

Planfeststellung

für den

6-streifigen Ausbau der A 1

AK Kamen (o.) – AS Hamm-Bockum/Werne (m.)

von Bau-km 136+800 bis Bau-km 126+416

Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)
-ergänzende Aktualisierung-

**Planfeststellung
für den**

6-streifigen Ausbau der A 1 vom AK Kamen (o.) bis zur AS Hamm-Bockum/Werne (m.)
von Bau-km 136+800 bis Bau-km 126+416

Regierungsbezirk : Arnsberg, Münster
Kreis : Unna, Coesfeld
Stadt/Gemeinde : Stadt Werne, Stadt Bergkamen, Stadt Kamen, Stadt Hamm,
Gemeinde Nottuln, Gemeinde Ascheberg
Gemarkung : Werne-Stadt, Werne-Stockum, Sandbochum, Overberge, Rünthe,
Lerche, Rottum, Ascheberg, Limbergen

**Umweltverträglichkeitsuntersuchung
- ergänzende Aktualisierung -
Erläuterungsbericht**

bestehend aus 27 Blatt

Aufgestellt:

Coesfeld, den 27.06.2019
Der Leiter der Regionalniederlassung Münsterland

J. A.



(Dipl.-Ing. Krumm)
(Oberregierungsbaurat)

Satzungsgemäß ausgelegen

Festgestellt gemäß Beschluss vom heutigen Tage

in der Zeit vom _____
bis _____ (einschließlich)

in der Stadt/ Gemeinde:

Zeit und Ort der Auslegung des Planes sind rechtzeitig vor
Beginn der Auslegung ortsüblich bekannt gemacht worden.

Stadt/ Gemeinde _____

(Unterschrift)

(Dienstsigel)

A 1

**6-streifiger Ausbau der BAB 1 zwischen
AK Kamen und AS Hamm-Bockum / Werne**

**Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)
- ergänzende Aktualisierung -**

**Erläuterungsbericht
Unterlage 19.2.2**

LBS NRW - REGIONALNIEDERLASSUNG MÜNSTERLAND

Aufgestellt: 23.11.2018
Stand: 11.06.2019

943-2 Unterlage 19.2.2 UVU EB 190611.docx

SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
Planungsgesellschaft mbH



Impressum

Auftraggeber: Straßen.NRW – Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Münsterland
Wahrkamp 30
48653 Coesfeld

Auftragnehmer: SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
Planungsgesellschaft mbH
Zehntwall 5-7
50374 Erftstadt
Tel.: 02235 – 68 53 59 0
Email: kontakt@la-smeets.de

Bearbeitung: Dipl.- Ing. Dirk Totenhagen

Hinweis zum Urheberschutz: Dieser Fachbeitrag ist zu Planungszwecken erstellt. Er unterliegt insgesamt und in einzelnen, als Planungsgrundlage verwendete Inhalte und Darstellungen dem Urheberschutz. Eine Vervielfältigung und Veröffentlichung, insbesondere im Internet, ist nur mit Zustimmung der Inhaber der einzelnen Urheberrechte zulässig.

Der Auftraggeber hat vertraglich das Recht zur Veröffentlichung, Nutzung und Änderung dieses Fachbeitrages.

GLIEDERUNG

0	Vorbemerkung.....	1
1	Aufgabenstellung und Vorgehensweise.....	2
2	Methodik der Umweltprüfung im Straßenbau.....	3
2.1	Vorgehensweise im Rahmen der erfolgten Umweltverträglichkeitsuntersuchung	3
2.2	Gegenwärtiger Methodenstand im Vergleich zur bereits durchgeführten Untersuchung	3
3	Beschreibung des Vorhabens und seiner umweltrelevanten Wirkungen	6
4	Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umwelt und ihrer Bestandteile	7
5	Raumwiderstand und Konfliktschwerpunkte	11
6	Auswirkungsprognose und Beurteilung möglicher Planungsvarianten.....	15
6.1	Umweltauswirkungen der Ausbauvarianten.....	15
6.2	Auswirkungen auf planungsrelevante Arten und das FFH-Gebiet.....	19
6.3	Ergebnis der vergleichenden Betrachtung und Handlungsempfehlung	20
7	Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation	22

TABELLEN

Tabelle 1:	Ergebnis der Betrachtung bisheriger und aktueller Bestandsdaten	8
Tabelle 2:	Konfliktschwerpunkte.....	12

0 Vorbemerkung

Im Hinblick auf den geplanten 6-streifigen Ausbau der A 1 zwischen dem Kamener Kreuz und der Anschlussstelle Hamm-Bockum / Werne wurde bereits vor mehr als zehn Jahren mit der Erstellung des Fachbeitrages zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU - SMEETS + DAMASCHEK - aufgestellt 2006 / überarbeitet 2008 - Unterlage 19.2.1) der gesetzlich definierten Maßgabe entsprochen, zur wirksamen Umweltvorsorge die Umweltauswirkungen frühzeitig zu ermitteln.

Hierzu wurden *„die Angaben zur Berücksichtigung der Umweltbelange in einer Weise zusammengestellt, die einerseits die Ermittlung der aus Umweltsicht möglichst günstigsten Planungsvariante ermöglicht und andererseits eine der Planungsstufe angemessenen Bewertung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen zulässt.“*

1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Die nachfolgenden Ausführungen sollen aufzeigen, ob aufgrund eventuell zwischenzeitlich veränderter Rahmenbedingungen - gesetzliche Vorgaben, fachliche Regelwerke, Bestandsdaten, technische Planungsinhalte - die Notwendigkeit besteht, vormals in der Umweltverträglichkeitsprüfung getroffene Aussagen zur Einstufung des voraussichtlichen Konfliktpotenzials wie auch der Beurteilung möglicher Ausbaulösungen zu revidieren oder anzupassen.

Im Zuge der Überprüfung der Aktualität von Angaben in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung mit Stand 2008 - nachfolgend als UVU 2008 bezeichnet - werden im weiteren Text dieses Beitrages jene Sachverhalte herausgestellt und beurteilt, die aus den oben bereits erwähnten „veränderten Rahmenbedingungen“ herrühren und die gegebenenfalls Einfluss auf bisherige Darstellungen und Einschätzungen nehmen.

Hierbei wird zum jeweils betroffenen Thema bzw. Kapitel des UVU-Erläuterungsberichtes unmittelbar Bezug genommen.

Die Unterlagen der UVU 2008 werden nicht angepasst und bleiben unverändert.

2 Methodik der Umweltprüfung im Straßenbau

2.1 Vorgehensweise im Rahmen der erfolgten Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Mit der zurückliegenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurden entsprechend den Bestimmungen des UVPG in der damals geltenden Fassung¹ zur frühzeitigen Beurteilung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter alle erforderlichen Prüfschritte durchlaufen.

Die Ausführungen zum methodischen Vorgehen lauteten wie folgt:

„Die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen setzt ebenso wie die Abhandlung der Eingriffsregelung zunächst die Erfassung der Umwelt, einschließlich von Natur und Landschaft, und deren Schutzprofils (Bedeutung und Empfindlichkeit) voraus. Die Erfassung erfolgt anhand vorliegender Daten und eigener Erhebungen vor Ort. Darüber hinaus werden anhand fachlicher Vorgaben, wie sie in umwelt- oder naturschutzfachlichen Plänen und Programmen festgelegt sind, die Ziele des Umweltschutzes für das Plangebiet zusammengestellt. Zusammen mit den allgemeinen Gesetzen und Regelungen werden die örtlichen Ziele zur Bewertung der Umwelt und möglicher Auswirkungen herangezogen. Es erfolgt eine Darstellung der Ergebnisse der Erfassung in Form von Text und Karte. Für die vorliegende Aufgabenstellung erfolgt die Darstellung in der Karte in einer mit den für unterschiedliche Abschnitte der A1 zuständigen Fachstellen des Auftraggebers abgestimmten, problemangemessenen Form im Maßstab 1 : 25.000.

Entsprechend der Systematik des § 2 UVPG wird die Umwelt in Form ihrer Schutzgüter und deren Wirkungszusammenhänge erfasst und beschrieben. Die Methodik der Erhebung und Beurteilung wird jeweils bei den einzelnen Schutzgütern erläutert.

Die Ermittlung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen erfolgt durch die gedankliche Verknüpfung der Wirkfaktoren des geplanten Vorhabens mit der davon betroffenen Umwelt. Entscheidungserhebliche, nicht vermeidbare Umweltauswirkungen werden als voraussichtliche Konfliktschwerpunkte (vgl. Kapitel 5) beschrieben.

Bei der Beurteilung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen wird den für mögliche Auswirkungen besonders bedeutsamen Vorkommen streng geschützter Arten oder den vorhandenen Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder ggf. betroffenen Vogelschutzgebieten besondere Beachtung geschenkt.

Die Bearbeitung erfolgt so, dass die Ergebnisse auch für folgende Planungsschritte zur Verfügung stehen und insbesondere für die Bestandserfassung und –bewertung des landschaftspflegerischen Begleitplanes herangezogen werden können.“

2.2 Gegenwärtiger Methodenstand im Vergleich zur bereits durchgeführten Untersuchung

Da die Länge der Ausbaustrecke mehr als 10 km beträgt, zählt der beabsichtigte Ausbau laut Anlage 1 des UVPG nach wie vor zu den UVP-pflichtigen Vorhaben.

Planungsinstrument der Umweltverträglichkeitsprüfung ist bei Projekten ohne Linienbestimmung - so wie im vorliegenden Fall und bisher auch - die Umweltverträglichkeitsuntersuchung.

¹ Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S. 1757, 2797); zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470)

Mit der Novellierung des UVPG in 2017²⁾ sind neben den schutzgutrelevanten Auswirkungen im Sinne von § 2 UVPG auch Vorhabenfolgen, die laut § 2 Abs. 2 UVPG „aufgrund von dessen Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind, soweit diese schweren Unfälle oder Katastrophen für das Vorhaben relevant sind“, Gegenstand der Betrachtung.

Des Weiteren ist zusätzlich zu den üblicherweise zu berücksichtigenden Schutzgütern das Schutzgut „Fläche“ zu beurteilen.

Ansonsten entsprechen die Prüfungsanforderungen bezüglich der Umweltverträglichkeit jenen des in 2008 angewandten Methodenstandes, unter Einbeziehung weitere Vorgaben und Arbeitshilfen zur UVP in der Straßenplanung (siehe „Planungsleitfaden Umweltverträglichkeitsprüfung“).

Wesentlicher Inhalt / Arbeitsschritt der UVU-Bearbeitung war und ist die Raumanalyse mit der Beschreibung und Bewertung der Schutzgüter nach § 2 UVPG.

