

FAQ

B1/55 OU Erwitte

Stand: 30.08.2019

FAQ-Inhalt

1	Allgemein	3
1.1	Wer ist für die Planung und Realisierung der Ortsumgehung zuständig?	3
1.2	Welche Aufgabe hat die DEGES bei der OU-Erwitte?	3
1.3	Ist die Variante im Bundesverkehrswegeplan schon verbindlich?	3
1.4	Wer trägt die Kosten?	3
1.5	Der Untersuchungsraum für die Ortsumgehung Erwitte umfasst auch die ehemalige Verfahrenstrasse westlich von Stirpe. Wie wird diese Verfahrenstrasse westlich von Stirpe berücksichtigt? Warum haben die Umweltplaner der Verfahrenstrasse damals grünes Licht gegeben und jetzt werden Raumwiderstände erkannt?	3
2	Planungsprozess	4
2.1	Wozu dient die Machbarkeitsstudie?	4
2.2	Was geschieht in der Vorplanung? Wie funktioniert die Variantenauswahl? Gibt es nach den gesamten Planungen ein Punktsystem für die einzelnen Trassenvarianten? Wer entscheidet am Ende, welche Trassenvariante genommen wird?	4
2.3	Was geschieht in der Entwurfsplanung?	4
2.4	Was geschieht in der Genehmigungsplanung?	5
2.5	Was geschieht nach der Genehmigungsplanung?	5
2.6	Was geschieht nach dem rechtskräftigen Beschluss?	5
2.7	Was ist der Unterschied zwischen Korridor, Variante und Trasse? Wie breit sind die derzeitigen Grobkorridore ungefähr? Wie final sind diese Korridore?	5
2.8	Wie breit wird die Umgehungsstraße? Wieviel Raum/Platz braucht die gesuchte Trasse für eine Ortsumgehung?	6
2.9	Wird die Bahntrasse der WLE bei der Planung berücksichtigt?	6
2.10	Ist nach dem Bau der Ortsumgehung eine Verkehrsberuhigung in Erwitte vorgesehen?	6
3	Gutachten	7
3.1	Was ist eine Umweltverträglichkeitsstudie?	7
3.1.1	Wer hat den Untersuchungsraum für die Raumanalyse festgelegt?	7
3.1.2	Wie werden in der Raumwiderstandsanalyse der Mensch und der Boden als Schutzgüter berücksichtigt? Inwieweit ist ein bodenkundliches Gutachten gemacht worden?	7

FAQ

B1/55 OU Erwitte

Stand: 30.08.2019

- 3.1.3 Wie werden die einzelnen Trassenvarianten nach den gesamten Planungen miteinander verglichen? 8
- 3.2 Wozu wird ein Verkehrsgutachten benötigt? Werden Verkehrsströme bei einem Gutachten mitberücksichtigt? 8
- 3.3 Wie werden die Umweltbelastungen wie Lärm- und Luftschadstoffe begutachtet? 9
- 4 Bürgerbeteiligung / Bürgerdialog 9**
- 4.1 Wann und wie wird die Öffentlichkeit am Planungsprozess beteiligt? Inwieweit wird die Öffentlichkeit über die Abwägungsentscheidung für eine Vorzugstrasse informiert? 9

FAQ

B1/55 OU Erwitte

Stand: 30.08.2019

1 Allgemein

1.1 Wer ist für die Planung und Realisierung der Ortsumgehung zuständig?

Die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) wurde vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen beauftragt, eine Ortsumgehung in Erwitte gemäß dem aktuellen Bedarfsplan des Bundes (Bundesverkehrswegeplan) umzusetzen. Der Bedarfsplan stuft die B 55n und B 1n in den „Vordringlichen Bedarf“ ein. Die B 55n wird nicht mehr als Einzelmaßnahme genannt, sondern im Zusammenhang mit der B 1n.

1.2 Welche Aufgabe hat die DEGES bei der OU-Erwitte?

Die DEGES nimmt als Projektmanagementgesellschaft die Funktion als Bauherr und Bauherr (ohne hoheitliche Aufgaben) wahr. In einem komplexen und in sich vernetzten Projekt- und Qualitätsmanagement koordiniert, optimiert und kontrolliert die DEGES die Leistungen externer Planer, Grunderwerber, Bauüberwacher, Bauunternehmen und sonstiger ausgewählter Dienstleister zur Durchführung des Projektes OU-Erwitte. Weitere Informationen über die DEGES finden Sie unter www.deges.de.

