

Bezirksregierung Münster



25.04.01.01-6/20

Planfeststellungsbeschluss

für den

6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 42 zwischen der Anschlussstelle Bottrop-Süd bis zu dem Autobahnkreuz Essen-Nord von Betr.-km 26+000 bis 30+750

einschließlich weiterer hiermit im Zusammenhang stehender Folgemaßnahmen sowie landschaftspflegerischer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf den Gebieten der kreisfreien Städte Essen, Bottrop und Oberhausen

Vorhabenträgerin:

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Westfalen, Außenstelle Bochum
Philippstraße 3
44803 Bochum

Münster, 28.06.2024

Inhaltsverzeichnis

ABKÜRZUNGS- UND FUNDSTELLENVERZEICHNIS.....	4
ÜBERSICHTSPLAN.....	10
A ENTSCHEIDUNG	11
1 Feststellung des Planes.....	11
2 Festgestellte Planunterlagen	12
2.1 Planunterlagen	12
2.2 Deckblatt I	14
2.3 Ergänzende Unterlagen:	16
2.4 Sonstige Unterlagen	17
3 Wasserrechtliche Regelungen.....	18
4 Genehmigungen und Befreiungen	19
4.1 Genehmigungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	19
4.2 Befreiungen	19
5 Nebenbestimmungen	21
5.1 Wasserwirtschaft	21
5.2 Bodenschutz.....	29
5.3 Natur- und Landschaftsschutz	34
5.4 Schutzgut Luft.....	46
5.5 Lärmschutz	46
5.6 Landwirtschaft	48
5.7 Gefahrenabwehr	49
5.8 Baubedingte Nebenbestimmungen.....	50
5.9 Denkmalschutz	52
5.10 Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik	52
5.11 Versorgungsleitungen und Infrastruktur	53
5.12 Sonstige Nebenbestimmungen.....	69
6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen	69
6.1 Verfahrenseinwendungen	69
6.2 Berücksichtigte und gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen	69
6.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen	70
6.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen.....	70

7	Kosten	71
B	BEGRÜNDUNG.....	72
1	Gegenstand des Vorhabens	72
2	Vorgängige Verfahren	74
2.1	Bedarfsplan des Bundes.....	74
2.2	Landesplanung	74
2.3	Linienbestimmung.....	75
3	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	75
3.1	Einleitung und Durchführung des Verfahrens.....	75
3.2	Erörterungstermin	76
3.3	Planänderungen	77
3.4	Einwendungsinhalte.....	79
4	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	79
4.1	Notwendigkeit der Planfeststellung	79
4.2	Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.....	80
4.3	Umfang der Planfeststellung	80
4.4	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	82
5	Materiell-rechtliche Bewertung.....	112
5.1	Planrechtfertigung.....	112
5.2	Planungsleitsätze.....	114
5.3	Abwägung.....	114
6	Abschließende Bewertung.....	215
C	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....	217
D	HINWEISE.....	218
1	Hinweis zum Entschädigungsverfahren	218
2	Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses.....	219
3	Hinweis zur Bekanntmachung des Beschlusses.....	219

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

Abzw.	Abzweig
ACP	Allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten
AFB	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
AS	Anschlussstelle
AK	Autobahnkreuz
Art.	Artikel
ASN	Abfallschlüsselnummer
AVerwGebO NRW	Allgemeine Verwaltungsgebührenordnung
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm –Geräuschimmissionen
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
BAB	Bundesautobahn
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)

32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BKW	Bund der Ingenieure für Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Kulturbau e.V.
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (amtliche Sammlung)
dB(A)	Dezibel (A)
DIN	Deutsche Industrie Norm
DÖV	Die öffentliche Verwaltung
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
D _{StrO}	Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
ELA	Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA), Ausgabe 2013, ARS Nr. 135 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 29.07.2015 - StB 13/7143.2/05-04/2077594 (VkB1. 2015 S. 513)
FernStrÜG	Gesetz zu Überleitungsregelungen zum Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz und zum Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz sowie steuerliche Vorschriften
FR	Fahrtrichtung

FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
6. FStrAbÄndG	Sechstes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GebG NRW	Gebührengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
Gem.RdErl.	Gemeinsamer Runderlass
GrwV	Verordnung zum Schutz des Grundwassers
GWK	Grundwasserkörper
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HG	Hochgebiet
HNB	Höhere Naturschutzbehörde
IGVP	Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW
JD-UQN	Jahresdurchschnitts-Umweltqualitätsnorm
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
LEP	Landesentwicklungsplan
LFoG	Landesforstgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesforstgesetz - LFoG)
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz)
LSW	Lärmschutzwand
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MBI.NRW.	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MISKAM	Mikroskaliges Klima- und Ausbreitungsmodell

