÖPNVG NRW

Darüber hinaus ist festzustellen, dass nach § 2 Abs. 1 ÖPNVG NRW beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der schienengebundene Nahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr sowie der ÖPNV generell so weit wie möglich den Vorrang vor dem Straßenverkehr erhalten sollen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen, das durch ein abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, § 2 Abs. 4 Satz 2 ÖPNVG NRW. Das bedeutet, dass der Schienenverkehr als Grundangebot des ÖPNV ausgestaltet und das übrige Angebot (Busse) darauf ausgerichtet werden soll. Diesem Ziel dient die Erweiterung/der Neubau der Linie 310. Denn die Bedeutung der Straßenbahn als Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV wird bei Verwirklichung der Maßnahme zunehmen. Die Erweiterung der Straßenbahnstrecke ist auch deshalb sinnvoll, weil einer Ausdehnung des Busnetzes wegen der immer stärkeren Ausdehnung des Individualverkehrs mit Kraftfahrzeugen Grenzen gesetzt sind. Eine Rückführung von Buslinien, wie sie nach erfolgter Maßnahme vorgesehen ist, entspricht daher ebenfalls den Vorgaben des ÖPNVG NRW.

4.2.3 Regionalplanung

Im derzeit gültigen Regionalplan des Regionalrates Arnsberg von 2001 ist eine Straßen-/Stadtbahntrasse in der Unter- und Hauptstraße eingetragen. Die nunmehr vorgesehene Streckenführung entspricht dieser Darstellung.

Auch im Regionalen Flächennutzungsplan der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr vom 03.05.2010 ist auf den Seiten 143 bis 145 die geplante Maßnahme angesprochen und begründet.

4.2.4 Landesverkehrsplanung

Mit der Landesverkehrsplanung ist die vorgesehene Maßnahme ebenfalls vereinbar. So ist in der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (Bedarfsplan Schiene) in der Kategorie „indisponible Vorhaben“, kommunale Vorhaben der Stufe 1 unter Nr. 5 eine schienengeführte Nahverkehrsverbindung durch die Unterstraße, zum Bahnhof Langendreer sowie über Bochum Papenholz nach Witten Crengeldanz vorgesehen.

4.2.5 Nahverkehrspläne

Nicht zuletzt entspricht die Erweiterung/der Neubau der Linie 310 auch den Nahverkehrsplänen der Stadt Bochum sowie des Ennepe-Ruhr-Kreises. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B, Ziffer 2.2 Bezug genommen. Mit der vorgesehenen Maßnahme soll eine schienengebundene Nahverkehrsverbindung innerhalb des dicht besiedelten und vom motorisierten Individualverkehr viel befahrenen Zentrums des Stadtteils

Langendreer sowie eine verbesserte Verbindung dieses Stadtteils mit den Zentren von Bochum und Witten hergestellt werden. Ferner soll ein Verknüpfungspunkt der Linie 310 mit dem S Bahnhof Langendreer geschaffen werden.

Die Straßenbahn in Bochum insgesamt und die Linie 310 in Witten wurde in den letzten Jahrzehnten als innerstädtisches Schienenverkehrsmittel ausgebaut, zum Teil unterirdisch, und soll nach der Intention der Nahverkehrspläne das Aufkommen starker Verkehrsbeziehungen abdecken.

4.3 Erforderlichkeit des Vorhabens

Das Vorhaben kann für sich in Anspruch nehmen, in der konkreten Situation erforderlich zu sein.

Das ergibt sich zwar noch nicht daraus, dass die Maßnahme in den aktuellen Nahverkehrsplänen der Stadt Bochum und des Ennepe-Ruhr-Kreises vorgesehen ist (Abschnitt B, Ziffer 2.2). Die Nahverkehrspläne bilden den Rahmen für die Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und konkretisieren die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs (§ 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW).

Den in ihnen enthaltenen Bedarfsfeststellungen kommt mangels einer entsprechenden gesetzlichen Regelung jedoch keine bindende Wirkung für das Planfeststellungsverfahren zu.

Die Erforderlichkeit ergibt sich aber aus den nachfolgenden Überlegungen.

4.3.1 Bedarf

Für die Erweiterung / den Neubau der Linie 310 besteht ein Bedarf.

Ziel der Maßnahme ist es, die Verbindung zwischen Langendreer und den Innenstädten von Bochum und Witten, sowie die Verbindung von Witten zum S Bahnhof Langendreer zu verbessern. Eine Aufwertung der Verbindung der Gesamtstrecke von Bochum HBF nach Witten HBF wird nicht angestrebt. Denn hier ist mit den beiden bestehenden Regionalbahnlinien, die tagsüber im Halbstundentakt verkehren, eine ausreichende und schnelle Verbindung vorhanden. Personen, die von Bochum HBF nach Witten HBF fahren wollen, werden daher die Straßenbahnlinie 310 eher nicht benutzen.

4.3.2 Beschreibung der derzeitigen Situation

Mit der Inbetriebnahme der S Bahn im Jahre 1982 wurde nur der nördliche Teil des Stadtteils Langendreer erschlossen und an die Stadtzentren Bochum und Witten angeschlossen. Die Anbindung des Bereichs um die Unterstraße und Alte Bahnhofstraße,

dem Geschäfts- und Siedlungskern, verschlechterte sich dagegen, denn das Busnetz wurde auf die S Bahn ausgerichtet und der bis dahin bestehende Schnellbus zur Stadtmitte Bochum eingestellt. Von großen Teilen des Kerns von Langendreer besteht wegen der Randlage des S Bahnhofs keine fußläufige erreichbare, schnelle direkte ÖPNV – Verbindung zum Zentrum von Bochum. Lediglich die Buslinie 345 fährt auf Umwegen das Stadtzentrum Bochum an. Zum Stadtzentrum Witten verkehrt die Buslinie 378.

Durch die bestehende Trassenführung der Linie 310 über die Baroper Straße in Langendreer und das Papenholz wird der Stadtteil Langendreer nur an seiner Südseite tangiert. Hierdurch hat die Straßenbahnlinie 310 derzeit nur eine unbedeutende Erschließungsfunktion des Stadtteils Langendreer und wird auf diesem Abschnitt entsprechend wenig benutzt.

4.3.3 Beschreibung der künftigen Situation

Mit der neuen erweiterten Linienführung wird die Straßenbahn die Hauptlast des öffentlichen Personennahverkehrs zwischen Langendreer und den Zentren von Bochum und Witten übernehmen. Es sollen Straßenbahnfahrten im 10 Minuten Takt angeboten werden.

Das Busnetz im Raum Langendreer wird an die dann bestehenden Straßenbahnverbindungen angepasst, um die durch den Wegfall der heutigen Linie 310 betroffenen Bereiche durch Buslinien zu erschließen.

4.3.4 Künftiges Beförderungsaufkommen

Die Planrechtfertigung für das Vorhaben besteht auch unter der weiteren Voraussetzung, dass das beabsichtigte Vorhaben geeignet ist, die mit ihm verfolgten planungsrechtlichen Ziele tatsächlich zu verwirklichen, insbesondere weil ein konkreter Bedarf für die damit angebotene Verkehrsleistung besteht. Dies setzt die Erstellung einer Bedarfsprognose voraus.

Der Antrag auf Planfeststellung basiert auf einer Untersuchung des künftigen Fahrgastaufkommens. Unter Zugrundelegung der Daten der Landesverkehrsplanung, die auf der „standardisierten Bewertung“ beruhen, weist diese für das Jahr 2015 7.100 Personenfahrten pro Tag aus. Aufgrund modelltechnischer Ermittlungen ist diese Zahl nach einem anerkannten Prognosemodell, das landeseinheitlich gilt, ermittelt worden. Das prognostizierte Fahrgastaufkommen rechtfertigt bereits eine Ausdehnung des heutigen Angebotes. Diese Zahl von 7.100 Fahrgästen pro Tag lag der Landesregierung vor, wurde überprüft und in die Landesplanung übernommen. Konkrete, nachvollziehbare Gegenrechnungen wurden von den Einwendern nicht vorgelegt.

Der Vortrag, die Zahl sei aus allgemeinen Überlegungen, z. B. der sinkenden Bevölkerungszahl, überhöht, kann daher keine Beachtung finden, zumal die Bevölkerungsentwicklung bei der Aufstellung der Pläne bekannt war.

Darüber hinaus haben kontinuierliche Erhebungen der Antragstellerin ergeben, dass sich das Beförderungsaufkommen in den vergangenen 10 Jahren um 40% erhöht hat, unabhängig von einer sinkenden Einwohnerzahl in Bochum.

4.3.5 Berücksichtigung von § 13 Abs. 2 Ziffer 2 a PBefG

Die Verneinung des Bedarfs für die Straßenbahnstrecke im Sinne des § 13 Abs. 2, Ziffer 2 a PBefG mit der Behauptung, der Verkehr könne mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden (z. B. Einwender Nr. 89), kann nicht durchgreifen. Denn § 13 Abs. 2 PBefG gehört nicht zu den Vorschriften, die der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses entgegenstehen können. Schon vom Wortlaut und der Systematik des Gesetzes her beziehen sich die Versagungsgründe des § 13 Abs. 2 PBefG nur auf die Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Ziffer 1 PBefG, nicht aber auf einen Planfeststellungsbeschluss nach § 28 Abs. 1 PBefG. Dabei handelt es sich um zwei selbstständige Verwaltungsentscheidungen, von denen die eine unternehmer- und die andere vorhabenbezogen ist. Die Erteilung der Genehmigung nach § 9 Abs. 1, Ziffer 1 PBefG ist nicht Voraussetzung für die Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses; der Plan kann festgestellt werden, ohne dass zuvor oder gleichzeitig eine Genehmigung nach § 9 PBefG erteilt wird, § 28 Abs. 4 PBefG (BVerwGE 123, 286).

Darüber hinaus beinhaltet § 13 Abs. 2 Ziffer 2 a PBefG nur ein Verbot der Doppelbedienung einer Strecke (Fielitz/Grätz, Kommentar zum PBefG, § 13 Randnummer 24 ff). Eine solche Situation wird aber beim Betrieb der neuen Straßenbahntrasse nicht vorliegen. Denn mit Aufnahme dieses Betriebs wird der Verkehr auf den Buslinien 345 und 378 insoweit eingestellt, wie er in Konkurrenz zu der Straßenbahn 310 stehen würde. Zudem betreibt die Antragstellerin sowohl die Straßenbahnlinie 310 als auch die Buslinien, so dass keine betriebliche Konkurrenz ersichtlich ist.

4.3.6 Weitere Rechtfertigungsgründe

Zu den maßgeblichen Kriterien der Planrechtfertigung bei Straßenbahnprojekten gehört die Anhebung des Beförderungskomforts. Eine Straßenbahn erfreut sich bei den Benutzern einer höheren Beliebtheit als ein Bus, da der Fahrkomfort höher ist. Dies ist durch die Seitenstabilität der Straßenbahn während der Fahrt und die insgesamt größere Laufruhe bedingt, durch die Vibrationen erheblich kleiner als bei einem Bus ausfallen. Außerdem ist die Belästigung der Fahrgäste durch Lärm deutlich geringer als bei einem Bus. Auf der künftige Strecke sollen Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden. Dieser Wagentyp erhöht den Komfort für den Kunden, da Eintrittstrepfen vermieden werden. Ge-

rade für gehbehinderte Menschen oder Personen mit Rollatoren oder Kinderwagen stellt dies eine erhebliche Erleichterung beim Ein- und Aussteigen dar.

Hinzu kommt im konkreten Fall, dass die Fahrzeiten verkürzt werden. Während derzeit ein Bus der Linie 345 von Langendreer Markt nach Bochum HBF 32 Minuten benötigt, legt die Straßenbahn diese Strecke künftig in nur 24 Minuten zurück.

Der Bus (Linie 378) legt heute die Strecke von Langendreer Markt bis zum Rathaus Witten in 15 Minuten zurück. Die Straßenbahn wird 14 Minuten benötigen. Hier ist der Zeitgewinn zwar vorhanden aber nur minimal.

Gerechtfertigt ist die Maßnahme auch im Hinblick auf die deutlich häufigeren Verkehrsverbindungen. Vorgesehen ist auf der gesamte Strecke tagsüber zwischen 6.00 Uhr und 19.00 Uhr ein Takt von zehn Minuten. Demgegenüber verkehrt der Bus 345 von Langendreer Markt nach Bochum HBF derzeit nur alle 20 Minuten. Eine Busverbindung von Langendreer Markt nach Witten (Buslinie 378) besteht derzeit tagsüber ebenfalls nur alle 20 Minuten.

Die Taktfrequenz wird von Kunden als wichtiges Kriterium bei der Entscheidung für ein bestimmtes Verkehrsmittel angesehen. Ebenso erhöht ein dichter Takt die Zuverlässigkeit einer Verbindung und die Anschlussmöglichkeiten an andere Linien.

Darüber hinaus ist eine Straßenbahnverbindung besser wahrnehmbar als eine Busverbindung, da sie durch ihre Gleis- und Trassenführung auch ohne Blick auf den Linienetzplan den Benutzern anzeigt, in welche Richtung eine schnelle Verbindung besteht und so einen höheren Anreiz zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel bietet.

Zudem ist eine Straßenbahn ein besonders stadtverträgliches Verkehrsmittel, da sie keine lokalen Schadstoffemissionen verursacht.

Die Straßenbahn stößt vor Ort keine Abgase aus und bedeutet somit eine Verbesserung der Luftschadstoff- und insbesondere auch der Feinstaubbelastung im Straßenraum der Unterstraße und der Hauptstraße in Bochum sowie der Crengeldanzstraße und der Bochumer Straße in Witten.

Zwar lässt sich diese Wirkung, worauf die Einwender Nr. 45 und Nr. 89 zu Recht hingewiesen haben, auch durch den Einsatz von Oberleitungsbussen (O-Bus) oder Hybridbussen zum Teil erreichen. Dennoch sind diese Vorschläge zurückzuweisen.

Der Bau einer Oberleitungstrecke von nur ca. 5 km macht keinen Sinn, zumal die Fahrgäste dann von der vorhandenen Straßenbahn in den O-Bus umsteigen müssten. Der Bau der gesamten Linie der Straßenbahn 310 als O-Bus, der dann im Bereich der Antragstellerin eine Insellösung darstellen würde, ist ebenfalls nicht sinnvoll. Denn ein O-

Bus wäre in das bestehende System nicht integrierbar, zum Beispiel kann ein O-Bus nicht die Tunnelstrecken in der Innenstadt von Bochum befahren. Zudem wäre für eine einzige Linie eine neue Infrastruktur einschließlich Werkstätte zu schaffen. Somit scheidet diese Alternative aus wirtschaftlichen Überlegungen aus.

Letzteres gilt auch für einen Hybridbus. Mit einem solchen Bus wäre ebenso wie mit einem O-Bus auch die oben beschriebene Komfortsteigerung nicht zu erzielen.

Konkret ist weiter zu berücksichtigen, dass sich sowohl in der Unterstraße als auch in der Hauptstraße in Bochum verschiedene Schulen befinden. Die geplante Straßenbahnführung stellt damit eine optimale Anbindung dar und erleichtert es vielen Schülern, ihre Schule zu erreichen.

Das Gleiche gilt für die Anbindung des Opelwerkes II als wichtigen Arbeitgeber im Bereich der neuen Trasse.

4.4 Finanzierung der Maßnahme

Die Einwände gegen die Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens stehen der Planrechtfertigung nicht entgegen.

Die Art der Finanzierung ist grundsätzlich nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses (BVerwG, Beschluss vom 25.03.2009- 4 B 63.089). Finanzielle Beschränkungen können der Planrechtfertigung nur dann mit Erfolg entgegengehalten werden, wenn sie unüberwindlich sind und deshalb ausschließen, dass die Planung sich realisieren lässt.

Dass eine derartige Situation gegeben sein könnte, dafür ergaben sich während des Verfahrens keinerlei Anhaltspunkte.

Auch die von einigen Einwendern angesprochene angespannte Haushaltslage der Stadt Bochum kann der Planung nicht entgegengehalten werden. Denn im Erörterungstermin wurde hierzu ausgesagt, dass finanzielle Mittel der Stadt Bochum nur in geringem Umfang, ausschließlich für die Anlage zusätzlicher Radwege und Parkplätze, in das Vorhaben fließen.

Die Förderfähigkeit der Maßnahme nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, die durch die standardisierte Bewertung nachzuweisen ist, stellt keine Voraussetzung für die Planrechtfertigung dar (Hess. VGH, DVBl 2008,924). Im übrigen ergab diese Bewertung einen Wert von 1 : 1,67, d.h. jeder investierte Euro macht sich 1,67 mal bezahlt. Dies spricht eindeutig für die Verwirklichung des Vorhabens.

Hierzu passt auch die Aussage der Antragstellerin, dass mit den entsprechenden Stellen Einigkeit über die Förderung erzielt wurde und die erforderlichen Mittel eingeplant sind.

Ebenso wenig ist das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit von seinem Inhalt her geeignet, der Planung die Rechtfertigung zu entziehen. Es verlangt nämlich lediglich, ein bestimmtes Ziel mit dem geringst möglichen Einsatz von Mitteln zu erreichen bzw. mit einer bestimmten Summe das größtmögliche Ziel zu realisieren (OVG Münster, NVwZ 2004,217). Das Ziel selbst - das hier unter anderen eine leistungsstarke und direkte Verbindung vom Ortskern Langendreer zu den Innenstädten von Bochum und Witten umfasst - kann deshalb nicht unter Berufung auf dieses Gebot mit dem Argument in Frage gestellt werden, die Verkehrsverhältnisse würden auch durch kostengünstigere Maßnahmen verbessert.

5. Gesetzliche Planungsleitsätze

Im Rahmen der Planung eines Straßenbahnvorhabens sind weiterhin verschiedene gesetzliche Planungsleitsätze zu beachten. Diese ergeben sich aus dem PBefG und dem ÖPNVG NRW sowie anderen, für die Planung einschlägigen Vorschriften. Hierbei handelt es sich z. B. um das naturschutzrechtliche Gebot, erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden sowie das Gebot, im Falle der Unvermeidbarkeit des Eingriffs diese durch Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu kompensieren, § 13 BNatSchG.

Im vorliegenden Fall werden die einschlägigen Planungsleitsätze beachtet. Insbesondere werden die sich aus dem PBefG und dem ÖPNVG NRW ergebenden Planungsleitsätze eingehalten, ebenso wie die nach den Naturschutzgesetzen. Wie noch ausgeführt wird, kommt die vorliegende Planung mit der geringst möglichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft aus und schafft im Übrigen die erforderlichen Ausgleichs-, Schutz- und Ersatzmaßnahmen. Dies ergibt sich aus dem Erläuterungsbericht (Anlage 1) und der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Anlage 131), auf welche insoweit Bezug genommen wird. Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung wird auch auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenbereichen im jeweiligen systematischen Zusammenhang unter Abschnitt C 6 dieses Beschlusses verwiesen.

6. Würdigung und Abwägung der öffentlichen Belange

6.1 Allgemeines

Eine Abwägung der relevanten öffentlichen und privaten Belange rechtfertigt das Vorhaben in der planfestgestellten Form. Die allgemeinen rechtlichen Bindungen des Planungsermessens werden eingehalten, nämlich die Planrechtfertigung, die Beachtung der Planungsleitsätze und das Abwägungsgebot. Die Planung enthält keinen unverhält-

nismäßigen Eingriffe in die privaten Rechte Dritter und ist auch im Hinblick auf die entseignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses gerechtfertigt.

6.2 Alternative Linienführung

Im Rahmen der Abwägung ist auch zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als gegen die beantragte Lösung. Dabei ist zu untersuchen, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt. Hieraus folgt die Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen (BVerwG, NVwZ 1997, 914). Kommen Alternativen ernsthaft in Betracht, so muss sie die Planfeststellungsbehörde als Teil des Abwägungsprozesses mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den jeweiligen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einbeziehen (BVewG, NuR 1998, 95).

Einer Planungsalternative muss der Vorzug gegeben werden, d.h. das beantragte Projekt ist abzulehnen, wenn die Planungsvariante bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit Belange in geringeren Maße beeinträchtigt. Schneidet eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten besser, unter anderen Gesichtspunkten schlechter ab als die beantragte Trasse, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Trasse zu entscheiden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies die Prüfung der Frage, ob sich eine Alternative aufdrängt, die bei gleicher Verkehrswirksamkeit das von der Antragstellerin gesetzte Planungsziel auch auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität und deutlich weniger Beeinträchtigungen für andere Belange als beim beantragten Bauvorhaben erzielen lässt.

6.2.1 Nullvariante

Die Nullvariante bedeutet den Verzicht auf die geplante Maßnahme und damit die Beibehaltung des derzeitigen Zustands.

Sie führt dazu, dass der Ortsteil Langendreer auch weiterhin nur peripher durch öffentlichen Schienenpersonennahverkehr erschlossen wird. Insbesondere bleiben stadtbezirklich bedeutsame Einrichtungen wie z. B. die vorhandenen Schulen an der Haupt- und Unterstraße vom Schienennetz getrennt.

Eine Taktverdichtung der bestehenden Linie wird aufgrund der teilweise eingleisigen Trasse nicht möglich sein.

Insgesamt entfielen alle für die Maßnahme sprechenden Vorteile (vgl. Abschnitt C 4 – Planrechtfertigung).

Private Belange würden bei einem Absehen von der Verwirklichung des Vorhabens nicht berührt.

Die klimatisch und lufthygienisch relevanten Baumbestände blieben unvermindert erhalten; eine Reduzierung der Luftbelastung durch verringerten KFZ-Verkehr würde allerdings nicht eintreten.

Als Nullvariante ist auch die Aufgabe der geplanten Straßenbahn und ihr Ersatz durch eine Buslinie möglich. Eine Straßenbahn ist jedoch eine qualitativ höherwertige Alternative zum Bus. Sie bietet ein größeres Platzangebot, höheren Fahrkomfort, keine Abgase und Feinstaubemissionen vor Ort sowie geringere Belästigung der Fahrgäste durch Lärm und Vibrationen. Ein Bus könnte zudem nicht die Straßenbahnbeschleunigungsmaßnahmen in der Wittener Straße nutzen noch in den U Bahn Tunnel Bochum-Innenstadt einfahren.

6.2.2 Alternativen für den Bereich Unterstraße bis Langendreer Markt

6.2.2.1 Tunnellösung

Als weitere Alternative kommt auch eine Führung der Straßenbahn unter der Unterstraße, der Alten Weststraße und der Alten Bahnhofstraße bis zum S Bahnhof Langendreer in Tunnellage in Betracht.

Hier besteht der Vorteil für die bei der jetzigen Planung betroffenen Anwohner der Unter- und Hauptstraße darin, dass ihre Belange nicht berührt werden.

Viele Wohnbereiche, der Geschäftsbereich des Ortskerns Langendreer und städtische sowie regionale Einrichtungen wären optimal an die Trasse angebunden.

Allerdings stehen Umweltgesichtspunkte dieser Lösung entgegen. Denn es ist neben Baumverlusten durch den erforderlichen Bau von Rampen und U-Bahn Stationen auch mit deutlichen Eingriffen in den Boden- und Grundwasserhaushalt sowie mit erheblich längeren baubedingten Beeinträchtigungen für die Bewohner der dann betroffenen Straßen zu rechnen.

Letztlich sprechen auch die entstehenden Kosten gegen diese Lösung. Wenn auch genaue Beträge nicht genannt wurden, so liegt doch auf der Hand, dass eine Tunnellösung um ein Vielfaches teurer würde als eine Straßenbahnführung auf der Erdoberfläche. Eine Realisierung scheidet daher bereits aus Kostengründen aus.