1.3 Ist die Variante im Bundesverkehrswegeplan schon verbindlich?

Die dem Bedarfsplan des Bundes zugrundeliegende Variante steht für den Bedarf der Ortsumgehung in Erwitte. Die Lage der Ortsumgehung wird im weiteren Planungsablauf verifiziert (s. 2. Planungsprozess).

1.4 Wer trägt die Kosten?

Die Kosten für die Planung trägt das Land Nordrhein-Westfalen und für den Bau der OU Erwitte der Bund.

1.5 Der Untersuchungsraum für die Ortsumgehung Erwitte umfasst auch die ehemalige Verfahrenstrasse westlich von Stirpe. Wie wird diese Verfahrenstrasse westlich von Stirpe berücksichtigt? Warum haben die Umweltplaner der Verfahrenstrasse damals grünes Licht gegeben und jetzt werden Raumwiderstände erkannt?

Die beauftragten Gutachter sehen dort sehr hohe Raumwiderstände, die aus den Betrachtungen der Schutzgüter (Mensch, Tier, Boden, Pflanzen, Wasser etc. UVPG §2 Abs.1) entstanden sind. Die angezeigten (gelben) Trassenkorridore sind derzeit die Korridore mit den geringsten Raumwiderständen.

Bei der Bewertung der Trassenkorridore spielen neben der Raumwiderstandsanalyse (s. 2. Planungsprozess) auch die technische Umsetzbarkeit und der verkehrliche Nutzen eine ebenso große Rolle. Diese Aspekte werden ebenfalls betrachtet und könnten dazu führen, dass von den Korridoren mit den geringsten Raumwiderständen aufgrund der anderen Aspekte abgewichen werden muss. Es werden alle möglichen Varianten (inkl. der Verfahrenstrasse) und deren Wirkungen gegenüberstellen und abgewogen. Die Entscheidungskriterien und deren Wichtungen werden vorgestellt.

FAQ

B1/55 OU Erwitte

Stand: 30.08.2019

Vogelschutzgebiet: Bei der Aufstellung der bekannten Verfahrenstrasse (westlich Stirpe) war das Vogelschutzgebiet noch ein „faktisches Gebiet“ und ist erst später unter rechtlichen Schutz gestellt worden. Die Hürde „Vogelschutz“ war früher größer als heute, da bei obligatorischen Schutzgebieten keine Ausnahme zugelassen werden.

2 Planungsprozess

2.1 Wozu dient die Machbarkeitsstudie?

Ziel der Machbarkeitsstudie (MBS) ist die Analyse möglicher Trassenkorridore unter Umweltgesichtspunkten sowie anhand von verkehrstechnischen und -planerischen Betrachtungen. Die Studie soll zu Trassenkorridoren führen, in denen eine Ortsumgehung möglich sein könnte und darauf aufbauend die Erarbeitung von möglichen Trassenvarianten.

Die **Raumwiderstandsanalyse** wird zu Beginn der MBS durchgeführt und dient der Ermittlung von Bereichen mit erhöhter bzw. relativ niedriger Konfliktdichte im Untersuchungsgebiet. Die Kriterien zur Erfassung der Raumwiderstände ergeben sich aus den gesetzlich vorgegebenen Schutzgütern wie z.B. Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden. Aus den Räumen mit einem vergleichsweise geringen Raumwiderstand ergeben sich **Korridore**.

Die Korridore werden daraufhin unter Berücksichtigung von weiteren umwelttechnischen Randbedingungen, von verkehrlichen Aspekten sowie der technischen Umsetzbarkeit analysiert. Als Ergebnis werden verschiedene mögliche **Varianten** erarbeitet und deren Vor- und Nachteile erfasst. Die **Verfahrenstrasse** (westl. Stirpe s. 1.5) mit allen Vor- und Nachteilen ist Teil davon.