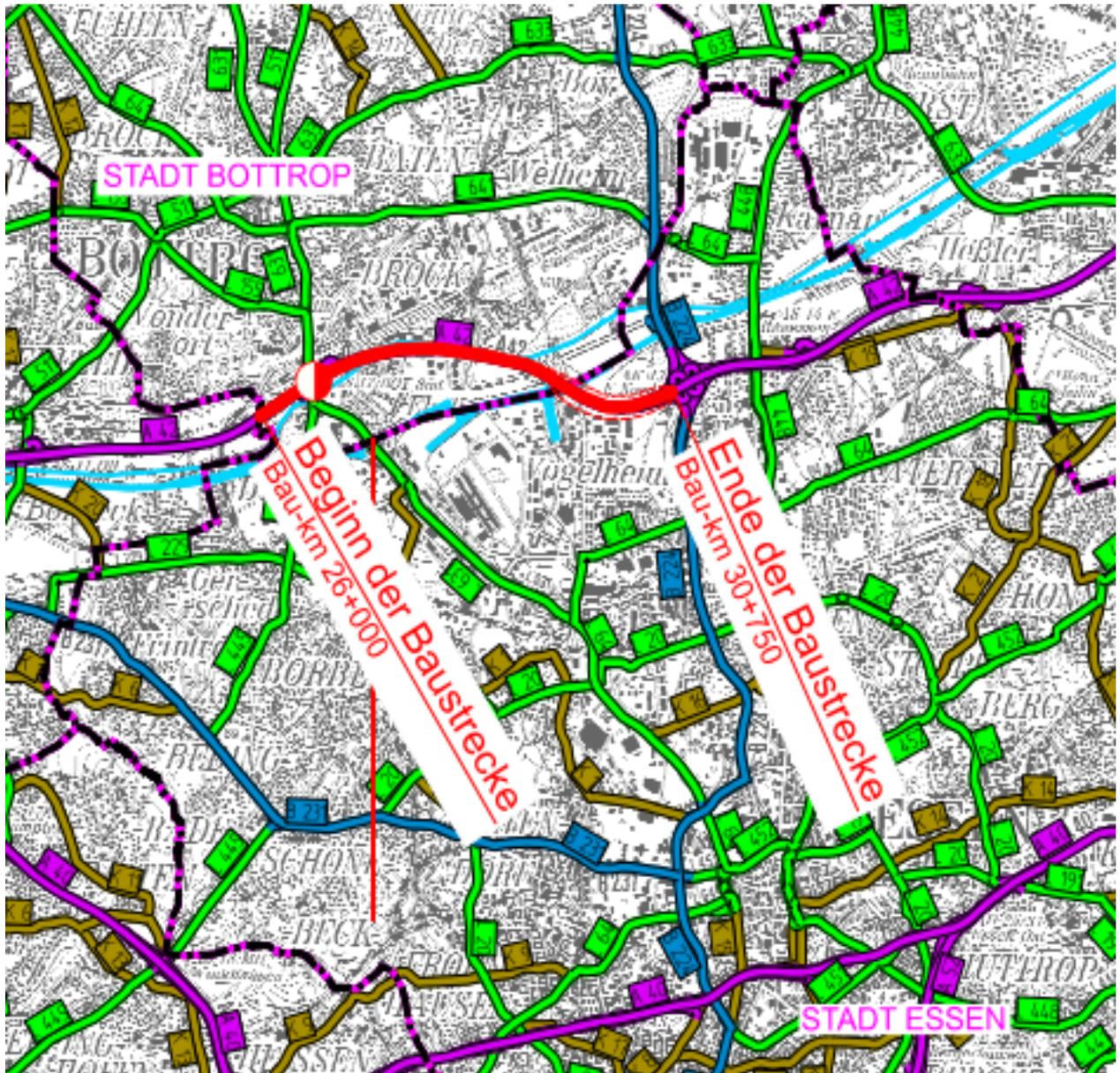
MUNV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
NB	Nebenbestimmungen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OGewV	Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer
OPA	Offenporige Asphaltdeckschicht
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
OWK	Oberflächenwasserkörper
PlanSiG	Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie - Planungssicherungsgesetz
PM ₁₀	Partikel mit aerodynamischem Durchmesser kleiner als 10 µm
PM _{2,5}	Partikel mit aerodynamischem Durchmesser kleiner als 2,5 µm
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, BMVBS ARS Nr. 7/2009 vom 23. Juni 2009 – S 11/71.22.3/4-RAA – 83 6092a
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung RAS-Ew, Ausgabe 2005 - ARS Nr. 21/2005 des BMVBW vom 18.11.2005
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen – Ausgabe 1999 –; ARS Nr. 20/1999 des BMVBW vom 20. Sept. 1999 – S 13/14.87.02-08/84 Va 99 – (VkBl. 1999, S. 694)
RBF	Retentionsbodenfilter
RdErl.	Runderlass
RFL	Rohrfernleitungsanlage
RHK	Rhein-Herne-Kanal
Rn.	Randnummer

RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990; ARS Nr. 8/1990 und Nr. 17/1992 des Bundesministers für Verkehr - (VkBl. 1990 S. 258 und 1992, Heft 7, S. 208)
RS	Radschnellweg
RStO 12	Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012; ARS Nr. 30/2012 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
RWBA	Regenwasserbehandlungsanlage
SA	Schutzabschnitt
Synopse	Zusammenstellung der Stellungnahmen zu den Einwendungen durch die Vorhabenträgerin
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TG	Tiefgebiet
THG	Treibhausgase
TKG	Telekommunikationsgesetz
UmwRG	Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz)
UBB	Untere Bodenschutzbehörde
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UWB	Untere Wasserbehörde
VHT	Vorhabenträgerin
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien) –VLärmSchR 97-; ARS Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. Juni 1997 -StB 15/40.80.13-65/11 Va 97 (VkBl. 1997 S. 434)

VR	Verwaltungsrundschau
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasser-Rahmenrichtlinie)
ZHK-UQN	Höchstkonzentrations-Umweltqualitätsnorm
ZustVU	Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz

Die vorgenannten Gesetze und Verordnungen sind unter Berücksichtigung von Übergangsvorschriften in der jeweils aktuellen Fassung angewendet worden.

Übersichtsplan



A Entscheidung

1 Feststellung des Planes

Der Plan für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 42 zwischen AS Bottrop-Süd bis AK Essen-Nord von Betriebs-km 26+000 bis Betriebs-km 30+750, einschließlich weiterer hiermit im Zusammenhang stehender Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie landschaftspflegerischer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf den Gebieten der kreisfreien Städte Essen, Bottrop und Oberhausen wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des von der Autobahn GmbH des Bundes als Vorhabenträgerin (VHT) aufgestellten Plans erfolgt nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in Verbindung mit §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land NRW (VwVfG NRW) und §§ 4 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der derzeit geltenden Fassung.

Aufgrund der nachfolgenden unter Abschnitt B dieses Beschlusses dargestellten Planungsüberlegungen und nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens wird die planfestgestellte Maßnahme unter Abwägung der zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit als notwendig und verhältnismäßig angesehen.

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

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese Planfeststellung ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

Soweit der diesem Beschluss zugrundeliegende Plan jedoch voraussetzt, dass in Eigentumsrechte Dritter eingegriffen wird, ist dieser Eingriff zulässig. Der festgestellte Plan ist einem etwaigen Enteignungsverfahren zugrunde zu legen (§ 19 Abs. 2 FStrG).

2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

2.1 Planunterlagen, die vom 19.04.2021 bis zum 18.05.2021 öffentlich ausgelegt haben

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Erläuterungsbericht	1	15.12.2020	Text
1a	UVP-Bericht	1a	20.01.2021	Text
2	Übersichtskarte	2	15.12.2020	100.000
3	Übersichtslageplan	3	15.12.2020	25.000
4	Übersichtshöhenplan FR Dortmund FR Oberhausen	4	15.12.2020	25.000/2.500
5	Lagepläne	5	15.12.2020	1.000
6	Höhenpläne FR Dortmund 1-7 FR Oberhausen 1-7	6	15.12.2020	1.000/100
7	Übersichtslageplan Immissions- schutzmaßnahmen	7/1	15.12.2020	25.000
8	Landschaftspflegerische Maßnah- men Maßnahmenpläne Maßnahmenblätter Tabellarische Gegenüberstellung	9/1 1-9 9/2 9/3	15.12.2020	1.000

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
9	Grunderwerb Grunderwerbspläne Grunderwerbsverzeichnis	10 10/1 1-7 10/2	15.12.2020	1.000
10	Regelungsverzeichnis		15.12.2020	
11	Straßenquerschnitt	14/1	15.12.2020	50
12	Lageplan Versorgungsleitungen	16/1- 16/7	15.12.2020	1.000
13	Immissionstechnische Untersuchung Erläuterungsbericht Schalltechnik Anlage 1 Abwägung Schalltechnik Lagepläne Ergebnistabellen Luftschadstoffgutachten	17 17/1 17/1 1-7 17/2 1-7 17/3	15.12.2020	1.000
14	Wassertechnische Untersuchungen Erläuterungsbericht Hydraulische Berechnungen Lageplan Einzugsgebiete Pläne RWBA 1 Pläne RWBA 2 Pläne RWBA 3 Fachbeitrag zur WRRL	18 18/0 18/1 18/2 18/3 18/4 18/5 18/6	15.12.2020	5.000
15	Umweltfachliche Untersuchung LBP-Bericht	19 19/1	15.12.2020	

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
	LBP Pläne	19/1 1-7		5.000
	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	19/2		
	UVU-Bericht	19/3		
	Störfallgutachten	19/4		
16	Verkehrsuntersuchung		15.12.2020	

2.2 Deckblatt I Unterlagen, die vom 30.05.2023 bis zum 29.06.2023 öffentlich ausgelegt haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
17	Erläuterungsbericht	DI 1	28.02.2023	Text
18	UVP-Bericht	DI 1a		Text
19	Lagepläne	DI 5	28.02.2023	1.000
20	Übersichtshöhenplan FR Dortmund FR Oberhausen	DI 6	28.02.2023	1.000/100
21	Übersichtslageplan Immissions- schutzmaßnahmen	DI 7	28.02.2023	25.000
22	Landschaftspflegerische Maßnahmen Maßnahmenpläne Übersichtskarte externe CEF Maßnahmen LBP Maßnahmenblätter Tabellarische Gegenüberstellung	DI 9 1-7 8 9 10	28.02.2023	1.000

