



**Die
Autobahn**

Niederlassung Westfalen
Lilienthalstraße 5, 59065 Hamm

Unterlage 1

Ergänzendes Verfahren

für den Neubau der A445 von Hamm nach Werl
von Bau-km 0-163,5 bis Bau-km 7+910

Regierungsbezirk : Arnsberg
Kreis : Soest,
Stadt/Gemeinde : Hamm, Werl
Gemarkung : Budberg, Hilbeck, Osterflörich, Rhynern, Sönnern, Freiske, Allen

Erläuterungsbericht bestehend aus 5 Blatt

Aufgestellt:

Hamm, den 22.01.2024
Die Leitung der Niederlassung Westfalen

i. A.
gez. Sürig

Satzungsgemäß ausgelegen

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)

(Dienstsiegel)

Erläuterung

Gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der A445 Werl / Nord bis Hamm / Rhynern und den Umbau der A2 im Bereich der Anschlussstelle Hamm-Rhynern sind zwei Klagen anhängig, die die Berücksichtigung der Themen Wasser, Klima und Artenschutz als unzulänglich anzeigen.

Daraufhin wurden folgende Unterlagen aktualisiert bzw. neu erstellt:

- 1 Übersichtspläne 1:5000 (Unterlage 2)
- 2 Regelungsverzeichnis (Unterlage 5)
- 3 Lagepläne (Unterlage 7)
- 4 Wassertechnische Untersuchung (Unterlage 13)
- 5 Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie Unterlage 13.5)
- 6 Fachbeitrag Klimaschutz (Unterlage 16, neu)
- 7 Ergänzendes Risikomanagement zu den Maßnahmen zum Fledermausschutz (Unterlage 12.4, neu)

Regelungsverzeichnis

Die Regenwasserbehandlungsanlagen 1 bis 4 sind in diesem ergänzenden Planfeststellungsverfahren neu geplant.

Die lfd. Nummern des Regelungsverzeichnisses des Deckblattes II zum ursprünglichen Planfeststellungsverfahren werden nicht übernommen, da auch die Anzahl und Benennung der Lagepläne angepasst wurde.

Wassertechnische Untersuchung

Die beklagten Defizite beziehen sich auf die in den Entwurfsunterlagen, Deckblatt II, planfestgestellten vier Regenwasserbehandlungsanlagen (RWBA) und den Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL).

Für den Planungsabschnitt ist aufgrund der erhöhten Anforderungen an den Gewässerschutz gemäß EG-WRRL die bisherige Planung der Regenwasserbehandlung an vier Standorten dahingehend zu optimieren, dass die Einhaltung der (Umweltqualitätsnorm) UQN nach Anlage 6 und 8 sowie der Qualitätskomponenten nach Anlage 7 der Oberflächengewässerverordnung von 2016 (OGewV) möglich wird. Die Maßnahmen zur Regenwasserbehandlung werden in diesem ergänzenden Planfeststellungsverfahren vollständig neu geplant (RWBA 1 bis 4).

Die ursprüngliche Planung sieht an jedem der vier Standorte jeweils ein Regenrückhaltebecken (RRB) mit vorgeschaltetem Regenklärbecken (RKB) vor. Für die Optimierung dieser bestehenden Planung ist anstelle der RRB mit RKB jeweils ein kombiniertes RRB mit Retentionsbodenfilter (RBF) und Grobstoffrückhalt als Vorstufe (Geschiebeschacht gemäß REwS, FGSV 2022) vorzusehen und auf den bereits festgeschriebenen Standortflächen unterzubringen. Zusätzlich ist gemäß REwS (FGSV, 2022) die Rückhaltung und Speicherung von Leichtstoffen als Funktion in die Vorstufe zu integrieren oder in einem gesonderten Bauwerk bereitzustellen.

Zur Minimierung des Flächenbedarfs sind die vier RWBA in konstruktiver Bauweise vorzusehen.

Die überarbeiteten Becken inkl. Nebenanlagen und Betriebsflächen müssen sich zwingend innerhalb der in der Planfeststellung für die Beckenstandorte vorgesehenen Flächen befinden. Die Anforderungen gemäß dem zu überarbeitenden WRRL-Fachbeitrag sind in der Konzepterstellung und weiteren Planungsphase zu berücksichtigen und einzuhalten.

Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Die rechtliche Grundlage für den Fachbeitrag zur WRRL bilden das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sowie die Oberflächengewässerverordnung (OGewV) und die Grundwasserverordnung (GrwV). Zweck des Fachbeitrages zur WRRL ist es, zu untersuchen, ob das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot gemäß § 27 und § 47 WHG eingehalten werden.

Die Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik vom 23. Oktober 2000 (Wasserrahmenrichtlinie - WRRL) bezweckt eine nachhaltige und umweltverträgliche Gewässerbewirtschaftung.

Gemäß Art. 1 a) WRRL ist die „weitere Verschlechterung des Zustands der aquatischen Ökosysteme und der direkt von ihnen abhängigen Landökosystem und Feuchtgebiete im Hinblick auf deren Wasserhaushalt“ zu vermeiden, deren Zustand zu schützen und zu verbessern.

Die Entwässerungsplanung sah zunächst eine Reinigung des anfallenden Straßenoberflächenwassers in Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Regenklärbecken vor.

Da die Reinigungsleistung dieser Anlagen nicht ausreichend ist, um die Anforderungen nach WRRL einzuhalten, wurde eine Umplanung zu Retentionsbodenfilter (RBF) veranlasst. Aufgrund der geänderten Entwässerungsplanung war die Überarbeitung des Fachbeitrages zur WRRL erforderlich.

Durch die der Maßnahme sind die Oberflächenwasserkörper (OWK) „Bewerbach“, „Donauer Bach“, „Salzbach“ und „Seseke“ betroffen.

Für die im Untersuchungsgebiet betrachteten und durch das Vorhaben Neubau der A445 betroffenen Oberflächenwasserkörper (OWK) lässt sich feststellen, dass sich bau- und anlagebedingt keine nachteiligen Auswirkungen für den ökologischen Zustand/ das ökologische Potenzial bzw. den chemischen Zustand der Oberflächenwasserkörper ergeben.

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen tragen zur Unterstützung der Bewirtschaftungsziele bei, da die Extensivierungen landwirtschaftlicher Nutzungen im Einzugsgebiet der betroffenen Oberflächenwasserkörper zu einer Reduzierung der Stoffeinträge in die OWK beitragen.

Betriebsbedingt sind keine negativen Auswirkungen auf das ökologische Potential und den chemischen Zustand der OWK zu erwarten. Die Orientierungswerte nach Anhang D4 des Monitoring-Leitfadens Oberflächengewässer sind bis auf eine Ausnahme (Kupfer im Bewerbach) die rechnerischen Konzentrationserhöhungen so gering, dass sie messtechnisch nicht nachgewiesen werden können.

Beim Bewerbach wurde zwar ein Ausreißer bei den Messwerten der Ausgangskonzentration ermittelt, eine Verschlechterung des chemischen Gewässerzustandes ist jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen.

Das bestätigt auch die deutlich geringeren Kupferkonzentrationen der weiter unterhalb liegenden Messstelle.

Die Zielerreichung der Maßnahmenprogramme ist für keinen Oberflächenwasserkörper durch das Vorhaben gefährdet.

Des Weiteren sind durch die Versickerung des Straßenabflusses die Grundwasserkörper (GWK) „Niederung der Lippe und der Ahse“ und „Münsterländer Oberkreide / Kamen“ betroffen.

Durch das Vorhaben (Trasse) ist vorwiegend der GWK „Münsterländer Oberkreide / Kamen“ (DEGB_DENW_278_15) betroffen, nachrangig auch der „Niederung der Lippe und der Ahse“ (DEGB_DENW_278_20).

Für die potenziellen Auswirkungen des Planungsvorhabens auf die Qualitätskomponenten der Grundwasserkörper (GWK) ist festzustellen, ob diese zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen oder chemischen Zustands führen oder die Bewirtschaftungsziele/-maßnahmen gefährden.

Für die im Untersuchungsgebiet betrachteten und durch das Vorhaben Neubau der A445 betroffenen Grundwasserkörper (GWK) lässt sich feststellen, dass sich bau- und anlagebedingt keine nachteiligen Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand bzw. den chemischen Zustand der betroffenen Grundwasserkörper ergeben.

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen tragen durch Nutzungsextensivierung zu einer Verringerung von Nährstoffeinträgen durch die Landwirtschaft in das Grundwasser bei und unterstützen damit die Bewirtschaftungsziele und das Trendumkehrgebot für den Grundwasserkörper.