„Schutzgüter im Sinne dieses Gesetzes sind

- 1. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,*
- 2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,*
- 3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,*
- 4. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie*
- 5. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.“*

Hinweis: Die Bezeichnung der Schutzgüter hat sich mit der Novellierung des UVPG teilweise geändert.

Ziel der Raumanalyse ist prinzipiell die Ermittlung von Räumen unterschiedlicher Konfliktdichte bzw. von sogenannten Raumwiderständen durch die Überlagerung der verschiedenen Schutzgüter und Schutzgutfunktionen. Hierbei ist anzumerken, dass sich im Falle eines Ausbauvorhabens das Finden einer aus Umweltsicht vorteilhaften Lösung ausschließlich am bestehenden Verlauf der A 1 orientiert (geringer Alternativenspielraum).

Zweckdienlich ist die Benennung von Konfliktschwerpunkten. Eine aufwändige Empfindlichkeitsanalyse zur Ausweisung vergleichsweise konfliktarmer Korridore und Entwicklung möglichst umweltschonender Varianten ist weiterhin nicht angemessen und erübrigt sich letztendlich (siehe auch Ausführungen im „Planungsleitfaden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)“).

Dieses Prinzip galt auch schon für die zurückliegende Bearbeitung, bei der vor allem die Randzonen der Autobahn betrachtet und konflikträchtige Bereiche in räumlicher Nähe zur Autobahn definiert wurden.

Hiernach sind Aussagen zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen der tiefer zu betrachtenden straßenbautechnischen Lösungen zu treffen, welche die umweltfachliche Dimension als auch die unterschiedliche Betroffenheit der Schutzgüter erkennen lassen (= Auswirkungsprognose). Dieser Vorgehensweise wurde bislang ebenso Rechnung getragen.

Zuletzt sind die zu bewertenden technischen Lösungen hinsichtlich der umweltrelevanten Sachverhalte vergleichend gegenüber zu stellen (= Variantenvergleich), Unterschiede her-

²⁾ Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370) geändert worden ist

auszustellen und Präferenzen auszusprechen. Bei der Beurteilung der möglichen Umweltauswirkungen sind Aspekte des Arten- und Natura 2000-Gebietsschutz einzubeziehen. Auch diese abschließenden Arbeitsschritte waren Gegenstand der UVU 2008.

3 Beschreibung des Vorhabens und seiner umweltrelevanten Wirkungen

Im Kapitel 3 der UVU 2008 werden das geplante Vorhaben beschrieben und voraussichtliche vorhabenspezifische Wirkungen möglicher Ausbauvarianten aufgelistet:

„Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Südwestfalen - Außenstelle Hagen, plant den sechsstreifigen Ausbau der vorhandenen A1 nördlich des Kamener Kreuzes auf einer Länge von ca. 10 km. Die A1 ist in diesem Abschnitt bereits vergleichsweise alt, so dass der Straßenkörper durch Begleitgrün gut in das Umfeld integriert ist. In Teilabschnitten sind zudem Lärmschutzeinrichtungen vorhanden. Auch die weiteren Elemente eines Autobahnbauwerkes, wie Entwässerungsanlagen, Brücken, Durchlässe etc. sind bereits vorhanden. Im Zuge der Ausbaumaßnahmen werden diese den neuen Erfordernissen angepasst.“

Im Bereich der Lippeniederung wird über den Datteln-Hamm-Kanal ein neues Brückenbauwerk entstehen, die vorhandene Brücke wird abgebrochen. Ob die Brücke über die Lippe erhalten und verbreitert werden kann oder neu gebaut werden muss, ist in der Entwurfsplanung zu prüfen. Dies trifft ebenso auf andere Brückenbauwerke zu.

Die Herstellung eines Querschnittes mit jeweils drei Richtungsfahrbahnen und einem Standstreifen erfordert eine weitere Flächenbeanspruchung und Versiegelung. Mit der Ausbaumaßnahme geht des weiteren der Bau aktiver Lärmschutzeinrichtungen und die Anpassung der Entwässerung einher.

Von den nunmehr geplanten Maßnahmen gehen Wirkungen aus, die auf die Umwelt in verschiedener Weise einwirken können. Im nachfolgenden wird von folgenden, zusätzlich zu den bereits in Form der vorhandenen A1 auf die Umwelt im Umfeld einwirkenden Wirkfaktoren ausgegangen:

Anlagenbedingte Wirkungen:

- *Flächenentzug für Fahrbahnen, Standstreifen, Bankette, Entwässerungsanlagen, Geländeeinschnitte, Dammschüttungen, Brückenbauwerke und ggf. Lärmschutzmaßnahmen*
- *Versiegelung im Bereich der Fahrbahnen*
- *Zusätzliche Entwässerung über Straßenseitenraum bzw. Mulden in Einschnittlagen oder durch Sammlung von breiteren Brücken*

Baubedingte Wirkungen:

- *Flächenentzug durch Arbeitsstreifen oder separate Baustellenbereiche und Lagerflächen*
- *Baulärm*

Betriebsbedingte Wirkungen³:

- *Emissionen von Schall, festen, flüssigen und gasförmigen Substanzen.“*

Die im oben genannten Kapitel getroffenen Aussagen zu den in der Regel im Zuge von Autobahnausbaumaßnahmen zu erwartenden Wirkungen haben auch weiterhin Gültigkeit und genügen der Herleitung möglicher Umweltauswirkungen.

Die aktuelle Gesamtlänge des Ausbauabschnittes beträgt etwas mehr als 10 km.

³ *„Die betriebsbedingten Wirkungen bestehen heute schon. Inwieweit eine Mehrbelastung aufgrund des Ausbaus hervorgerufen wird, ist im Zuge des weiteren Verfahrens (LBP) zu prüfen.“*

4 Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umwelt und ihrer Bestandteile

Mit der Zielsetzung, eine umweltkonforme und naturschutzfach vertretbare Lösung für das geplante Vorhaben zu finden, ist es geboten, möglichst frühzeitig auf das Vorhandensein höherwertiger und gegebenenfalls sensibler Bereich entlang der A 1 hinzuweisen und das mögliche Konfliktpotenzial herauszustellen.

Vorhabenbedingt sind vor allem die Randzonen der heutigen Autobahn von besonderem Interesse, weil diese bauzeitlich wie auch dauerhaft durch die Erweiterung des Autobahnkörpers unmittelbar beansprucht werden. Die Wertigkeit des weiteren Umfeldes der Ausbaustrecke ist deswegen bedeutsam, da vorhabenbedingte Wirkungen auch über das eigentliche Baufeld hinausreichen werden (z.B. baubedingt).

Entscheidungsrelevant hinsichtlich einer Ausbau- oder technischen Lösung kann das Vorliegen von hochwertigen Bereichen prinzipiell dann sein, wenn sich diese nur auf einer Seite der bestehenden Autobahn befinden. Liegen hingegen z.B. auf beiden Seiten der Trasse gleichwertige Umweltausprägungen vor, ist es eher auszuschließen, dass durch einen Wechsel der Ausbauseite eine Minderung schwerwiegender Umweltkonflikte möglich wird. Unterschiedliche Zwangspunkte, fahrdynamische wie auch Aspekte der Verkehrssicherheit lassen eine Kombination unterschiedlicher Ausbauformen auf kurzer Strecke nicht zu.

Die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen basiert in der UVU 2008 sowohl auf einer Darstellung von Wertigkeiten, welche aus planerischen Vorgaben und rechtlichen Festsetzungen (LEP, GEP, LP u.a.) resultieren, als auch auf einer Charakterisierung der Umwelt und ihrer Bestandteile anhand der umweltrelevanten Schutzgüter.

Der Raum- bzw. Bestandsanalyse wurden - wie auch heute üblicherweise praktiziert - allgemein zugängliche Daten (z.B. Infosysteme des LANUV (Anm.: vormals LÖBF)), Literatur- und Kartenauswertungen (z.B. Angaben des Geologischen Landesamtes NRW, heute Geologischer Dienst NRW, Waldfunktionskarte, Klimaatlas NRW), Ergebnisse von Datenabfragen sowie aktuelle Geländeerhebungen (Biotoptypenkartierung⁴) zugrunde gelegt.

Die methodische Herangehensweise wird wie folgt dargestellt:

„Bei der Beschreibung werden Merkmale erfasst, die geeignet sind, die Bedeutung von Flächen, Objekten oder Funktionen zu belegen. Die Beurteilung der verschiedenen Schutzgüter erfolgt an Hand fachlicher Kriterien, gesetzlicher Grundlagen und den regionalen Gegebenheiten. Die Kriterien ermöglichen eine Beurteilung der Veränderbarkeit aufgrund der Vorhabenswirkungen (Empfindlichkeit). Die Tiefe der Erfassung orientiert sich an der vorliegenden Aufgabenstellung. Sie ist damit auf die planungserheblichen Sachverhalte für die Wahl einer Ausbauvariante unter Umweltaspekten ausgerichtet.“

Bezüglich der oben wiedergegebenen **Methodik** besteht aktuell kein Änderungsbedarf. Dies gilt ebenso für die damals vorgenommene **Abgrenzung des Untersuchungsraumes**, welcher sowohl an den voraussichtlichen Wirkungsreichweiten wie auch bestehenden grundlegenden Raumempfindlichkeiten im Umfeld der Autobahn festgemacht wurde. Diese Gegebenheiten im Bestand sind auch weiterhin von Belang.

⁴ Grundlage für die Darstellung und Bewertung der biotischen Situation ist eine flächendeckende Biotoptypenkartierung, die erstmalig im Jahre 2005 im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung während der Vegetationsperiode erfolgte. Die Ergebnisse dieser Bearbeitung wurden im Sommer 2010 im Zuge der Vorentwurfsbearbeitung überprüft. Im Frühjahr 2018 erfolgte eine erneute Aktualisierung der Bestandsdaten vor Ort. Die sich daraus ergebenden Änderungen sind eher marginal, kleinflächig oder resultieren aus nunmehr älteren Gehölzbeständen. Eine grundlegend andere Einstufung der in der UVU 2008 getroffenen Wertzuweisungen ist nicht geboten.

Im Hinblick auf **konkrete** Bestandsmerkmale, funktionale Zusammenhänge oder sonstige Sachverhalte werden nachfolgend Aussagen der UVU 2008 zur Bedeutung und Sensibilität von Bestandsmerkmalen themen- bzw. schutzgutbezogen tabellarisch zusammengefasst. Im Vordergrund stehen hierbei Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung, da diese von entscheidungserheblicher Bedeutung sind.