6.2.2.2 Oberirdische Trassenführung durch die Alte Weststraße und Alte Bahnhofstraße

Denkbar ist auch der Verlauf der Straßenbahntrasse durch die Unterstraße, Alte Weststraße, Kaltehardtstraße und Alte Bahnhofstraße zur Hauptstraße innerhalb der vorhandenen Straßenfläche.

Die Vorteile einer solchen Trassenführung liegen in der sehr guten Erschließung der meisten Wohnbereiche, des Geschäftsbereichs im Ortskern von Langendreer sowie fast aller bezirklicher und regionaler Einrichtungen, vergleichbar mit der Tunnelvariante.

Nachteilig wirkt sich aber der sehr enge Straßenraum in der Alten Weststraße, der Kaltehardtstraße und der Alten Bahnhofstraße aus und hier besonders im verkehrsberuhigten Bereich. Ein zügiger und behinderungsfreier Straßenbahnverkehr wäre hier nicht abwickelbar. Denn den schmalen zur Verfügung stehenden Straßenraum müssten auch Fußgänger und Radfahrer benutzen.

Nicht unberücksichtigt werden darf auch, dass diese Straßen durch einen umfangreichen Baumbestand charakterisiert sind. Bei einer Realisierung dieser Alternativstrecke müssten weit massivere Eingriffe hierin erfolgen als bei einer Trasse über die Unterstraße.

Zudem wären Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen sowie der Wegfall von Parkplätzen für die Anwohner mindestens in demselben Umfang wie in der Unterstraße zu erwarten.

Außerdem wäre die Einfädelung der Alten Bahnhofstraße in die Hauptstraße nur mit Eingriffen in die Bausubstanz realisierbar.

6.2.2.3 Führung der Trasse durch die Unterstraße

Die Unterstraße weist bei einer im Vergleich zu anderen Alternativen relativen Breite eine zügige Führung ohne enge Radien auf. Der in der Unterstraße zur Verfügung stehende Straßenraum lässt ohne Inanspruchnahme von Privateigentum die separate Anordnung von Abbiegespuren für den Individualverkehr zu und gewährleistet somit einen zügigen und weitgehend behinderungsfreien Straßenbahnverkehr. An zwei Haltestellen (Igelstraße und Langendreer Markt) ist ein Vorbeifahren an haltenden Straßenbahnen möglich.

Die Lage dieser Alternativtrasse zu Wohngebieten und dem Geschäftsbereich des Ortskerns Langendreer ist zwar schlechter als in der zuvor beschriebenen Alternative durch die Alte Weststraße und Alte Bahnhofstraße. Verglichen mit der heutigen Randlage der

Straßenbahn stellt sie aber eine deutliche Verbesserung der Anbindung dar. Insbesondere ist der Anschluss an das Versorgungszentrum Langendreer gegeben.

Zu berücksichtigen ist auch, dass private Interessen tangiert werden. Soweit allerdings in geringem Umfang Privatgrundstücke in Anspruch genommen werden müssen, handelt es sich hierbei um Grundstücksteile, die auch bisher bereits als Straße/Bürgersteig benutzt werden.

Die Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke bleibt erhalten. Allerdings wird es zu einem Verlust von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum kommen.

Ferner sind Einwirkungen der Straßenbahn auf die an der Straße liegenden Häuser durch Lärm und Erschütterungen zu erwarten. Diese werden aber durch den bestehenden Straßenverkehr weitgehend überlagert. Mit Pegelerhöhungen ist vor allem an den neu zu signalisierenden Straßenkreuzungen zu rechnen.

Grundsätzlich ist auch mit relevanten (29) Baumverlusten zu rechnen, die aber weit geringer ausfallen als bei der zuvor beschriebenen Alternative.

6.2.3 Alternativen für den Bereich Hauptstraße bis Bochumer Straße

Im Bereich der Crengeldanzstraße und der unteren Bochumer Straße ist bereits eine Straßenbahntrasse vorhanden und damit der Verlauf entsprechend vorgegeben. Hier geht es in erster Linie um eine Optimierung der Trassenführung im Straßenraum und Anpassung der Haltestellen an die Anforderungen des künftigen Straßenbahnmodells. Relevante Alternativen ergeben sich in diesem Abschnitt nicht.

Bezüglich der Möglichkeit, die Strecke in Tunnellage zu führen wird auf die Ausführungen unter 6.2.2.1 verwiesen. Die dortigen Ausführungen, insbesondere das Umwelt- und Kostenargument gilt auch für den Bereich Hauptstraße.

6.2.3.1 Alternative über Hauptstraße, Langendreer Straße und Hörder Straße

Diese Alternative weist gegenüber der beantragten Trassenführung den Vorteil auf, dass sie den Bereich Langendreerholz sowie das Knappschafts Krankenhaus wesentlich besser erschließt. Im Vergleich zur Hauptstraße ist die Langendreer Straße auch deutlich geringer mit Bäumen bestanden, was diesbezügliche Eingriffe reduzieren würde. Nachteilig ist allerdings die Tatsache, dass die Abstände zwischen den Häuserfronten teilweise nur bei 12 m liegen, wodurch eine bauliche Realisierung sowie ein ungehinderter Betriebs- und Verkehrsablauf nahezu unmöglich ist.

Darüber hinaus wird durch die Langendreerstraße die Autobahn A 44 überquert. Die Tragfähigkeit der dort vorhandenen Brücke reicht aber für Straßenbahnen nicht aus.

Daher wäre ein Neubau dieser Brücke erforderlich. Bei einer Stützweite von ca. 65 m, einer Breite von ca. 15 m und einem erfahrungsgemäß anfallenden Kostenansatz von 5.000 €/qm ergeben sich Kosten von ca. 5 Mio. Euro. Die Relation von Kosten zum zu erwartendem Nutzen wäre hier nicht gewährleistet. Diese Variante scheidet daher aus den Überlegungen aus.

6.2.3.2 Alternative zwischen Stiftstraße und Bochumer Straße

Auf Höhe der Stiftstraße besteht gegenüber der Trassenführung im Straßenraum die Alternative, die Gleise in die östlich der Hauptstraße gelegene Grünfläche zu verlegen und dann außerhalb des Straßenraums weiter in Richtung Witten zu führen. Die Trasse verlief südlich der Straße auf dem Jäger im Grünstreifen zwischen der Hauptstraße und der Bahnstrecke und würde in dieser Linie über die Baroper Straße hinweg und unterhalb der A 44 an der Oberkante der Bahnböschung bis zur Stadtgrenze Witten geführt und sodann weitgehend gradlinig nach Süden, um südlich des Kurvenbereichs auf die Bochumer Straße zu treffen.

Gegenüber der beantragten Trasse wären bei dieser Streckenführung jedoch erhebliche Eingriffe in Wald- und Gehölzbestände sowie Staudenfluren des Grünstreifens zwischen Hauptstraße und Bahnlinie unvermeidbar.

6.2.3.3 Trasse über die Hauptstraße

Diese Trasse verläuft von der Bahnunterführung in Langendreer bis zur Bahnunterführung in Witten ohne große oder enge Radien, was eine zügige Bedienung der Strecke sicher stellt. Der zur Verfügung stehende Straßenraum ermöglicht es zudem, für den Individualverkehr an den Kreuzungen eigene Abbiegespuren einzurichten, wodurch sowohl der Straßenbahnverkehr als auch der Kraftfahrzeugverkehr nicht behindert werden. Eingriffe in Privateigentum werden weitestgehend vermieden.

In der Nähe der neuen Signalanlagen ist aber mit einer Erhöhung von Lärmemissionen zu rechnen.

Unter Umweltgesichtspunkten bietet diese Trassenführung Vorteile. Denn die zu erwartenden Biotopverluste stellen sich hier als besonders gering dar, da die Trasse weitgehend im bestehenden Straßenbestand verläuft. Zwar wird es zu Verlusten von Bäumen kommen, doch werden weitere Eingriffe in Wald-, Gehölz- und Staudenbestände vermieden.

6.2.4 Besonderer Bahnkörper

Als weitere Alternative kommt der Bau der Straßenbahngleise auf einem besonderen, von den bestehenden Fahrbahnen unabhängigen Bahnkörper in Betracht. Nach § 15

Abs. 6 der gültigen Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) sollen Strecken unabhängige oder besondere Bahnkörper haben.

Dieser Anforderung wird die vorliegende Planung nur in den Abschnitten der Strecke vom S Bahnhof Langendreer nach Witten auf wenigen Metern vom S Bahnhof Langendreer aus nach Süden sowie von der Einmündung der Straße Auf dem Jäger bis südlich der Haltestelle Papenholz gerecht. Im Übrigen verläuft sie zum weit überwiegen- den Teil straßenbündig.

Die Vorteile einer Trassenführung auf einem eigenen Bahnkörper liegen darin, dass die- ser eine höhere Beförderungsgeschwindigkeit erlaubt, eine Störung des Individualver- kehrs wie beispielsweise links abbiegende oder wendende Fahrzeug vermeidet und un- ter Umweltgesichtspunkten zumindest teilweise als Rasengleis angelegt werden kann. Für die Anlage eines eigenen Bahnkörpers mit Individualverkehr -Streifen ist eine Stra- ßenbreite von 12 m nötig. Unter Beibehaltung eines Gehweges und Anlage eines Fahr- radweges werden insgesamt 20 m Breite benötigt.

Die Straßenbreite der Unterstraße reicht grundsätzlich hierfür aus. Allerdings wäre ein umfangreicher Eingriff in den Baumbestand unvermeidbar. Der Alleecharakter der Un- terstraße ginge über weite Strecken verloren.

Zudem erfordert ein besonderer Bahnkörper in Straßenmitte an den signalisierten Kno- tenpunkten besondere Aufweitungen der Straße für den Kraftfahrzeugverkehr. Dies wä- re nur zu Lasten der anliegenden Privatgrundstücke möglich.

Die Hauptstraße weist zwischen Langendreer Markt und der Baroper Straße überwie- gend eine Breite von 9 m auf. Die Abstände zwischen den Häuserzeilen betragen mitun- ter auch 20 m. Der gesamte Straßenraum würde somit zwar Platz für einen besonderen Gleiskörper, Individualverkehr-Streifen, Fuß- und Radweg bieten, jedoch würden heute vorhandene Stellplatzmöglichkeiten entfallen und sämtliche Bäume gefällt werden müs- sen. Die Anlage eines eigenen Gleiskörpers wäre damit mit einer vollkommenen Neuge- staltung der Hauptstraße in diesem Bereich verbunden, wobei der heutige Allee Charak- ter der Straße verloren ginge.

Ein eigener Bahnkörper könnte statt in der Straßenmitte auch in Straßenseitenlage ge- baut werden. Hierbei müsste aber dieser Bahnkörper zur Erschließung der anliegenden Grundstücke ständig überquert werden. Hierdurch würde das Ziel, durch Entmischung der verschiedenen Verkehrsarten einen schnellen, und störungsfreien Ablauf des Stra- ßenbahnverkehrs zu ermöglichen, konterkariert. Der Gewinn an Geschwindigkeit und Sicherheit wäre minimiert.

Die Erschließung der Anliegergrundstücke über deren Hinterseite, die die gerade ange- gebenen Nachteile vermeiden würde, erfordert die Anlage neuer Straßen, die nur über

Entzug von Privateigentum möglich wäre. Hier stünden Aufwand und Erfolg in keinem Verhältnis, zumal dann auch viele Privathäuser und Garagenzufahrten umgestaltet werden müssten.

6.2.5 Zusammenfassende Bewertung der Varianten

Alle aufgezeigten Varianten weisen bestimmte Vor- und Nachteile auf. Eine Trassenführung, die nur Vorteile bietet, ist nicht ersichtlich.

Die Nullvariante wäre mit keinerlei Beeinträchtigungen verbunden, würde aber voraussichtlich zu der Einstellung der Linie 310 führen und ließe einen entsprechenden Zuwachs an Bus- und Individualverkehr erwarten. Dieser hätte eine Zunahme von Lärm, Luftschadstoffen und Feinstaub zur Folge und würde insgesamt zu einer Verschlechterung des ÖPNV in Langendreer führen.

Bereits aus Kostengründen sind die Tunnellösung sowie die Führung der Gleise über die Langendreer Straße und Hörder Straße abzulehnen, denn sie würden dazu führen, dass mangels der notwendigen Mittel keine Straßenbahn gebaut würde. Die Tunnellösung steht daher im Ergebnis der Nulllösung gleich.

Als realistische Alternativen kommen daher nur die Führung der Gleise über die Alte Weststraße, Kaltehardtstraße und Alte Bahnhofstraße, die Verlegung der Gleise ab der Stiftstraße Richtung Witten bis zur Bochumer Straße auf dem Grünstreifen sowie eine besondere Trasse in Betracht.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine unabhängige Gleisführung nicht in jedem Fall von § 15 Abs. 6 BOStrab verlangt wird. Es muss nicht sondern soll nur eine unabhängige Gleisführung geben. Dies bedeutet, dass unter besonderen Umständen hierauf verzichtet werden kann. Solche besonderen Umstände liegen im diesem Verfahren vor. Sie bestehen, wie oben dargelegt, in den schwerwiegenden Folgen für betroffene Grundstückseigentümer, in weitgehenden Eingriffen in den Baumbestand, wodurch sich auch das Stadtbild an der Unter – und insbesondere an der Hauptstraße grundlegend verändern wird. Aufgrund der besonderen örtlichen Situation der fast vollkommenen Randbebauung und der damit bedingten Überfahrten zu den Grundstücken und Garagen würden sich zudem die mit einem eigenen Bahnkörper beabsichtigten Effekte nur in geringem Maße einstellen.

Die Vorteile einer eigenen Straßenbahntrasse, die darin bestehen, dass eine schnelle und behinderungsfreie Fahrt erfolgen kann, werden zu einem großen Teil damit erreicht, dass die Lichtzeichensteuerung des Straßenbahn – und des Individualverkehrs so aufeinander abgestimmt werden, dass jeweils ein Fahrzeugpulk gebildet wird mit der Straßenbahn als Pulkführerin. Zwar könnte dies bei entsprechendem Verkehrsaufkommen zu einer Staubildung führen. Bei einer Taktfrequenz von 10 Minuten ist dies aber ein

ausgewogener Kompromiss zwischen den Interessen des Straßenbahnverkehrs und des Individualverkehrs.

Aus den vorgenannten Gründen und unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile der Alternativen drängen sich diese nicht als vorzugswürdig gegenüber der beantragten Trasse auf und müssen sich auch nicht aufdrängen. Sowohl unter dem Gesichtspunkt der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbahnbau- und Straßenverkehrstechnik als auch im Hinblick auf die Auswirkungen sowohl auf private Belange als besonders auch die Umweltfolgen stellt die beantragte Trasse eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar.

Im Ergebnis sind somit keine Belange erkennbar, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der verfahrensgegenständlichen Variante in Frage stellen.

6.3 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hat zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Planung ausreichender Immissionsschutz sicher gestellt ist und - erforderlichenfalls - wie dieser im Einzelnen hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten Belangen eines Anwohners, die bei einem Straßenbahnvorhaben berücksichtigt werden müssen, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle liegen. Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind von dem Straßenbahnvorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen, die nicht durch Schutzmaßnahmen gemindert werden können, -und damit keine unzumutbaren Auswirkungen- zu erwarten.

6.3.1 Lärmschutz

6.3.1.1 Allgemeines

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die vorgesehenen Maßnahmen stellen sicher, dass die Lärmimmissionen die gesetzlich vorgesehenen Werte einhalten.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßenbahnen sicher zu stellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Der Begriff der „schädlichen Umwelteinwirkung“ 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 Belästigungen außer Betracht, die den Grad des „Erheblichen“ nicht erreichen (BVerwG, NJW 1980, 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 (BVerwGE, 87, 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, NJW 1980, 2368). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der §§ 41 ff BImSchG bestimmt (BVerwG, DÖV 1985, 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 Betrieb von Straßenbahnen 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. Auch im öffentlich-rechtlichen Nachbarschaftsverhältnis zwischen dem Träger eines Vorhabens und betroffenen Dritten ist § 43 Abs. 1 BImSchG Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit oder Unzumutbarkeit von Lärm. Dementsprechend enthält die 16. BImSchV zugleich die konkreten Vorgaben für die rechtliche Beurteilung des lärmbezogenen Nutzungskonfliktes zwischen Straßenbahn und Nachbargrundstück. Diese Regelungen sind für die Beurteilung von Zumutbarkeit und Unzumutbarkeit des Lärms für die Planfeststellungsbehörde verbindlich (BVerwG, NVwZ 1995, 993).

Nach § 2 Abs 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßenbahnen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A),
- in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A),
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tage 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A) sowie
- in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die 16. BImSchV ist gemäß deren § 1 Abs. 1 vorliegend anzuwenden, weil durch das Bauvorhaben ein Schienenweg neu gebaut wird. Denn eine wesentliche Änderung liegt immer dann vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff

- ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
- der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht oder
- der Beurteilungspegel schon vor der Baumaßnahme über 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht betrug und durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird.

Maßgebend für die Beurteilung der Lärmbelastung ist ausschließlich der von dem geplanten oder wesentlich geänderten Schienenweg oder Straße ausgehende Verkehrslärm. Der von angrenzenden und vorhandenen Schienenwegen oder Straßen ausgehende Verkehrslärm bleibt bei der Beurteilung nach der 16. BImSchV unberücksichtigt, da dort keine baulichen Eingriffe durchgeführt werden.

Bei einer Neubaumaßnahme, wie es vorliegend in der Unterstraße und der Hauptstraße der Fall ist, sind die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutzmaßnahmen erfüllt, wenn an den vorhandenen schutzbedürftigen Nutzungen die jeweils gültigen Immissionsgrenzwerte, die oben dargelegt sind, überschritten werden.

6.3.1.2 Lärmschutzgutachten

Die Belange des Lärmschutzes wurden in dem von der Bauverwaltung der Stadt Bochum erstellten Lärmgutachten (Anlage 93) von November 2008 untersucht.

Grundlage dieser Immissionsberechnung war eine Verkehrszählung im Bereich der Unterstraße und der Hauptstraße aus dem Jahre 2005, aus der sich die täglichen Verkehrsstärken sowie der LKW-Anteil jeweils für die Tages- und Nachtzeit ergaben.

Aus einem Vergleich der Diagnose - und Prognosebelastung für den motorisierten Individualverkehr der Stadt Bochum auf Basis des Verkehrsnachfragemodell Venus der Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV) Aachen wurde deutlich, dass die Verkehrsmengen nahezu konstant bleiben. Somit wurden die Belastungszahlen für die Diagnose und Prognoseberechnung für die Berechnung der Lärmimmissionen benutzt.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist diese Vorgehensweise korrekt. Durch die Ermittlung der Verkehrsstärken sowohl durch eine konkrete Verkehrszählung als auch durch eine Untersuchung eines unabhängigen, auf diese Fragen spezialisierten Ingenieurbüros ergibt sich eine sehr hohe Gewissheit, dass die der Lärmberechnung zugrunde gelegten Verkehrszahlen dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen entsprechen.

Die schalltechnische Untersuchung ihrerseits ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar.

Alle zu berücksichtigenden Faktoren sind in die Berechnungen eingeflossen. Sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung (Abschnitt A 3.4).

Dieses Lärmschutzgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass für die unter Abschnitt A 3.4.1.1 genannten Gebäude Anspruch auf Lärmschutz aufgrund des zu erwartenden Schienenlärms besteht.

Für die unter Abschnitt A 3.4.1.2 aufgeführten Häuser ergibt sich ein Anspruch auf Schallschutz, da in diesen Bereichen aufgrund der Straßenbaumaßnahme - Achsverschiebungen in Folge der Erweiterung der Straßenbahnlinie 310 sowie geplante Radfahr- und Parkstreifen - die Fahrbahn näher an die Gebäude rückt bzw. durch die Errichtung von Signalanlagen der Lärmpegel über die Grenzwerte steigt oder noch weiter erhöht wird. An wenigen Gebäuden ist mit einer geringfügigen Abnahme des Lärms zu rechnen.

Die an den jeweiligen Gebäuden betroffenen Etagen und Gebäudeseiten sind in der Anlage 6 zum Lärmgutachten aufgeführt.

Grenzwertüberschreitungen für Außenbereiche wurden nicht prognostiziert.

6.3.1.3 Art der Schallschutzmaßnahmen

Nach § 41 Abs.1 BImSchG ist sicher zu stellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies beinhaltet die Verpflichtung des Vorhabenträgers, in erster Linie solche Immissionen zu vermeiden. Dies geschieht in der Praxis mit sog. aktiven Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen. Durch diese Maßnahmen wird verhindert, dass der übermäßige Lärm die zu schützenden Gebäude erreicht.

Der Vorrang aktiver Lärmschutzmaßnahmen gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG dann nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Ob Kostengründe die Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen verhindern, kann vorliegend dahin gestellt sein. Denn diese sind nicht möglich. Aufgrund der Lage der Gebäude direkt an den Straßen ist der Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen nicht durchführbar.

Gegen aktive Lärmschutzmaßnahmen sprechen daneben auch entscheidend städtebauliche Gründe. Der Charakter der Straßen als offene Alleen würde durch drei oder mehr Meter hohe Lärmschutzwände entscheidend negativ verändert. Die Benutzer von Unter- und Hauptstraße würden praktisch durch von Wänden begrenzte Röhren fahren müssen.

Ferner ist damit zu rechnen, dass auch Sichtbeziehungen für den Verkehr eingeschränkt würden.

Auch würde der Alleecharakter - soweit Bäume überhaupt stehen bleiben könnten - erheblich verschlechtert, wenn die Bäume nur oberhalb der Lärmschutzeinrichtung zu sehen wären.

Diese Alternative scheidet daher nach Meinung der Planfeststellungsbehörde aus.

Um die maßgeblichen Innenschallpegel einzuhalten, sind daher nur passive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern möglich (Abschnitt A 3.4.1). Art und Umfang dieser Maßnahmen sind nach der 24. Verordnung zur Durchführung des BImSchG zu bestimmen. Dabei sind die Raumnutzung und das Schalldämmmaß der übrigen Umfassungsbauteile zu berücksichtigen.

6. 3.1.4 Abwägung

Die Lärmberechnungen und die vorgesehenen passiven Lärmschutzmaßnahmen sind im Ergebnis nicht zu beanstanden. Soweit geboten, sind Schutzvorrichtungen vorgesehen.

Mit in die Abwägung ist aber auch einzubeziehen, dass an vielen Gebäuden die Schallwerte - wenn auch nur geringfügig - steigen, ohne dass die Grenzwerte überschritten werden und ein Anspruch auf Schutzmaßnahmen ausgelöst wird.

Auch unter Berücksichtigung dieser Fälle kommt aber letztlich angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (Abschnitt C 4) auch unter Beachtung der mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellenden Gesamtlärsituation diesem Gesichtspunkt kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

6.3.2 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

6.3.2.1 Erschütterungen

6.3.2.1.1 Allgemeines

Nach dem BImSchG ist schädlichen Umwelteinwirkungen entgegenzuwirken, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Beim Betrieb einer Straßenbahn werden Schwingungen aus dem Zusammenspiel Rad/Schiene in die direkte Umgebung weitergetragen und von dort in das umgebende Erdreich oder Gestein und sodann in Fundamente, Wände und Decken von Gebäuden eingeleitet, ähnlich den Schwingungen von Straßenfahrzeugen. Sofern es zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Rechte Anderer erforderlich ist, sind daher Schutzvorkehrungen anzuordnen.