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
23	Grunderwerb Grunderwerbspläne Grunderwerbsverzeichnis	DI 10 10.1-7.1 10.2	28.02.2023	1.000
24	Regelungsverzeichnis	DI 11	28.02.2023	
25	Lageplan Versorgungsleitungen	DI 16 1/7	28.02.2023	1.000
26	Immissionstechnische Untersuchung Erläuterungsbericht Schalltechnik Lagepläne Ergebnistabellen	DI 17 DI 17/1 DI 17/1/2	28.02.2023	
27	Wassertechnische Untersuchungen Erläuterungsbericht Hydraulische Berechnung Lageplan Einzugsgebiete Lageplan RRB Drosselbauwerk RRB Längsschnitt RRB	DI 18 DI 18/0 DI 18/1 DI 18/2 DI 18/5 Di 18/5.2 Di 18/5.3	28.02.2023	
28	Umweltfachliche Untersuchung LBP-Bericht Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag UVU Bericht	DI 19 DI 19/1 DI 19/2 DI 19/3	28.02.2023	

2.3 Ergänzende Unterlagen:

Unterlagen, deren Inhalte in den unter Abschnitt A, Nr. 2.1 und 2.2 dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen und Deckblättern Berücksichtigung gefunden haben oder zwecks aktualisierender Überprüfung aus diesen hervorgegangen sind und gemäß § 19 Abs. 3 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
29	DI Erläuterung Änderung Wall/Wand – Kombination	DI 20	26.06.2024	Text
30	DI Lageplan	5/4	26.06.2024	1.000
31	DI Lageplan	5/5	26.06.2024	1.000
32	DI Höhenplan FR Oberhausen	6/2/4	26.06.2024	1.000
33	DI Höhenplan FR Oberhausen	6/2/5	26.06.2024	1.000
34	Vergleich: Wall/Wand Kombination- LSW am FBR	DI 21	26.06.2024	
35	Erläuterungsbericht: Umlegung des Rohrfernleitungsabschnitts der FG 19		10.05.2024	Text
36	Linienführungspläne FG 19		16.05.2024	250.000/5.000
37	Übersichtslageplan FG 19		19.05.2024	100/250
38	Erläuterungsbericht: Umlegung des Rohrfernleitungsabschnitts der FG 30		24.05.2024	Text
39	Linienführungsplan FG 30		16.05.2024	250.000/5.000
40	Übersichtslageplan FG 30		18.04.2024	100/250

2.4 Sonstige Unterlagen

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
41	Synopse		05.08.2022	
42	Protokoll zum Erörterungstermin		29.09.2022	Text
43	Synopse zum Deckblatt I		September/Oktober 2023	

3 Wasserrechtliche Regelungen

Der VHT wird im Einvernehmen mit den originär zuständigen Behörden gemäß §§ 2, 8, 9, 10, 11, 18, 19, 27, 47 und 57 des WHG in Verbindung mit den §§ 12 ff. LWG NRW erlaubt

- das von den befestigten Straßenflächen abfließende und gesammelte Niederschlagswasser in die in den wassertechnischen Unterlagen (Abschnitt A. 2.1/2.2, lfd. Nr. 22, Unterlage Nr. 18 dieses Beschlusses) genannten Gewässer an den dort ausgewiesenen Einleitungsstellen mit den dort aufgeführten maximalen Mengen einzuleiten bzw. dem Grundwasser durch Versickerung zuzuführen sowie
- das Oberflächenwasser des Einzugsgebietes 1 der A 42 Bau-km 25+025 bis km 27+180 mit einer Zulaufwassermenge von 896 l/s in die Einleitungsstelle 1 über eine Regenwasserbehandlungsanlage in die Emscher einzuleiten.
- Das Oberflächenwasser des Einzugsgebietes 2 der A 42 Hochpunkt bei Bau-km 27+180 bis zum Hochpunkt bei ca. km 29+710 mit einer Zulaufwassermenge von 1.125 l/s in die Einleitungsstelle 2 über eine Regenwasserbehandlungsanlage in die Emscher einzuleiten.
- Das Oberflächenwasser des Einzugsgebietes 3 der A 42 von Bau-km 29+700 bis zum Ende des hier betrachteten Planfeststellungsabschnitts bei km 30+750, wird über einen geplanten Kanal DN 600 unter der B224 mit einer Abflussmenge von 391,10 l/s in die Einleitungsstelle 3 einzuleiten.

Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt; sie steht jedoch unter dem Vorbehalt nachträglicher Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 WHG und ist jederzeit widerrufbar.

Eine Untersuchung des eingeleiteten Wassers ist nicht erforderlich, da eine erhebliche Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes nicht zu erwarten ist und die sich aus den Anforderungen nach § 57 Abs. 1 und 2 WHG ergebenden Grenzen eingehalten werden.