Sofern gemäß dem gegenwärtigen Kenntnisstand eine Anpassung oder Ergänzung beurteilungsrelevanter Daten erforderlich ist, wird darauf in der Tabelle eingegangen. Das neue Schutzgut „Fläche“ wird im Zuge der Auswirkungsprognose thematisiert.

Hinweis: Die Verfügbarkeit neuer bzw. aktueller Bestandsdaten begründet sich in der in 2019 erfolgten LBP-Bearbeitung zum Feststellungsentwurf zur BAB 1 im Abschnitt 12.

Tabelle 1: Ergebnis der Betrachtung bisheriger und aktueller Bestandsdaten

Planerische Vorgaben		
Landesentwicklungsplan LEP NRW, in Kraft getreten am 8. Februar 2017	Mit dem neuen LEP werden die Lippeniederung und südliche Waldbereiche als „Grünzüge“ herausgehoben. Für Teile der Lippeauen gelten nunmehr Festlegungen als „Überschwemmungsbereiche“.	
Gebietsentwicklungsplanung	Planungsstand unverändert	
Bauleitplanung STADT BERGKAMEN: Flächennutzungsplan. Bekanntmachung und Wirksamkeit 02.07.2014 STADT KAMEN: Flächennutzungsplan. Rechtskraft 17.02.2004. Aufstellungsbeschluss 2. Änderung 28.06.2016 STADT WERNE: Flächennutzungsplan. Rechtskraft 28.04.1993. Bekanntmachung 28. Änderung 08.07.2005. Plandarstellung Oktober 2016 STADT HAMM: Flächennutzungsplan. Rechtskraft 13.12.2008. Aufstellungsbeschluss 31. Änderung 10.07.2018	Aktualisierung der Flächennutzungspläne der Städte Bergkamen, Kamen, Werne und Hamm (siehe Angaben links): Aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen lassen sich keine Planungsinhalte entnehmen, die in grundlegender Weise von den bisherigen Plandarstellungen der Flächennutzungsplanung abweichen. Dies gilt für alle benannten Kommunen. Für Teilbereiche des Stadtgebietes in Werne-Stockum bzw. Werne-Horst bestehen im Umfeld der A 1 rechtskräftige Bebauungspläne („Forstweide“, „Nieland Nord“, „Nördl. Nieland Nord“, „Autohof Werne“). Diese grenzen teilweise an die Autobahn.	
Landschaftsplanung STADT HAMM: Landschaftsplan Hamm-West. Rechtskraft 30.09.1989 STADT HAMM: 4. Änderung Landschaftsplan Hamm-West im Bereich „Tibaum, Brauck und Eckernkamp“. Umsetzung der FFH-Richtlinie auf Hammer Stadtgebiet. Europäisches ökologisches Netz „Natura 2000“. Rechtskraft 04.11.2003 KREIS UNNA: Landschaftsplan Nr. 2 – Raum Werne-Bergkamen. Stand: Dezember 1990. Angepasst: Januar 2009 (Einarbeitung rechtskräftiger Bebauungspläne inkl. redaktionelle Änderungen) KREIS UNNA: Landschaftsplan Nr. 4 – Raum Kamen-Bönen. Stand: Juni 2008. Angepasst: Juni 2010 (Einarbeitung rechtskräftiger Bebauungspläne inkl. redaktionelle Änderungen)	Der Planungsraum auf Unnaer Kreisgebiet unterliegt - wie bislang auch schon - überwiegend den Festsetzungen des Landschafts-, teilweise auch des Naturschutzes. Des Weiteren bestehen Geschützte Landschaftsbestandteile und Naturdenkmäler sowie Festsetzungen zu autobahnahe Entwicklungs-, Pflege- und Erschließungsmaßnahmen. Nach wie vor werden Landschafts- und Naturschutzgebietsflächen an der Lippe ebenso im Rahmen des Landschaftsplanes Hamm-West definiert. Relevant sind ferner Festsetzungen (= Geschützter Landschaftsbestandteil) zu geschlossene autobahn- bzw. straßenbegleitenden Gehölzstreifen zwischen Datteln-Hamm-Kanal und der weiter südlich liegenden Straßenquerung „An der Autobahn“. Die in der UVU 2008 berücksichtigte Unterschutzstellung eines Bereiches im direkten Trassenumfeld nordöstlich der Lippequerung als Geschützter Landschaftsbestandteil ist aufgehoben, die Fläche nunmehr Teil eines NSG. Ferner erfolgten Umwidmungen von Landschafts- in Naturschutzgebietsflächen in der Lippeauen beiderseits der Autobahn sowie entsprechende Anpassungen von LSG-Grenzen nördlich des Lippeverlaufes, wodurch unmittelbar an die Trasse angrenzende Flächen ebenso einem stärkeren Schutz unterliegen.	
Schutzgüter	Kriterien	Bestandsmerkmale hoher Bedeutung / Empfindlichkeit
Menschen, insbesondere	• Wohn- und Wohnumfeld-	• Wohngebiete in Werne-Stockum

<p>die menschliche Gesundheit</p>	<p>funktionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erholungsnutzung / Freizeitinfrastruktur • umweltabhängige Nutzungen • Vorbelastungen 	<p>und Bergkamen-Rünthe gemäß Bauleitplanung</p> <ul style="list-style-type: none"> • autobahnahe Grünflächen in Werne-Stockum • freizeit-/ erholungsrelevante Flächen um Haus Reck • Radwanderwege
<p>Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • potenziell natürliche Vegetation • Biotoptypen • faunistische Funktionsräume • Schutzgebiete und Schutzobjekte • Biotopverbund • besonders und streng geschützte Arten (Anm.: i.S.d. planungsrelevanten Arten) • Vorbelastungen 	<p>Lebensraumfunktion der Biotoptypen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lippe, Lippeaue • Waldbestand Rastplatz „Fuchseggen“ westlich der A 1; Sandbochumer Heide, Reck-Kamer Heide, Overberge (i.d.R. beidseitig) <p>Tierlebensräume besonderer Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Düsbecke: Amphibien, Avifauna, Fledermäuse, Libellen • Eichenbestand mit Kleingewässer östlich Börstehof an der A 1: Amphibien, Fledermäuse, Libellen • Waldbestand Rastplatz „Fuchseggen“: Fledermäuse • Lippe, Lippeaue: Amphibien, Avifauna, Fische, Fledermäuse, Libellen, Tagfalter • Sandbochumer Heide, Beverbach, Reck-Kamer Heide - i.d.R. beidseitig: Amphibien, Avifauna, Fledermäuse • Haus Reck: Amphibien • Overberge - beidseitig: Avifauna, Fledermäuse <p>Ergänzung aktuell:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Offenlandbereiche: Offenland-Vogelarten (z.B. Raum Kibitzheide) • Beverbach: bekanntes Fledermausquartier im Brückenbauwerk
<p>Boden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bodentypen und Bodengesellschaften • Vorbelastungen <p>Hinweis: Mit Schreiben vom 08.08.2018 liegen aktuelle Angaben aus dem Altlastenkataster des Kreises Unna vor. Es bestehen Hinweise auf Altlastenverdachtsflächen im Bereich der Autobahn bzw. in deren Umfeld (im Wesentlichen Hohlformverfüllungen und Verfüllungen ehemaliger Gewässer). Zur Art und Qua-</p>	<p>Bodenfunktionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Böden mit hohem Biotopentwicklungspotenzial: Lippeaue, Bereich zwischen Dattel-Hamm-Kanal und L 736 • Böden mit Archivfunktion der Natur- und Kulturgeschichte: in Abschnitten nördlich ehemaliger K 8 sowie Lippeaue in Teilen (i.d.R. beidseitig) - in Abschnitten südlich Beverbach westlich A 1 • naturnahe Böden auf historisch alten Waldstandorten: NSG „Düsbecke“, Rastplatz „Fuchseggen“, Sandbochumer Heide, Reck-

	<p>lität des Verfüllmaterials existieren keine Angaben. Berücksichtigt wird ferner ein Altstandort einer bestehenden Wellpappenfabrik, bei der ein Vorhandensein von Untergrundverunreinigungen nicht ausgeschlossen werden kann.</p>	<p>Kamer Heide, Overberge (teilweise beidseitig)</p>
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> • Oberflächengewässer • Grundwasser • Flächen für die Wasserwirtschaft und den Hochwasserschutz • Vorbelastungen 	<p>Oberflächengewässer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lippe, Beverbach <p>Grundwasser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Landschaftswasserhaushalt und Verschmutzungsfähigkeit: in Abschnitten (i.d.R. beidseitig)
Luft / Klima	<ul style="list-style-type: none"> • Bereiche mit Klimafunktionen • Vorbelastungen 	<p>klimatische Ausgleichsfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lippeaue <p>lufthygienische Ausgleichsfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gehölz-/ Waldbestand im Nahbereich der Siedlungsbereiche von Werne-Stockum und Bergkamen-Rünthe
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Räume mit homogener Landschaftsbildstruktur (Landschaftsräume) • prägende, gliedernde und belebende Landschaftselemente • Vorbelastungen 	<p>Landschaftsräume:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereich zwischen Werne-Stockum und L 736 einschließlich Lippeaue und Freizeit-/ Erholungsinfrastruktur • Waldbestand nördlich ehemaliger K 8 östlich der A 1 und Rastplatz „Fuchseggen“ (wechselseitig) • Waldbestand Sandbochumer Heide, Reck-Kamer Heide, Overberge (i.d.R. beidseitig) <p>Landschaftselemente bzw. -teile:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prägende Strukturelemente in den o.g. Landschaftsräumen - vereinzelt ebenso außerhalb und zu beiden Seiten der A 1 (Wald, flächenhafte Gehölzbestände, Hecke, Gehölzstreifen, Einzelbaum, Baumreihe, Gewässer, Streuobstwiese)
Kulturelles Erbe (Anm.: vormals Kulturgüter) und sonstige Sachgüter	<ul style="list-style-type: none"> • Baudenkmäler • Bodendenkmäler • Verdachtsflächen • sonstige Sachgüter 	<p>Kultur- und sonstige Sachgüter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baudenkmal Haus Reck • Bodendenkmal Bumansburg
Wechselwirkungen	<p>Betrachtung im Rahmen der Erfassung der einzelnen Schutzgüter</p>	<p>Betrachtung im Rahmen der Bewertung der einzelnen Schutzgüter</p>

5 Raumwiderstand und Konfliktschwerpunkte

Auf der Grundlage der erfolgten Raumanalyse wurden in der zurückliegenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung schutzgutbezogen „*Bereiche mit sehr hohen und hohem Raumwiderstand*“ gegenüber den voraussichtlichen vorhabenbedingten Wirkungen definiert. Diese entsprachen im Prinzip jenen Landschaftsteilen, denen eine überdurchschnittliche Bedeutung und / oder Empfindlichkeit beizumessen war. Hieraus wurden wiederum konkrete „*konfliktträchtige Bereiche*“ hergeleitet.