Ein Anspruch auf Erschütterungsschutz besteht, wenn durch ein Vorhaben die Erschütterungsbelastung in beachtlicher Weise erhöht wird und gerade diese Erhöhung zu einer zusätzlichen nicht zumutbaren Belastung führt.

Bei der Beurteilung von Erschütterungen sind grundsätzlich die Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, auf bauliche Anlagen sowie auf empfindliche technische Geräte und Einrichtungen zu unterscheiden. Für zumutbare Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden gibt es derzeit noch keine gesetzliche Regelung mit einer Festlegung von Grenzwerten, wie sie z. B. für den Schallschutz mit der 16. BImSchV vorliegt. Für den Schienenverkehr werden in der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) in Abhängigkeit vom Schutzanspruch der Nutzung, Anhaltswerte definiert, um erheblichen Belästigungen der Anwohner durch Erschütterungseinwirkungen entgegenzuwirken.

Maßgeblich ist der Abschnitt 6.5.3.3 der DIN 4150-2. Darin ist ausdrücklich vorgesehen, dass darunter Schienenwege fallen, die ausschließlich von Schienenfahrzeugen des Nahverkehrs (Straßenbahn) befahren werden. Für diese gelten die um den Faktor 1,5 angehobenen AUu und Ar-Werte nach Tabelle 1 der DIN 4150-2 (Urteil des VGH Kassel vom 18.3.2008, 2 C1092/06T; BVerwG, Urteil vom 20.12.2010, 7 A 14.09).

In Nordrhein-Westfalen sind Erschütterungsimmissionen gemäß dem gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr, des Ministeriums für Bauen und Wohnen und des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport vom 31.07.2000 zu beurteilen. Wenn auch dieser Erlass ausdrücklich nur für genehmigungsbedürftige und nicht genehmigungsbedürftige Anlagen einschließlich Baustellen und

damit streng genommen nicht für Schienenverkehrswege gilt, entsprechen die in diesem Erlass festgelegten Immissionswerte doch den Tabellen der DIN 4150-2.

Die Auffassung des Einwenders 211/212, die DIN 4150-2 könne den Beurteilungen der Erschütterungen nicht zugrunde gelegt werden, wird daher zurückgewiesen. Wie auch die zitierten Urteile des VGH Kassel sowie des Bundesverwaltungsgerichts beweisen, ist die DIN 4150-2 als Beurteilungsgrundlage der von Straßenbahnen ausgehenden Erschütterungsimmissionen akzeptiert.

6.3.2.1.2 Erschütterungsgutachten

Die erschütterungstechnische Verträglichkeit des Bauvorhabens wurde in der schwingungs- und schalltechnischen Untersuchung vom 28.11.2008 (Anlage 112) geprüft. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb ausgehenden zu erwartenden Erschütterungen an der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Messungen im Stadtgebiet Witten und Berechnungen im Stadtgebiet Bochum nach der einschlägigen DIN 4150-2 beurteilt.

Das Gutachten kommt bezüglich der Erschütterungen zu dem Ergebnis, dass im Stadtgebiet Bochum an einer Vielzahl von Gebäuden die Werte der DIN 4150-2 nicht eingehalten werden und daher Maßnahmen zur Reduzierung der Erschütterungen vorgenommen werden müssen.

Auf dem Stadtgebiet Witten werden nur bei wenigen Gebäuden die Grenzwerte überschritten.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die erschütterungstechnische Untersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Sie geht von zutreffenden Werten bezüglich der künftigen Straßenbahnhäufigkeit und der zu erwartenden Geschwindigkeit (50 km/h) aus und kann daher ohne Bedenken als Entscheidungsgrundlage genommen werden.

In dem Gutachten wird vorgeschlagen, dass zur Verringerung der Erschütterungsimmissionen auf die zulässigen Werte auf den näher bestimmten betroffenen Abschnitten der Einbau eines Gleisfederungssystems zu erfolgen hat.

Dass der Gutacher hierbei der Antragstellerin die Wahl zwischen verschiedenen Systemen überlässt, hält die Planfeststellungsbehörde für zulässig. Da alle genannten Systeme die erforderliche Reduzierung der Immissionen bewirken und durch kein System Rechte der Anlieger beeinträchtigt werden, da sich diese Systeme nur im Gleiskörper befinden, ist es nicht erforderlich, im Planfeststellungsbeschluss ein bestimmtes System vorzuschreiben.

Es reicht vielmehr aus, wie in Abschnitt A Ziffer 3.5 geschehen, der Antragstellerin den Einbau eines der aufgeführten geeigneten Gleisfederungssysteme, durch das der Gleisbereich elastisch vom Untergrund abgekoppelt wird, aufzuerlegen und anzugeben, in welchen Trassenabschnitten dieses zur Anwendung kommen muss.

6.3.2.2 Luftschall (Körperschall)

6.3.2.2.1 Allgemeines

Als Körperschall werden solche Schwingungen bezeichnet, die sich mit Frequenzen im Hörbereich in festen Medien (Erdreich, Gebäude) ausbreiten. Die durch die Erschütterungen schwingenden Wände, Decken oder Böden strahlen dabei den sekundären Luftschall ab, der häufig lästiger ist als die kaum wahrnehmbaren Erschütterungen selbst.

Eine Rechtsverordnung zur Beurteilung von Körperschallimmissionen besteht nicht.

Es liegen hierfür weder verbindliche Regelwerke noch Richtwerte vor. Zur Schließung dieser Lücke ist auf Regelungen zurückzugreifen, die auf von der Immissionscharakteristik vergleichbare Sachlagen zugeschnitten sind.

In der schwingungs- und schalltechnischen Untersuchung (Anlage 112) hat der Gutachter auf die in der VDI-Richtlinie 2058 – Beurteilung von Arbeitslärm in der Nachbarschaft- festgelegten gebietsunabhängigen Grenzwerte bei Körperschallübertragungen zurückgegriffen, die insbesondere für U Bahnen gelten. Ergänzend wurden die Anhaltswerte für zulässige Innenpegel der VDI-Richtlinie 2719 –Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen – als Maßstab genommen.

6.3.2.2.2 Luftschallgutachten

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass der Beurteilungswert eine Größe von 40 dB(A) für den mittleren Maximalpegel nicht überschreiten sollte. In einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.12.2010 – 7 A 14.09 – mit Festlegungen zum Körperschall wurde festgestellt, dass ein Dauengeräuschpegel von 35 dB(A) im Schlafzimmer zulässig ist. Demgegenüber ist der im Gutachten angewandte Maßstab für den mittleren Maximalpegel deutlich strenger.

Es bestehen somit keine Bedenken, die Befunde des Gutachtens dieser Entscheidung zu Grunde zu legen.

Das Gutachten weist als Ergebnis aus, dass im Stadtgebiet Witten in der Bochumer Straße nicht ausgeschlossen werden kann, dass Pegelwerte größer als 40 dB(A) auftreten werden. Betroffen ist aber lediglich ein Gebäude, welches bereits jetzt den Immissionen der Straßenbahn ausgesetzt ist.

Angesichts der Tatsache, dass die Erschütterungsimmissionen bei diesem Gebäude im zulässigen Bereich liegen und für Körperschallimmissionen keine Beurteilungskriterien existieren, erscheint die Zunahme der Körperschallimmissionen zumutbar.

Im Bereich der Crengeldanzstraße nehmen die Körperschallimmissionen in zwei Gebäuden um mehr als 3 dB(A) auf über 50 dB(A) zu. Hier sind daher entsprechende Schutzmaßnahmen angeordnet (vgl. Abschnitt A, 3.5).

Im Stadtgebiet Bochum ergaben die Berechnungen des Gutachters, dass ebenfalls nicht an allen Gebäuden die Orientierungswerte eingehalten werden können. Für die entsprechenden Teilbereiche der Trasse wurden daher Maßnahmen zur Reduzierung vorgesehen (vgl. Abschnitt A, 3.5).

6.3.2.3 Bewertung

Unter Berücksichtigung der erforderlichen Schutzmaßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass durch Erschütterungen und sekundären Luftschall keine unzumutbaren Auswirkungen auf die betroffenen Gebäude ausgehen. Das geplante Vorhaben ist daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Erschütterungsschutzes vereinbar.

6.3.3 Luftreinhaltung

Die Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf die Luftqualität wurden in der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 113) sowie im landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 132) durch die Landschaftsarchitekten Herbstreit untersucht.

In der Umweltverträglichkeitsstudie wird festgestellt, dass Bochum in einem Luftbelastungsgebiet liegt, sich die Umweltsituation aber im Laufe der letzten Jahrzehnte unter anderem wegen der Schließung vieler emittierender Betriebe wesentlich verbessert hat, so dass die klassischen Luftschadstoffe wie Schwefeldioxid, Stickoxid und große Stäube stark abgenommen haben.

An Stelle hiervon sind kraftfahrzeugbedingte Schadstoffe wie Stickoxide, Benzol und Feinstäube getreten. Dabei kommt es im Umfeld stark befahrener Straßen insbesondere bei Feinstaub zu Höchstwertüberschreitungen.

Für den Bereich der geplanten Maßnahme auf Bochumer Stadtgebiet existiert zwar keine Feinstaubmessung. Aufgrund des Verkehrsaufkommens in der Unterstraße und der Hauptstraße als auch im Bereich der windoffenen A 44 ist aber von erheblich geringerer Feinstaubbelastung auszugehen als in der Nähe der viel stärker befahrenen A 40, des

Außenrings und von Innenstadtstraßen, so dass die zulässigen Höchstwerte von 50 mg/m³ Feinstaub an nicht mehr als 35 Tagen pro Jahr nicht überschritten werden.

Im Rahmen der Durchführung des kommunalen Internet-Luftschadstoff-Screenings des Landes NRW wurden zahlreiche Abschnitte der Wittener Straße auf mögliche Überschreitungen der Feinstaub PM 10 Werte an mehr als 35 Tagen pro Jahr überprüft. Hierbei wurde der Abschnitt der Crengeldanzstraße zwischen der Einmündung der Hörder Straße und dem Marienhospital erfasst. Grenzwertüberschreitungen wurden nicht festgestellt. Für die Bochumer Straße und die Hans-Böckler-Straße sind wegen der geringeren Verkehrsbelastung ebenfalls keine Überschreitungen zu erwarten.

Zusätzliche Luftschadstoffemissionen durch den Betrieb der Straßenbahn entstehen vor Ort nicht. Die elektrische Energie wird in Kraftwerken erzeugt, die der Emissionsüberwachung unterliegen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird durch den Betrieb der Straßenbahn die Schadstoffsituation tendenziell eher verbessert. Denn im Bereich der Straßenbahntrasse fallen künftig Verkehre mit Bussen weg. Aufgrund der zu erwartenden Zunahme der Benutzung der Straßenbahn ist auch mit einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen, der zu einer Abnahme der klimawirksamen Kohlendioxidproduktion führt.

Allerdings ist einzurechnen, dass durch den Bau der Straßenbahn insgesamt 95 Bäume verloren gehen, die als Filter für schadstoffbelastete Stäube und andere Schadstoffe aus der Luft dienen. Bäume verbessern insbesondere als Kohlendioxidverwerter und Sauerstoffproduzenten merklich die Luftqualität.

Dieser Verlust wird durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Neuanpflanzungen, die soweit möglich in den betroffenen Straßenräumen erfolgen werden, ausgeglichen, wenn auch ein voller Ausgleich erst nach einigen Jahren eintreten wird, wenn die zunächst kleinen neuen Bäume ausgewachsen sind und ihre Qualitäten als Filter voll entfalten können.

An Belastungen im Zusammenhang mit der Erweiterung /dem Neubau der Linie 310 können Schadstoff- und Staubimmissionen von den Baumaschinen und Baufahrzeugen während der Bauzeit auftreten. Luftschadstoffemissionen entstehen durch die Baustellengeräte sowie den baustellenbedingten an- und abfahrenden Verkehr.

Angesichts der bestehenden Verkehrsbelastung auf den betroffenen Straßen sind die zeitlich begrenzten zusätzlichen Luftschadstoffimmissionen nicht als erhebliche Beeinträchtigung anzusehen, zumal wegen der Sperrung der Straße an der Baustelle für den üblichen Verkehr auch Verringerungen der Belastungen eintreten werden.

Durch die Baustellen bedingte Staubemissionen sind gering und werden nur im unmittelbaren Umfeld der Baustelle auftreten. Fühlbare Auswirkungen auf die Lufthygiene sind von ihnen nicht zu befürchten.

Diesen Ausführungen in der Umweltverträglichkeitsstudie schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Sie sind logisch begründet und nachvollziehbar.

Zu berücksichtigen ist ferner in diesem Zusammenhang, dass in Abschnitt A Ziffer 3.12 Auflagen zum Betrieb der Baustellen angeordnet wurden. Diese haben zur Folge, dass bei Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen und dem Stand der Technik entsprechende Bauverfahren Beeinträchtigungen weitgehend verhindert und, soweit sie nicht vermeidbar sind, auf ein den Umständen entsprechendes Mindestmaß minimiert werden.

Das Vorhaben wird so errichtet und betrieben, dass nach § 22 BImSchG schädliche Umwelteinwirkungen durch baubedingte Emissionen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Nach Meinung der Planfeststellungsbehörde kommt angesichts der zu erwartenden teilweise auch nur zeitlich beschränkten geringen Beeinträchtigungen der Luftqualität den Belangen der Luftreinhaltung angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (Abschnitt C, Ziffer 4) kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

6.3.4 Elektromagnetische Verträglichkeit

6.3.4.1 Fahrleitungen

Die Straßenbahn wird mit Gleichstrom betrieben. Durch Gleichstrom von Straßenbahnen können aufgrund der Verschiebung elektrischer Ladungen magnetische Gleichfelder (Magnetostatik) entstehen. Solche technisch verursachten Gleichfelder verzerren punktuell die natürlichen Feldlinien des Erdmagnetfeldes.

Die mögliche Beeinträchtigung von Personen durch elektromagnetische Felder, die beim Betrieb von Gleichstrombahnen entstehen, ist nach der Norm VDE V 0848-4/A3 (Sicherheit in elektromagnetischen Feldern, Schutz von Personen im Frequenzbereich von 0 KHz bis 30 KHz) zu beurteilen. In dieser Norm sind zulässige Werte für das elektrische und das magnetische Feld angegeben, differenziert nach Expositionsbereichen unterschiedlicher Aufenthaltsdauer.

Die Antragsunterlagen enthalten zu dieser Frage in der Umweltverträglichkeitsprüfung (Anlage 113) eine Aussage des Sachverständigen, nach der von den künstlichen Magnetfeldern, die bei Gleichstrombahnen erzeugt werden, keine gesundheitsschädlichen

Wirkungen im Umfelle zu befürchten sind. Denn die elektrische Feldstärke und die magnetische Flussdichte sind beim Straßenbahnbetrieb relativ gering. Die im Nahbereich von Straßenbahntrassen auftretenden magnetischen Felder liegen weit unterhalb der Empfehlung der Europäischen Kommission und der in DIN VDF 0848 -4/A3 genannten Werte.

Zu diesem Ergebnis, dass die einschlägigen Werte nicht annähernd erreicht werden, kommt auch eine Untersuchung der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg, Elektromagnetische Felder im Alltag, 2002 , Seite 22).

Dies bedeutet, dass nach jetzigem Erkenntnisstand eine Beeinträchtigung von Personen durch Elektrosmog ausgeschlossen werden kann.

6.3.4.2 Gleichrichterunterwerk

Für die Bahnstromversorgung der neuen Trasse plant die Antragstellerin die Errichtung eines neuen Gleichrichterunterwerkes im Bereich des Langendreer Marktes. Dieses künftige Gleichrichterwerk unterliegt der 26. BImSchV. Nach § 3 der 26. BImSchV sind Niederfrequenzanlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen so zu errichten und zu betreiben, dass in ihrem Einwirkungsbereich in Gebäuden oder auf Grundstücken, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung und unter Berücksichtigung von Immissionen durch andere Niederfrequenzanlagen die im Anhang 2 bestimmten Grenzwerte der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte nicht überschritten werden.

Entsprechend Ziffer II.3 der Hinweise zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder (Beschluss des Länderausschusses für Immissionsschutz, 107. Sitzung, 15.-17.03.2004) ist nur in der Nähe (1 m) von in Gebäuden eingebauten Elektromspannwerken zu erwarten, dass es zusammen mit einer Vorbelastung zu einer Grenzwertüberschreitung an maßgeblichen Immissionsorten kommen könnte.

Vorgesehen ist im zu entscheidenden Fall, dass das Gleichrichterunterwerk in die neue öffentliche WC Anlage integriert werden soll. Falls somit die Gleichrichter an der Wand zur Toilette aufgestellt werden würden, könnte bei einem Wirkungsbereich von 1 m nicht ausgeschlossen werden, dass sich Personen in der angrenzenden Toilette im Einflussbereich der Anlage befinden könnten. Zum Schutz dieser Personen war deshalb anzuordnen (Abschnitt A, Ziffer 3.13), dass die Gleichrichter so installiert werden, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV in der benachbarten Toilette eingehalten werden. Das entsprechende Messergebnis ist der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen.

6.3.5 Immissionsschutzrechtliche Abwägung

Im Hinblick auf die vorangegangenen Ausführungen lässt sich bei einer Gesamtbetrachtung feststellen, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz ausgewogen erscheint. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des Lärm- und Erschütterungsschutzes, der Luftreinhaltung und der elektromagnetischen Verträglichkeit ein sehr hohes Gewicht beizumessen ist.

Bei der Abwägung sind dabei auch solche Auswirkungen auf dem von Vorhaben betroffenen Gebiet zu berücksichtigen, die unterhalb bestehender Grenz- bzw. Orientierungswerte liegen. Mit Rücksicht auf die vorgenannten Ausführungen, aufgrund der in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der in diesem Beschluss angeordneten weiteren Schutzauflagen sowie unter Berücksichtigung der teilweise bestehenden Vorbelastung verlieren die Belange des Immissionsschutzes jedoch derart an Gewicht, dass die für den Plan sprechenden Argumente insgesamt gesehen schwerer wiegen.

6.4 Natur- und Landschaftsschutz

6.4.1 Rechtsgrundlagen

Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I, S. 2542) sowie in den §§ 1 und 2 des Gesetzes zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz - LG) enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Darüber hinaus sind die Belange des Bodenschutzes nach § 1 des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) vom 17.03.1998 (BGBl. I S.502. zuletzt geändert mit Gesetz vom 09.12.2004, BGBl. I S. 3214) zu berücksichtigen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe etwa § 1 a Abs. 2 BauGB und § 1 BBodSchG). Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Eingriffsregelung in §§ 13 ff. BNatSchG bzw. Art. 6 zu. Schließlich sind die Vorgaben der FFH- und Vogelschutz-Richtlinie und ihre nationalen Umsetzungsvorschriften zu beachten.

6.4.2 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Natur-

haushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 BNatSchG, § 4 LG).

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind vorrangig zu vermeiden (§ 13 S. 1 BNatSchG). Der Vorhabensträger, der einen Eingriff in Natur und Landschaft vornimmt, ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG, § 4a Abs. 1 LG). Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG). Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind so gering wie möglich zu halten und verbleibende Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Vermeidung, Ausgleich und Ersatz haben im erforderlichen Umfang zu erfolgen und müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen.

Eine Beeinträchtigung ist ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§15 Abs. 2 BNatSchG, § 4a Abs.2 LG).

Die Maßnahme ist zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen (15 Abs. 5 BNatSchG, § 4a Abs. 7 LG).

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 S. 1 BNatSchG, § 5 Abs. 1 LG). Dieses Entscheidungsprogramm des Naturschutzrechts steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 27.09.1990, Az. 4 C 44/87, DVBl. 1991, 209; Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329).

6.4.3 Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Fall eines Eingriffs zu unterlassen (vgl. § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG, § 4a Abs. 1 LG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbar-

keit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung dann anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt demnach nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Eine Beeinträchtigung ist auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (§ 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG). Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpfen die in § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG, § 4a Abs. 1 LG normierten Verpflichtungen an die gewählte Variante an, das heißt, der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante.

Bei Modifizierungen an der vom Vorhabensträger gewählten Trasse hängt es weitgehend von den konkreten Umständen des Einzelfalles ab, ob es sich um Planungsalternativen oder bloße Vermeidungsmaßnahmen handelt. Die Unterscheidung hat wesentlich danach zu erfolgen, ob eine in Erwägung gezogene Vermeidungsmaßnahme eine so erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätte, dass sie bei objektiver Betrachtung nicht mehr als vom Antrag des Vorhabensträgers umfasst angesehen werden kann. Dann stellt sie sich als eine nicht vom Vermeidungsgebot erfasste Alternativmaßnahme dar. Aber selbst bei der Qualifizierung als naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme ist weiter der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, DVBl. 2003, 1069).

Für das Bauvorhaben ist nach § 3 c Abs. 1 S. 1 UVPG in Verbindung mit Nr. 14.11 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese konnte nach § 2 Abs. 1 S. 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 UVPG) erfolgte durch das Anhörungsverfahren und entsprach damit den Anforderungen des § 73 Abs. 3 bis 7 VwVfG NRW (§ 9 Abs. 1 UVPG).

Auch den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen, Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommende Varianten, sondern nur eine Übersicht über die wichtigsten vom Trä-

ger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des konkreten Vorhabens (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95-DVBl: 1996, S. 677).

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 gerecht.

6.4.4 Beschreibung des betroffenen Gebiets

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich in den festgestellten Planunterlagen (insbesondere Anlage 132 - Landschaftspflegerischer Begleitplan), auf die hinsichtlich der Einzelheiten hier verwiesen wird.

6.4.5 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Durch die Maßnahme werden verschiedene Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes hervorgerufen, die zweifelsfrei als Eingriff i.S.d. § 14 BNatSchG, § 4 LG zu werten sind.

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen lassen sich wie folgt skizzieren (vgl. im Einzelnen Anlage 132):

Wasserhaushalt

Innerhalb des Plangebietes kommt lediglich im Norden des Wittener Stadtgebietes ein offenes Fließgewässer vor. Es verläuft parallel zur geplanten Straßenbahntrasse entlang der Zuwegung zum Regenrückhaltebecken der A 44. Es ist naturfern ausgeprägt und gewässerökologisch von geringer Bedeutung.

Bezüglich des Schutzgutes Grundwasser sind grundsätzlich hydraulische und stoffliche Einflüsse während der Bauphase denkbar. Durch die Freisetzung von Schmierstoffen, Hydraulikölen etc. der Baufahrzeuge und Arbeitsgeräte können Bodenverunreinigungen auftreten, die in das Grundwasser eingetragen werden können. Aufgrund der im Straßenraum relativ hohen Grundwasserflurabstände und der vergleichsweise kleinen Mengen ist diese Gefahr jedoch als relativ gering einzuschätzen.

Die Versiegelung von Flächen verhindert die Versickerung des auf der Fläche anfallenden Niederschlagswassers und reduziert damit auch die Grundwasserneubildung. Aufgrund des relativ geringen Flächenumfangs der Versiegelung von etwa 0,95 ha und der

ihr gegenüberstehenden Entsiegelung von ca. 0,77 ha handelt es sich hierbei um sehr geringe Mengen anfallenden Niederschlagswassers. In den Bereichen Auf dem Jäger und Papenholz ist die Anlage von Straßen begleitenden Mulden vorgesehen, über die das hier anfallende Niederschlagswasser versickern kann.

Unter Berücksichtigung dieser Eingriffsminimierungen sowie weiterer geplanter, externer Rückbau- und Entsiegelungsmaßnahmen können Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts ausgeglichen werden.