4 Genehmigungen und Befreiungen

4.1 Genehmigungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt.

Die nach § 17 FStrG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG NRW erteilte Planfeststellung schließt im Rahmen ihrer Konzentrationswirkung für das hier in Rede stehende Straßenbauvorhaben gleichzeitig

- Die Umlegung der Wasserstoff-Rohrfernleitungsanlage (RFL) FG 19 der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH im Bereich der neuen Autobahnbrücke über den Rhein-Herne-Kanal gem. § 4a der RohrFLtgV
- Umlegung der Ethylen-Rohrfernleitungsanlage (RFL) der ARG mbH & Co. KG im Bereich der neuen Autobahnbrücke über den Rhein-Herne-Kanal gem. § 4a der RohrFLtgV
- Erneuerung der Rohrbrücke (BW 07): Änderung der Rohrfernleitungsanlagen FL-111, FL-113N, FL-114N und FL-145

mit ein.

4.2 Befreiungen

Soweit Schutz- und Überschwemmungsgebiete sowie gesetzlich geschützte Biotope durch den vorgesehenen Ausbau der A 42 oder durch die geplanten zugehörigen Kompensationsmaßnahmen betroffen sind, wird hiermit gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 75 LNatSchG NRW sowie gemäß § 52 Abs. 1 S. 2 und § 78a Abs. 2 und Abs. 4 WHG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art eine Befreiung von den Verbots- und Gebotsvorschriften der betroffenen ordnungsbehördlichen Schutzgebietsausweisungen im Einvernehmen mit den zuständigen Naturschutz- und Wasserbehörden erteilt.

Die VHT wird für die Umsetzung seines Bauvorhabens von einzelnen Schutzbestimmungen befreit, und zwar von betroffenen Bestimmungen

1. für die Landschaftsschutzgebiete gemäß § 26 BNatSchG
 - LSG-4407-0025 „Vonderort“ (Landschaftsplan Fortschreibung der Stadt Bottrop am 24.11.2015),

- LSG4407-0026 „Ebel“ (Landschaftsplan Fortschreibung der Stadt Bottrop am 24.11.2015)
2. für die geschützten Landschaftsbestandteile gemäß § 29 BNatSchG
 3. für die widerrufliche Befreiung nach § 82 LWG sowie der Deichschutzverordnung von den Schutzvorschriften für Deiche (Emscher Deichanlage).

5 Nebenbestimmungen

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht zum Wohl der Allgemeinheit und zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer nach § 17 b Abs. 1 FStrG i. V. m. § 74 Abs. 2 VwVfG NRW unter folgenden Nebenbestimmungen (NB):

5.1 Wasserwirtschaft

5.1.1 Allgemeines

(1) Es sind geeignete Maßnahmen zu treffen, dass während der Bautätigkeit kein Baumaterial, Schadstoffe oder dergleichen in das Gewässerbett gelangen. Insbesondere beim Brückenrückbau sind geeignete Maßnahmen (z. B. Gerüste samt Abplanung) zu treffen, um einen Eintrag von Stoffen in das Gewässer zu verhindern. Bei dem Rhein-Herne-Kanal handelt es sich um eine Bundeswasserstraße. Daher ist die detaillierte Ausführungsplanung mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Westdeutsche Kanäle vor Baubeginn abzustimmen.

(2) Schadensfälle, bei denen wassergefährdende Stoffe freigesetzt werden und auf das Erdreich und/oder das Gewässer einwirken können, sind der zuständigen Berufsfeuerwehr bzw. den örtlichen Ordnungsbehörden sofort zu melden.

(3) Etwaige Schäden am Gewässer, die durch den Fahrzeugeinsatz und/oder die Bauarbeiten entstehen, sind spätestens zur Fertigstellung der Maßnahme wieder zu beseitigen und die betroffenen Flächen wiederherzustellen.

(4) Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen und dafür Sorge zu tragen, dass keine Gewässerverunreinigungen eintreten. Insbesondere ist bei der Verwendung wassergefährdender Stoffe (Treibstoffe, Öle und andere wassergefährdende Stoffe) die Verunreinigung eines Gewässers zu vermeiden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten. Die Vorschriften des WHG und der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) sowie der Runderlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz III.1 - 30-05/123/124 vom 31.03.2010 "Entwässerungstechnische Maßnahmen an Bundesfern- und Landstraßen" sind zu beachten.

(5) Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen. Nachträgliche Entscheidungen bleiben insoweit vorbehalten.

(6) Eine ordnungsgemäße Gewässerunterhaltung ist nach der Fertigstellung des Vorhabens zu gewährleisten. Die Belange der Unterhaltungsverbände auf Zuwegung und Befahrbarkeit von seitlichen Arbeitsstreifen entlang der Gewässer sind so weit wie möglich zu berücksichtigen. Beeinträchtigungen während der Bauphase sind so gering wie möglich zu halten. Dauerhafte durch den Straßenbau bedingte Mehraufwendungen für die Unterhaltungsverbände sind zu entschädigen. Bauwerke für Baustraßen über Wasserläufe sowie Rampen und Dämme sind vollständig wieder zurückzubauen. Der Urzustand ist wiederherzustellen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass Hochwasserabflüsse nicht beeinträchtigt werden.