In der UVU 2008 heißt es:

„Die Ermittlung des Raumwiderstandes und der Konfliktschwerpunkte erfolgt zum Zweck der Umweltvorsorge, indem planerisch die Teile der Umwelt möglichst geschont werden, bei denen eine hohe Bedeutung und / oder Empfindlichkeit besonders schwerwiegende Umweltauswirkungen erwarten lässt.

Im vorliegenden Fall des Ausbaus der A1 sind die Randzonen der heutigen Autobahn von besonderem Interesse, weil diese durch die Verbreiterung beansprucht würden. Die weiteren Wirkzonen hingegen werden sich bei einem Ausbau gegenüber der heutigen Vorbelastung nur relativ wenig verändern, so dass diese Umweltauswirkungen weniger entscheidenden Einfluss auf die Art eines möglichst umweltverträglichen Ausbaus haben werden.

Neben der Frage der Vermeidung und Minderung soll mit der Betrachtung des Raumwiderstandes eine erste Einschätzung der zu erwartenden Umweltauswirkungen möglich werden. Neben der Frage, welche Umweltauswirkungen bei einzelnen Schutzgütern in welcher Schwere auftreten, ist mit Blick auf die spätere Zulässigkeit des Vorhabens bereits die Frage nach Beeinträchtigungen planungsrelevanter Arten oder europäischer Schutzgebiete (hier das FFH-Gebiet DE-4314-302 Teilabschnitte Lippe) entscheidend. ...

Entscheidungsrelevant hinsichtlich der Ausbaulösung kann das Vorliegen von sehr hochwertigen bzw. hochwertigen Bereichen besonders dann sein, wenn sich diese nur auf einer Seite der Autobahn befinden. In Abhängigkeit von anderen Zwangspunkten können sich in einem solchen Fall u. U. Möglichkeiten zur Vermeidung ergeben. Liegen hingegen z.B. auf beiden Seiten der Autobahn gleichwertige Umweltausprägungen vor, ist es eher fraglich, ob durch ein Verschwenken, also einen asymmetrischen Ausbau, eine Minderung der schwerwiegenden Umweltkonflikte möglich wird. Technische Zwänge und die Fahrdynamik lassen außerdem einen sprunghaften Wechsel von unterschiedlichen Ausbauformen auf kurzer Strecke nicht zu. Der Betrachtung muss also die gesamte Ausbaustrecke zugrundeliegen.“

Die Ausführungen zur Bewältigung des hier erforderlichen Arbeitsschrittes haben auch weiterhin Gültigkeit.

In Bezug auf die Ausgrenzung von Konfliktschwerpunkten sind somit nach wie vor solche Autobahnrandflächen zu zählen, „*bei denen im Zuge des Autobahnausbaus in mehrfacher Hinsicht Auswirkungen auf Landschaftsteile bzw. Funktionsräume besonderer Bedeutung möglich sind*“. Dies bedeutet, dass insbesondere solche Bereiche herauszustellen sind, „*bei denen ein materieller Verlust oder eine funktionale Störung wertvoller Landschaftssubstanz nicht auszuschließen ist.*“

Aspekte der bereits existierenden Vorbelastung (z. B. Zerschneidung, Lärmeintrag, visuelle Überlagerung) wie auch das Einbeziehen von planerischen Maßnahmen der Vermeidung (z.B. Fahrbahnerweiterung unter Nutzung bestehender Böschungsrandflächen) sind prinzipiell bei der Ermittlung von Konfliktschwerpunkten relativierend einzubeziehen. Dies war auch Gegenstand der zurückliegenden Betrachtung.

Das Ergebnis dieser Betrachtung wird in der anschließenden Tabelle wiedergegeben. Sofern Angaben zu aktualisieren oder zu ergänzen sind, wird an entsprechender Stelle darauf hingewiesen (= Schrift **fett**).

Tabelle 2: Konfliktschwerpunkte

<i>Lage</i>	<i>betroffenes Schutzgut</i>	<i>durch vorhabenbedingte Auswirkungen potentiell betroffenes Wert- und Funktionselement</i>
Konfliktschwerpunkt 1		
<i>zwischen den Rastplätzen Overberger Busch / Haus Reck und der B 61 (Anm.: heutige Bezeichnung L 654)</i>	<i>Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</i> <i>Boden</i> <i>Landschaft</i>	<i>hohe bis sehr hohe Lebensraumfunktion der Biotoptypen Lebensräume der Avifauna und Fledermäuse mit besonderer Bedeutung</i> <i>Biotopkatasterfläche BK-4312-0215</i> <i>Boden im Bereich historischer Waldstandorte</i> <i>Landschaftsraum mit hoher Landschaftsbildqualität und prägenden Strukturelementen (Wald)</i>
Konfliktschwerpunkt 2		
<i>nördlich der L 664 im Bereich der Reck-Kamener Heide</i>	<i>Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</i> <i>Boden</i> <i>Wasser</i> <i>Landschaft</i>	<i>hohe bis sehr hohe Lebensraumfunktion der Biotoptypen Lebensräume der Avifauna und Fledermäuse mit besonderer Bedeutung</i> <i>Biotopkatasterfläche BK-4312-0213</i> <i>Boden mit Archivfunktion</i> <i>Boden im Bereich historischer Waldstandorte</i> <i>grundwasserbeeinflusster Bereich mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Verschmutzung</i> <i>Landschaftsraum mit hoher Landschaftsbildqualität und prägenden Strukturelementen (Wald)</i>
Konfliktschwerpunkt 3		
<i>im Bereich zwischen Beverbach und Erlenbach</i>	<i>Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</i> <i>Boden</i> <i>Wasser</i> <i>Landschaft</i>	<i>hohe bis sehr hohe Lebensraumfunktion der Biotoptypen Lebensräume der Amphibien, Avifauna und Fledermäuse mit besonderer Bedeutung</i> Ergänzung: Biotopkatasterfläche BK-4312-0022 Ergänzung: Biotopkatasterfläche BK-4312-0043 <i>Biotopkatasterfläche BK-4312-0219</i> <i>Boden mit Archivfunktion (Ergänzung: Bereich südwestlich der Bachquerung außerhalb des Vorhabenbereiches)</i> <i>grundwasserbeeinflusster Bereich mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Verschmutzung</i> <i>Beverbach</i> <i>Landschaftsraum mit hoher Landschaftsbildqualität und prägenden Strukturelementen (Wald)</i>
Konfliktschwerpunkt 4		
<i>zwischen der L 736 und dem Weißen Landwehrgraben</i>	<i>Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit (Anm.: vormals „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“)</i> <i>Wasser</i> <i>Luft und Klima</i> <i>Landschaft</i>	<i>Wohngebiet</i> <i>grundwasserbeeinflusster Bereich mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Verschmutzung</i> <i>Gehölzbestand mit Immissionsschutzfunktion</i> <i>Landschaftsraum mit mittlerer Landschaftsbildqualität und prägenden Strukturelementen</i>

Lage	betroffenes Schutzgut	durch vorhabenbedingte Auswirkungen potentiell betroffenes Wert- und Funktionselement
Konfliktschwerpunkt 5		
im Bereich der Lippe / Lippeaue	<p>Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</p> <p>Boden</p> <p>Wasser</p> <p>Landschaft</p> <p>Ergänzung: Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter</p>	<p>hohe bis sehr hohe Lebensraumfunktion der Biotoptypen Lebensräume der Amphibien, Avifauna, Fische, Fledermäuse, Libellen und Tagfalter mit besonderer Bedeutung</p> <p>FFH-Gebiet</p> <p>Naturschutzgebiet</p> <p>Ergänzung: Biotopkatasterfläche BK-4311-0005</p> <p>Ergänzung: Biotopkatasterfläche BK-4312-001</p> <p>Ergänzung: Biotopkatasterfläche BK-4312-0001</p> <p>Ergänzung: Biotopkatasterfläche BK-4312-0150</p> <p>Biotopkatasterfläche BK-4312-804</p> <p>Boden mit hohem Biotopentwicklungspotenzial (Ergänzung: außerhalb des Vorhabenbereiches)</p> <p>Lippe</p> <p>Landschaftsraum mit hoher Landschaftsbildqualität und prägenden Strukturelementen (Wald)</p> <p>Bereich, bei dem der „LWL-Archäologie für Westfalen“ auf „eine hohe Erwartung für das Vorhandensein von Bodendenkmälern“ hinweist ⁵</p>
Konfliktschwerpunkt 6		
im Bereich Stockum südlich der L 507	<p>Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit (Anm.: vormals „Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit“)</p> <p>Luft und Klima</p> <p>Landschaft</p>	<p>Wohngebiet</p> <p>Gehölzbestand mit Immissionsschutzfunktion</p> <p>Landschaftsraum mit mittlerer Landschaftsbildqualität und prägenden Strukturelementen</p>
Konfliktschwerpunkt 7		
nördlich Stockum im Bereich des Rastplatzes „An der Landwehr“	<p>Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</p> <p>Boden</p> <p>Landschaft</p> <p>Kulturelles Erbe (Anm.: vormals Kulturgüter) und sonstige Sachgüter</p>	<p>hohe bis sehr hohe Lebensraumfunktion der Biotoptypen Lebensräume der Fledermäuse mit besonderer Bedeutung</p> <p>Boden im Bereich historischer Waldstandorte</p> <p>Landschaftsraum mit hoher Landschaftsbildqualität und prägenden Strukturelementen (Wald)</p> <p>Bodendenkmal (Ergänzung: nicht eingetragen - Bereich, bei dem der „LWL-Archäologie für Westfalen“ auf „eine hohe Erwartung für das Vorhandensein von Bodendenkmälern“ hinweist - Quelle siehe Fußnote!</p>
Konfliktschwerpunkt 8		
nördlich der L 518 im Bereich der AS Hamm-Bockum / Werne	<p>Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</p> <p>Boden</p> <p>Landschaft</p> <p>Ergänzung: Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter</p>	<p>hohe bis sehr hohe Lebensraumfunktion der Biotoptypen Lebensräume der Amphibien, Avifauna, Fledermäuse und Libellen mit besonderer Bedeutung</p> <p>Naturschutzgebiet</p> <p>Ergänzung: Biotopkatasterfläche BK-4212-0041</p> <p>Boden mit Archivfunktion</p> <p>Landschaftsraum mit hoher Landschaftsbildqualität und prägenden Strukturelementen (Wald)</p> <p>Bereich, bei dem der „LWL-Archäologie für Westfalen“ auf „eine hohe Erwartung für das Vorhandensein von Bodendenkmälern“ hinweist - Quelle siehe Fußnote!</p>

⁵ Schreiben des LWL-Archäologie für Westfalen vom 24.04.2018

Zusammengefasst bleibt festzustellen, dass sich auch bei Zugrundelegung aktualisierter Bestandsdaten die vormals als Konfliktschwerpunkte definierten Bereiche, bei denen hauptsächlich aus Sicht der Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden und Landschaftsbild erhebliche Umweltauswirkungen möglich sind, bestätigen.