Klima und Luft (s. a. Nr. 6.3.3 Luftreinhaltung)

An Belastungen im Zusammenhang mit der Erweiterung / Verlegung der Linie 310 können Schadstoff- und Staubemissionen von den Baumaschinen und Baufahrzeugen während der Bauzeit auftreten.

Luftschadstoffemissionen entstehen durch die Baustellengeräte und -Fahrzeuge sowie durch an- und abfahrende LKW. Vor dem Hintergrund der starken Verkehrsbelastungen der Unter- und Hauptstraße bzw. der Bochumer Straße und Crengeldanzstraße sind die temporär begrenzten zusätzlichen Luftschadstoffemissionen nicht als erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft anzusehen und stellen auch für die betroffenen Bewohner (Schutzgut Mensch) keine erhebliche Beeinträchtigung dar.

Durch die Bautätigkeit bedingte Staubemissionen sind gering und werden nur im unmittelbaren Umfeld der Baustelle auftreten. Die kurzzeitigen und minimalen Einträge von Baustoffstäuben werden keine bedeutsame Veränderung der Eigenschaften der Böden oder des Grundwassers bewirken und stellen auch für die betroffenen Anwohner (Schutzgut Mensch) keine erhebliche Beeinträchtigung dar.

Zusätzliche Luftschadstoffemissionen durch den Betrieb der Straßenbahn entstehen vor Ort nicht. Die elektrische Energie wird in Kraftwerken erzeugt, die der Emissionsüberwachung unterliegen, welche gewährleistet, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgütern entstehen.

Durch den Straßenbau werden keine umfangreichen Flächenversiegelungen erforderlich, die das Stadtklima ungünstig beeinflussen könnten. Frischluftschneisen werden nicht beeinträchtigt.

Eine erhebliche Beeinträchtigung der Schutzgüter Luft und Klima stellt allerdings der Verlust zahlreicher Straßenbäume dar.

Die Straßenbäume dienen als Filter für schadstoffbelastete Stäube und andere Schadstoffe aus der Luft. Aufgewirbelte Staubpartikel schlagen sich auf den Blättern nieder und werden beim nächsten Regen abgewaschen. Stadtbäume sind weiterhin Frischluftproduzenten, verdunsten Wasser und vermindern durch ihren Schattenwurf den Auf-

heizeffekt von Straßenflächen. Insbesondere in Städten verbessern Bäume als Kohlendioxidverwerter und Sauerstoffproduzenten merklich die Luftqualität. Das verdunstete Wasser führt zu einer spürbaren Erhöhung der Luftfeuchtigkeit im Umfeld des Baumes. Neben der dabei entstehenden Verdunstungskälte führt die Schattenwirkung des Baumes, die der Aufheizung von Straßen- und Gebäudeflächen entgegenwirkt, zu einer Herabsetzung der sommerlichen Temperaturen in der direkten Umgebung um bis zu 6° C. Durch die Steigerung der Luftfeuchtigkeit bei gleichzeitiger Absenkung der Temperaturen gestalten Bäume das Stadtklima für den Menschen im Sommer erträglicher und angenehmer.

Durch den Verlust von voraussichtlich ca. 95 Einzelbäumen kommt es somit zum Verlust von Vegetationselementen mit Luftfilter- und -regenerationsfunktion und stadtklimatisch ausgleichender Wirkung, was eine starke -wenn auch räumlich eng begrenzt wirksame- Beeinträchtigung des Schutzgutes Klima / Luft darstellt.

Der Entfall der Straßenbäume mit ihren positiven Wirkungen auf das Stadtklima muss durch entsprechende Neupflanzungen im Eingriffsumfeld oder anderen Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Boden

Bei den Böden des Straßenbegleitgrüns und den straßennahen Böden handelt es sich nicht um natürlich gewachsene, sondern um stark beeinträchtigte Böden, welche die Filter-, Puffer- und Transformationsfunktionen gewachsener Böden nur in sehr begrenztem Umfang wahrnehmen können. Diese unversiegelten Flächen sind daher als bodenökologisch wenig empfindliche Flächen einzustufen. Die Böden im südlichen Bereich der Hauptstraße bzw. nördlichen Abschnitt der Bochumer Straße befinden sich hingegen z. T. flächig unter Gehölzstrukturen oder unterliegen einer landwirtschaftlichen Nutzung und sind daher als verhältnismäßig ungestört anzusehen. Diese Böden werden überwiegend als mittelwertig eingestuft, sind aber im Bereich von 10 m Abstand zur Straße wegen Eintrags von Schadstoffen, Salzen etc. vorbelastet.

Da die geplante Straßenbahn über weite Strecken im versiegelten Straßenraum verläuft, entstehen Neuversiegelungen auf bisherigen Freiflächen nur in einem geringen Umfang von etwa 0,95 ha. Grund dafür sind die abschnittsweise erforderliche Verbreiterung von Straßenzügen oder die Errichtung von Haltestellen. Der Versiegelung von Flächen steht eine Entsiegelung von ca. 0,77 ha gegenüber, die sich zum Beispiel durch die Vergrößerung und Neuanlage von Baumscheiben und Mittelstreifen/Verkehrinseln oder die Verringerung von Fahrbahnbreiten in Kreuzungsbereichen ergibt.

Der begrenzte Verlust wenig empfindlicher und vorbelasteter Böden ist nur als geringe Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden anzusehen, deren Ausgleich über die Kompensation der Vegetationsverluste und weitere Rückbaumaßnahmen möglich ist.

Inanspruchnahme von Vegetationsflächen

Zum Bau der Straßenbahntrasse und zum Umbau der Straßenräume ist es notwendig, Teile des bestehenden Vegetationsbestandes im Plangebiet zu entfernen. Diese sind aber aufgrund der relativ hohen Bebauungsdichte bzw. der Versiegelung durch den Straßenkörper auf wenige Bereiche zurückgedrängt. Lediglich im Bereich der Haltestelle Igelstraße, des S-Bahnhofs Langendreer und südlich Auf dem Jäger sowie nordöstlich der Einmündung Papenholz in Witten sind großflächige Beanspruchungen erforderlich, die zum überwiegenden Teil auch in Gehölzbestände eingreifen.

Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Straßenbäumen

Das Plangebiet zeichnet sich durch einen hohen Bestand an Straßenbäumen aus. Obwohl diese aufgrund der erheblichen Belastungssituation im Straßenraum sowie aufgrund der Baumarten (Roteichen, Platanen) nur eingeschränkt Lebensraumfunktionen übernehmen, so haben sie jedoch eine hohe ästhetische und stadtklimatische Bedeutung und weisen aufgrund ihres Alters keine bzw. nur eingeschränkte zeitliche Wiederherstellbarkeit auf, woraus sich ihr besonderes Schutzbedürfnis ergibt.

Im Planungsgebiet befinden sich 467 Bäume im Straßenraum, von denen im Zuge der Erweiterung der Straßenbahnlinie durch unmittelbare Überbauung 95 Bäume entfernt werden müssen (s. a. Abschnitt C Nr. 6.8.2 -Wegfall von Bäumen) . Auf Bochumer Stadtgebiet handelt es sich um 45 Bäume mit mittlerem Erhaltungswert, 28 Bäume mit hohem Erhaltungswert und 12 mit sehr hohem Erhaltungswert, also insgesamt 85 Bäumen. In Witten gehen insgesamt 10 Bäume verloren, davon 3 Einzelbäume mit mittlerem Erhaltungswert, 2 mit hohem Erhaltungswert und 5 mit sehr hohem Erhaltungswert.

Darüber hinaus ist bei 75 Bäumen auf Bochumer Stadtgebiet und 14 Bäumen in Witten von einer Gefährdung der Vitalität und des dauerhaften Erhalts aufgrund von Wurzelschädigungen durch heranrückende Versiegelung auszugehen. Für den überwiegenden Teil der Baumstandorte an der Unterstraße und der Hauptstraße ergeben sich jedoch, trotz teilweise einseitig heranrückender Versiegelung, eine Vergrößerung der Baumscheibe und eine damit verbundene Verbesserung der Standortbedingungen.

Für eine Reihe von Bäumen ist ferner ein leichter Kronenrückschnitt erforderlich, um die notwendigen Abstände zum Fahrdraht einzuhalten. Dies kann sich in Abhängigkeit von der Stärke des Rückschnitts gegebenenfalls auf die Vitalität des Baumes auswirken, eine Gefährdung im Hinblick auf den Verlust des Baumes kann jedoch ausgeschlossen werden.

Aus Sicht des Schutzgutes Pflanzen ist der Verlust von 95 Bäumen insbesondere aufgrund der hohen Zahl als mittelstarke Beeinträchtigung anzusehen.

6.4.6 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Das Vorhaben wird dem naturschutzrechtlichen Gebot gerecht, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Einzelnen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (vgl. im Einzelnen Anlage 132, Ziffer 5) beschrieben und in den dazugehörigen Plänen (Anlagen 133-143) zeichnerisch dargestellt.

Mit Bezug hierauf sind insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen:

Vorhandene Gehölze und Vegetationsstrukturen werden während des Baubetriebes vor Beeinträchtigungen gesichert. Der Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen erfolgt gemäß DIN 18920. In dieser Norm sind genaue Handlungsanweisungen, Hinweise und Empfehlungen zum Schutz von Vegetations- und Tierbeständen bei der Vorbereitung und Durchführung von Baumaßnahmen vorgeschrieben.

Soweit möglich werden die schutzwürdigen Straßenbäume an ihrem Standort erhalten.

Durch Neupflanzungen (nur heimische Arten, bei älteren heimischen Bäumen mehrfache Anzahl) kann der Eingriff durch den Verlust der Straßenbäume teilweise im unmittelbaren Eingriffsumfeld ausgeglichen werden. Für nicht im direkten Eingriffsumfeld auszugleichende Baumverluste sind Ersatzanpflanzungen auf geeigneten anderen Flächen vorzusehen.

Mit Grund und Boden wird sparsam umgegangen, der Flächenbedarf auf das erforderliche Mindestmaß reduziert. Durch die verdichtete Bauweise und die Nutzung der bestehenden Fahrbahntrassen reduziert sich der Flächenverbrauch und minimiert den Eingriff in den Naturhaushalt.

6.4.7 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Trotz der Vermeidungsmaßnahmen verursacht die Planung Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes. Diese Beeinträchtigungen sind als unvermeidbar anzusehen, da das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz nicht mit geringeren Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft oder gar ohne Beeinträchtigungen verwirklicht werden kann. Diese eingriffsbedingten Beeinträchtigungen lassen sich durch zumutbaren Aufwand auch nicht weiter verringern. Das mit dem Eingriff verfolgte Ziel kann nicht auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden (§ 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG).

6.4.8 Ausgleichsmaßnahmen

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder ersetzt (Ersatzmaßnahmen) werden (§ 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG, § 4 a Abs. 2 Satz 1 LG). Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565; Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36.96, NuR 1998, 41). Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG, § 4a Abs. 7 LG (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung) statt, wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen weder ausgleichbar noch ersetzbar sind.

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Anlage 132, Nr. 5.3) enthält einen detaillierten Katalog der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen auf den Eingriffsflächen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen die durch den Straßenbahnbau verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft mit Ausnahme der Baumverluste ausgeglichen werden können. Ersatzmaßnahmen zur Kompensation sind daher erforderlich (§ 15 Abs. 2. S.3 BNatSchG; §4a, Abs 2 S. 2 LG).

6.4.9 Ersatzmaßnahmen

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem vom Eingriff betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild neu gestaltet ist (§15 Abs. 2 S.3 BNatSchG, § 4a Abs. 2 S. 2 LG). Bei Ersatzmaßnahmen handelt es sich um Maßnahmen an anderer Stelle innerhalb des vom Eingriff betroffenen Naturraums, die zwar nach naturwissenschaftlicher und ökologischer Erkenntnis die Schädigung nicht wieder gutmachen können, die aber doch die Chance geben (sollen), dass sich an anderer Stelle ähnliches Leben wieder ausbreitet oder vergleichbare Lebensräume geschaffen werden können.

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Anlage 132, Nr. 5.4) enthält einen detaillierten Katalog der Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz außerhalb der Eingriffsflächen.

Die gemäß landschaftspflegerischen Begleitplan verbliebenen Kompensationsdefizite (Anlage 132, Nr. 4.2 und 5.5) können in Bochum und Witten auf zur Verfügung stehenden Ausgleichsflächen ausgeglichen werden (s. a. Abschnitt A Nr. 3.6.4).

6.4.10 Erforderlichkeit der Kompensationsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeiten

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind integrierter Bestandteil der Planfeststellung und daher fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes im betroffenen Natur- und Landschaftsraum, die durch die Straßenbahnbaumaßnahme gestört werden, gleichartig bzw. gleichwertig gewährleisten.

Da ein räumlich-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden. Die von der Antragstellerin vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind zur Verwirklichung des Kompensationskonzepts, das der landschaftspflegerischen Begleitplanung zugrunde liegt, sowohl nach ihrer Art als auch nach ihrem Umfang und Standort erforderlich.

Da das Vorhaben in der Regel nur zugelassen werden darf, wenn die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen rechtlich sichergestellt ist, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Möglichkeit bzw. Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung nach § 30 PBefG (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Beschluss vom 17.09.1997, Az. 4 VR 17.96, LKV 1997, 328; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, S. 52). Was für Kompensationsmaßnahmen gilt, beansprucht gleichermaßen Geltung für Vermeidungsmaßnahmen, die als erste Stufe ein integraler Bestandteil der Eingriffsregelung sind (BVerwG Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ Beilage I 8/2006, S. 52).

6.4.11 Artenschutz

Im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens sind auch die einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzes (vgl. §§ 37 ff. BNatSchG) zu beachten. Die Vorschriften des Artenschutzes dienen dem Schutz der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten. Der Artenschutz umfasst den Schutz der Tiere und Pflanzen wild lebender Arten und ihrer Lebensgemeinschaften vor Beeinträchtigungen durch den Menschen und die Gewährleistung ihrer sonstigen Lebensbedingungen, den Schutz der Lebensstätten und Biotope der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten sowie die Wiederansiedlung von Tieren und Pflanzen verdrängter wild lebender Arten in geeigneten Biotopen innerhalb ihres natürlichen Verbreitungsgebiets.

Besondere Bedeutung kommt in Bezug auf die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme den unmittelbar bundesrechtlich geregelten Verbotsbestimmungen der §§ 39 und 44 BNatSchG zu. Nach allgemeinem Artenschutz ist es verboten, wild lebende Tiere mutwillig zu beunruhigen oder ohne vernünftigen Grund zu fangen, zu verletzen oder zu

töten; wild lebende Pflanzen ohne vernünftigen Grund von ihrem Standort zu entnehmen oder zu nutzen oder ihre Bestände niederzuschlagen oder auf sonstige Weise zu verwüsten sowie Lebensstätten wild lebender Tiere und Pflanzen ohne vernünftigen Grund zu beeinträchtigen oder zu zerstören (§ 39 Abs. 1 BNatSchG).

Die Regelung des § 39 Abs. 1 BNatSchG wird durch das beantragte Vorhaben jedoch nicht verletzt, da die damit verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt durch das im öffentlichen Wohl stehende Vorhaben gerechtfertigt sind und insoweit vernünftige Gründe im Sinne des § 39 Abs. 1 BNatSchG für die Beeinträchtigungen vorliegen.

Zudem ist es u.a. verboten, nicht land-, forst- oder fischereiwirtschaftlich genutzte Flächen so zu behandeln, dass die Tier- oder Pflanzenwelt erheblich beeinträchtigt wird und Bäume, die außerhalb des Waldes, von Kurzumtriebsplantagen oder gärtnerisch genutzten Grundflächen stehen, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen (§ 39 Abs. 5 S. 1 Ziff. 1 und 2 BNatSchG).

Diese Verbote des § 39 Abs. 5 S. 1 BNatSchG gelten zwar nicht für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für zulässige Bauvorhaben, wenn nur geringfügiger Gehölzbewuchs zur Verwirklichung der Baumaßnahmen beseitigt werden muss (vgl. § 39 Abs. 5 S. 2 BNatSchG). Zum Schutz von gebüsch-, hecken- und baumbrütenden Vogelarten hält die Planfeststellungsbehörde es dennoch für angemessen und erforderlich, dass die erforderliche Beseitigung von Sträuchern und Bäumen außerhalb der Brutzeiten, d.h. im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar, zu erfolgen hat (s. a. Abschnitt A Nr. 3.6.6)

Der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) enthält Zugriffsverbote und verbietet,

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

Den besonders bzw. streng geschützten Arten unterfallen insbesondere die in Anhang IV der FFH-RL genannten Tier- und Pflanzenarten, die in Europa heimischen wild le-

benden Vogelarten i.S.d. Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie sowie die in der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) aufgeführten Arten (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG).

Die von der Herbstreit Landschaftsarchitekten GmbH & Co. KG erstellte artenschutzrechtliche Betrachtung (vgl. im Einzelnen Anlage 131, Ziffer A 2.1) kommt zu der Feststellung, dass streng geschützte Tier- oder Pflanzenarten i.S.d. Anhangs IV der FFH-RL im Plangebiet nicht vorkommen. Aufgrund der Biotopstruktur ist mit Blick auf die relevanten Arten lediglich mit dem Vorkommen verschiedener Vogelarten zu rechnen. Während der Kartierarbeiten für den landschaftspflegerischen Begleitplan wurden durch Zufallsbeobachtungen vor allem ubiquitäre Arten gesichtet. Zu ihnen gehören Amsel, Buchfink, Elster, Grünling, Kohlmeise, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Blaumeise und Kohlmeise. Die Zugriffsverbote des § 44 BNatSchG sind daher durch die beantragte Maßnahme nicht betroffen. Aus Sicht des Artenschutzes bestehen keine Bedenken gegen das Planvorhaben.

6.4.12 Abwägung

Mit dem Vorhaben sind Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Die Antragstellerin ist daher verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG, § 4a Abs. 2 Satz 1 LG. Vermeidung, Ausgleich und Ersatz haben im erforderlichen Umfang zu erfolgen und müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme unter keinem Gesichtspunkt zwingende Normen des europäischen Naturschutzrechts bzw. deren nationale Umsetzungsvorschriften entgegenstehen.

Durch die geplanten Vermeidungsmaßnahmen wird der durch das Vorhaben verursachte Eingriff minimiert. Durch die Realisierung der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entsprechend der Auflagen in diesem Beschluss werden die verbleibenden Beeinträchtigungen innerhalb des Planungsgebietes in vollem Umfang kompensiert (§ 15 Abs. 2 BNatSchG, § 4a Abs. 2 LG).

Das Vorhaben ist insgesamt naturschutzrechtlich zulässig, weil die Belange, die für das Vorhaben sprechen (siehe Abschnitt C 4.), den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range vorgehen. Insgesamt gesehen entwickeln die Beeinträchtigungen des öffentlichen Belanges Naturschutz- und Landschaftspflege kein solches Gewicht, das die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen und deren Ausgewogenheit als Ganzes in Frage zu stellen vermag.

6.5 Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsbeschluss auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Baumaßnahme Leitungen, Kabel oder Ähnliches betreiben, zu berücksichtigen.

Dabei wird hier grundsätzlich nur auf das „Ob“ und das „Wie“ der Leitungsänderungen eingegangen, nicht jedoch z. B. über die Kostenregelung entschieden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet. Etwas anderes gilt für die Kosten bei Fernmeldeleitungen, die sich nach dem Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl I, Seite 1190) in der derzeit geltenden Fassung bestimmen.

Im Planungsbereich befinden sich eine Sauerstoffleitung der Air Liquide GmbH, zwei Wasserleitungen der Gelsenwasser AG und der Bochumer Stadtwerke, Gasleitungen bzw. zur Zeit nicht betriebene Gasleitungen der Firma Pledoc, der RAG, der RWE und der Bochumer Stadtwerke, eine Hochspannungsleitung der RWE, Stromkabel der Bochumer Stadtwerke sowie letztlich Telekommunikationskabel der Firma Unitymedia.

Zu berücksichtigen ist auch die längs der Hauptstraße befindliche Bundesbahntrasse, die in Witten mit einer Brücke unterquert wird.

Die verschiedenen Interessen der betroffenen Firmen sind in der Weise berücksichtigt, dass die in den jeweiligen Stellungnahmen erhobenen Forderungen und Hinweise durch die Antragstellerin beachtet werden müssen. Auf die Ausführungen unter Abschnitt A Ziffer 3.9 wird insoweit Bezug genommen.

Die Versorgung der Öffentlichkeit mit den von den genannten Betrieben gelieferten Leistungen bleibt somit auch während der Bauphase und danach gesichert.

In der Abwägung stehen daher die öffentlichen Versorgungsinteressen dem geplanten Vorhaben nicht entgegen.

6.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Stadt Bochum und der Ennepe Ruhr Kreis haben als Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 8 Abs. 1 ÖPNVG NW einen Nahverkehrsplan aufzustellen, dessen Inhalt regelmäßig zu überprüfen und ggf. fortzuschreiben ist, § 9 Abs. 5 ÖPNVG NW. Der Nahverkehrsplan enthält eine Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖPNV sowie Maßnahmen zu seiner Weiterentwicklung. Er beschreibt und bewertet die Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern und die Vernetzung der Verkehrsmittel und der Verkehrsverbindungen.

Wie in Abschnitt B Ziffer 2.2 dargelegt, enthalten die derzeit gültigen Nahverkehrspläne der Stadt Bochum und des Ennepe Ruhr Kreises die Durchführung der geplanten Maßnahme als Mittel zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur.

In den letzten Jahrzehnten wurde die Straßenbahn insbesondere in Bochum ausgebaut und zum Teil unter die Erdoberfläche verlegt und deckt das Aufkommen starker Verkehrsachsen ab, § 2 Abs. 4 Satz 2 ÖPNVG NW. Auch in Witten wurde in weiten Bereichen der Innenstadt die Linie 310 ausgebaut und modernen Anforderungen angepasst, wenn auch die früher daneben bestehende Linie 320 auf Busbetrieb umgestellt wurde.

Die Straßenbahn als Rückgrat der innerstädtischen öffentlichen Nahverkehrserschließung soll durch Neubau oder Erweiterungen vorhandener Linien weiter gestärkt werden.

Diese Zielsetzung der Nahverkehrspläne trifft auf die geplante Maßnahme zu. Die derzeitige Linienführung der Linie 310 am Ortsrand von Langendreer kann das Wohn- und Geschäftszentrum dieses Ortsteils nicht erschließen. Die vorhandene Busbedienung stellt keine schnelle und bequeme Verbindung zu den Zentren von Bochum bzw. Witten dar.

Der Bus ist als flexibles Verkehrsmittel unterschiedlicher Größe für die Erschließung der Fläche geeignet. Bei Verbindungen des Stadtrands oder der Region ins Zentrum hat er in erster Linie eine Zubringerfunktion zur Schiene. Auf Hauptachsen, auf denen bislang keine Schienenverbindung vorhanden ist, hat er Rückgratfunktion bis entsprechende Schienenverbindungen geschaffen sind. Ansonsten schafft der Bus Verbindungen der Hauptachsen untereinander.

Die Genehmigungsbehörde hat nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei der Bewertung von Verkehrsbedürfnissen der unterschiedlichsten Art und ihrer Gewichtung zueinander einen Beurteilungsspielraum, wobei ihre Entscheidung nicht nur prognostische sondern auch verkehrs- und raumordnungspolitische Wertungen voraussetzt. Hierbei kann auch die Realisierung öffentlicher Verkehrsprogramme ein gewichtiges öffentliches Verkehrsinteresse darstellen (BVerwG, Urteil vom 21.07.1989, 7 C 39.87 und BVerwG Urteil vom 02.10.1991, 7 B 59.91).