2.2 Was geschieht in der Vorplanung? Wie funktioniert die Variantenwahl? Gibt es nach den gesamten Planungen ein Punktsystem für die einzelnen Trassenvarianten? Wer entscheidet am Ende, welche Trassenvariante genommen wird?

Im Anschluss an die Machbarkeitsstudie, die teilweise bereits Leistungen der Vorplanung umfasst, beginnt die Vorplanung. Die in der MBS erarbeiteten Varianten werden unter Berücksichtigung von vertieften Umweltaspekten, dem verkehrlichen Nutzen sowie der technischen Machbarkeit weiter detailliert gegenübergestellt und sorgfältig gegeneinander abgewogen. Die Bewertung der einzelnen Varianten kann in ein Punktesystem überführt werden, es kann aber auch in ein Rangfolgen System oder in eine +/- Bewertung geführt werden. Es gibt unterschiedliche Ansätze in der Fachpraxis. Als Ergebnis wird aus den Varianten eine **Vorzugsvariante** festgelegt

Die erarbeitete Vorzugsvariante wird den zuständigen Landes- und Bundesministerien vorgestellt, da diese der Vorzugsvariante zustimmen müssen.

2.3 Was geschieht in der Entwurfsplanung?

Die von den Landes- und Bundesministerien zugestimmte Vorzugsvariante wird in der Entwurfsplanung **konkretisiert** und lage- und höhenmäßig detaillierter ausgearbeitet. Hierzu gehören auch Anbindungen (Knoten), Brücken und Unterführungen. Anders als in der Vor-

FAQ

B1/55 OU Erwitte

Stand: 30.08.2019

planung sind Anpassungen in der Linienführung im Rahmen der Entwurfsplanung nur noch eingeschränkt möglich.

Das Ergebnis der Entwurfsplanung ist der **Streckenentwurf**, der wiederum von den zuständigen Ministerien genehmigt werden muss.

2.4 Was geschieht in der Genehmigungsplanung?

Die Genehmigungsplanung knüpft an die Ergebnisse der Entwurfsplanung an. Der genehmigte Streckenentwurf wird weiterentwickelt. Das Ergebnis ist der Antrag auf Planfeststellung. Für die Führung dieses Verfahrens ist die Bezirksregierung Arnsberg verantwortlich. Im Rahmen des **Planfeststellungsverfahrens** werden durch die Öffentlichkeitsbeteiligung (öffentliche Auslage der Planung) alle privaten und öffentlich-rechtlichen Belange abgewogen und rechtsgestaltend geregelt. Hier können Betroffene Einwendungen geltend machen, die im Verfahren von der Bezirksregierung behandelt werden.

Das Ergebnis der Genehmigungsplanung ist der **Planfeststellungsbeschluss**, der die Zulässigkeit der Ortsumgehung feststellt, ggf. Auflagen macht und im Sinne einer Konzentrationswirkung die festgestellten Belange regelt und alle weiteren notwendigen Erlaubnisse sowie Genehmigungen beinhaltet.

2.5 Was geschieht nach der Genehmigungsplanung?

Mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses haben alle Betroffenen innerhalb eines Monats die Möglichkeit, schriftlich Klage gegen den Planfeststellungsbescheid zu erheben.

Erst mit einem **rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss** erhält die Ortsumgehung das **Baurecht**.

2.6 Was geschieht nach dem rechtskräftigen Beschluss?

Nach Erhalt des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses beginnt die **Ausführungsplanung**. Die Ausführungsplanung ist so detailliert, dass auf ihrer Grundlage die Ausschreibung und die Bauausführung der Ortsumgehung erfolgen können.

Mit dem eigentlichen **Bau** kann in der Regel frühestens neun Monate nach Erhalt des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden.

2.7 Was ist der Unterschied zwischen Korridor, Variante und Trasse? Wie breit sind die derzeitigen Grobkorridore ungefähr? Wie final sind diese Korridore?

Korridore werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie anhand von ermittelten Raumwiderständen festgelegt: Aus den Räumen mit einem vergleichsweise geringen Raumwiderstand ergeben sich Korridore. Korridore sind somit Gebiete unterschiedlicher Breite, die sich für Varianten und eine Trasse eignen können. Die vom Umweltgutachter empfohlenen Korridor Grenzen sind hinsichtlich der weiteren Planungen jedoch nicht starr, es kann von ihnen abgewichen werden, so dass auch Flächen mit höheren Raumwiderständen Teil einer zu betrachtenden Variante sein können.