Betriebsbedingt sind durch die Versickerung tausalzbelasteter Straßenabflüsse keine Verschlechterungen oder nachteilige Auswirkungen auf den chemischen Zustand der Grundwasserkörper „Münsterländer Oberkreide / Kamen“ und „Niederung der Lippe und der Ahse“ zu erwarten.

Die Zielerreichung der Maßnahmenprogramme ist für keinen Grundwasserkörper durch das Vorhaben gefährdet.

Fachbeitrag Klimaschutz

Der Neubau der A 445 Werl/Nord bis Hamm/Rhynern ist mit Treibhausgasemissionen verbunden.

Auf Grundlage des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG), welches am 18.12.2019 in Kraft getreten ist, sind die Ziele zum Klimaschutz gemäß § 3 Abs. 1 KSG auch bei Straßenbauvorhaben zu berücksichtigen.

Nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 -, Rn. 1-270) hat die Bundesregierung das Klimaschutzgesetz 2021 novelliert. Die Gesetzesänderung sieht vor, die Zielvorgaben für weniger CO₂-Emissionen anzuheben. Das Minderungsziel für 2030 steigt damit um 10 Prozentpunkte auf mindestens 65 Prozent. Die Neufassung des Bundes-Klimaschutzgesetzes trat am 31.08.2021 in Kraft. Für den Sektor Verkehr muss hiernach die zulässige Jahresemissionsmenge von 150 Mio. Tonnen auf 85 Mio. Tonnen bis 2030 gesenkt werden.

Das KSG bestimmt mit § 13 ein allgemeines Berücksichtigungsgebot. Danach haben „die Träger öffentlicher Aufgaben (...) bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen“ (§ 13 Abs. 1 S.1 KSG).

Weiterhin besteht die Verpflichtung, „bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung“ zu prüfen, „wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 KSG beigetragen werden kann.“ Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten bei Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung in Frage, „dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann“ (§ 13 Abs. 2 KSG). Dabei sollen „Mehraufwendungen (...) nicht außer Verhältnis zu ihrem Beitrag zur Treibhausgaseminderung stehen. Soweit vergaberechtliche Bestimmungen anzuwenden sind, sind diese zu beachten“ (§ 13 Abs. 2 S. 3 u. 4 KSG).

Weiterhin sind gem. § 13 Abs. 3 „bei der Anwendung von Wirtschaftlichkeitskriterien bei vergleichenden Betrachtungen die dem Bund entstehenden Kosten und Einsparungen über den jeweiligen gesamten Lebenszyklus der Investition oder Beschaffung zugrunde zu legen.“ Im Rahmen der Zulassungsverfahren für Fernstraßenbauprojekte ist jedoch ausschließlich auf die Anforderungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG einzugehen (vgl. ARS 03/2023 „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ des BMDV vom 25.01.2023, StB 13/7147.2/07/3729150).

Bei der Planung und dem Bau von Straßen geben Richtlinien und Normen den grundsätzlichen Rahmen für den baulichen Umfang vor. Auch bestehen in Abhängigkeit von Entwurfsklassen (gem. Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA, Ausgabe 2008) und den damit verbundenen Nutzungen als Bundesfernstraße weitgehende Vorgaben für die Festlegung der äußeren Maße der Straßenfläche, Querschnitte (Regelquerschnitte), Knotenpunkte, Straßenflächengestaltung und der Verkehrssicherheit. Weiterhin bestehen Vorgaben für den technischen Aufbau von Straßen, den zu verwendenden Baustoffen und Bauweisen entsprechend den erforderlichen Belastungsklassen für Verkehrsflächen (Asphalt, Betonbauweisen), die u. a. in den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12, Ausgabe 2012; Korrekturen Juni 2020)“ vorgegeben werden. Entsprechend den einschlägigen Richtlinien sind Querschnitte für Straßen auf das notwendige Maß begrenzt bzw. so ausgelegt, wie sie für die prognostizierte verkehrliche Nutzung benötigt werden. Für die erforderliche Flächenversiegelung und Beseitigung von Biototypen erfolgen geeignete Kompensationsmaßnahmen (z.B. Aufforstungen, Anlage von Sukzessionsflächen, Entwicklung von Extensivgrünland).