Somit ist die Aussage, dass *„obgleich mehr oder weniger alle Schutzgüter vor allem durch die qualitätsmindernden Wirkungen der Autobahntrasse und des hohen Verkehrsaufkommens bereits erheblichen Einflussnahmen und Veränderungsprozessen unterliegen“*, *„innerhalb des Untersuchungsraumes Bereiche höherer Grundwertigkeiten zu kennzeichnen“* sind, weiterhin von Bestand. *„Dort ist eine hohe Konflikträchtigkeit zugrunde zu legen.“*

6 Auswirkungenprognose und Beurteilung möglicher Planungsvarianten

Die Beurteilung des Bauvorhabens bzw. der möglichen Ausbauvarianten (symmetrisch oder asymmetrisch) aus Umweltsicht erfolgte in der UVU 2008 in tabellarischer Form für insgesamt sieben Streckenabschnitte. Hierbei wurden sowohl für die Ost- als auch die Westseite der Autobahn unter Einbeziehung der Aussagen zu den zuvor definierten Konfliktschwerpunkten alle vergleichsweise hochwertigen Flächen benannt, welche sich sowohl im Bereich der Autobahnböschungen wie auch dem unmittelbar angrenzenden Umfeld befinden.

Der Erläuterungsbericht der Umweltverträglichkeitsuntersuchung 2008 führt in diesem Zusammenhang aus:

„In der Auswirkungenprognose werden die voraussichtlichen Folgen des geplanten Ausbaus für die Umwelt ermittelt und beurteilt. Dazu werden die vom Vorhaben ausgehenden Wirkungen gedanklich mit dem betroffenen Bestand verknüpft und die sich daraus ergebenden Veränderungen der Umwelt abgeschätzt. Bei einer Flächeninanspruchnahme ist in der Regel von Funktionsverlusten auszugehen, deren Erheblichkeit auf der Grundlage der schutzgutbezogenen Wertigkeiten eingeschätzt wird. Bei Störeffekten oder Immissionen erfolgt die Beurteilung durch fachliche Einschätzung im Vergleich zur bisherigen Vorbelastung der Flächen und Funktionen. ...

Durch die Betrachtung der verschiedenen Ausbauvarianten (West, Ost und symmetrisch, vgl. Tabelle 3) sollen in Abhängigkeit zu der unterschiedlichen Qualität der Randflächen die Möglichkeiten erfasst werden, mit denen die Umweltauswirkungen jeweils vermindert oder einzelne Beeinträchtigungen vermieden werden können. Der Vergleich der Auswirkungen je nach Variante ermöglicht die Aussage, welche Ausbauvariante oder Kombination von Varianten aus Umweltsicht die günstigste ist.“

Die vergleichende Beurteilung von Ausbauvarianten basiert somit im Wesentlichen auf der Einschätzung der voraussichtlichen vorhabenbedingten Auswirkungen auf besondere bzw. entscheidungserhebliche Qualitäten und Wertigkeiten der Schutzgüter. Auf eine Regeleinstufung der Auswirkungsschwere wurde – und wird - wegen mangelnder Transparenz und Akzeptanz verzichtet.

6.1 Umweltauswirkungen der Ausbauvarianten

Die Darstellung möglicher aber auch realistischer Ausbauvarianten aus Umweltsicht wurde in der UVU 2008 auf insgesamt sieben Streckenabschnitte bezogen. Auf der Grundlage dieser Vorgehensweise wird nachfolgend beurteilt, ob die bisherigen Darstellungen nach wie vor Gültigkeit haben.

Abschnitt südlich Rastplatz „Overberger Busch“ im Westen und Rastplatz „Haus Reck“ im Osten

„Ein asymmetrischer Ausbau führt sowohl auf der West- als auch auf der Ostseite zu einer starken Betroffenheit angrenzender Hoflagen. Ein symmetrischer Ausbau erscheint hier günstiger für die Wohnlagen.

Bei einem asymmetrischen Ausbau auf der Westseite wären in etwas stärkerem Maße hochwertige Biotope (ältere Gehölzbestände) betroffen als bei einem asymmetrischen Ausbau auf der Ostseite.

Südlich der B61 (Anm.: heutige Bezeichnung L 654) tritt die Autobahn wegen der Nutzung (Acker) in der Landschaft deutlicher in Erscheinung als südlich der Rastplätze, wo Wald die Einsehbarkeit verhindert. Südlich der B61 (Anm.: heutige Bezeichnung L 654) würde durch den Erhalt der westlichen oder östlichen Böschung mit Gehölzstruktur die optische Einbindung auf dieser Seite zwar gewährleistet, dem gegenüber steht jedoch die starke Betroffenheit der Siedlungslage auf der gegenüberliegenden Seite.

Es ist zu prüfen, inwieweit die Neigungswinkel der Einschnittböschungen ggf. einen Ausbau innerhalb der vorhandenen Böschungsf lächen zulassen, so dass eine dauerhafte Inanspruchnahme der angrenzenden Nutzungen (v.a. älterer Gehölzbestände und Gärten) weitgehend unterbleiben kann. Bei einem asymmetrischen Ausbau auf der West- oder Ostseite würden die Böschungsf lächen für einen Ausbau vermutlich nicht ausreichen.

Insgesamt betrachtet bringt ein asymmetrischer Ausbau in westlicher oder östlicher Richtung keine großen Vorteile, so dass sich ein symmetrischer Ausbau anbietet.“

Beurteilung: Unter Berücksichtigung aktueller Bestandsdaten besteht gegenwärtig keine Veranlassung, die bisherige Einschätzung zu ändern.

Abschnitt nördlich der Rastplätze „Overberger Busch“ und „Haus Reck“ bis zur L 664

„Bei einem asymmetrischen Ausbau auf der Westseite wären flächenmäßig etwas mehr Gehölzbiotope betroffen als auf der Ostseite. Außerdem wären in relativ geringem Maße grundwassernahe Bereiche betroffen.

Ein asymmetrischer Ausbau in östliche Richtung würde hingegen eine Inanspruchnahme des Lärmschutzwalls bedeuten, der Haus Reck mit seinem hochwertigen Umfeld von der Autobahn abschirmt. Eine Inanspruchnahme über den Lärmschutzwall hinaus würde zu einer Betroffenheit wertvoller Bereiche für Tiere und Pflanzen sowie des Bodendenkmals führen.

Bei der Betrachtung aller Schutzgüter ergibt sich kein deutlicher Vorteil für eine asymmetrische Alternative.

Denkbar wäre aber –unter der Voraussetzung, dass über den Lärmschutzwall hinaus keine Flächeninanspruchnahme stattfindet– ein Ausbau auf der östlichen Seite mit Erhalt und Umgestaltung des Lärmschutzwalls (z.B. durch Stützelemente), so dass die dahinterliegenden wertvollen Bereiche unberührt bleiben.“

Beurteilung: Auch wenn sich die Unterschützstellung des oben erwähnten Bodendenkmals aktuell nicht bestätigt, erwächst daraus nicht zwingenderweise ein Variantenvorteil. Somit besteht - auch unter Berücksichtigung übriger Bestandsdaten gegenwärtig keine Veranlassung, die bisherige Einschätzung zu ändern.

Abschnitt nördlich der L 664 bis zur Güterbahnlinie (südlich Hof Schäfer) mit Reck-Kamer Heide

„Durch die Lage innerhalb des Waldes ist die landschaftliche Einbindung der Autobahn weitgehend gegeben. Ein Verlust der Gehölzstrukturen auf den Böschungen kann bei der Bewertung also vernachlässigt werden. Es ergibt sich diesbezüglich keine Präferenz für einen asymmetrischen Ausbau.

Ein asymmetrischer Ausbau auf der Westseite würde zu einem etwas höheren Verlust hochwertiger Waldflächen und hochwertiger Böden führen.

Durch einen asymmetrischen Ausbau auf der Ostseite ergäbe sich eine etwas größere Betroffenheit von Flächen mit hohem Grundwasserstand.

Wäre die Möglichkeit zu einem symmetrischen Ausbau innerhalb der Böschungen (breite ca. 10 m) gegeben, so wäre dieser als am günstigsten zu bewerten, weil dann die angrenzenden Bereiche geschont würden.

Die Unterschiede zwischen den asymmetrischen Alternativen lassen keine eindeutige Präferenz für die eine oder andere Variante zu.

Falls Aufbau und Neigung der Böschungen einen symmetrischen Ausbau innerhalb derselbigen zulässt, wäre diese Variante zu bevorzugen, da die angrenzenden Bereiche dadurch geschont würden.“

Beurteilung: Unter Berücksichtigung aktueller Bestandsdaten besteht gegenwärtig keine Veranlassung, die bisherige Einschätzung zu ändern.

Abschnitt Güterbahnlinie (südlich Hof Schäfer) bis AS Hamm / Bergkamen mit Sandbochumer Heide, Bever- und Erlenbach

„Die Einbindung der Autobahn in diesem Abschnitt ist durch die Lage innerhalb der Wälder der Sandbochumer Heide weitgehend gegeben, so dass ein Gehölzverlust auf den Böschungen hinsichtlich eines asymmetrischen Ausbaus außen vor bleiben kann.

Was den Gehölzverlust außerhalb der Böschung angeht, käme es bei einem asymmetrischen Ausbau auf der Westseite zu etwas geringeren Gehölzverlusten. Die Wälder auf der Westseite sind jedoch aufgrund ihres Alters und ihrer Struktur als wertvoller einzustufen als auf der Ostseite, so dass sich hier sogar eher ein leichter Vorteil für das Schutzgut Tiere und Pflanzen bei einem Ausbau auf der Ostseite ergeben würde. Ein asymmetrischer Ausbau auf der Westseite würde außerdem zu einer stärkeren Betroffenheit hochwertiger Böden führen.