(7) Soweit durch die Bauarbeiten Schäden an den Gewässern, am Gewässerbett, am Ufer oder an der Böschung entstehen, sind diese unverzüglich und ordnungsgemäß zu beheben. Bodenablagerungen infolge der Baumaßnahmen sind aus den Gewässern zu entfernen.

(8) Für eine einwandfreie Wartung und Unterhaltung aller mit den Einleitungen in die Gewässer zusammenhängenden Anlagen ist zu sorgen. Auftretende Mängel sind ohne Aufforderung schnellstens zu beseitigen.

(9) Der entwässerungstechnisch relevante Versickerungsbereich liegt laut DWA-A 138 zwischen einem kf-Wert von $1 \cdot 10^{-3}$ bis $1 \cdot 10^{-6}$ m/s. Dies ist bei der Anlage der Versickerungsmulden zu beachten. Darüber hinaus ist von einer Versickerung über belastetes Material abzusehen, um eine Mobilisierung von Schadstoffen und Verlagerung in das Grundwasser zu vermeiden.

(10) Schäden an Gewässern infolge der Einleitungen (Ablagerungen, Ausspülungen, Verunreinigungen usw.) oder Bauarbeiten sind unverzüglich und ordnungsgemäß zu beheben sowie die betroffenen Flächen wiederherzustellen.

(12) In der Ausführungsplanung sind Abstimmungen mit der SWE AG zu treffen.

(13) Notwendige Maßnahmen zur Sicherung sowie zur Beweissicherung des Kanals sind mit der Stadtwerke Essen AG (SWE AG) abzustimmen.

(14) Sollte für einen Übergangszustand (Erweiterung der Autobahn vor Entflechtung der Reinwasserströme) ein Anschluss an den Mischwasserkanal erforderlich werden, ist dies entsprechend mit der SWE AG sowie der EG t als Betreiberin des anschließenden Pumpwerks Rahmdörnegraben sowie der folgenden Abwasserbehandlungsanlagen, im Detail abzustimmen.

(15) Durch die geplanten Maßnahmen zum Ausbau der A42 darf der Betrieb der Versorgungsanlagen der SWE AG und der öffentlichen Entwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt werden. Eine Überbauung, auch temporär, ist unzulässig. Bei

Baumaßnahmen, die Auswirkungen auf Abwasseranlagen haben, sind im Vorfeld ggf. notwendige Maßnahmen zur Sicherung sowie zur Beweissicherung des Kanals sind mit uns abzustimmen. Sowohl für Versorgungsanlagen der SWE AG als auch für die öffentliche Entwässerungsanlagen sind vor Bauausführung aktuelle Leitungs- und Bestandspläne über die Auskunft der SWE AG abzufragen. Wassertechnische Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahmen der Wasserbehörden

5.1.2 Wasserschutzfachliche Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahmen der zuständigen Behörden

Soweit nicht bereits durch die vorstehenden Nebenbestimmungen geregelt, sind folgende in den Stellungnahmen der zuständigen Wasserbehörden aufgeführten NB zu berücksichtigen:

(1) Durch die geplanten Maßnahmen zum Ausbau der A 42 darf der Betrieb der öffentlichen Entwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt werden. Bei Baumaßnahmen, die Auswirkungen auf Abwasseranlagen haben, sind im Vorfeld ggf. notwendige Maßnahmen zur Sicherung sowie zur Beweissicherung des Kanals sind mit der Stadt Essen abzustimmen.

(2) Aus dem Planfeststellungsabschnitt von ca. km 29+700 bis km 30+750 (Einzugsgebiet 3) erfolgt zukünftig keine Einleitung mehr in das Gewässer Rahmdörnegraben. Der Wegfall der Einleitung sowie der ordnungsgemäße Rückbau sind der unteren Wasserbehörde der Stadt Essen anzuzeigen.

(3) Die o. g. Zustimmung (Vgl. Abschnitt A, 3) zu den jetzt geplanten Einleitungen wird vorbehaltlich der Realisierung später ggf. erforderlicher Regenrückhaltungen gegeben.

5.1.3 Hochwasserschutz:

(1) Die Ausführungsplanung für das Fundament im Emscherdeich ist vorab der Emschergenossenschaft und der Bezirksregierung Münster (Deichaufsicht) vorzulegen und mit diesen abzustimmen.

(2) Der Beginn der Arbeiten sowie der jeweiligen Einzelmaßnahmen ist spätestens zwei Wochen im Voraus der

- Emschergenossenschaft und der
 - Bezirksregierung Münster (Deichaufsicht, Dezernat 54)
- per E-Mail formlos anzuzeigen.