Dieses öffentliche Verkehrsinteresse ist für die Erweiterung/den Neubau der Linie 310 in Langendreer und Witten durch die geltenden Nahverkehrspläne entschieden.

Die beabsichtigte Maßnahme führt zu einem verbesserten und zeitlich verdichteten ÖPNV- Angebot im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung gem. § 8 Abs. 3 ÖPNVG NW im Stadtteil Langendreer.

Demgegenüber ist zu berücksichtigen, dass für einige Bewohner des Stadtteils Langendreer, die in der Nähe der vorhandenen Trasse der Linie 310 wohnen, die künftig

aber nicht mehr durch eine Straßenbahn befahren werden soll, auch Verschlechterungen der Verbindungen zu den Stadtzentren Bochum und Witten eintreten werden.

Im Hinblick darauf, dass die Anzahl der negativ Betroffenen erheblich geringer ist als die Anzahl derer, die im Kern von Langendreer wohnen oder arbeiten und an die verbesserte Verbindung angeschlossen werden und von ihr profitieren, ist der Wegfall bestehender Verbindungen als weit weniger schwer zu bewerten als der Gewinn durch die neue Linienführung.

Belange des öffentlichen Personennahverkehrs sprechen daher eindeutig für die Realisierung der Maßnahme.

6.7 Straßenverkehrliche Aspekte

6.7.1 Allgemeine Betrachtung

Unterstraße und Hauptstraße stellen die wichtigsten Straßenachsen im Ortsteil Langendreer dar und tragen damit auch die Hauptlast des Straßenverkehrs.

Die Unterstraße weist von der Kreuzung mit der Universitätsstraße, der Ümminger Straße und der Wittener Straße in Richtung Langendreer Mitte mehrere Fahrspuren auf, wobei der jeweils rechte Fahrstreifen in weiten Teilen der Unterstraße als Parkstreifen benutzt wird.

Die Hauptstraße ist vom S Bahnhof Langendreer bis zum Langendreer Markt ebenfalls mehrstreifig. Richtung Witten verengt sie sich aber auf nur zwei Fahrstreifen bis nördlich der Kreuzung mit der Baroper Straße und südlich der Autobahnbrücke. Als Bochumer Straße wird sie auf Wittener Stadtgebiet dann wieder zweistreifig bis unter die DB Brücke geführt, um sich danach in der Crengeldanzstraße wieder aufzuweiten.

Künftig soll sich in der Unterstraße (abgesehen von Kreuzungsbereichen, in denen zusätzlich besondere Linksabbiegerspuren geplant sind) je Fahrtrichtung eine Fahrspur befinden, die gemeinsam von der geplanten Straßenbahn und dem Individualverkehr benutzt werden soll. Daneben sollen noch Radfahr-, Parkstreifen und Gehwege errichtet werden, zumindest dort, wo die Breite des zur Verfügung stehenden Raumes dies zulässt. Die Kreuzungen werden mit besonderen Signalanlagen für die Straßenbahn und den motorisierten Verkehr ausgestattet.

Auch in der Hauptstraße schwenkt das Gleis von einem kurzen Stück eigenen Gleiskörpers unmittelbar südlich des Endpunktes S Bahnhof Langendreer auf die Straßenmitte und bleibt dort bis zur Haltestelle Auf dem Jäger. Von dort geht die Trasse auf einem eigenen Gleiskörper über bis ca. 50 m südlich der Haltestelle Papenholz, wo die Bahn

auf der vorhandenen Strecke bis unter die DB Brücke Bochumer Straße geführt wird. Von dort verläuft das Gleis jeweils an der rechten Straßenseite bis zum vorgesehenen Ausbauende. Auch hier ist an verschiedenen Kreuzungen eine Aufweitung zum Bau von Abbiegespuren sowie von neuen Signalanlagen vorgesehen. Soweit möglich sollen auch Parkstreifen sowie Rad- und Gehwege, zum Teil kombiniert, gebaut werden.

6.7.2 Auswirkungen auf den Straßenverkehr

6.7.2.1 Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

Durch den bis auf die benannten Streckenabschnitte auf dem weit überwiegenden Teil der Trasse vorgesehenen Mischverkehr, d.h. der gemeinsamen Nutzung der Fahrbahn durch die Straßenbahn und den Kraftverkehr, ergeben sich Fragen, ob die betroffenen Straßen, und hier insbesondere die Kreuzungspunkte, ausreichen, um den vorhandenen Verkehr sicher und flüssig aufnehmen zu können oder ob zu befürchten ist, dass es - wie einige Einwander vorgetragen haben - zu vermehrten Staubildungen und damit zu Verschlechterungen der Verkehrssituation kommt.

Die Antragstellerin hat zu den Fragen der Kapazität und der Qualität des Verkehrsablaufes bei einer Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen eine Verkehrsuntersuchung anfertigen lassen, die im Mai 2011 fertig gestellt wurde.

Auf der Grundlage eines Verkehrsmodells der Stadt Bochum aus dem Jahre 2005, das als die bei weitem am höchsten belasteten Kreuzungen Universitätsstraße / Wittener Straße / Unterstraße sowie Unterstraße / Alte Bahnhofstraße und Unterstraße / Hauptstraße ausweist - andere Knotenpunkte insbesondere an der Hauptstraße liegen um mehr als 50 % darunter - und aktueller Zählungen des Verkehrsaufkommens zu den Hauptbelastungszeiten an diesen drei Knotenpunkten kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass auch unter Berücksichtigung des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens an den Knotenpunkten Universitätsstraße / Wittenerstraße / Unterstraße gegenüber dem derzeitigen Zustand keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Am Knotenpunkt Unterstraße / Alte Bahnhofstraße wird die Qualität des Verkehrs ebenfalls mit der derzeitigen Qualität vergleichbar ausreichend sein.

An der Kreuzung Unterstraße/ Hauptstraße wird auch in den Spitzenzeiten im wesentlichen eine ausreichende Qualität prognostiziert. Lediglich für Linksabbieger kann die Verkehrsqualität mangelhaft werden. Dies ist jedoch auch bereits jetzt der Fall. Trotzdem muss hier insgesamt mit einer Verschlechterung gerechnet werden.

Eine Verschlechterung tritt bei der geplanten Straßenbahnfrequenz drei Mal pro Stunde auf, wenn eine Straßenbahn von der Unterstraße in die Hauptstraße Richtung S Bahnhof Langendreer einbiegt.

Eine Abwicklung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens ist aber trotz dieser Einschränkung sicher gestellt.

Erreicht werden die oben dargestellten Ergebnisse durch eine Optimierung der Festzeit-Signalprogramme. Hierbei werden zum Teil verkehrsabhängig die Umlaufzeiten gesteuert und die Belange der Straßenbahn mit denen des Kraftfahrzeugverkehrs abgestimmt.

Bedenken gegen die Aussagekraft des Gutachtens bestehen nicht. Die Planfeststellungsbehörde hält es für ausreichend, wenn an den drei am meisten belasteten Kreuzungen konkrete Untersuchungen des künftigen Verkehrsablaufs angestellt werden. Denn diese sind für die anderen noch vorhandenen Knotenpunkte repräsentativ. Auch, dass keine Kreuzung in der Hauptstraße begutachtet wurde, ist sachgerecht. Angesichts des hier festgestellten erheblich geringeren Verkehrsaufkommens ist nicht zu erwarten, dass bei ansonsten nahezu identischen Umständen wie in der Unterstraße Verkehrsstörungen durch das Hinzukommen der Straßenbahn zu erwarten sind.

6.7.2.2 Gefahr von Staubildung

Wie bereits oben dargelegt, benutzen die Straßenbahn und der Kraftfahrzeugverkehr im wesentlichen dieselben Straßenflächen. Möglichkeiten die Straßenbahn zu überholen, bestehen lediglich an der Haltestelle Igelstraße und im Knoten Unterstraße/Hauptstraße an den beiden dort vorgesehenen Haltestelleninseln. Aus diesem Grunde wird von einigen Einwendern befürchtet, dass es zu Verkehrsverschlechterungen kommen könnte, wenn sich hinter den Straßenbahnen Autoschlangen bilden würden, zumal Autofahrer an den Haltestelleninseln nur langsam vorbeifahren dürfen.

Die Planfeststellungsbehörde vertritt hierzu die Auffassung, dass die Gefahr von Staubildung nicht im vollen Umfang ausgeschlossen werden kann. Sie hält diese Gefahr aber für eher gering. Denn nach Aussage des Sachverständigen, der auch die Verkehrsuntersuchung durchgeführt hat, im Erörterungstermin, liegt die gegenwärtige Auslastung der Unterstraße bei 60 %, die der Hauptstraße sogar nur bei 50 % der jeweils möglichen Kapazität. Mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens ist in Zukunft nicht zu rechnen. Da sowohl die Straßenbahn als auch der Kraftfahrzeugverkehr mit 50 km/h fahren, ist die Staugefahr gering. Durch Fahrzeuge, die hinter einer Straßenbahn her fahren wird die Kapazität einer Straße nicht beeinträchtigt. Allerdings kommt es zu Verzögerungen bei den Haltestellen, an denen die Bahn nicht überholt werden kann. Dies tritt im normalen Tagesbetrieb der Straßenbahn sechs Mal pro Stunde dann auf, wenn eine entsprechend hohe Belastung durch Kraftfahrzeuge besteht. Auf der Unterstraße befinden sich drei Haltestellen ohne Überholmöglichkeit, in der Hauptstraße liegen nur zwei derartige Haltestellen.

6.7.2.3 Unfallgefahren

Nach Auffassung des Einwenders 89 erhöht sich bei dem Einsatz einer Straßenbahn gegenüber dem Einsatz eines Autobusses die Unfallgefahr deshalb, weil der Bremsweg einer Bahn, die mit 30 km/h fährt, länger ist als der eines Busses mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Insbesondere im Hinblick auf die ca. 3.000 Schüler der insgesamt sechs an der künftigen Trasse liegenden Schulen, von denen ca. 1.000 das Fahrrad für den Schulweg benutzen, sei daher eine Straßenbahn nicht akzeptabel.

Die Planfeststellungsbehörde hält diese Einwendung für sachlich zutreffend. Allerdings gibt es - nicht nur in Bochum- eine Vielzahl von Straßenbahnstrecken, die sich mit anderen Verkehrsteilnehmern die Straßenfläche teilen. Es sind keine Statistiken bekannt, die auf eine erhöhte Unfallgefahr für Fahrradfahrer schließen lassen. Konkret ist auch darauf zu verweisen, was weiter unten noch ausgeführt wird, dass sich durch die Anlage von Fahrradwegen, wodurch eine Mischnutzung der Fahrbahn durch Straßenbahn und Fahrräder vermieden wird, die Gefahrenlage für Radfahrer verbessern wird.

6.7.2.4 Ein- und Ausfahrmöglichkeiten bei Grundstücken

Durch den Bau der Straßenbahn verschlechtert sich die Möglichkeit der Bewohner der betroffenen Straßen, auf ihr Grundstück einzubiegen bzw. von dem Grundstück auf die Straße zu fahren, nur unwesentlich.

Da die Gleise nicht auf einer eigenen Trasse geführt werden, besteht mit Ausnahme der Bereiche der Haltestelleninseln und an einigen Knotenpunkten überall die Möglichkeit, von jeder Richtung in ein Anliegergrundstück einzubiegen bzw. in jede Richtung von einem Grundstück auf die Straße zu fahren. Auch Fußgänger können die Straße an fast allen Stellen wie bisher überqueren.

Wo für Fahrzeuge oder Fußgänger Einschränkungen bestehen, können diese in nur geringer Entfernung, spätestens an der nächsten Kreuzung, überwunden werden. Es sind somit in geringem Umfang Umwege zurückzulegen. Solche Einschränkungen der Erreichbarkeit von Grundstücken sind in Ortslagen aber keineswegs unüblich und den betroffenen Personen daher zumutbar.

6.7.3 Radverkehr

6.7.3.1 Jetzige Verhältnisse

Im Rahmen der Anlage der neuen Straßenbahnführung planen die Vorhabensträgerin und die Stadt Bochum, auch Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs in der Unterstraße und der Hauptstraße durchzuführen.

Die diesbezügliche Situation ist dadurch gekennzeichnet, dass sich in keiner dieser beiden Straßen Einrichtungen für Fahrradfahrer befinden. Das heißt es sind weder getrennte Radwege noch Schutzstreifen oder auch nur gemeinsame Rad- und Gehwege vorhanden. Vielmehr müssen Radfahrer gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr die bestehenden Fahrbahnen benutzen.

Auch existieren keine Verkehrsschilder, die auf die Bedürfnisse von Radfahrern eingehen.

Ferner sind -abgesehen von der allgemeinen innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h- keine weiteren Geschwindigkeitseinschränkungen angeordnet.

Zusammenfassend lässt sich konstatieren, dass angesichts der geringen Breite der Unterstraße im Nahbereich des Langendreer Marktes sowie der Hauptstraße auf der gesamten Länge vom S Bahnhof Langendreer Richtung Süden sich die Verhältnisse für Radfahrer als mangelhaft darstellen. Weiter in Richtung Witten sind sie auf keinen Fall als günstig zu beschreiben, weil auch hier Radwege fehlen, allerdings ist die Straße teilweise etwas breiter als in den nördlichen Abschnitten.

6.7.3.2 Künftige Verhältnisse

6.7.3.2.1 Unterstraße vom Westen bis Ovelacker Straße

In der Unterstraße von der Kreuzung Wittener Straße / Universitätsstraße / Ümminger Straße bis zur Kreuzung mit der Ovelacker Straße werden entsprechend der Anlage 196 an beiden Seiten der Unterstraße vom übrigen Verkehr getrennte Radwege angelegt. Diese werden in der Weise ausgeführt, dass sie der ERA 2010 entsprechen.

Hiermit steht dann den Radfahrern die beste der in der ERA 2010 aufgeführten Radverkehrsführungen zur Verfügung.

6.7.3.2.2 Unterstraße von Ovelacker Straße bis Hauptstraße

Im weiteren Verlauf der Unterstraße von der Ovelacker Straße bis zum Langendreer Markt, ca. 250 m, soll allerdings der bisherige Zustand - gemeinsame Benutzung der Fahrbahn durch Kraftfahrzeuge und Radfahrer - beibehalten werden. Hiergegen haben sich insbesondere die Einwander 213 und 229 gewandt und auch für diesen Straßenteil eine Radführung auf eigenen Wegen gefordert.

Diesem Anliegen kann jedoch nicht entsprochen werden. Denn in dem fraglichem Straßenstück besteht für einen gesonderten Radweg auf jeder Fahrbahnseite, aber auch für einen gemeinsamen Radweg für beide Fahrtrichtungen auf nur einer Straßenseite, nicht genügend Raum. Getrennte Radwege an beiden Seiten der Unterstraße wären nur rea-

lisierbar, wenn entweder ein Abbiegestreifen entfallen würde oder zumindest an einer Seite die dort stehenden Gebäude beseitigt würden.

Beide Maßnahmen stehen aber nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in keinem vertretbaren Verhältnis zu dem erreichbaren Nutzen.

Wie von anderen Einwendern vorgetragen wird, wird befürchtet, dass es im Kreuzungsbereich am Langendreer Markt zu Verkehrsstörungen kommen könnte (vgl. oben Punkte 6.7.2.1 und 6.7.2.2). Um diese so weit wie möglich zu vermeiden, wurden Berechnungen angestellt, die zum Ergebnis führten, dass die vorgesehene Fahrbahnführung und -anlage geeignet ist, Staubildungen im Wesentlichen zu verhindern. Ein Abgehen von dieser Planung würde die Gefahr von Staubildungen wieder erhöhen. Im Rahmen der Abwägung ist somit die Grundentscheidung der Vorhabensträgerin für den Bau der neuen Strecke und die Beibehaltung von Abbiegespuren im Bereich der Kreuzung Unterstraße / Hauptstraße einzubeziehen.

Getrennten Radwegen stehen im erheblichen Umfang die Belange der angrenzenden Grundstückseigentümer entgegen. Der Abriss mehrerer Häuser stellt den zumindest wirtschaftlichen Verlust ihres Eigentums dar. Angesichts des hohen Stellenwertes, der in der deutschen Rechtsordnung dem Eigentum zugemessen wird, kommt eine zwangsweise Aufgabe des Eigentums nur in besonders gelagerten Einzelfällen und zum Vorteil vergleichbar hoher Rechtsgüter in Frage. Diese sind vorliegend aber nicht ersichtlich.

Zwar ist auch dem Interesse der Radfahrer an möglichst sicheren Verkehrswegen ein hoher Stellenwert beizumessen. Zu berücksichtigen ist aber auch, dass das in Frage stehende Straßenstück nicht Teil eines durchgehenden ausgewiesenen Radwegenetzes ist. Außerdem steht - wie sich aus der der Anlage 196 beigefügten Karte ersehen lässt - in der nur wenige Meter parallel zur Unterstraße verlaufenden Alten Bahnhofstraße ein in der Bochumer Freizeitkarte dargestellter Radweg als Alternative zur Verfügung, der letztlich auch zum Langendreer Markt führt. Ein geringer Umweg von ca. 200 m über die Ovelacker Straße und Alte Bahnhofstraße kann Radfahrern aber ohne Weiteres zugemutet werden.

Somit steht die optimale Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsträger aufgrund der damit verbundenen Verbreiterung des für die Verkehrsflächen erforderlichen Querschnitts im Zielkonflikt mit dem vorhandenen Raumangebot und dem Eigentumsschutz der angrenzenden Anlieger. Mit der Straßenbahn soll ein zusätzlicher Verkehrsträger in der Unterstraße untergebracht werden, ohne dass aufgrund der angrenzenden vorhandenen Nutzungen eine proportionale Verbreiterung des Gesamtquerschnitts der Verkehrsfläche möglich ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Vorhaben seine Planrechtfertigung in dem Ziel der Verbesserung des ÖPNV, insbesondere der verbesserten Anbindung des Ortsteils Langendreer an die Zentren von Bochum und Witten findet. Darin, und nicht in der Umsetzung eines verkehrlichen Gesamtkonzeptes für den motori-

sierten und den Fahrradverkehr für die Unterstraße liegt der eigentliche Vorhabenszweck.

Im Vergleich zum derzeitigen Zustand tritt zwar keine Verbesserung ein. Eine Verschlechterung ist aber ebenso wenig festzustellen. Denn wie bisher müssen Radfahrer auch künftig die Fahrspuren für den motorisierten Verkehr mit benutzen.

6.7.3.2.3 Hauptstraße vom S Bahnhof Langendreer bis Hasselbrinkstraße

Auf der Westseite dieses Abschnittes wird ein von der Fahrbahn getrennter eigener Radweg entsprechend der ERA 2010 erstellt. Die Sicherheit der Radfahrer wird hierdurch deutlich erhöht.

An der Ostseite wird ein vergleichbarer Radweg von Süden aus gesehen nur bis zur Straße Am Leithenhaus gebaut. Damit geht insbesondere vor der anliegenden Schule für Körperbehinderte eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer einher. Auf der bis zur Bahnunterführung verbleibenden Strecke müssen Radfahrer wie bisher auch die Fahrbahn für Kraftwagen mit benutzen. Angesichts der nicht vorhandenen Fläche ist hier die Anlage eines separaten Fahrradstreifens nicht möglich. Ein teilweiser Abriss der Eisenbahnbrücke wird von der Planfeststellungsbehörde als unverhältnismäßig angesehen.

6.7.3.2.4 Hauptstraße von Hasselbrinkstraße bis Elsterstraße

Auf diesem Teilstück der Hauptstraße sind keine baulichen Maßnahmen zugunsten von Fahrradfahrern vorgesehen. Grund hierfür ist der fehlende Raum. Der Straßenquerschnitt lässt sich nicht ohne schwerwiegende Eingriffe in Privateigentum verbreitern.

Für die Abwägung gelten bei diesem Abschnitt dieselben Argumente wie bei dem Abschnitt der Unterstraße von der Ovelacker Straße bis zum Langendreer Markt. Auf diese wird daher Bezug genommen.

Auch hier steht von der Hasselbrinkstraße über die Ovelacker Straße und die Elsterstraße eine zumutbare Alternative für Radfahrer zur Verfügung.

Zu berücksichtigen ist hierbei ebenfalls, dass die Vorhabensträgerin in Zusammenarbeit mit der Stadt Bochum als zuständige Straßenverkehrsbehörde in der Anlage 196 ihre Absicht bekundet hat, auf diesem Abschnitt künftig eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h anzuordnen. Wie aus Ziffer 2.3.3 und Ziffer 2.3.5 der ERA 2010 zu entnehmen ist, spielt die von Kraftfahrzeugen gefahrene Geschwindigkeit eine Rolle für die Verkehrssicherheit der Radfahrer.

Bei Verwirklichung dieser Geschwindigkeitsbeschränkung, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sein kann, tritt insoweit eine Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer ein.

6.7.3.2.5 Hauptstraße von Elsterstraße bis Stiftstraße

Für diesen Abschnitt der Hauptstraße sieht die Anlage 196 keine besonderen Maßnahmen im Straßenraum vor, um für Radfahrer einen eigenen Radweg als optimale Lösung zu schaffen. Grund hierfür ist die Tatsache, dass für separate Radwege die an beiden Seiten stehenden Alleebäume entfernt werden und gleichzeitig die dort noch vorhandenen und auch künftig verbleibenden Parkplatzflächen für die Radwege in Anspruch genommen werden müssten, bzw., wenn wieder Stellplätze gebaut werden sollten, auf der gesamten Länge des Abschnitts Privateigentum herangezogen werden müsste.

Bei ihrer Abwägung der widerstreitenden Interessen gibt die Planfeststellungsbehörde der Beibehaltung des Alleecharakters den Vorzug vor getrennten Radwegen. Wie oben unter Punkt 6.3.3 und 6.4.5 dargestellt wurde, kommt der möglichst umfassenden Beibehaltung der Straßenbäume aus Gründen der Luftreinhaltung, des optischen Eindrucks und aus allgemeinen Umweltschutzgesichtspunkten ein sehr hoher Stellenwert zu.

Die für getrennte Radwege sprechenden Aspekte wiegen diese nicht auf. Denn in die Überlegungen ist mit einzubeziehen, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit vorgesehen ist, einen gemeinsamen Geh- und Radweg an beiden Seiten der Hauptstraße einzuführen.

Angesichts der Tatsache, dass auch dieser Abschnitt der Hauptstraße nicht in das offizielle Fahrradnetz NRW oder das Freizeitnetz der Stadt Bochum einbezogen ist, und somit nur mit einem eher geringen Radverkehrs- und Fußgängeraufkommen, mit Ausnahme der Anwohner, zu rechnen ist und zudem die Anlage gemeinsamer Rad- und Gehwege in der ERA 2010 als Möglichkeit der Radfahrerführung in Ziffer 2.2.5 und Ziffer 3.6 ausdrücklich vorgesehen ist, stellt die vorgesehene Alternative einen tragbaren Kompromiss dar. Dies gilt auch im Hinblick darauf, dass auf einem kurzen Stück dieses Abschnitts die in der ERA 2010 vorgesehene Mindestbreite nicht vorhanden ist.

Nicht unerwähnt bleiben darf auch, dass über ein kleines Stück der Stiftstraße und dann weiter über einen für Kraftfahrzeuge gesperrten, teilweise unbefestigten Weg sowie die Straße Witte Wie in unmittelbarer Nähe eine Ausweichroute zur Verfügung steht.