Den genannten Aspekten steht jedoch eine stärkere Betroffenheit der Wohnlagen im Süden von Rünthe sowie die größere Inanspruchnahme von grundwassernahen Bereichen bei einem asymmetrischen Ausbau auf der Ostseite gegenüber.

Ein symmetrischer Ausbau kann im Bereich der Waldflächen der Sandbochumer Heide ggf. innerhalb der bestehenden Böschungen (Böschungsbreite ca. 15 m) stattfinden. Dadurch würden daran angrenzende Waldbestände auf beiden Seiten geschont. Auch die vorhandenen Zwangspunkte (Brückenbauwerke über die Güterbahnlinie,

den Beverbach, Straße bei Rünthe, der Durchlass am Erlenbach und weißen Landwehrgraben sowie die Halde bei Rünthe) lassen einen symmetrischen Ausbau als günstiger erscheinen.

Die Unterschiede zwischen den asymmetrischen Alternativen lassen keine eindeutige Präferenz für die eine oder andere Variante zu. Ein symmetrischer Ausbau erscheint am zweckmäßigsten.

Vorteilhaft wäre in jedem Fall ein symmetrischer Ausbau innerhalb der bestehenden Böschungen v.a. in Abschnitten mit älteren Wäldern.“

Beurteilung: Die inzwischen stärkere Präsenz von Biotopkatasterflächen östlich der Autobahn unterstützt jene Argumente, die gegen einen einseitigen Ausbau auf der Ostseite sprechen. Somit wird auch in diesem Abschnitt ein symmetrischer Ausbau zu bevorzugen sein. Unter Berücksichtigung aktueller Bestandsdaten besteht gegenwärtig keine Veranlassung, die bisherige Einschätzung zu ändern.

Abschnitt nördlich der AS Hamm / Bergkamen bis zur Bahnlinie (**Anm.:** inzwischen rückgebaut) südlich Stockum mit Lippeaue

„Ein asymmetrischer Ausbau auf der Ostseite würde zu einer stärkeren Betroffenheit der FFH-Fläche und des Biotopkatasters nördlich des Datteln-Hamm-Kanals führen.

Bei einem asymmetrischen Ausbau auf der Westseite wäre hingegen zusätzlich eine Biotopkatasterfläche südlich des Datteln-Hamm-Kanals betroffen.

Bei einem asymmetrischen Ausbau auf der Westseite ergeben sich für die Siedlung Lohmann, die auf der Ostseite liegt, leichte Vorteile, weil durch die gehölzbestandene Böschung auf der Ostseite weiterhin eine Einbindung der Autobahn erhalten bliebe.

Bei einem asymmetrischen Ausbau auf der Westseite kann es hingegen zu einer randlichen Betroffenheit des beantragten Bodendenkmals südlich des Kanals kommen.

Beim Neubau der Brücke über den Datteln-Hamm-Kanal muss eine Behelfsbrücke gebaut werden. Diese wäre aus Sicht der Bevölkerung (Wohnlagen von Lohmann) besser auf der Ostseite anzusiedeln. Auf der Ostseite liegen jedoch in umfangreicherem Maße Biotopkatasterflächen sowie ein beantragtes Bodendenkmal.

Ein asymmetrischer Ausbau auf der West- oder Ostseite würde nicht zu einer wesentlichen Verbesserung für ein einzelnes Schutzgut oder mehrere Schutzgüter führen, so dass sich keine eindeutige Präferenz für die eine oder andere Variante ergibt.

Ein symmetrischer Ausbau innerhalb der bestehenden Böschungen mit einer Vermeidung der Betroffenheit angrenzender Flächen würde jedoch deutliche Vorteile bringen.“

Beurteilung: Auch wenn sich die Beantragung der Unterschutzstellung des oben erwähnten Bodendenkmals aktuell nicht bestätigt, erwächst daraus nicht zwingenderweise ein Variantenvorteil. Dies gilt zudem für den Aspekt der Biotopkatasterflächen. Diese wurden inzwischen um weitere Bereiche innerhalb der Lippeaue erweitert, was allerdings im Wesentlichen beidseitig der A 1 erfolgte. Lediglich südlich des Datteln-Hamm-Kanals erfolgte einseitig und westlich der Autobahn eine weitere Flächenausweisung, wodurch die Attraktivität eines asymmetrischen Ausbaus in westlicher Richtung vermindert wird. Gleichwohl erhält die östliche Ausbauvariante an dieser Stelle wegen der autobahnnahen Siedlungslagen im Bereich Lohmann nicht automatisch an Wert. Somit besteht - auch unter Berücksichtigung übriger Bestandsdaten gegenwärtig keine Veranlassung, die bisherige Einschätzung zu ändern.

Abschnitt nördlich der Bahnlinie (**Anm.:** inzwischen rückgebaut) bis zur ehemaligen K 8

„Ein symmetrischer Ausbau sowie ein asymmetrischer Ausbau auf der Ostseite führt zu einem Heranrücken der Autobahntrasse an die Siedlung Stockum. Außerdem müsste auf der Ostseite der Autobahn der abschirmende Gehölzbestand der Böschung gerodet werden.

Dies ist v.a. zwischen der Bahnlinie und der Stockumer Straße als kritisch zu bewerten, da sich hier angrenzend Gärten von Einfamilienhäusern befinden. Die optische Abschirmung der Autobahn würde durch eine Inanspruchnahme des Böschungsbewuchs entfallen.

Bei einem asymmetrischen Ausbau auf der Westseite wäre nördlich des Rastplatzes in relativ geringem Umfang hochwertiger Wald betroffen.

Da ein asymmetrischer Ausbau in westlicher Richtung nur relativ geringe Vorteile für das Schutzgut Tiere und Pflanzen bringt und es im Gegensatz hierzu zu einer deutlichen Verbesserung für das Schutzgut Menschen kommt, ist dieser insgesamt betrachtet als günstiger zu bewerten als ein asymmetrischer Ausbau auf der Ostseite oder ein symmetrischer Ausbau.

Sollten im Zuge des Ausbaus auf der Ostseite Lärmschutzeinrichtungen gebaut werden, ergibt sich eine andere Situation: Im nördlichen Teil von Stockum könnte ein Ausbau bis an den vorhandenen Lärmschutzwall erfolgen. Von einer Verschlechterung für die Bevölkerung ist dadurch nicht auszugehen. Der mittlere Bereich (Zeilenbauung) würde durch den Bau einer Lärmschutzeinrichtung lärmtechnisch besser abgeschirmt als heute. Hier

liegt derzeit ein Waldstreifen vor, der zwar optisch abschirmt, lärmtechnisch jedoch kaum wirksam sein dürfte. Im südlichen Teil (Einfamilienhäuser mit Gärten) würde sich durch den Bau von Lärmschutzanlagen ebenfalls eine Verbesserung ergeben.

Ohne den Bau neuer Lärmschutzanlagen ist der asymmetrische Ausbau auf der Westseite als wesentlich günstiger zu bewerten, um die Auswirkungen auf die Wohnlagen von Stockum zu vermindern.

Sollten für Stockum Lärmschutzeinrichtungen geplant werden, sind die Vorteile durch einen asymmetrischen Ausbau auf der Westseite ggf. nicht mehr gegeben.“

Beurteilung: Unter Berücksichtigung aktueller Bestandsdaten besteht gegenwärtig keine Veranlassung, die bisherige Einschätzung zu ändern.

Abschnitt nördlich der ehemaligen K 8 bis Ausbauende

„Im Bereich der L518 und der angrenzenden Gehölzbestände käme es bei einem asymmetrischen Ausbau auf der Ostseite zu einer kleinflächigen Inanspruchnahme hochwertiger Gehölzbereiche in der Nähe zu Anschlussstelle.

Ein asymmetrischer Ausbau auf östlicher Seite dürfte außerdem zu einer geringfügigen randlichen Inanspruchnahme von Flächen des NSG Düsbecke führen.

Durch einen asymmetrischen Ausbau auf der Westseite kommt es zu einer geringen Betroffenheit des Gehölzstreifens an der Nordbecke (G.L.B).

Die Lage des Naturschutzgebietes Düsbecke östlich der Anschlussstelle Hamm-Bockum/Werne erfordert eine sensible Ausgestaltung der Zu- und Abfahrten, so dass die Flächen des NSG möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Ein asymmetrischer Ausbau auf der einen oder anderen Seite führt nicht zu deutlichen Vorteilen gegenüber einem symmetrischen Ausbau.“

Beurteilung: Unter Berücksichtigung aktueller Bestandsdaten besteht gegenwärtig keine Veranlassung, die bisherige Einschätzung zu ändern.

Ergänzende Betrachtungen

Anfälligkeit gegenüber Unfällen oder Katastrophen

Diesbezüglich darf auf der Grundlage des Vorhabencharakters davon ausgegangen werden, dass auch die ausgebaute Autobahn einer Anfälligkeit unterliegt, welche prinzipiell jener der Bestandstrasse entspricht. Es ist allerdings ferner anzunehmen, dass aufgrund einer künftig verbesserten Verkehrssicherheit oben genannte Risiken abnehmen können. Hierzu wird auch der Bau neuer Überführungsbauwerke beitragen können. Damit werden Voraussetzungen geschaffen, die im Vergleich zum derzeitigen Zustand die oben benannte Anfälligkeit vermindern.

Das Vorhaben an sich lässt somit keine umweltrelevanten Folgen erwarten, die auf eine besondere Sensibilität durch äußere Einwirkungen zurückzuführen wären (Unfälle, Katastrophen). Das gilt auch in Bezug auf die Anfälligkeit gegenüber schädigenden Ereignissen, welche durch den Klimawandel bedingt sind (z.B. extreme Wetterereignisse).

Die Einschätzung gilt für alle Ausbauvarianten in gleichem Maße.

Schutzgut Fläche

Umwelt- bzw. naturschutzfachlich relevante Aussagen zur Beschaffenheit, Qualität und Bedeutung der Bestandsflächen des Untersuchungsraumes werden bei den jeweiligen Schutzgütern getroffen.

Im Zuge der Vorhabenrealisierung werden Bestandsflächen bauzeitlich sowie dauerhaft in Anspruch genommen. Hinsichtlich des Umfangs der Flächeninanspruchnahmen ist anzunehmen, dass keine grundlegenden Unterschiede zwischen den verschiedenen Ausbauvarianten bestehen.