(3) Vor Baubeginn sind der Emschergenossenschaft und der Bezirksregierung Münster zu benennen beziehungsweise vorzulegen:

- Name und Erreichbarkeit der verantwortlichen Bauleitung, die gewährleisten muss, dass die in diesem Bescheid getroffenen Regelungen hinsichtlich der Bauausführung eingehalten werden,
- Ausführende Firma, Sub- und Nachunternehmer,
- Notfallliste mit Ansprechpartnern, die auch nach Dienstschluss zu erreichen sind,
- Bauzeitenplan (ggf. anschließend inkl. Fortschreibungen) und Baustellen-einrichtungsplan einschließlich Alarmplan. Der Alarmplan, der die im Schadensfall zu unterrichtenden Dienststellen und Personen benennt, ist auf der Baustelle gut sichtbar auszuhängen.

(4) Längere Arbeitsunterbrechungen sind der Emschergenossenschaft und der Bezirksregierung Münster mitzuteilen.

(5) Es ist dafür Sorge zu tragen, dass bei der Umsetzung der Arbeiten keine Baumaterialien, Schadstoffe oder dergleichen in das Gewässerbett oder den Untergrund gelangen.

(6) Die Arbeiten müssen von einem Geotechniker begleitet und dokumentiert werden. Name und Firma/Büro sind der Emschergenossenschaft und der Bezirksregierung Münster vor Baubeginn mitzuteilen.

(7) Treten besondere Vorkommnisse oder Schäden an der Deichanlage, oder unerwartet Setzungseinwirkungen an der Oberfläche, etwa durch unplanmäßige Ausführung oder Gerätehavarie, auf, ist sofort der Gutachter hinzuzuziehen und die Bezirksregierung Münster, Dezernat 54, umgehend zu informieren.

(8) Vor Beginn und während der Bauarbeiten ist arbeitstäglich eine Freigabe bezüglich einer Hochwasserwarnung bei der Emschergenossenschaft einzuholen. Bei einem von der Emschergenossenschaft erwarteten Hochwasserabfluss, bei dem Sickerwasser in die Baugruben eindringen könnte, sind Baugruben im Deichkörper umgehend in der Sohle mit einem Geotextil abzudecken und zu verfüllen. Die im Erläuterungsbericht beschriebenen möglichen Einzelmaßnahmen sind in enger Abstimmung mit der Emschergenossenschaft durchzuführen.

(9) Sämtliche Arbeiten dürfen nur außerhalb eines Hochwassers und während einer stabilen Wetterlage ausgeführt werden. Der Hochwasserschutz und die Möglichkeit zur Deichverteidigung muss während der gesamten Bauzeit gewährleistet sein. Bereits während der Planung sollte daher ein Konzept mit erforderlichen Maßnahmen für ein drohendes Hochwasser erstellt und vorgelegt werden.

(10) Bei der Ausführungsplanung ist sicherzustellen, dass die technischen Vorschriften der DIN 19712 „Hochwasserschutzanlagen an Fließgewässern“ sowie das Merkblatt DWA-M 507-1 „Deiche an Fließgewässern“ Berücksichtigung finden.

(11) Die Fertigstellung ist der Emschergenossenschaft und der Bezirksregierung Münster per E-Mail anzuzeigen.

(12) Nach Abschluss der Arbeiten sind der Emschergenossenschaft als Deichunterhaltungspflichtige zwecks Übernahme ins Deichbuch und der Bezirksregierung Münster digitale Bestandsunterlagen zu übergeben:

- Übersichtskarte im Maßstab 1: 25.000 –
- Lagepläne im Maßstab 1: 5.000 und 1: 1.000
- Längsschnitt
- Querprofile
- Bauwerkszeichnungen
- Fotodokumentation
- Abschlussbericht zur Baumaßnahme (Bauablauf, Geotechnik, Bauwerke, Besonderheiten, insbesondere Absperrmöglichkeiten)

(13) Durch die geplanten Nutzungen werden mehrere Abschnitte der Betriebswege/Zuwegungen zu Deichverteidigungswegen an der Emscher betroffen. Die Zuwegung muss auch während der Nutzung durch die Emschergenossenschaft gewährleistet bleiben, um die Durchführung der gesetzlichen Aufgaben der Emschergenossenschaft aufrechtzuerhalten.

(14) Für die Inanspruchnahme von Grundstücksteilflächen der Emschergenossenschaft ist ein Gestattungsvertrag zu schließen.

(15) Im Bereich der Inanspruchnahmen (Ifd. Nr. des Grunderwerbsverzeichnisses) 2.55, 2.56, 2.57 und 2.90 - Flurstück 124, 168, 177, 179, Gemarkung Bottrop, Flur 122 - führt das Arbeitsgelände direkt an Anlagen der Emschergenossenschaft und einem Schachtbauwerk entlang. Es sind geeignete Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen, um die Anlagen der Emschergenossenschaft zu schützen.

(16) Mit lfd. Nr. 3.61 - Flurstück 312, Gemarkung Bottrop, Flur 170 - ist Arbeitsgelände auf den Flächen der Emschergenossenschaft geplant. Es handelt sich um einen Schachtstandort des Abwasserkanals Emscher. Das Schachtbauwerk und die Zuwegung zum Schacht sind freizuhalten. Weitere Beschränkungen sind mit der Emschergenossenschaft abzustimmen.