An dem in diesem Kapitel behandelten Abschnitt liegt allerdings die Rudolf Steiner Schule, die für erhöhtes Verkehrsaufkommen sorgt. Aber auch diese Schule erfordert nicht die Anlage getrennter Radwege in diesem Abschnitt der Hauptstraße. Denn zum einen stammt das Schüleraufkommen dieser Schule nur zu einem kleinen Teil aus Langendreer und fährt mit dem Fahrrad zur Schule. Aufgrund der speziellen Ausrichtung der

Rudolf Steiner Schule, die nicht der schulischen Versorgung eines einzigen Stadtteils dient, wohnen die meisten Schüler im gesamten Stadtgebiet von Bochum und Witten und benutzen zur Zurücklegung des Schulweges andere Verkehrsmittel.

Die Schüler, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren, können die bereits benannten Alternativstrecken benutzen.

Im Vergleich zur heutigen Situation erfährt die Situation der Radfahrer eine Verbesserung. Denn, wenn der gemeinsame Rad- und Gehweg in Betrieb genommen wird, müssen die Radfahrer sich nicht mehr die in diesem Abschnitt nur aus zwei engen Fahrbahnen bestehende Straße mit dem Kraftfahrzeugverkehr teilen, sondern können sicherer auf den Bürgersteigen ihr Ziel erreichen.

6.7.3.2.6 Hauptstraße von der Stiftstraße bis zur Autobahn

Durch die Anlage eines Zweirichtungsfahrradstreifens an der westlichen Seite der Hauptstraße wird die Sicherheit der Radfahrer spürbar erhöht.

6.7.3.3 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde stellt abschließend fest, dass unterschiedliche, sich zum Teil widersprechende Anforderungen an den Straßenraum gestellt werden. Zu nennen sind hier die Interessen des motorisierten fahrenden Verkehrs, des Radverkehrs, des ruhenden Verkehrs, sowie Umweltschutz und verfassungsrechtlich verbürgte Eigentumsrechte.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die vorliegende Planung die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche möglich ist. Nirgendwo wird die Sicherheitslage für Radfahrer durch den Bau der Straßenbahn verschlechtert. Teilweise sind erhebliche Verbesserungen vorgesehen. Abweichungen vom Idealbild durchgängig getrennter Radwege an der gesamten Strecke müssen hingenommen werden. Sie können auch hingenommen werden ohne Belange der Radfahrer unangemessen zu vernachlässigen, denn sowohl die Polizei, die gegen die ursprüngliche Planung erhebliche Einwendungen erhoben hatte, als auch das ebenfalls für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zuständige Straßenverkehrsamt der Stadt Bochum haben nach Prüfung des ergänzten Radwegekonzeptes diesem ihre Zustimmung gegeben.

Durch die vorgesehene verstärkte Ausschilderung der Ausweichrouten bleibt ein angenehmes und sicheres Radfahren durch Langendreer auch weiterhin möglich.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt daher den Belangen des Radverkehrs angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

6.8 Städtebauliche Belange

6.8.1 Fahrleitungsmasten, Fahrleitungen

Das Stadtbild erfährt durch das geplante Straßenbahnbauvorhaben stellenweise sichtbare Veränderungen durch das Hinzutreten der Straßenbahn einschließlich der notwendigen Haltestellen, Leitungen und Beleuchtungsanlagen. Mehrere Einwender (z. B. Nr. 137) wenden sich gegen diese Beeinträchtigung des Stadtbildes.

Fahrleitungen und Masten sind für den Betrieb einer Straßenbahn unumgänglich. Sie gehören wie die Beleuchtung, Lichtsignalanlagen und Verkehrsschilder in jeden Straßenraum, in denen eine Straßenbahn verkehrt.

Um die Anzahl der Masten möglichst gering zu halten, ist geplant die Fahrleitung und Beleuchtung zu kombinieren.

In der Bochumer Unterstraße ist für die Fahrstromversorgung der Straßenbahnen eine Hochkettenfahrleitung vorgesehen. Die Abspannung erfolgt in der Regel an seitlich an den Gehwegrändern eingeordneten Fahrleitungsmasten. An einzelnen Standorten sind Mittelmasten mit beidseitigen Auslegern vorgesehen.

In der Bochumer Hauptstraße bis zur Haltestelle Auf dem Jäger erfolgt die Fahrstromversorgung unter Beachtung städtebaulicher Gesichtspunkte und des vorhandenen Baumbestandes über eine so genannte Seilgleiterfahrleitung, die ohne Tragseil (samt Aufhängung) auskommt, so dass das System im Straßenraum optisch weniger präsent ist.

Ab der Haltestelle Auf dem Jäger bis zum Bauende in Witten erfolgt die Fahrstromversorgung wieder über eine Hochkettenfahrleitung. Dabei kommen im Abschnitt mit besonderem Bahnkörper bis zur Haltestelle Papenholz statt der sonst üblichen Seitenmaste Mittelmaste zum Einsatz.

6.8.2 Wegfall von Bäumen

Weitere sichtbare Veränderungen erfährt das Stadtbild durch den Wegfall zahlreicher Straßenbäume. Im Zuge der Erweiterung der Straßenbahnlinie müssen durch unmittelbare Überbauung 95 Bäume entfernt werden (s. a. Abschnitt C, Nr. 6.4.5).

Betroffen hiervon sind 8 Abschnitte, in denen zusammenhängende Baumverluste entstehen; dazwischen befinden sich jeweils Abschnitte von mehreren hundert Metern Länge, wo der Baumbestand vollständig erhalten bleibt bzw. nur einzelne Exemplare entnommen werden (in Bochum insgesamt 20 einzelne Bäume, in Witten 3 einzelne Bäume):

- Unterstraße gegenüber Igelstraße (Haltestelle Igelstraße):
Verlust von 13 Bäumen am nördlichen Straßenrand, die zum überwiegenden Teil einen flächigen Gehölzbestand bilden
- Unterstraße zw. Alte Bahnhofstraße und Ottilienstraße (Haltestelle Alte Bahnhofstr):
Verlust von 7 Einzelbäumen am südlichen Straßenrand und an der Alten Bahnhofstraße
- Hauptstraße nördlich der Unterstraße
Verlust von 8 Einzelbäumen am östlichen Stadtrand
- Hauptstraße nördlich und südlich Kreuzungsbereich Rampenstr. / In der Schornau
Verlust von 15 Einzelbäumen am westlichen und östlichen Straßenrand
- Hauptstraße nördlich Auf dem Jäger
Verlust von 7 Einzelbäumen am östlichen Straßenrand
- Hauptstraße südlich Auf dem Jäger
Verlust von 15 Einzelbäumen am westlichen Straßenrand
- Bochumer Straße (Witten) nördlich der zusammenhängenden Bebauung
Verlust von 3 Einzelbäumen am nördlichen Straßenrand
- Bochumer Straße (Witten) gegenüber der Häuser Nr. 17 und 19:
Verlust von 5 Einzelbäumen beidseitig

Der Verlust dieser Straßenbäume kann nur zum geringen Teil durch Neupflanzungen auf den Eingriffsflächen ausgeglichen werden (s. a.Abschnitt C, Nr. 6.4 ff.).

Der Verlust von 13 Bäumen im Bereich der Haltestelle Igelstraße ist aus Sicht des Landschafts-/ Stadtbildes mäßig gravierend einzuschätzen, da aufgrund des hier flächenhaften Bestandes der Straßenbaumcharakter weniger ausgeprägt ist und nördlich ein weiterer Gehölzstreifen angrenzt, der die visuellen Auswirkungen entsprechend aufpuffern kann. Der Verlust von 7 Bäumen im Kreuzungsbereich Alte Bahnhofstraße beeinträchtigt das Stadtbild ebenfalls wenig, da aufgrund möglicher Ersatzpflanzungen auf der geplanten Mittelinsel sowie der auf den angrenzenden Grünflächen vorhandene Baumbestände der Alleecharakter der Straße in diesem Bereich weitgehend erhalten bleibt.

Im nördlichen Abschnitt der Hauptstraße geht etwa die Hälfte des am östlichen Straßenrand stockenden Baumbestandes verloren. Hierdurch ist durch die heterogene Verteilung der Bäume sowie das unterschiedliche und insgesamt jüngere Alter des Baumbestandes jedoch kein prägender Alleecharakter ausgebildet. Auch unter Berücksichtigung

des Birkenwäldchens ist von einer mäßigen Beeinträchtigung des Stadtbildes auszugehen. Aufgrund der räumlichen Enge sind nur punktuell Ersatzpflanzungen möglich.

Im südlichen Abschnitte der Hauptstraße im Kreuzungsbereich Rampenstraße / In der Schornau geht der Alleecharakter hingegen vollständig verloren, da überwiegend nur eine einseitige Baumreihe verbleibt. Aufgrund der verengten Platzverhältnisse sind nur vereinzelt Neupflanzungen möglich, die die visuellen Wirkungen jedoch abmildern. Zwar verändert sich das Stadtbild deutlich, jedoch ist unter Berücksichtigung der zumindest einseitig verbleibenden Baumreihen sowie der möglichen Neupflanzungen von mittleren Beeinträchtigungen auszugehen.

Die erheblichen Baumverluste an der Hauptstraße südlich Auf dem Jäger werden in ihrer visuellen Wirkung durch den unmittelbar angrenzenden, waldartigen Gehölzbestand abgemildert, so dass, vergleichbar zum Abschnitt Haltestelle Igelstraße, von mäßigen Beeinträchtigungen auszugehen ist.

Auf dem Wittener Stadtgebiet sind keine vergleichbaren Alleen ausgebildet. Vielmehr finden sich hier kurze einseitige Baumreihen, Einzelbäume oder gruppenartige Baumpflanzungen. Die deutlichsten Verluste ergeben sich im Bereich der Bochumer Straße im nördlichen Bereich der zusammenhängenden Bebauung. Aufgrund der zum einen angrenzenden flächigen Gehölzbestände sowie der in diesem Bereich vorgesehen Ergänzungspflanzungen sind auch diese visuellen Auswirkungen als mäßig beeinträchtigend einzuschätzen.

6.8.3 Abwägung

Die vorgetragenen städtebaulichen Belange werden durch das Straßenbahnbauvorhaben nicht unzumutbar beeinträchtigt. Die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile für das Ortsbild werden in die Abwägung eingestellt. Sie stellen die Ausgewogenheit der Planung jedoch nicht in Frage. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze sind die mit der Aufstellung von Masten und Fahrleitungen sowie den Baumverlusten im Trassenverlauf verbundenen Beeinträchtigungen hinzunehmen, da für den Bau der Erweiterung der Straßenbahnlinie 310 ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht ((siehe Abschnitt C 4.)

6.9 Bergbauliche Aspekte

Der Neubau der Straßenbahn bzw. deren Erweiterung findet in einem Gebiet statt, in dem nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Untergrund aufgrund von Bergbauaktivitäten vorbelastet ist und dass Auswirkungen hiervon auf den Betrieb der Straßenbahn möglich erscheinen.

Um damit zusammenhängende Fragen abzuklären, wurde ein Baugrundgutachten in Auftrag gegeben (Anlagen 71, 87, 88). Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass in zwei Bereichen der geplanten Trasse - in der Unterstraße von der Universitätsstraße bis zur Alten Weststraße und in der Hauptstraße vom S Bahnhof Langendreer bis zur Kreuzung Unter / Oberstraße- Bergbau umgegangen ist. Für die restliche Strecke sowohl in der Unterstraße als auch Richtung Witten liegen keine Erkenntnisse über umgegangenen Bergbau vor.

Für den ersten betroffenen Bereich von der Universitätsstraße bis zur Alten Weststraße sind mehrere Tagesbrüche dokumentiert, der letzte aus dem Jahre 1978.

Es kann daher auch heute noch nicht ausgeschlossen werden, dass unter Umständen Tagesbrüche aufgrund tagesnahen Bergbaus vorkommen. Diese verdeutlichen die Gefahr, die aus dem ehemaligen Bergbau hervorgeht.

Im nördlichen Bereich der Hauptstraße wurde in mehreren Flözen von der Zeche Bruchstraße Bergbau in einer Tiefe betrieben, die ebenfalls eine Bergschadensgefährdung hervorrufen kann.

Um einen sicheren Betrieb der Straßenbahn zu gewährleisten, ist es erforderlich, in den gefährdeten Bereichen Hohlraumerkundungsbohrungen durchzuführen und danach die Standfestigkeit des Untergrundes zu bestimmen. Hieran anschließend muss entschieden werden, mit welchen technischen Sicherungsmaßnahmen das Bergschadensrisiko ausgeschlossen werden kann.

Das Gleiche gilt für die in Trassennähe festgestellten Luftschutzstollen und Bunkerflächen.

Die Durchführung entsprechender Untersuchungen wurde dem Vorhabensträger seitens der Planfeststellungsbehörde aufgegeben (vgl. Abschnitt A Ziffer 3.14).

Zusammenfassend ist damit festzustellen, dass zwar eine Gefährdung der Strecke durch bergbaubedingte Einwirkungen in zwei Teilabschnitten gegeben ist. Diesen Gefahren kann aber durch eine Untersuchung des Untergrundes und technische Sicherungsmaßnahmen begegnet werden, so dass eine ausreichende Tragfähigkeit hergestellt werden kann.

An diesen Möglichkeiten bestehen für die Planfeststellungsbehörde auch keine Zweifel, da im gesamten vom Bergbau betroffenen Ruhrgebiet Straßenbahnlinien betrieben werden, ohne dass es hier zu bergbauverursachten Schäden kommt.

Die von einzelnen Einwendern gezogenen Vergleiche mit dem Zusammenbruch des Kölner Stadtarchivs im Zusammenhang mit dem dortigen Bau der Stadtbahn, werden

von der Planfeststellungsbehörde als nicht zutreffend zurückgewiesen. Denn die Umstände sind in der Substanz anders. Die Kölner Stadtbahn wird in dem betroffenen Bereich als unterirdische Anlage gebaut. Es mussten somit mehrere Meter tiefe Röhren für die Aufnahme der Schienen angelegt werden. Diese Tiefbauarbeiten schufen erst die Möglichkeit, dass das angrenzende Stadtarchiv absacken konnte. Die Straßenbahnlinie 310 hingegen wird oberirdisch geführt. Dies bedeutet, dass keine Hohlräume geschaffen werden, in die Gebäude hineinrutschen können, sondern dass nur die Oberfläche soweit aufgenommen wird, wie es die Anlage der Schienen erfordert. Dies sind vielleicht 65 Zentimeter.

Bei der Abwägung der für oder gegen den Bau der Straßenbahn sprechenden Gesichtspunkte, kommt denkbaren Bergschäden daher kein entscheidendes Gewicht zu.

7. Würdigung und Abwägung privater Belange

Das im Rechtsstaatsprinzip verwurzelte planerische Abwägungsgebot verlangt von der Planfeststellungsbehörde, neben den vom Vorhaben berührten öffentlichen auch die privaten Belange mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzubeziehen. Herausragende Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit, Art. 2 GG Abs. 2, im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit (z. B. vor Lärm oder Abgasen) sowie dem verfassungsrechtlich garantierten Schutz des Eigentums, Art 14 GG, zu.

Im Planfeststellungsbeschluss können neben Auflagen zum Wohl der Allgemeinheit auch solche Schutzvorkehrungen und Schutzauflagen festgesetzt werden, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer, d.h. zum Schutz privater Belange, erforderlich sind (§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NW). Sind solche Vorkehrungen oder die Festsetzung von Schutzauflagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 74 Abs.2 Satz 4 VwVfG NW).

Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, das heißt, eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann – mit der gebotenen Rücksichtnahme – im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden. Eine Entschädigung nach § 74 Abs.2 Satz 3 VwVfG NW setzt einen Anspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NW voraus, bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997,142).

7.1 Private Belange von allgemeiner Bedeutung

7.1.1 Gesundheitsschutz, Immissionsschutz

Der Staat darf keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die durch die Grundrechte nach Art. 2 Abs. 2 Satz GG geschützte Gesundheit auslösen.

Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung von einer sog. „enteignenden Wirkung“ ausgegangen ist. Dieses ist für ein allgemeines Wohngebiet bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen. Bei Mischgebieten, die vorliegend gegeben sind, liegen die Werte darüber.

Im vorliegenden Fall werden die von der Rechtsprechung fest gelegten Grenzwerte nach der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 93) nicht erreicht.

Wo die Grenzwerte der 16. BImSchVO überschritten werden, wird gegen Belästigungen an den betroffenen Gebäuden passiver Lärmschutz angebracht, soweit das vorhandene Bauschalldämmmaß die Werte nicht schon jetzt einhält. Insofern wird auf Abschnitt A, Ziffer 3.4 sowie Abschnitt C, Ziffer 6.3.1 verwiesen.

Gesundheitsgefahren für die Anwohner können daher ausgeschlossen werden.

7.1.2 Entzug von Eigentum

Dem Eigentum als privatem Belang kommt in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zu. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs.1 GG. Darüber hinaus ist im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss nach § 30 PBefG enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist. Danach kommt eine Enteignung nur in Betracht, wenn sie zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich ist. Dieses Erfordernis schließt sämtliche Elemente des Übermaßverbotes ein. Die Enteignung muss zur Zweckerfüllung geeignet sein. Sie muss in dem Sinne erforderlich sein, dass zur Erreichung des mit ihr erstrebten Erfolges kein anderes, gleich wirksames, aber weniger einschneidendes Mittel hätte gewählt werden können. Und die Schwere des Eingriffs darf nicht außer Verhältnis zu dem Gewicht und der Dringlichkeit der den Eigentumsentzug rechtfertigenden Gründe stehen. Jede Planung unterliegt daher der Prüfung, ob das planerische Ziel auf andere Weise auch ohne Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar ist (BVerwG, NVwZ 2002, 1119).

Entsprechend dem Antrag der Vorhabensträgerin müssen eine Vielzahl von Grundstücken, wenn auch nur zu Teilen, für den Betrieb der Straßenbahn auf Dauer, bzw. vorübergehend für die Bauzeit in Anspruch genommen werden (Anlagen 144 bis 156). Die oben genannten Voraussetzungen liegen im zu entscheidenden Fall für alle diese Grundstücke vor.

Es bestehen keine Zweifel daran, dass die Inanspruchnahme des betroffenen Grundeigentums geeignet ist, den Bau und Betrieb der Straßenbahn zu gewährleisten. Dies geht aus den Gesamtplänen hervor.

Ein gleich wirksames, aber weniger einschneidendes Mittel als der dauerhafte vollständige Entzug oder die zeitlich befristete Besitzüberlassung von Grundeigentum sind nicht erkennbar. Die vorgegebene örtliche Situation lässt keinen Spielraum für eine andere Gestaltung erkennen, bei der auf die Inanspruchnahme der betroffenen Grundstücke verzichtet werden kann, bzw. stehen denkbaren Alternativen das Grundeigentum überwiegende Belange entgegen.

Denkbar wäre in einigen Bereichen weitere Bäume zu fällen, um unter Schonung des Privateigentums Platz für die Straßenbahn zu schaffen. Wie aber bereits oben ausgeführt, stehen dieser Alternative schwerwiegende Belange des Umweltschutzes und der Stadtcharakteristik entgegen.

Aus nicht näher zu erklärenden Gründen kommt ein Verzicht auf den Gehweg bzw. teilweise insbesondere in der Unterstraße auch auf den Radweg nicht in Betracht. Passanten und Radfahrer müssen einen ausreichenden Platz -möglichst vom motorisierten Verkehr getrennt - zur Verfügung haben, um sich hier ungefährdet fortbewegen zu können.

Darüber hinaus ist nicht ersichtlich, dass die für die Gleise, die Fahrbahn, den Bürgersteig und teilweise für den Radweg benötigte Breite auf andere Art und Weise, etwa durch Verengung der Fahrbahn und/oder der Gleiszone gewonnen werden könnte.

Um weniger privaten Raum in Anspruch nehmen zu müssen, wäre auch statt einer zweigleisigen Trassenführung ein einziges Gleis, das in beiden Richtungen befahren wird, mit einigen Ausweichstellen denkbar. Einer solchen Lösung steht aber zum einen § 15 Abs. 5 BOStrab entgegen, in dem vorgeschrieben wird, dass Strecken für Zweirichtungsverkehr nicht eingleisig sein sollen. Außerdem widerspricht eine solche Lösung dem Zweck der geplanten Maßnahme. Es soll eine schnelle und zuverlässige Verbindung vom Ortskern Langendreer zu den Zentren von Bochum und Witten geschaffen werden. Bei der vorgesehenen Taktfrequenz von 6 Bahnen pro Stunde und Richtung in der Tageszeit ist es aber erforderlich, dass für jede Richtung ein gesondertes Gleis zur Verfügung steht. Eine geordnete, fahrplanmäßige Bedienung auf einer eingleisigen

Strecke von mehr als 5 Kilometer ist praktisch nicht durchführbar. Eingleisiger Verkehr kann allenfalls auf kurzen Streckenabschnitten störungsfrei betrieben werden.

Auch kann auf einzelne Grundstücke nicht verzichtet werden, selbst wenn an einzelnen Parzellen ein solcher Verzicht aufgrund an dieser Stelle ausreichend vorhandenen Raumes vorstellbar wäre. Denn es ist zu berücksichtigen, dass ein Straßenbahngleis in großen Radien verlegt werden muss. Es ist technisch daher nicht möglich, sich beim Bau an kurzen Abschnitten zu orientieren und entsprechend viele Gleisschwenks einzubauen. Vielmehr muss das Gleis möglichst gerade verlaufen, was auf der gesamten geplanten Strecke bis auf die vom Straßenverlauf vorgegebenen Kurven auch weitgehend der Fall ist.

Letztlich steht auch die Schwere der Eingriffe nicht außer Verhältnis zur Bedeutung des Baus der Straßenbahn. Zu berücksichtigen ist, dass mit dem gewählten Verlauf der Gleise eine Trasse gefunden wurde, die mindestens eine Fahrbahn je Fahrtrichtung für den Individualverkehr, ausreichend breite Wege für Fußgänger und teilweise Radfahrwege bietet. Der vorhandene Gebäudebestand wird unberührt gelassen und nicht gefährdet (vgl. Abschnitt C, Ziffer 6.3.2.1.1, 6.3.2.1.2, 6.3.2.2, Erschütterungen, Luftschall).

In Anspruch genommen werden auch in der Regel nur kleinere Teilflächen der betroffenen Grundstücke, die zu den Straßen hinaus liegen und bereits jetzt schon durch den öffentlichen Verkehr beeinflusst sind. Die bisherige Nutzung der Grundstücke muss nicht aufgegeben werden, so dass der Entzug wenig spürbar wird.

Dies gilt allerdings nicht für die Fälle, in denen durch die Überplanung Parkplätze entfallen (z.B. Einwender Nr. 179). Hier ist von einem Wegfall der Parkmöglichkeiten und damit von einem spürbar schwerwiegenderen Eingriff auszugehen.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass ohne die Inanspruchnahme der privaten Grundstücksflächen in dem vorgesehenen Umfang das Vorhaben nicht realisiert werden kann und sich keine Möglichkeiten der weiteren Reduzierung der Eingriffe ergeben. Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Art. 14 GG werden für unvermeidlich und auch angesichts der besonderen Sensibilität des Eigentums für angemessen gehalten. Die diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurück gewiesen, da die öffentliche Zielsetzung des Straßenbahnbaus im konkreten Einzelfall das private Interesse am Erhalt des Eigentums überwiegt.