FAQ

B1/55 OU Erwitte

Stand: 30.08.2019

Varianten sind Linien, die vorzugsweise innerhalb der Korridor Grenzen liegen. Varianten können jedoch auch teilweise außerhalb der zuvor festgelegten Korridor Grenzen verlaufen. Varianten sind somit **deutlich konkreter** als Korridore und ähneln in der Linienführung (Verlauf) der zu planenden Ortsumgehung. Die tatsächliche geometrische und technische Ausgestaltung kann sich im weiteren Planungsprozess allerdings noch einmal ändern.

Eine **Trasse** bezeichnet einen konkreten Verkehrsweg zwischen zwei Orten. Eine Trasse ist damit eine im Detail ausgearbeitete Variante. Wichtig sind sogenannte Zwangspunkte, die Wohngebiete, Flussläufe, Verkehrswege o.ä. berücksichtigen. Die Linienführung einer Trasse orientiert sich an baulichen und topographischen Vorgaben, aber auch an Aspekten des Umweltschutzes, des Kostenaufwands, etc.

Als **Verfahrenstrasse** bezeichnet man eine Trasse, für welche ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

2.8 Wie breit wird die Umgehungsstraße? Wieviel Raum/Platz braucht die gesuchte Trasse für eine Ortsumgehung?

Der Straßenquerschnitt der Ortsumgehung ergibt sich aus den geltenden Regelwerken in Kombination mit den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens, das die erwartbare Verkehrsbelastung (Kfz/Tag bzw. pro Stunde) ermittelt. Je nach einzustufender Entwurfsklasse ist ein zwei- oder dreistreifiger Querschnitt vorgesehen, sodass die Breite der Fahrbahn zwischen 8,50 m und 12,50 m beträgt. Hinzu kommen beidseitig 1,50 m breite Bankette (Rand nach der Fahrbahn, hier stehen z.B. Leitpfosten und Leitplanken) sowie die an das Gelände angepasste Böschungsgestaltung. Die Mindestbreite beträgt daher (zweistreifig) 11,50 m bzw. 15,50 m (dreistreifig) ggf. plus Böschung. Das vorhandene Verkehrsgutachten wird aktualisiert. Sollte für die B1 eine Verkehrsmenge von mehr als 25.000 Kfz/24h prognostiziert werden, kann ein vierstreifiger Querschnitt notwendig werden. Das würde den Querschnitt um vier Meter verbreitern.

2.9 Wird die Bahntrasse der WLE bei der Planung berücksichtigt?

Änderungen an der Bahntrasse der WLE sind nicht Teil des Bedarfsplans des Bundes.

Die Knotenpunkte, in denen die Bahntrasse die Ortsumgehung kreuzt, sind entsprechend der geltenden Rechtsvorschriften auszubilden. Das bedeutet u.a., dass Kreuzungen (z.B. mit Schrankenanlagen) nicht zulässig sind. Hier müssten Brücken oder Unterführungen gebaut werden.

2.10 Ist nach dem Bau der Ortsumgehung eine Verkehrsberuhigung in Erwitte vorgesehen?

Dies ist Aufgabe der Kommune und liegt somit nicht in der Hand der DEGES. Die Kommune wird entsprechende Überlegungen treffen, sobald die Ortsumgehung feststeht.

FAQ

B1/55 OU Erwitte

Stand: 30.08.2019

3 Gutachten

Gutachten konkretisieren die Planungen und werden je nach Planungsdetailierung notwendig.

3.1 Was ist eine Umweltverträglichkeitsstudie?

Ziel der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist es, die Auswirkungen der Varianten auf die Schutzgüter zu ermitteln und gegenüberzustellen.