Der vorliegende Fachbeitrag dient der Aufbereitung der klimarelevanten Gesichtspunkte und der Vorbereitung deren Abwägung.

Dazu wurden die maßgeblichen Aspekte des Vorhabens beschrieben, die daraus resultierenden klimarelevanten Auswirkungen dargelegt, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen geprüft und eine Gesamtbilanzierung der vorhabenbedingten Treibhausgasemissionen gezogen.

Die Ertüchtigung der überlasteten Bestandsstraße B 63 („Null-Plus-Variante“) hätte voraussichtlich geringere CO₂-Emissionen zur Folge, da der Verkehr im Bestandsfall 2030 nicht so stark anwachsen würde und deutlich weniger Treibhausgasemissionen freigesetzt würden als bei dem geplanten Autobahnneubau.

Dadurch können jedoch die Ziele des Neubaus der A 445, nämlich die Entlastung insbesondere der Ortsdurchfahrt Hilbeck sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht erreicht und die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs nicht hinreichend gefördert werden.

Gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 KSG sollen nach 2050 negative Treibhausgasemissionen erreicht werden.

Da die geplante Lebensdauer von 35 Jahren über diese Zeitpunkte deutlich hinausreicht, steht das Vorhaben auch dieser Zielerreichung entgegen.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass bereits der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung festlegt, dass die Klimaziele im Sektor „Verkehr“ vorrangig durch eine Steigerung der Effizienz der Fahrzeuge und den verstärkten Einsatz treibhausgasneutraler Energie erreicht werden sollen.

Insofern überwiegen die Gründe für den Neubau die Variante einer Ertüchtigung bzw. eines Ausbaus der Bestandsstrecke auch unter Berücksichtigung der Treibhausgasemissionen.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich mit 7,877 km um eine vergleichsweise kleine Baumaßnahme handelt, die jedoch bereits für sich genommen – nur diesen Planfeststellungsabschnitt betrachtet – zu einer erheblichen Entlastung der B 63 und weiterer nachgeordneter Straßen führt und damit sehr positive Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und -qualität, Lärm- und Abgasimmissionen sowie auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems im Großraum hat.

Insgesamt sind die vorhabenbedingten Treibhausgasemissionen so gering, dass eine Kompensation durch Maßnahmen in anderen Bereichen unschwer möglich erscheint. Hinzu kommt, dass der Belang des globalen Klimaschutzes zwar gewichtig ist, § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG vom Gesetzgeber aber gerade nicht als Optimierungsgebot ausgestaltet worden ist. Angesichts der (nach wie vor) bestehenden gesetzlichen Feststellung des Vorhabens im vordringlichen Bedarf genügt die hier geschätzte Zielverfehlung in Bezug auf das globale Klima noch nicht, um von dessen Zulassung und Umsetzung Abstand zu nehmen.

Damit kann der Negativbeitrag des Vorhabens zum Klimaschutz gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Belangen zurückgestellt werden.

Ergänzendes Risikomanagement zu den Maßnahmen zum Fledermausschutz

Die Kläger beanstanden, dass die Funktionalität der Schutzmaßnahmen für Fledermäuse nicht überprüft und somit nicht nachgewiesen werden kann. Aus diesem Grund wird ein ergänzendes Risikomanagement zu den Maßnahmen zum Fledermausschutz durchgeführt.

Das Monitoring für einzelne Maßnahmen, die Bestandteile des Fledermaus-Schutzkonzeptes nach Planfeststellungsbeschluss sind, orientiert sich am „Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW, Bestandserfassung, Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen und Monitoring – Aktualisierung 2021 (Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz und Faunistisch-Ökologische Arbeitsgemeinschaft, MULNV & FÖA 2021).

Das Methodenhandbuch erstreckt sich originär nur auf habitatgestaltende, vorgezogene CEF-Maßnahmen.

Für das Monitoring von Vermeidungsmaßnahmen wurden die Vorgaben wo notwendig sinngemäß angepasst.

Im Artenschutzbeitrag des Deckblattes II (Unterlage 12 Anlage 1b - 0/II) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan des Deckblattes III (Unterlage 12.0/III) sind Maßnahmen abweichend nummeriert.

Zur Verbesserung der Nachvollziehbarkeit bzw. der Transparenz werden jeweils die Maßnahmennummern entsprechend ASB und dem LBP angegeben.