Die Ausweisung von Grundstücksflächen zur vorübergehenden Inanspruchnahme ist ebenfalls erforderlich und angemessen, weil außerhalb der eigentlichen Trasse der zu bauenden Straßenbahn und der sie umgebenden Straßenteile Grundflächen zur Zwischenlagerung von Boden und Baumaterialien und zum Abstellen von Arbeitsgeräten bis zur Beendigung der Arbeiten zur Verfügung stehen müssen (Baustelleneinrichtung und

technologische Arbeitsstreifen), damit die Bauarbeiten ohne Erschwernisse zügig durchgeführt werden können.

Die Optimierung der Bauabläufe setzt voraus, dass solche Flächen in hinreichendem Maße verfügbar sind. Eine optimale Baudurchführung wirkt sich nicht nur kostensparend aus, sondern entspricht allgemein auch den Interessen der Grundstücksanlieger und der benachbarten Bevölkerung. Denn mit einer möglichst kurzen Gestaltung der Bauzeiten können Behinderungen des Verkehrs auf ein Minimum reduziert werden.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die in der Grunderwerbsplanung ausgewiesenen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen geeignet, aber auch erforderlich, um einen Bauablauf zu ermöglichen, der den Interessen der Betroffenen entspricht und zu erwartende baubedingte Erschwernisse auf ein Mindestmaß reduziert, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es sich in der Regel nicht um wirtschaftlich genutzte Flächen handelt, sondern Straßenrandstreifen, und die Dauer der Inanspruchnahme zeitlich befristet ist.

7.1.3 Wertverlust von Grundstücken

Einige Einwander rügen einen möglichen Wertverlust von Grundstücken. Dieser ergebe sich durch den Anblick einer Straßenbahnstrecke oder die Einwirkungen von Schall und Erschütterungen. Nähere Angaben zum materiellen Verlust werden jedoch nicht gemacht.

Durch die Verwirklichung eines planfestgestellten Vorhabens eintretende Verkehrswertminderungen, die über den Schutzbereich der Entschädigungsregelung des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NW hinaus gehen, sind als private Belange im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Dabei kann die Planfeststellungsbehörde solche Wertminderungen im Rahmen einer vertretbaren Abwägung gegenüber öffentlichen Interessen zurücktreten lassen, soweit den Betroffenen kein unzumutbares Sonderopfer abverlangt wird (BVerwG, Urteil von 16.03.2006, 4 A 100.04).

Ein Wertverlust erscheint der Planfeststellungsbehörde nicht ermittelbar. Erfahrungsgemäß steigt der Verkehrswert von Grundstücken an den Orten, an denen sich die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel verbessert.

Dies weisen Studien der Bergischen Universität Wuppertal aus (Bau und Betrieb von Stadtbahnen: Die ökonomischen Folgewirkungen, Der Nahverkehr, 2005, Heft 3 Seite 37 ff), die den positiven Effekt von Stadt- und Straßenbahnen auf Wohnungsmarkt und Einzelhandel beschreiben. Am Beispiel zahlreicher Städte, darunter aus Deutschland Bremen, Freiburg, Hannover und Saarbrücken, kommen die Experten zu dem Ergebnis, dass je nach Lage im Stadtgebiet entweder der Wohnungs- und Bürostandort eine

Wertsteigerung erfährt oder, wenn Flächen vorhanden sind, weitere hochwertige Wohnungs- oder Bürobauten erfolgen. Die Wertentwicklung von Immobilien nahm in Hannover und Freiburg zu, in Saarbrücken blieb sie konstant und von Bremen lagen keine Daten hierzu vor. Insgesamt verfügten die Experten über Angaben von 11 Städten. In neun Städten ermittelten sie eine Wertsteigerung bis maximal 20 %, in einer Stadt hatte der Bau der Straßenbahn keine nachweisbaren Auswirkungen auf den Immobilienwert und lediglich bei einer Stadt hieß es, dass die Wertentwicklung teilweise wegen Lärm negativ war. Da die von der geplanten Straßenbahn ausgehenden Schallimmissionen durch die angeordneten Schutzmaßnahmen kompensiert werden, scheidet dieser Grund für eine eventuelle Wertminderung vorliegend aus.

Die Planfeststellungsbehörde geht bei ihrer zurückhaltenden Bewertung der Studie für Langendreer nicht von einer signifikanten Wertsteigerung als sicher zu erwartende Auswirkung des Straßenbahnbaus aus. Die Untersuchung rechtfertigt aber die Annahme, dass Wertverluste ebenso wenig zu befürchten sind.

Dies gilt umso mehr, als die angeführte Untersuchung nicht nur auf die Auswirkungen einer Straßenbahn auf Innenstadtzentren bezogen war. Ausdrücklich war in die Studie auch die Entwicklung von Kleinstädten und Stadtteilzentren einbezogen. Um ein solches Stadtteilzentrum handelt es sich gerade beim Ortskern von Langendreer. Es spricht also Überwiegendes für die Annahme, dass das Ortzentrum Langendreer ebenso von der Straßenbahn profitieren kann, wie die großen Stadtzentren.

Die in der Untersuchung von 2005 gefundenen Ergebnisse haben sich in einer weiteren Untersuchung aus dem Jahre 2010 bestätigt (Der Nahverkehr, 2010, Heft 10, Seite 19 ff). Wenn auch hierbei nur die möglichen Wertsteigerungen von Gewerbegebieten durch Straßenbahninvestitionen untersucht wurden, so kommt auch diese Studie anhand des Beispiels der Stadt Hannover zu dem Ergebnis, dass bei der Verwirklichung von Straßenbahnprojekten in Gewerbegebieten von einem konservativen Mehrwert von 15-20 Prozent ausgegangen werden kann, und bestätigt somit die im Jahre 2005 herausgestellte Tendenz zu Wertsteigerungen für Wohn- und Geschäftsgebäude.

Im Zusammenhang mit Verbesserungen des öffentlichen Personennahverkehrs wurde von einigen Einwendern (z.B. 79, 122, 123) vorgetragen, dass diese auch durch den Einsatz von modernen Autobussen erreicht werden könnten. Auch auf diese Frage ist die Untersuchung der Bergischen Universität Wuppertal eingegangen. Es heißt hierzu: "Das Ergebnis war eindeutig: Ein weiteres Forschungsprojekt, welches von den Verfassern für die European Metropolitan Transport Authorities (EMTA) durchgeführt wurde, zeigt, dass im Vergleich zum Linienbusverkehr nur der schienengebundene öffentliche Nahverkehr positive ökonomische Entwicklungen fördert. Allenfalls auf stadtbahnähnlichen Eigenstrassen geführte Buslinien können auch positive ökonomische Auswirkungen erzielen." Solche Eigenstrassen sind aber in Langendreer und Witten aufgrund des nur begrenzt zur Verfügung stehenden Straßenraumes nicht realisierbar, bzw. würden sie einen un-

zumutbaren Eingriff in das Eigentum vieler betroffener Anlieger der Unter- und Hauptstraße bedeuten, der aufgrund der für Busse benötigten erhöhten Breite noch schwerwiegender wäre als die Führung der Straßenbahn auf einem eigenen Gleiskörper.

Zusammenfassend bleibt daher zu konstatieren, dass mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eine allgemeine Wertminderung von Grundstücken und Wohngebäuden an der Unter- und Hauptstraße in Bochum sowie den betroffenen Straßen in Witten, auf denen schon heute die Straßenbahn verkehrt, nicht eintreten wird. Insofern kommt diesem Gesichtspunkt bei der Abwägung kein dem Vorhaben entgegenstehendes Gewicht zu.

7.1.4 Auswirkungen auf Mietverhältnisse

Etwa ein Dutzend Einwendungen, (z.B. 14, 88, 100, 155, 214, 228) betreffen die Befürchtung, dass durch den Bau der Straßenbahn Mietwerteinbußen bereits entstanden sind bzw. demnächst zu erwarten sind.

Für den Mietwert ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, NVwZ-RR 2005, 453) anerkannt, dass er keinen eigenständigen Abwägungsposten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens darstellt. Er hängt ebenso wie der Verkehrswert von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können und müssen. Für die Abwägung kommt es demgemäß nicht auf potenzielle Änderungen des Mietwertes betroffener Wohnungen, sondern nur auf die - nach ihrem Maß bewältigungsbedürftigen - faktischen Auswirkungen des Vorhabens an.

Hierzu ist anzumerken, dass kein Grundstückeigentümer auf einem unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen kann. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Hinzu kommt, dass nach der im vorangegangenen Kapitel zitierten Untersuchung aus dem Jahre 2005 eine Verschlechterung des Wohnwertes durch die Anlage der Straßenbahn nahezu ausgeschlossen werden kann. Der Wohnwert dürfte mindestens auf bisherigem Niveau bleiben, wahrscheinlich wird aber eher eine Wohnwertzunahme eintreten. Das durch die Straßenbahn erschlossene Gebiet gewinnt als Wohn-Standort an Attraktivität.

Vom Wohnwert hängt aber entscheidend der Mietwert ab, so dass auch dieser tendenziell sich eher erhöhen als verringern wird.

Für die veranschlagte Bauzeit von 12 bis 15 Monaten für jeden Bauabschnitt ist sicherlich eine Mietwertreduzierung nicht ausgeschlossen. Die faktischen Auswirkungen beschränken sich aber auf diesen Zeitraum.

Angesichts der in Abschnitt C Ziffer 4 aufgezählten Gründe für den Bau der Straßenbahn bewertet die Planfeststellungsbehörde die vorübergehend eventuell eintretenden Mietwerteinbußen bzw. die Verringerung der Mieteinnahmen als nachrangig.

7.1.5. Ver- und Entsorgungsleitungen

Im Rahmen der Baumaßnahme sind umfangreiche Arbeiten am unterirdischen Leitungsbestand erforderlich bzw. sollen vorsorglich erfolgen. Das trifft besonders die Um- und Neuverlegung von Entwässerungsleitungen und Versorgungsleitungen für Strom, Trinkwasser und Gas. Die konkreten Planungen erfolgen durch die Städte Bochum und Witten, die Stadtwerke Bochum und Witten sowie den Entwässerungsbetrieb der Stadt Witten.

Hiergegen wenden sich u. a. der Einwender Nr. 214, der diese Maßnahme durch die Straßenbahnplanung ausgelöst sieht, bzw. Einwender Nr. 80, der unterstellt, dass diese Baukosten nicht in den Maßnahmekosten enthalten sind, um Schwellenwerte finanzieller Förderung nicht zu erreichen bzw. darunter zu liegen.

Hier ist festzustellen, dass von wenigen Ausnahmen abgesehen weder Kanalbauten noch Leitungsverlegungen oder -erneuerungen durch den beabsichtigten Bau der Straßenbahn veranlasst werden. Die Kanalbaumaßnahmen sind im Abwasserbeseitigungskonzept vorgesehen. Die Versorgungsträger schließen sich der Baumaßnahme aus wirtschaftlichen Überlegungen an, auch um die Beeinträchtigungen der Straßenanlieger möglichst gering zu halten.

Die Kosten der Leitungsbaumaßnahmen werden von der BOGESTRA getragen, soweit sie durch den Straßenbahnbau veranlasst sind. In den übrigen Fällen werden die Maßnahmen von den jeweiligen Versorgungsträgern finanziert und haben mit den Kosten des Straßenbahnbaus nichts zu tun.

Von den Einwendern 79, 122, 123, 211 und 212 wurden Befürchtungen geäußert, dass auf sie bei Verwirklichung des Vorhabens erhöhte Kosten für die Reparatur von Ver- und Entsorgungsleitungen, soweit diese von ihnen zu unterhalten sind, zukommen, wenn diese durch den Betrieb der Straßenbahn, die über die Leitungen verlegt wird, beschädigt würden. Durch Beispiele und Angabe von Zahlen wurden diese Einwendungen nicht konkretisiert.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt diesen Gesichtspunkt zwar in ihre Abwägung auf, misst ihm jedoch keine besondere, dem Vorhaben entgegenstehende Bedeutung zu. Denn es steht nicht fest, dass sich diese theoretisch vielleicht denkbaren Schäden überhaupt realisieren.

Darüber hinaus haben Anlieger einer Straße keinen Anspruch auf Aufrechterhaltung eines bestimmten Verkehrszustandes an, auf und unter der Straße. Zumutbare finanzielle Auswirkungen von Veränderungen fallen somit in die Sozialpflichtigkeit des Eigentums.

7.1.6 Parkplatzsituation

Zum Straßenverkehr zählt auch der ruhende Verkehr. Der geplante Bau der Straßenbahn wirkt sich auf die Parkraumsituation negativ aus.

Nach den im Erläuterungsbericht (Anlage1) enthaltenen Aussagen, entfallen in der Unterstraße 45 von derzeit 280 bestehenden Parkplätzen, d.h. ca. 16%, in der Hauptstraße vom S Bahnhof Langendreer bis zum Langendreer Markt erhöht sich die Zahl der Stellplätze von 7 auf künftig 17 und in der Hauptstraße vom Langendreer Markt bis zur Kreuzung Stiftstraße/ Auf dem Jäger – wo die Straßenrandbebauung endet – entfallen 7 von 83 Parkmöglichkeiten, d.h. ca. 9 %. In diesen Zahlen sind nur die nach der StVO zulässigen Parkmöglichkeiten enthalten. Wenn von einigen Einwendern auch andere, höhere Zahlen wegfallender Parkplätze genannt wurden, wobei allerdings die betroffenen Straßenabschnitte variierten und damit nicht direkt vergleichbar sind und nicht deutlich wurde, ob in diesen Zahlen auch Flächen enthalten waren, die nach der StVO nicht als Parkplätze benutzt werden dürfen, ist jedoch festzustellen, dass der Wegfall von Parkplätzen für viele Anwohner ein Problem darstellen wird.

7.1.6.1 Situation von Anwohnern ohne gewerbliche Aktivitäten

Die vorhandenen Parkplätze reichen in der Unterstraße, und hier insbesondere in der Nähe des Langendreer Marktes und in der Hauptstraße vom Langendreer Markt Richtung Witten derzeit nicht oder nur so gerade aus, den bestehenden Parkplatzbedarf zu befriedigen. Aufgrund der Bebauung der Nebenstraßen der Unterstraße mit mehrgeschossigen Wohnhäusern, weitestgehend ohne eigene Stellplätze, bieten diese Straßen keine Ausweichmöglichkeiten für Parkplatzsucher. Es sei deshalb zu befürchten, wie Einwander Nr. 122 und 123 vorgetragen haben, dass allgemein ein Parkplatzmangel eintritt und vermehrt Fahrzeuge Grundstückseinfahrten vorübergehend als Parkplatz benutzen und dadurch zu weiteren Beeinträchtigungen der Anwohner beitragen könnten.

Das Parkplatzangebot könnte spürbar vergrößert werden, wenn im Bereich der Unterstraße und der Hauptstraße ein großer Teil der Bäume, zusätzlich zu denen, die wegen der Straßenbahn gefällt werden müssen, beseitigt würden.

Allerdings stehen einer solche Maßnahme zum einen Belange des Natur- und Umweltschutzes entgegen (auf Abschnitt C, Ziffer 6.4.5 wird in soweit verwiesen). Auch der Gesichtspunkt, dass durch Bäume das Kleinklima verbessert wird, widerspricht einer Ent-

fernung von Bäumen über die Anzahl hinaus, die zum Betrieb der Straßenbahn unbedingt erforderlich ist.

Darüber hinaus ist der Baumbestand für den Charakter der Straßen und das Stadtbild, das in hohem Maße von ihnen geprägt wird, soweit wie möglich erhaltenswert. Die Planfeststellungsbehörde bewertet diese Gesichtspunkte als stärker gegenüber den Interessen der Anwohner daran, ohne Schwierigkeiten einen Parkplatz in der Nähe ihrer Wohnung zu finden.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass seitens der Anwohner kein Anspruch auf eine bestimmte Ausgestaltung der Straße besteht und es erst recht keinen Anspruch auf eine festgelegte Parkplatzkapazität gibt, misst die Planfeststellungsbehörde auch im Hinblick auf die oben dargelegten nicht bestrittenen künftigen Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche, dem Bau der Straßenbahn den Vorrang zu. Denn die Vorteile einer künftigen Straßenbahn (vgl. Abschnitt C Ziffer 4) überwiegen die Nachteile für die Anwohner.

7.1.6.2 Situation von Anwohnern mit gewerblichen Aktivitäten

In der Unterstraße und der Hauptstraße gehen eine Vielzahl von Anwohnern geschäftlichen und gewerblichen Aktivitäten nach. Arztpraxen, Rechtsanwaltskanzleien, Apotheken, ein Kiosk, ein Autohändler, ein Autoteilehandel, Lebensmittelmärkte, Blumenläden und zahlreiche andere Geschäfte haben ihr Geschäftslokal in den beiden Straßen. Zu den grundstücksbezogenen und betrieblichen Standortinteressen, die die Abwägung beeinflussen, ist von Bedeutung, ob für Kunden, die mit dem eigenen Kraftfahrzeug anfahren, hinreichender Parkraum zur Verfügung steht. Geschäftsleute und Gewerbetreibende sind somit in besonderer, über das allgemeine Interesse der Anwohner hinausgehender Weise auf Parkflächen angewiesen. Für diesen Personenkreis sind Parkmöglichkeiten in der Nähe von hoher Wichtigkeit. Es ist Aufgabe der Vorhabensträgerin, für eine Erhaltung und Förderung der gegenwärtigen Struktur an Einzelhandelsbetrieben und sonstigen Gewerbetreibenden und Freiberuflern im Kernbereich von Langendreer zu sorgen, damit eine ortsnahe Versorgung der Bevölkerung weiterhin möglich ist und einer Verödung dieses Stadtbereiches vorgebeugt wird.

Zu berücksichtigen ist, dass von den Betroffenen zwar vorgetragen wurde, dass bei einem Wegfall von Parkraum eine Beeinträchtigung von Kundenverkehr und damit von Umsatzerwartungen und letztlich auch Geschäftsaufgaben zu besorgen wären. Substantiiert dargelegt ist dieses aber von keinem Einwender. Insbesondere die von Dritten geäußerte Befürchtung, dass zwei ansässige größere Lebensmittelgeschäfte den Stadtteil verlassen könnten, wird von diesen selbst, soweit sie überhaupt Bedenken erhoben haben, nicht vorgebracht. Lediglich ein Lebensmittelmarkt betont, dass eine freie Zufahrt zu seinem Geschäftsgelände ständig gegeben sein muss.

In den bereits oben (Abschnitt C 7.1.3) angeführten Studien der Bergischen Universität Wuppertal (Der Nahverkehr, 2005, Heft 3, Seite 37ff) wurde auch auf die Frage eingegangen, wie sich die Parkplatznachfrage bei Einrichtung einer Straßenbahnlinie entwickelt. Dort, auf Seite 42, wird ausgeführt: "Eigentümer von Geschäfts-, Büro- oder privat genutzten Wohnbauten in der Nähe von Stadtbahnhaltestellen brauchen nicht so viel Parkraum zur Verfügung zu stellen wie in Stadtgebieten ohne Schienenanbindung. Investoren profitieren davon, wenn der Großteil der Angestellten, Besucher oder Bewohner öffentliche Verkehrsmittel benutzen kann, da sie dann nicht die volle Quote an Parkplätzen zur Verfügung stellen müssen. In fast allen untersuchten Städten war eine Verringerung der Stellplatzanzahl im Einzugsbereich der Stadtbahn festzustellen". Diese Befunde betrafen nicht nur große Innenstadtzentren sondern ausdrücklich auch Stadtteilzentren größerer Städte wie der Ortskern von Langendreer eines darstellt. Dies bedeutet, dass vorliegend zwar eine Parkraumverkappung auch für Geschäftsleute, Gewerbetreibende und Freiberufler eintreten wird, diese aber durch den Betrieb der Straßenbahn wieder verringert wird, allerdings nicht auf Null.

Die zu erwartende Parkplatzknappheit in der Hauptstraße, die bei ca. 9 % liegt, wird somit nur wenig spürbar werden, zumal gleichzeitig auch 10 neue Parkplätze angelegt werden sollen, wenn auch nicht immer an der selben Stelle, wo andere entfallen, so dass letztlich Mehrwege nicht ausgeschlossen werden können.

In der Unterstraße erwartet die Planfeststellungsbehörde keine real merkliche Entlastung des Parkplatzdruckes für Geschäfte und Gewerbebetriebe durch den beschriebenen Straßenbahneffekt. Einschränkungen bezüglich Parkraumflächen sind allerdings in zentralen Ortslagen keineswegs unüblich, ohne dass dadurch Gewerbebetriebe oder Geschäfte und Andere notwendigerweise in ihrer Existenz gefährdet sind. Konkrete objektive Anhaltspunkte dafür, dass abweichend davon in Langendreer Betriebe mit schwieriger Parkplatzsituation nicht mehr rentabel betrieben werden können, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Auch der Stellungnahme der IHK im mittleren Ruhrgebiet vom 2. Juli 2009 kann nichts Derartiges entnommen werden. Zwar weist die IHK darauf hin, dass der Wegfall von Parkplätzen zu erheblichen Akzeptanzverlusten (durch die Kunden) führen würde, die empfindliche Beeinträchtigungen des derzeit funktionsfähigen Stadtteils zur Folge hätten. Die IHK geht bei ihrer Stellungnahme allerdings von einer Stellplatzreduzierung in der Unterstraße von 435 auf 235, d.h. einem Verlust von fast 50 %, aus. Diese Zahl wird aber in keiner Weise begründet und ist aus den Unterlagen nicht nachvollziehbar.

Es liegen somit lediglich pauschale Befürchtungen vor.

Von der Planfeststellungsbehörde wird zusammenfassend nicht verkannt, dass es insbesondere in der Unterstraße zu Schwierigkeiten bei der Parkraumsuche beim Aufsuchen von Betrieben, Geschäften und Dienstleistungsanbietern kommen wird.

Wie in Abschnitt C Ziffer 7.1.6.1 dargelegt, lassen sich aus den dort angeführten Gründen Parkplatzflächen nicht vergrößern. Unter Berücksichtigung der Verwirklichung der mit der planfestgestellten Straßenbahntrasse einhergehenden Vorteile für die Allgemeinheit werden diese Beeinträchtigungen nicht als so bedeutsam eingeschätzt, dass sie den Bau der Straßenbahntrasse verhindern.

7.1.7 Beeinträchtigungen während der Bauzeit

7.1.7.1 Staub, Abgase und Lärm

Während der Bauzeit können Schadstoff- und Staubemissionen durch den Betrieb von Baumaschinen und Baufahrzeugen auftreten. Luftschadstoffemissionen entstehen durch die Baustellengeräte und -fahrzeuge sowie durch an- und abfahrende LKW im Baustellenverkehr. Bei diesen baubedingten Emissionen von Stäuben, Abgasen und Lärm handelt es sich um temporäre Belastungen, die sich jeweils auf aktuellen Bauabschnitt beschränken, sich nur im unmittelbaren Nahbereich auswirken und nach Abschluss der Bauarbeiten enden.

Vor dem Hintergrund der starken Verkehrsbelastung der Haupt- und Unterstraße bzw. der Bochumer Straße und Crengeldanzstraße sind diese temporären Belastungen nicht als erhebliche Beeinträchtigung anzusehen. Die Staubemissionen der Baustelle sind durch technische Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung und geeignete Betriebsabläufe zu begrenzen (vgl. Abschnitt A Ziffer 3.12).