6.2 Auswirkungen auf planungsrelevante Arten und das FFH-Gebiet

Die Erörterung des Themas drängt sich insofern auf, als dass potenzielle vorhabenbedingte Auswirkungen auf streng oder besonders geschützte Arten wie auch Flächen des Natura 2000-Gebietsschutzes „*bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens eine besondere Bedeutung erlangen*“ können. „*Dies ist insbesondere dann geboten, wenn je nach Ausbauplanung Auswirkungen vermieden oder deutlich gemindert werden können.* (Wortlaut UVU 2008)

Artenschutz

Die bisherige Betrachtung im Rahmen der UVU 2008 richtete sich hierbei „*auf mögliche Vorkommen planungsrelevanter Arten bzw. Artengruppen im Untersuchungsraum*“ gemäß der Datenbanken des LANUV oder sonstiger Informationen, die in der Regel gebietsbezogenen Charakter hatten und kaum konkrete Angaben bereithielten. Die Aussagen zu Artenvorkommen bezogen sich auf Amphibien, Fledermäuse, Vögel und Libellen.

Zur Ermittlung einer potenziellen Betroffenheit dieser Arten wird in der UVU 2008 ausgeführt, dass sich diese „*relativ zuverlässig über die vorhandenen Biotopmerkmale bzw. -qualitäten einschätzen*“ lässt, „*da sich mögliche Vorkommen einer besonders oder streng geschützten Art an geeigneten Habitaten festmachen lassen.*“ Als „*Bereiche mit geeigneten Biotopstrukturen*“ wurden Areale „*beiderseits der Autobahn*“ definiert. „*Sie liegen im weiteren Umfeld der A 1 (Haus Reck) oder schließen teilweise an die Autobahnböschung an (Biotopkatasterflächen BK-4312-0216, BK-4312-0219, BK-4312-0213 und BK-4312-0215). Im Falle der Lippe bzw. Lippeniederung (BK-4312-802 und BK-4312-804 – Anm.: Nummerierung inzwischen geändert) werden diese von der bestehenden Trasse überquert.*“

Unter Einbeziehung der zur Zeit verfügbaren Daten zu möglichen Artenvorkommen bleibt festzuhalten, dass die bisherige Einschätzung der Eignung von Landschaftsteilen als möglicher Lebensraum für insbesondere planungsrelevante Arten an Aussagekraft nichts eingebüßt hat. Es besteht weiterhin ein Angebot an potentiellen Lebensräumen oder Habitaten entlang der Autobahn – zumindest für bestimmte und weniger störungsanfällige Arten –, wobei dies in den relevanten Streckenabschnitten (siehe auch Aussagen in Kap. 6.1) in der Regel für beide Seiten der Autobahn gilt.

In Bezug auf den Methodenstand liegt der Schwerpunkt der artenschutzrechtlichen Prüfung im Kontext der UVP auf der Ebene der Vorplanung nunmehr bei jenen Arten, die auf der Zulassungsebene zu unüberwindbaren Konflikten führen könnten.

Im Sinne der VV-Artenschutz (2016) und des Planungsleitfadens Artenschutz des Landesbetriebes Straßenbau NRW (April 2011) wird der Fokus insbesondere auf jene planungsrelevanten Arten gerichtet, die sich in einem ungünstigen Erhaltungszustand auf der Ebene der biogeografischen Region (nach Angaben des LANUV) befinden bzw. bei denen sich Beeinträchtigungen der lokalen Population auf die Ebene der biogeografischen Region in NRW auswirken können („**verfahrenskritische**“ Vorkommen von Arten).

Im vorliegenden Fall werden solche Arten in den aktuellen Artenlisten der hier relevanten Messtischblätter des LANUV und von anderen Datenquellen benannt. Dabei handelt es sich ausschließlich um Vogelarten: Beutelmeise, Braunkehlchen, Drosselrohrsänger, Knäkente, Löffelente, Rebhuhn, Rotmilan, Rotschenkel, Steinschmätzer, Trauerseeschwalbe, Tüpfelsumpfhuhn, Turteltaube, Wachtelkönig, Wiesenpieper.

Ein Vorkommen dieser Arten im voraussichtlichen Vorhabenbereich des Autobahnausbaus ist aber aufgrund der artspezifischen Lebensraumansprüche (= Bewohner von Feuchtbiotopen, Offenland und Halboffenland) und der Lärmempfindlichkeit einzelner Arten (Drosselrohrsänger, Rebhuhn, Rotschenkel, Turteltaube, Wachtelkönig) nicht wahrscheinlich.

Somit lassen sich aus der möglichen Präsenz verfahrenskritischer Arten keine Präferenzen für die eine oder andere Ausbauform herleiten.

In der Konsequenz lassen sich die in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung getroffenen Aussagen zur Bewertung artenschutzrechtlich bedeutsamer Folgewirkungen weiterhin aufrecht erhalten. Dies bedeutet zusammengefasst, dass *„sich nach dem Ausbau der BAB 1 das Ausmaß der verkehrlichen Störeinflüsse nicht grundlegend ändern wird und die Belastungssituation des betroffenen Raumes bestehen bleibt. Entscheidend sind daher die zu erwartenden bau- und anlagenbedingten Flächenbeanspruchungen und sonstigen Veränderungen.“*

Bleiben Brückenbauwerke und Durchlässe im Zuge der Ausbaumaßnahme lagemäßig bestehen, kann prinzipiell dafür Sorge getragen werden, dass Funktionsräume oder funktionale Beziehungen im Hinblick auf Tierlebensräume nicht beeinträchtigt werden (z. B. Flugstraßen von Fledermäusen, Wanderrouten von Amphibien etc.). Die Unterbindung nachteiliger bau- und anlagenbedingter Effekte ist gegebenenfalls über technische und landschaftspflegerische Maßnahmen zu gewährleisten.

Auch hinsichtlich des Verlustes von autobahnbegleitenden Vegetationsflächen und gegebenenfalls unmittelbar angrenzender Bereiche wird zum derzeitigen Planungsstand vorausgesetzt, dass artenschutzrechtliche Belange nicht in Frage gestellt werden. ...

Hierfür sprechen die verminderte Biotop- und Lebensraumqualität des Straßenraumes sowie des autobahnnahe Umfeldes und der Verbleib geeigneter Lebensräume in der weiteren Umgebung.

Aus artenschutzrechtlicher Sicht besteht keine zwingende Notwendigkeit, einen asymmetrischen Ausbau zu betreiben. Da die Bereiche, die als Habitat für planungsrelevante Arten in Frage kommen, beid- und wechselseitig über den Bauabschnitt verteilt sind, erscheint es zudem unrealistisch, eine Seite der Autobahnrandflächen völlig zu erhalten.

Auf der nachgeordneten Planungsebene des Landschaftspflegerischen Begleitplanes werden auf der Grundlage der technischen Entwurfsplanung konkrete Maßnahmen zur planerischen und praktischen Vermeidung zu erörtern sein.“

Natura 2000-Gebietsschutz

Auch diesbezüglich besteht kein Änderungs- oder Anpassungsbedarf der bislang getroffenen Aussagen zu denkbaren Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten und ihrer Erhaltungsziele. „Soweit im Zuge der Entwicklungsplanung mit gegebenenfalls detaillierten Erkenntnissen über den Bestand und die Wirkungen im einzelnen Folgen erkennbar würden, stehen erfahrungsgemäß effektive Minderungsmaßnahmen zur Verfügung. Eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch den Ausbau ist daher nicht zu erwarten. Ein Nachweis lässt sich zum gegebenen Zeitpunkt in Form einer FFH-Verträglichkeitsprüfung erbringen.“

6.3 Ergebnis der vergleichenden Betrachtung und Handlungsempfehlung

Zu diesem Kapitel werden in der UVU 2008 die nachfolgenden Aussagen getroffen.

Es wird zunächst festgestellt, „dass der Ausbau nicht ohne erhebliche Umweltauswirkungen bzw. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft möglich ist.“

Aus dem Vergleich der voraussichtlichen Auswirkungen je Variante „ergeben sich insbesondere wegen des meist beidseitig vorhandenen Gehölzbewuchses auf relativ breiten Böschungen keine eindeutigen Präferenzen zugunsten eines asymmetrischen Ausbaus.“

Lediglich im Bereich der Ortslage Stockum können „durch einen asymmetrischen Ausbau nach Westen gegebenenfalls Vorteile für den Schutz der Bevölkerung entstehen ..., ohne dass dadurch andere Schutzgüter erheblich stärker betroffen werden.“

„Im Hinblick auf das Vorkommen planungsrelevanter Arten wird trotz der zu erwartenden Umweltauswirkungen nicht davon ausgegangen, dass als Folge des Eingriffs eine Zerstörung von Biotopen eintritt, die für die vorgenannten Artenvorkommen nicht ersetzbar sind.“

Auch wird die Maßnahme voraussichtlich keine erhebliche Beeinträchtigung von planungsrelevanten Arten in ihren lokalen Populationen hervorrufen. In diese Einschätzung fließt ein, dass die wesentlichen Wirkungen der A1 auch bereits heute schon vorliegen und diese nur sehr bedingt durch die zusätzliche Flächenbeanspruchung modifiziert werden und im Zuge des Neubaus Maßnahmen zur Konfliktminderung getroffen werden.“

Hinsichtlich der im vorhergehenden Kapitel thematisierten „verfahrenskritischen Arten“ ergeben sich, wie dort aufgezeigt, weder Vor- noch Nachteile für die jeweilige Ausbauvariante.

„Alle erwarteten unvermeidbaren Eingriffe in randliche Flächen sind im Sinne der Eingriffsregelung ausgleichbar oder auf andere Weise kompensierbar, so dass sich auch unter diesen Gesichtspunkten keine Vorzugsvariante ergibt.

Als Ergebnis des Vergleichs möglicher Alternativen erscheint aus Umweltsicht unter Berücksichtigung der gegebenen technischen Zwangspunkte ein symmetrischer Ausbau für den größten Teil der Strecke zweckmäßig, bei dem in möglichst großem Umfang vorhandener Gehölzbewuchs geschont wird.

Für den Abschnitt der Ortslage Stockum kann ein asymmetrischer Ausbau in Frage kommen. Auf der Ostseite der Autobahn befindet sich hier der hoch empfindliche Bereich einer Wohnsiedlung, auf der Westseite hingegen liegen vor allem landwirtschaftlich genutzte Flächen. Die Auswirkungen durch Flächenbeanspruchung, ggf. auch durch Immissionen, sind in diesem Abschnitt durch einen Ausbau auf der Westseite voraussichtlich deutlich zu minimieren.“

Fazit: Unter Berücksichtigung aktueller Bestandsdaten und unveränderter Planungsabsichten besteht gegenwärtig keine Veranlassung, die bisherige Einschätzung zu ändern.