- Gesetzlich vorgeschriebenes Prüfungsverfahren zur frühzeitigen Ermittlung der Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt (Schutzgüter) gemäß der Vorgaben des [Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes](#) (UVPG). Hier werden u.a. auch die Einflüsse von Luftimmissionen auf den Kurbetrieb von Bad Westernkotten untersucht.
- Durchführung einer Raumanalyse zur Ermittlung von möglichst konfliktarmen Korridoren mit dem Ziel, verschiedene Varianten für eine mögliche Streckenführung zu erarbeiten.
- Die ermittelten Varianten werden vertiefend untersucht und anschließend miteinander verglichen, um eine genehmigungsfähige Vorzugsvariante zu erhalten.

3.1.1 Wer hat den Untersuchungsraum für die Raumanalyse festgelegt?

Der Untersuchungsraum wurde von der DEGES und den Gutachtern anhand der räumlichen Gegebenheiten festgelegt. Dabei kam es u.a. auf die Nähe zu Erwitte an, da die Ortsumgehung die jetzige Ortsdurchfahrt entlasten soll. Die räumliche Nähe ist für die Akzeptanz (verkehrliche Nutzung) maßgebend. Die Abgrenzung orientiert sich maßgeblich an den Ortslagen von Erwitte, Stirpe und Bad Westernkotten, dem Verlauf der B 1 und der B 55 sowie der A 44, der Lage von großflächigen Rohstoffabbauflächen, Zementwerken und weiterer Industrie- und Gewerbegebiete sowie von Schutzgebieten im Umfeld von Erwitte.

3.1.2 Wie werden in der Raumwiderstandsanalyse der Mensch und der Boden als Schutzgüter berücksichtigt? Inwieweit ist ein bodenkundliches Gutachten gemacht worden?

Das Schutzgut **Mensch** betrifft drei übergeordnete Kategorien:

1. Wohnen und Wohnumfeld
2. Erholung und Freizeit
3. Gesundheit und Wohlbefinden

Grundsätzlich wird jedes dieser Schutzgüter gleichwertig betrachtet. Wohnsiedlungen werden anhand der Darstellungen der Flächennutzungspläne eingeordnet. Neben den Wohnbauflächen selbst sind aber auch Ausprägungen des Wohnumfelds (z. B. Möglichkeit der siedlungsnahen Erholung) relevant. Für Abstände zwischen Bundesstraßen und Wohngebäuden gibt es keine gesetzlichen Vorschriften, stattdessen kommt es auf die Einhaltung der Lärmgrenzwerte (Auslösewerte) an. Hier wird zwischen Tag- und Nachtlärm unterschieden. Die Grenzwerte (Auslösewerte) unterscheiden sich ferner je nach planerischer Ausweisung (z.B. allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet, Gewerbegebiet, Kurgebiet etc.)

Der **Boden** stellt ein eigenes Schutzgut dar — auch Bodendenkmäler werden hier betrachtet. Konkrete bodenkundliche Untersuchungen finden nicht auf Ebene der Machbarkeitsstu-

FAQ

B1/55 OU Erwitte

Stand: 30.08.2019

dien statt, sondern erfolgen erst auf einer konkreteren Planungsebene, z.B. bei der Überprüfung einer konkreten Trassenvariante. Die Schutzwürdigkeitsklassen, die der Geologische Dienst vorgibt, werden vollständig in den umweltfachlichen Kriterien aufgenommen und auch in die **Raumwiderstände** überführt. Bei der Identifizierung der Grobkorridore werden die schutzwürdigen Böden vollständig betrachtet und haben, sofern sie in die höchste Schutzwürdigkeitsklasse eingestuft sind, eine entsprechend hohe Raumwiderstandsklasse.

3.1.3 Wie werden die einzelnen Trassenvarianten nach den gesamten Planungen miteinander verglichen?

Derzeit befindet sich das Verfahren in der Grobplanung und geht immer mehr in die verfeinerte Planung. Im besten Fall liegt am Ende eine eindeutige Vorzugsvariante vor. Oder es gibt mehrere ähnlich gute Trassenvarianten – in diesem Fall wird dann abgewogen.