7.1.7.2 Zufahrten

Einige Einwender (u. a. Nr. 23 und 41), die Gewerbetreibende sind, sowie weitere Einwender (u. a. Nr. 43) äußern Befürchtungen, dass durch die Straßenbahnbaumaßnahmen die Zufahrten und Zugänge zu den Anliegergrundstücken während der Bauabschnitte zeitweise unterbrochen oder ihre Benutzung erschwert werden. Dies habe für die Gewerbetreibenden eine Gefährdung ihrer Existenz zur Folge.

Grundsätzlich müssen die Anlieger alle die Nutzung tatsächlich einschränkende Maßnahmen hinnehmen, die sich aus der Notwendigkeit ergeben, die Straße in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten oder den weitergehenden Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen. Deshalb sind Beeinträchtigungen wie bei dieser beabsichtigten Straßenbahnbaumaßnahme einschließlich der Ausgrabungen des Straßenkörpers, die im Interesse der Allgemeinheit notwendig sind, von den Anliegern einige Wochen oder Monate entschädigungslos hinzunehmen. Sie halten sich insoweit im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums (BGH; Urteil vom 05.07.1965, NJW 1967 S. 1907, und vom 20.12.1971, NJW 1972 S. 243).

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass es durch den Baustellenbetrieb zu Beeinträchtigungen, insbesondere bei den anliegenden Gewerbebetrieben kommen wird, die in diesen Fällen auch mit Umsatzeinbußen verbunden sein können. Sie hat daher der Antragstellerin aufgegeben, eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz sicherzustellen oder ggfs. vorübergehende Zufahrten einzurichten (vgl. Abschnitt A Ziffer 3.11).

Die Problematik der Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke während der Bauzeit und die daraus ggfs. resultierende Erwerbsminderung bei Gewerbetreibenden sind der Antragstellerin bereits aus anderen Bauvorhaben bekannt. Die Beeinträchtigungen sollen durch ein gezieltes Baustellenmanagement vor Ort auf ein Mindestmaß reduziert werden. Folgende Komponenten des Baustellenmanagements sind durch die BOGESTRA vorgesehen:

- Pressearbeit in Zusammenarbeit mit den Städten Bochum und Witten
- Tagesaktuelle Berichterstattung auf den Internetseiten aller Beteiligten
- Verteilung von Handzetteln und Anwohnerinformationen im unmittelbaren Baustellenbereich bei besonderen Ereignissen und Beeinträchtigungen
- Infoveranstaltungen, regelmäßig und bei besonderen Ereignissen, auch zielgruppengerecht (z. B. Eigentümer, Geschäftsleute und Anwohner)
- Baustellenschilder mit den Namen und Mobilfunknummern von Ansprechpartnern
- Der Info-Treff Alte Bahnhofstraße 19 wird während der Bauzeit täglich besetzt, außerdem wird hier ein ständiger Arbeitsplatz für die örtliche Bauleitung eingerichtet, sodass hier fachkompetente Mitarbeiter während der üblichen Arbeitszeiten nahezu ständig erreichbar sind
- Bereitstellung von Infomaterialien (umfangreiche Broschüre, anlassbezogenes schriftliches Material (z. B. des Bauzeitenplans), Animation des Bauergebnisses)
- Hilfestellung und Vermittlung zwischen den verschiedenen Ansprechpartnern bei der BOGESTRA und den Städten (Ämter und Abteilungen)

Die Begleitung der Anliegerbelange ist somit gesichert.

Aller Voraussicht nach werden trotz der Behelfs- und Informationsmaßnahmen Beeinträchtigungen entstehen, die geschäftliche Einbußen zur Folge haben. Die Bedenken der Anlieger sind daher als wesentlich einzuschätzen.

Zugleich ist aber zu erkennen, dass seitens der Antragstellerin sehr gewissenhaft mit den diesbezüglichen Befürchtungen und Belangen umgegangen wird. Neben der Aufteilung der Gesamtmaßnahme in mehrere Bauabschnitte, deren Dauer zwischen 12 und 15 Monaten liegt, sind die von ihr vorgeschlagenen Maßnahmen geeignet die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, wobei sie aus den Erfahrungen mit und in anderen Baumaßnahmen die entstehenden Auswirkungen und die daraus erforderlichen Maßnahmen sehr genau abschätzen kann. Die Befürchtung vieler Einwender, über 5-6

Jahre Beeinträchtigungen ausgesetzt zu sein, ist wegen der Abschnittsbildung unbegründet.

Zu berücksichtigen ist auch, dass nach dem Abwasserbeseitigungskonzept 2009 der Stadt Bochum zwingend erforderliche Kanalbaumaßnahmen in der Unter- und Hauptstraße vorgesehen sind. Die dabei zu erwartenden Beeinträchtigungen der anliegenden Grundstücke würden völlig unabhängig von der geplanten Straßenbahnbaumaßnahme eintreten. Diese unvermeidbaren Bauarbeiten sollen deshalb gemeinsam realisiert werden.

Eine Überschreitung der zumutbaren Grenzen und auch das Erfordernis einer eventuellen Entschädigung im Falle einer Existenzgefährdung, für die ausschließlich die Beeinträchtigungen durch die Straßenbahnbaumaßnahme ursächlich sind, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen. Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich die Beeinträchtigungen in einem für die Anlieger zumutbaren und duldungspflichtigen Rahmen bewegen. Die Einwendungen sind somit zurückzuweisen.

7.2 Einzelne Interessen, soweit nicht in allgemeiner Form hierzu Stellung genommen wurde

7.2.1

Die Einwendungen 42 und 65 betreffen den Betreiber eines Autohauses in der Unterstraße. Dieser befürchtet, dass während der Bauzeit und später aufgrund der neuen Verkehrssituation die Existenz des Betriebes mit ca. 50 Mitarbeitern gefährdet ist. Denn es werde Probleme mit der Zufahrt und der Anlieferung der Neuwagen geben. Die bisherige Art der Anlieferung, bei der das Lieferfahrzeug eine der derzeit vorhandenen beiden Fahrspuren während des Abladevorgang der Neufahrzeuge in Anspruch nimmt, ist künftig nicht mehr möglich, da es nur noch eine Fahrbahn pro Richtung gibt, auf der auch die Straßenbahn verkehren muss. Eine - wenn nur stundenweise - Sperrung dieses Fahrstreifens ist daher ausgeschlossen.

Soweit die Zugänglichkeit des Betriebes in Frage steht, hat die Planfeststellungsbehörde diesem Gesichtspunkt in der Weise Rechnung getragen, als sie in Abschnitt A, Ziffer 3.1 bestimmt hat, dass diese insbesondere auch während der Bauzeit aufrecht erhalten werden muss. Baubedingte Erschwernisse für die Zufahrt sind nur zeitlicher Natur und überschreiten auch im Hinblick auf die von der Vorhabensträgerin zu beachtenden Begleitmaßnahmen nicht das Ausmaß, das einem Anlieger bei der Durchführung von Straßenbauarbeiten zumutbar ist (siehe hierzu auch Ziffer 7.7.2).

Bezüglich der Anlieferungen machte der Einwender geltend, dass er für die Benutzung der Unterstraße eine Genehmigung habe. Diese wurde aber nicht vorgelegt, obwohl in

der Erörterung eine Klärung dieser Frage angesprochen wurde. Die Planfeststellungsbehörde geht somit davon aus, dass eine derartige Sondernutzungserlaubnis nicht existiert.

Im Anschluss an den Erörterungstermin haben zwischen der Vorhabensträgerin und dem Einwender Gespräche stattgefunden, mit dem Ziel eine Lösung des Problems zu finden. Zu mehreren Vorschlägen konnte aber aus verschiedenen Gründen kein Konsens gefunden werden.

Bei der Abwägung der betroffenen Interessen ist zu berücksichtigen, dass die Anlieger einer Straße grundsätzlich keinen Anspruch auf die Aufrechterhaltung eines bestimmten Verkehrszustandes haben. Insbesondere gilt dies für nicht genehmigte Sondernutzungen. Vorliegend hat der Einwender bislang von der Existenz zweier Fahrstreifen und der Tatsache, dass der Verkehr ohne größere Störungen auch auf nur einem Fahrstreifen an seinem Grundstück vorbeifahren konnte, wenn der andere Streifen von Autotransportern blockiert war sowie der Toleranz der Straßenverkehrsbehörde profitiert. In erster Linie ist es aber seine Verpflichtung, wenn er einen Geschäftsbetrieb eröffnet und betreibt, für ausreichende Zuliefermöglichkeiten auf seinem Grundstück zu sorgen. Die Verlagerung eines Teils seines Betriebes - nämlich die Anlieferung von Neufahrzeugen - in den öffentlichen Verkehrsraum, gehört nicht zu den Rechten von gewerbetreibenden Anliegern und ist daher, wenn überhaupt, dann nur sehr gering schutzwürdig.

Dies gilt vorliegend umso mehr, als es faktisch nicht ausgeschlossen ist, dass künftig Entladevorgänge auf dem Grundstück des Einwenders stattfinden können. Die von der Vorhabensträgerin erarbeiteten Lösungsvorschläge scheiterten nicht an objektiven Gegebenheiten. Einer Einigung stand lediglich der Wegfall einiger Parkplätze auf dem Grundstück des Einwenders oder finanzielle Gründe entgegen. Beide Gegengründe sind aber durch Willensentscheidungen des Einwenders überwindbar.

Die befürchtete Einstellung des Betriebes kann somit vom Einwender selbst verhindert werden. Es ist ihm auch zumutbar, finanzielle Mittel aufzuwenden, um künftig Entladeprozesse außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes durchzuführen.

Eine Abwägung der öffentlichen Interessen an der Anlage der Straßenbahn mit dem Interesse des Einwenders daran, auch künftig den öffentlichen Verkehrsraum zu Betriebszwecken zu nutzen, führt daher zu dem Ergebnis, dass die öffentlichen Belange überwiegen.

7.2.2

Neben den in vorangegangenen Abschnitten behandelten Fragen macht die Einwenderin Nr. 100 geltend, dass sie auf einem wohnungsnahen Parkplatz angewiesen ist, da in ihrer Wohnung zwei Rollstuhlfahrer leben, die keine weiten Wege zurücklegen können. Diesem Einwand hat der Vorhabensträger in der Weise entsprochen, dass er in der Anhörung zugesagt hat, dass ein in der Länge für das Abstellen von Sonderfahrzeugen ausreichender Behindertenparkplatz zur Verfügung gestellt wird (TOP 6 der Niederschrift, Anlage 195). Dem Interesse der Einwenderin ist insoweit Genüge getan.

7.2.3

Die Einwenderin 168 besitzt in der Unterstraße einen Autoteilehandel. Wegen des Wegfalls von Parkplätzen befürchtet sie, ihr Unternehmen nicht mehr aufrecht erhalten zu können, da der Kundenverkehr beeinträchtigt und die Anlieferung erschwert wird.

Zu der Situation ist festzustellen, dass in der Unterstraße zwar Parkplätze entfallen, wenn das Straßenbahnprojekt realisiert wird. Es entfallen aber nicht alle Parkplätze sondern 45 von derzeit 280. Dies bedeutet, dass Kunden möglicherweise einen weiteren Weg zu Fuß von einem Parkplatz bis zum Geschäft der Einwenderin zurücklegen müssen, was allerdings beim Ankauf schwerer und unhandlicher Autoteile zu Problemen führen kann.

Ein von der Vorhabensträgerin ausgearbeiteter Lösungsvorschlag sah die Anlage einer ausreichend breiten Ladezone vor dem Gebäude der Einwenderin vor. Zu diesem Zweck mussten aber ca. 25 qm aus dem Grundstück, dessen Eigentümer nicht die Einwenderin ist, in Anspruch genommen werden. Mit dem Eigentümer konnte aber keine Einigung über den notwendigen Verkauf erzielt werden.

7.2.4

Der Einwender 179 betreibt in der Unterstraße eine Apotheke und befürchtet, dass insbesondere während der Bauphase der Zugang für Kunden und Lieferanten stark eingeschränkt würde und es zu Umsatzeinbußen kommen könnte. Hierzu ist auf die Ausführungen in Abschnitt C Ziffer 7.1.7.2 zu verweisen. Durch die Auflage in Abschnitt A Ziffer 3.1 ist gewährleistet, dass eine ständige Erreichbarkeit gegeben ist.

Im Übrigen hat der Einwender zwar befürchtete Umsatzverluste angesprochen, er hat aber nicht im Einzelnen substantiiert belegt, dass diese aufgrund der geplanten Maßnahme zwingend und kausal auf diese zurückzuführen sind. Hinzuweisen ist ferner darauf, dass Anlieger einer Straße keinen Anspruch darauf haben, dass ein bestimmter Verkehrszustand an und auf der Straße erhalten bleibt.

Soweit der Einwender sich gegen die Inanspruchnahme von Grundstücksteilen wendet, ist festzustellen, dass diese einen Eingriff in sein Eigentumsrecht bedeutet. Dieser ist aber unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten unvermeidlich. Eine Verschiebung der Maßnahme auf die andere Seite der Unterstraße wäre mit dem Abriss der dort bestehenden Häuser verbunden. Ein Absehen vom Straßenbahnbau würde zu einer Belastung der Allgemeinheit führen, die weiterhin auf eine zukunftsfähige Verbindung nach Bochum und Witten warten müsste. Dagegen betrifft der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders nur einen geringen Teil von dessen Grundstück. Insbesondere wird die Nutzung des verbleibenden Grundstückes zu gewerblichen Zwecken wie bisher durch den Wegfall der Teilfläche nicht beeinträchtigt.

Zu berücksichtigen hatte die Planfeststellungsbehörde zudem, dass dem Einwender im Jahre 2010 angeboten wurde, ihm als Ersatz für den in Anspruch zu nehmenden 125 qm Grundstücksteil auf der gegenüberliegende Seite der Hauptstraße/Ecke Oberstraße ein im städtischen Eigentum befindliches Grundstück mit einer Größe von 106 qm zur Verfügung zu stellen. Hier hätten Stellplätze errichtet werden können. Den Kunden wäre auch ein einfaches Überqueren der Hauptstraße über die dort befindliche Ampel zumutbar gewesen. Der Einwender lehnte dieses Angebot jedoch ab.

7.2.5

Der Einwender 210,211 ist zusammen mit seinem Sohn Betreiber eines Kiosks in der Unterstraße. Er befürchtet, dass er Kunden verlieren und einen massiven Umsatzeinbruch, den er aber nicht näher konkretisiert, erleiden wird, wenn die derzeit vorhandenen Parkplätze vor dem Kiosk entfallen.

Der Neuanlage von zwei Parkplätzen vor dem Kiosk zwischen den Gebäuden Unterstraße 34 und 36 steht entgegen, dass die benötigten Grundstückflächen nicht verfügbar sind.

Einem Vorschlag der Vorhabensträgerin, eine Verbesserung der Parkplatzsituation in der Weise herbeizuführen, dass die Zufahrt zu der auf dem Grundstück der Einwender bestehenden Parkfläche vergrößert wird, so dass diese Fläche leichter von den Kunden angenommen werden kann, stimmten der Einwender nicht zu.

In die Abwägung muss neben den aufgezeigten privaten Belangen einbezogen werden, dass ein Anspruch auf die Beibehaltung einer bestimmten vorteilhaften Verkehrslage, die gewisse Erwerbschancen begründet, nicht besteht. Die Nichtberücksichtigung der privaten Belange der Einwender führt daher nicht dazu, dass der Bau der Straßenbahn unterbleiben muss.

Es überwiegt vielmehr das öffentliche Interesse daran, eine zukunftsfähige Straßenbahnverbindung zwischen Langendreer und Bochum bzw. Witten zu schaffen.

7.2.6

Die Einwender 86 und 120, die beide in der Hauptstraße wohnen, haben für sich einen Stellplatzbedarf angemeldet. Kennzeichnend für diese Häuser ist, dass sie beide eine Zufahrt zum rückwärtigen Teil der Grundstücke besitzen, wo bereits heute Stellplätze vorhanden oder, wo dies nicht der Fall ist, angelegt werden können.

Im Hinblick darauf, dass über die in der Planung vorgelegten Zahl an Stellplätzen in dem Wohnbereich dieser Einwender weitere Parkmöglichkeiten nur geschaffen werden können, wenn zusätzliche Bäume gefällt werden, und ein Anspruch auf die Schaffung oder Beibehaltung von Parkflächen nicht anerkannt ist, gibt die Planfeststellungsbehörde dem Interesse am Bestand der vorhandenen Bäume und der möglichst umfassenden Aufrechterhaltung des Alleecharakters der Hauptstraße im betroffenen Bereich den Vorrang vor den Interessen der Einwender an der Schaffung weiterer Stellplätze.

7.2.7

Zur Frage der künftigen Parkplätze in der Unterstraße und der Hauptstraße, der von vielen Einwendern ein hohes Gewicht beigemessen wird, weist die Planfeststellungsbehörde abschließend darauf hin, dass zur Zeit seitens der Antragstellerin und der Stadt Bochum mit mehreren Betroffenen Gespräche geführt werden mit dem Ziel zu versuchen, für diese eine günstigere Situation zu schaffen als sie in dem hiermit festgestellten Plan enthalten ist. Vielfach hängt der Fortgang der Gespräche von der Bereitschaft von Grundstückseigentümern ab, die für die Anlage von Parkplätzen benötigten Grundstücksflächen an die Stadt Bochum zu veräußern. Wann und ob diese Verhandlungen zu einem Ziel führen, lässt sich aus jetziger Sicht nicht absehen.

Gleiches gilt für die Anliefersituation der Einwender 42 und 65.

Die Planfeststellungsbehörde begrüßt nicht nur die Bereitschaft aller Beteiligten zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen. Sie hält entsprechende Bemühungen insbesondere seitens der Vorhabensträgerin auch für rechtlich geboten. Denn es muss versucht werden, die negativen Auswirkungen der Maßnahme auf die Bürger möglichst gering zu halten. Aus diesem Grunde erteilt hiermit die Planfeststellungsbehörde an die Antragstellerin und die Stadt Bochum den Auftrag, für den Fall, dass mit den Eigentümern entsprechende Vereinbarungen getroffen werden können, in der Ausführungsplanung weitere Stellplätze im Straßenraum zu schaffen.

Die Planfeststellungsbehörde erinnert in diesem Zusammenhang an § 76 Abs. 1 und 2 VwVfG NW. Nach dieser Vorschrift bedürfen Planänderungen von geringer Bedeutung, insbesondere dann, wenn alle Beteiligten einverstanden sind, keines erneuten Planfeststellungsverfahrens.

8. Kostenentscheidung

Dieser Bescheid ergeht verwaltungsgebührenpflichtig, Auslagen sind nicht entstanden.

Gemäß §§ 1, 2, 4, 9 Abs. 2, 11 Abs. 1, 17 des Gebührengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (GebG NRW) in der derzeit geltenden Fassung in Verbindung mit §§ 1 Abs. 1, 4 der Allgemeinen Verwaltungsgebührenordnung (AVerwGebO NRW) in der derzeit geltenden Fassung und in Verbindung mit Tarifstelle 24.2.1 des Gebührentarifes setze ich die zu erhebende Verwaltungsgebühr hiermit auf

12.605,50 Euro,
(in Worten: “Zwölftausendsechshundertundfünf und 5/10 Euro“)

fest.

Nach der vorgenannten Tarifstelle beträgt die Verwaltungsgebühr des Allgemeinen Gebührentarifs für die Genehmigung, für den Bau, für den Betrieb und die Linienführung von Straßenbahnen und O-Bussen, die Genehmigung einer Erweiterung oder Änderung der Betriebsanlagen oder des Unternehmens von Straßenbahnen und O-Bussen, die Genehmigung für den Bau und die Linienführung von Straßenbahnanlagen sowie deren Erweiterung und Änderung im Falle des § 9 PBefG:

von den Baukosten für die ersten 2 Mio. Euro	0,1 v.H.,
für die weiteren 3 Mio. Euro	0,05 v.H.,
für die weiteren 5 Mio. Euro	0,03 v.H.,
für die weiteren Beträge	0,02 v.H.,

bei einer Mindestgebühr von 100,00 Euro.

Nach den mir gemeldeten voraussichtlichen Baukosten von 48.029.340,00 Euro beträgt die Gebühr damit 12.605,50 Euro.

Den genannten Betrag bitte ich innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe dieses Bescheides auf das Konto der Landeskasse Düsseldorf unter Angabe des Kassenzzeichens T333962012BOGESTRA11 zu überweisen.

Hinweis:

Die evtl. Einlegung eines Rechtsmittels gegen diesen Bescheid hemmt die rechtzeitige Zahlung der genannten Gebühr nicht. Beachten Sie bitte, dass bei verspäteter Zahlung Mahngebühren erhoben werden müssen und rückständige Gebühren der Beitreibung nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz NRW unterliegen.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster, erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage kann auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen - ERVVOVG/FG- vom 23.11.2005 (GV.NRW S. 926) eingereicht werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung Arnsberg) 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 o. g. Fristen durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollten, so würde dessen Verschulden dem Kläger bzw. dem Antragsteller zugerechnet werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird.

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

Prozessbevollmächtigte können auch Diplom-Juristen sein, die nach dem 03.10.1990 zum Richter, Staatsanwalt oder Notar ernannt, im höheren Verwaltungsdienst beschäftigt oder als Rechtsanwalt zugelassen wurden.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Hinweise zur Klageerhebung

Hinweise zur Klageerhebung in elektronischer Form und zum elektronischen Rechtsverkehr sind auf der Homepage des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen und des Verwaltungsgerichts Minden zu finden.

E. Hinweis zur sofortigen Vollziehung

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen hat keine aufschiebende Wirkung (§ 29 Abs. 6 Satz 1 PBefG).

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Bescherte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

F. Hinweis zur Zustellung und Auslegung des Plans

Der Planfeststellungsbeschluss wird der Vorhabenträgerin mit Rechtsbehelfsbelehrung individuell zugestellt.

Die Zustellung an die bekannten Betroffenen und diejenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, werden durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt. Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung, ein Hinweis auf die Auflagen und ein Hinweis auf die Auslegung in den Städten Bochum und Witten im Amtsblatt der Bezirksregierung Arnsberg und außerdem in örtlichen Tageszeitungen, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt.

Mit Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss den Betroffenen und diejenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und diejenigen die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Bezirksregierung Arnsberg angefordert werden.

G. Hinweis zum Entschädigungsverfahren

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche betreffen, sind -soweit nicht bereits über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung entschieden ist- nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden.

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

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG
Universitätsstraße 58
44789 Bochum

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderung in einem besonderen Entschädigungsfeststellungsverfahren entschieden werden, für das die

Bezirksregierung Arnsberg
Seibertzstraße 1
59821 Arnsberg

zuständig ist. Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend geregelt werden können, steht dem Betroffenen alsdann der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

Ein Anspruch auf Gestellung von Ersatzland besteht nur unter den Voraussetzungen des § 16 EEG NRW. Nach dieser Vorschrift ist „im Falle des Eigentumsentzuges auf Antrag des Eigentümers die Entschädigung in geeignetem Ersatzland festzusetzen, wenn er zur Sicherung seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben auf Ersatzland angewiesen ist und der Enteignungsbegünstigte über als Ersatzland geeignete Grundstücke verfügt, auf die er nicht mit seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben angewiesen ist oder der Enteignungsbegünstigte geeignetes Ersatzland nach pflichtgemäßem Ermessen der Enteignungsbehörde freihändig zu angemessenen Bedingungen verschaffen kann oder geeignetes Ersatzland durch Enteignung nach § 5 EEG NRW beschaffen kann“.

H. Hinweis zur Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses

Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft.

Im Auftrag

beglaubigt:

gez. Felder
(Regierungsdirektor)

(Taprogge)