Es bleibt festzuhalten, dass die bestehende Autobahn bereits qualitätsmindernd auf das unmittelbare Umfeld Einfluss nimmt (durch den Trassenkörper und den Kfz-Verkehr). Das Spektrum dieser dauerhaften Wirkungen (z. B. Zerschneidung, Lärmeintrag, optische Überlagerung) wird durch die geplante Baumaßnahme nicht sonderlich verändert bzw. der Nahbereich der Autobahn nicht wesentlich anders belastet.

Ogleich mehr oder weniger alle Schutzgüter vor allem wegen der Autobahntrasse und des hohen Verkehrsaufkommens bereits erheblichen Einflussnahmen und Veränderungsprozessen unterliegen, sind innerhalb des Planungsgebietes Bereiche vergleichsweise höherer Grundwertigkeiten vorhanden. Dort ist eine hohe Konfliktrichtigkeit zugrunde zu legen.

Unter Berücksichtigung dessen leitet sich jedoch hinsichtlich der zu erwartenden unvermeidbaren Eingriffstatbestände keine Präferenz für die eine oder andere Planungsalternative ab.

Dafür sprechen der Ausbau, der an der Belastungssituation des betroffenen Raumes prinzipiell nichts ändert, wie auch die mögliche Umsetzung geeigneter Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (planerisch sowie während und nach dem Baubetrieb – siehe Kap. 7).

Als Ergebnis des Vergleichs möglicher Alternativen ist aus Umweltsicht ein symmetrischer Ausbau zweckmäßig, bei dem zur maximalen Schonung angrenzender Flächen in möglichst großem Umfang Böschungsbereiche für die Fahrbahnerweiterung genutzt werden. Das Gebot der Vermeidung von Zugriffen oder Störungen auf Wert- und Funktionselemente gilt vor allem dort, wo diese besondere Qualitäten aufweisen und / oder zu schützen sind.

Ein asymmetrischer Ausbau bringt für die Gesamtstrecke keine deutlichen Vorteile, da die Vorkommen höherwertiger Bereiche und Funktionsräume beidseitig und wechselseitig über den Bauabschnitt verteilt sind. Somit ist es nicht möglich, eine Seite der Autobahnrandflächen völlig zu erhalten.

7 Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation

Zur ergänzenden Information werden vorab die Ausführungen der UVU 2008 zum oben genannten Thema zitiert.

„Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Auf der Ebene der UVU kommen Überlegungen zur Vermeidung / Minderung bei Festlegung der Trasse (d.h. Aussparung von Konfliktschwerpunkten) und bei der Ausgestaltung baulicher Anlagen (Anschlussstellen, Brücken, Lärmschutz) zum Tragen. Völlig andere Überlegungen zur Gradientenführung sind bei einem Ausbau nicht von Belang, da die Gradienten weitgehend unveränderlich ist. Durch Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung können erhebliche, nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens abgewendet bzw. verringert werden. Die Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen bezieht alle planerischen und technischen Möglichkeiten ein, die ohne Infragestellung der Vorhabensziele machbar sind.

Unter dem Vermeidungsgebot ist insbesondere darauf zu achten, dass bei der Modifizierung der vorhandenen baulichen Anlagen (Anschlussstellen, Rastplätze, Brücken und Unterführungen) die Inanspruchnahme hochwertiger Bereiche vermeidbar bzw. auf ein unbedingt notwendiges Maß beschränkt wird.

Beim Vergleich der Auswirkungen hat sich herausgestellt, dass sich in dem Streckenabschnitt im Bereich der Ortslage Stockum durch einen asymmetrischen Ausbau voraussichtlich erhebliche Auswirkungen für das Wohngebiet mindern lassen. Deutlich mehr Auswirkungen auf die Schutzgüter sind hierbei nicht zu erwarten. Die übrigen Streckenabschnitte weisen auf beiden Seiten der Autobahn für die unterschiedlichen Schutzgüter Flächen mit ähnlichen Qualitäten auf, so dass es durch einen asymmetrischen Ausbau nicht zu einer deutlichen Minderung von Auswirkungen kommen würde.

Konkrete Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung, sowohl was die Bauzeit als auch den Betrieb der Straße angeht, sind im Zuge des landschaftspflegerischen Begleitplanes auszuarbeiten.

Maßnahmen zur Kompensation

Der Frage der Ausgleichbarkeit kommt nach § 19 Abs. 3 BNatSchG hinsichtlich der Zulässigkeit eines Eingriffs im Zuge der Abwägung verschiedener Belange besonderes Gewicht zu. Deshalb ist es von Bedeutung, ob und mit welchen Maßnahmen die zu erwartenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild ausgeglichen oder auf andere Weise kompensiert werden können.“

Anmerkung: Die Inhalte des oben benannten § 19 Abs. 3 BNatSchG sind inzwischen nicht mehr Bestandteil des Bundesnaturschutzgesetzes. Die Zulässigkeit eines Vorhabens steht nicht in Abhängigkeit von der Ausgleichbarkeit der Eingriffsfolgen. Hierzu heisst es in § 15 Abs. 5 BNatSchG⁶: „Ein Eingriff darf nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.“

Dennoch haben die anschließenden Darstellungen zur Eingriffsschwere von Vegetationsverlusten in Abhängigkeit von der Wertigkeit des Bestandes weiterhin Gültigkeit.

⁶ Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434)

„Der Ausbau der A1 wird vorwiegend im Bereich der Böschungs- und Fahrbahnrandzonen erfolgen, wo gehölzfreie wie gehölzbestandene Flächen vorliegen. Die beanspruchten trassennahen Pflanzenstandorte und Tierlebensräume unterliegen durch den Betrieb der bestehenden Autobahn einer relativ starken Vorbelastung und weisen einen geringeren ökologischen Wert auf als Bestände ohne Emissionsbelastung.

Auf den Böschungen setzt sich der Gehölzbestand vorwiegend aus mittlerem Baumholz zusammen. Zum Teil liegen auch Abschnitte mit geringem Baumholz oder Gebüsch vor. Vereinzelt stockt auf den Böschungen aber auch älterer Gehölzbestand. Die Bestände mit mittlerem und stärkerem Baumholz sind aufgrund ihres Alters im Sinne bestehender Konventionen als nicht ausgleichbar einzustufen. Hier ist davon auszugehen, dass sich die heutigen Funktionen erst nach einem längeren Zeitraum (> 30 Jahre) wiederherstellen lassen. In Übereinstimmung mit der fachlich anerkannten Praxis ist jedoch eine Kompensation auf andere Weise möglich, indem Funktionsdefizite aufgrund der Zeit durch ein Mehr an Fläche ausgeglichen werden. Dies trifft auch für die südlich des Datteln-Hamm-Kanals auf der Autobahnböschung stockenden Baumhecken zu, die geschützte Landschaftsbestandteile darstellen.

Die Beeinträchtigung der jüngeren Gehölzbestände sowie der gehölzfreien Flächen ist als ausgleichbar einzustufen. Werte und Funktionen dieser Flächen lassen sich innerhalb relativ kurzer Zeiträume wiederherstellen. Ökologisch wertvolle Offenlandbereiche liegen im Bereich der Böschungen nicht vor. Die gehölzfreien Biotope innerhalb der Schutzgebiete NSG Am Tibaum sowie NSG Düsbecke, die durch den Ausbau ggf. betroffen sein könnten, sind aufgrund ihrer relativ geringen ökologischen Wertigkeit (es handelt sich um Grünlandübergangsbereiche und Ruderalflächen) ausgleichbar.

Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind im Umfeld des Ausbauvorhabens anzusiedeln. Dabei sind Maßnahmen durchzuführen, die dem Ersatz der beeinträchtigten Funktionen dienen. Art und Lage der Maßnahmen sollten sich an den in der Landschaftsplanung definierten Entwicklungszielen orientieren.

Der Verlust der fahrbahnbegleitenden ausgleichbaren Vegetationsbestände, die vornehmlich der Eingrünung und damit gestalterischen Zwecken dienen, kann in Teilen durch die art- und wertgleiche Wiederherstellung des betroffenen Bestandes kompensiert werden.“

Abschließende ergänzende Anmerkungen:

In grundlegender Weise trägt die Ermittlung von voraussichtlichen Konfliktbereichen wie auch letztendlich die Einschätzung der verschiedenen technischen Varianten aus Umweltsicht zur Vermeidung oder Minderung von Umweltauswirkungen bei.

Fachgesetzliche Vorgaben und technische Regelwerke begründen eine weitergehende Umweltvorsorge wie auch die Herleitung konkreter Maßnahmen und Vorkehrungen zum Schutz der Umwelt (z. B. Maßnahmen des Schallschutzes im Falle grenzwertüberschreitender Schallimmissionen, bauzeitlicher Schutz von druckempfindlichen Böden oder Gehölzen vor Beschädigung, Schutz des Grundwassers oder der Oberflächengewässer vor Verunreinigungen).

Im Zuge der Entwurfsplanung und der damit einhergehenden Abhandlung der Eingriffsregelung ist dem Vermeidungsgebot prinzipiell Rechnung zu tragen. Vermeidbare Beeinträchtigungen sind zu unterlassen. Dies kann z. B. durch eine flächensparende Bauweise und den Verzicht auf größere Einschnitte oder Dammlagen geschehen oder sich auch in der Schonung von höherwertigen Landschaftselementen bei der Ausweisung von Baustraßen, Lagerplätzen etc. niederschlagen.

Verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind gemäß den naturschutzgesetzlichen Vorgaben durch Maßnahmen zum Ausgleich oder Ersatz der Eingriffsfolgen zu kompensieren (z. B. im Rahmen einer ökologischen Aufwertung von Flächen).

In Abhängigkeit von der Lage der Varianten können sich hierbei Unterschiede hinsichtlich des Umfangs der zu kompensierenden Eingriffsfolgen ergeben. Dies betrifft insbesondere die durch Bau und Anlagen betroffenen Biotoptypen. In Abhängigkeit von der Wertigkeit dieser überplanten Biotoptypen wie auch der neuen Vegetationsflächen entlang der Ausbaustrecke können in bestimmten Fällen Inanspruchnahmen als „in-sich-ausgeglichen“ gewertet werden.

Eine Kompensation betriebsbedingter Beeinträchtigungen ist unter Zugrundelegung der gängigen Methodik zur Abhandlung der Eingriffsregelung aufgrund der Art des geplanten Vorhabens nicht erforderlich (= kein Ausbau einer Straße von ein- auf zweibahnig).

Maßnahmenrelevanten Anforderungen aus dem Natura 2000-Gebietsschutz sowie dem besonderen Artenschutz zur Unterbindung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände oder aus sonstigen fachgesetzlichen Bestimmungen wird in der Maßnahmenplanung entsprochen.