Das hierfür genutzte Bewertungssystem beinhaltet sowohl quantitative Auswertungen (z.B. wie viel Fläche in Anspruch genommen wird) als auch qualitative, fachgutachterliche Aussagen. Das Ganze kann in ein Punktesystem überführt werden. Es kann aber auch in ein Rangfolgensystem oder in eine +/- Bewertung überführt werden. Es gibt unterschiedliche Ansätze in der Fachpraxis. Neben der Umwelt werden die anderen Zielsysteme, also Technik, Verkehr, Wirtschaftlichkeit etc., nebeneinander laufen und helfen, eine Vorzugsvariante zu identifizieren.

3.2 Wozu wird ein Verkehrsgutachten benötigt? Werden Verkehrsströme bei einem Gutachten mitberücksichtigt?

Ziel des Verkehrsgutachtens ist es, die verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Varianten zu ermitteln und gegenüberzustellen. Gegenstand des laufenden Gutachtens ist die

- Ermittlung der gegenwärtigen Verkehrsbelastung durch Auswertung vorhandener Daten oder aktuelle Verkehrserhebungen
- Analyse des Quell- und Zielverkehrs (Wo kommen die Fahrzeuge her, wo fahren sie hin?)
- Prognose der zukünftigen Verkehrsbelastung für das Jahr 2030 (ohne und mit flankierende Bauvorhaben)
- Modellbasierte Nachbildung und Simulation des Straßennetzes
 - ohne OU
 - mit OU (Variante 1, Variante 2, Variante 3, ...)
- Analyse der verkehrlichen Auswirkungen an den jetzigen Straßen und den Varianten. Hier werden auch die Wirkungen auf „Schleichverkehr“ (die ungewollte Verlagerung des Kfz-Verkehrs von überlasteten Hauptverkehrsstraßen auf Wohn- oder Nebenstraßen) betrachtet.

FAQ

B1/55 OU Erwitte

Stand: 30.08.2019

3.3 Wie werden die Umweltbelastungen wie Lärm- und Luftschadstoffe begutachtet?

Ziel des Lärm- und Luftschadstoffgutachtens ist es, die Auswirkungen der Varianten auf die Lärm- und Luftsituation zu ermitteln und gegenüberzustellen. Das Gutachten entsteht schon in der Vorplanung und wird im je nach Planungsstand detaillierter. Gegenstand des Lärm und Luftschadstoffgutachtens ist die

- Ermittlung des zu erwartenden Verkehrslärms unter Berücksichtigung der Verkehrsstärke und -zusammensetzung, des Fahrbahnbelags, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Längsneigung der Trasse und der topografischen Gegebenheiten
- Überprüfung auf Einhaltung der Immissionsschutzgrenzwerte
- Ermittlung der mit der OU zu erwartenden Veränderung der Konzentration der Luftschadstoffe unter Berücksichtigung der vorhandenen Hintergrundbelastung
- Überprüfung auf Einhaltung der Grenzwerte für relevante Schadstoffe

4 Bürgerbeteiligung / Bürgerdialog

4.1 Wann und wie wird die Öffentlichkeit am Planungsprozess beteiligt? Inwieweit wird die Öffentlichkeit über die Abwägungsentscheidung für eine Vorzugstrasse informiert?

Die Bürgerinnen und Bürger sollen so früh wie möglich in den Planungsprozess einbezogen werden, um einerseits eine große Transparenz zu schaffen und andererseits eine konkrete Öffentlichkeitsbeteiligung zu gewährleisten.

Eine aktive Öffentlichkeitsbeteiligung findet insbesondere zu Beginn des Planungsprozesses im Rahmen der Machbarkeitsstudie statt. In den verschiedenen angebotenen Veranstaltungen (Dialogforen, Exkursionen, Planungswerkstatt) sowie in der interaktiven Karte auf der Internetseite kann sich die Öffentlichkeit aktiv beteiligen und ihr Wissen und ihre Anregungen mitteilen. Relevante Informationen werden bei den Abwägungen der Variantenauswahl berücksichtigt. Die Vorzugsvarianten wird den Bürgern vorgestellt.

Im weiteren Planungsprozess wird die Öffentlichkeit über den Planungsfortschritt kontinuierlich informiert.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens während der Genehmigungsplanung hat die Öffentlichkeit die gesetzliche, vorgeschriebene Möglichkeit, sich mit Einwendungen an die Planfeststellungsbehörde zu beteiligen.