(17) Darüber hinaus ist die Entwässerungsrichtung, die eingeleiteten Wassermengen sowie die Einleitstellen elementar für die Anlagen der EG und ihrerseits mit der Emschergenossenschaft abstimmungspflichtig.

(18) Für die im Grunderwerbsverzeichnis unter den Nummern: 3.55 3.56 4.1 4.14 4.2 4.28 4.29 4.3 4.33 4.36 4.37 4.4 5.1 5.2 5.3 5.4 5.5 5.6 5.7 5.9 5.10 geführten Flurstücken wird angemerkt, dass es sich um Deichbereiche südlich der Emscher handelt. Für die Nutzung und die Eigentumsübertragung sind zwingend Abstimmungen mit der EG. bzgl. Hochwasserschutz, ökologische Verbesserung der Emscher sowie dem Betrieb der Gewässer der Emschergenossenschaft erforderlich.

5.1.4 Schutz der Wasserstraßen

(1) Bei der Errichtung der neuen Bauwerke einschließlich Rückbau der zu ersetzenden Bauwerke (im Weiteren: Änderung) der Emscherschnellwegbrücke Nr. 333a (im Weiteren: Anlage), der Unterhaltung, der Wartung sowie beim Betrieb der Anlage sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.

(2) Dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt sind Änderungen der Firmenschrift, der Firmenbezeichnung und der Rechtsform des Unternehmens und gegebenenfalls die Eröffnung des Insolvenzverfahrens mit Angabe des Insolvenzverwalters mitzuteilen.

(3) Die Anlage darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt sie abgenommen hat. Die Abnahme ist beim Außenbezirk Duisburg-Meiderich, Emmericher Straße 203, 47138 Duisburg, Tel.: +49 203 410959-0 zu beantragen.

(4) Jede geplante Änderung der Anlage, des Betriebes oder der Benutzung ist rechtzeitig vor der Durchführung dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt schriftlich anzuzeigen.

(5) Werden durch die Anlage, deren Betrieb oder durch die Benutzung der Bundeswasserstraße Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen der Bundeswasserstraße verursacht, sind diese auf Verlangen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes zu beseitigen.

(6) Die Anlage ist zu überwachen und in einem guten betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu erhalten.

(7) Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen und deren verantwortlicher Bauleiter sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt schriftlich zu benennen.

(8) Die Bauverfahren für die Änderung der Anlage sind mindestens 6 Wochen vor der Ausführung unter Beteiligung der bauausführenden Firmen mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt abzustimmen.

(9) Vor Beginn der Baumaßnahme ist mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt eine Ortsbesichtigung durchzuführen. Vermessungspunkte, Hektometerzeichen oder Schifffahrtszeichen sind zu sichern.

(10) Vor Beginn der Baumaßnahme ist mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt eine Ortsbesichtigung durchzuführen. Vermessungspunkte, Hektometerzeichen oder Schifffahrtszeichen sind zu sichern.

(11) Im Baufeld liegen Kabel der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Die Kabel dürfen weder beschädigt noch in ihrer Funktion gestört werden. Die Kabelschutzanweisung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in der jeweils gültigen Fassung, ist vor Baubeginn anzuerkennen.

(12) Baubehelfe, wie Spundwände, Rammpfähle oder Ähnliches, sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos aus der Bundeswasserstraße zu entfernen.

(13) Die Baustellenbeleuchtung ist blendfrei einzurichten. Sie darf die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen nicht beeinträchtigen, nicht zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen und keine für die Schifffahrt beeinträchtigenden Reflexionen auf dem Wasser hervorrufen.

(14) Der Einsatz von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten und sonstige Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnten, bedürfen der vorherigen Genehmigung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes.

(15) Dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt ist der für den Betrieb der Anlage verantwortliche Beauftragte schriftlich zu benennen. Jede Änderung ist schriftlich mitzuteilen.

(16) An der Anlage dürfen außer den nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und den vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt genehmigten Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können.

(17) Es dürfen keine Stoffe oder Gegenstände in die Bundeswasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser beeinträchtigen.

(18) Der Abschluss der Baumaßnahme ist dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt unmittelbar nach der Beendigung anzuzeigen.

(19) Soweit Schifffahrtszeichen oder Vermessungspunkte der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in dem betroffenen Bereich beschädigt oder beseitigt werden, sind diese nach Weisung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes wiederherzustellen.

(20) Die lichte Durchfahrtshöhe muss beim Bemessungswasserstand von NHN DHHN2016 + 29,58 m mindestens 5,25 m betragen. Die Konstruktionsunterkante (KUK) der Brücke darf demnach die Höhe von NHN DHHN2016 + 34,83 m nicht unterschreiten.

(21) Sämtliche erforderlichen Schifffahrtszeichen sind auf Weisung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes zu setzen und zu betreiben.

(22) Bei der Errichtung, der Kontrolle oder der Unterhaltung der Brücke dürfen der Gefährdungsraum sowie die Fahrrinne der Bundeswasserstraße nur mit Genehmigung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes eingeschränkt werden.

(23) Die Fahrbahnen der Brücke sind so zu entwässern, dass die Schifffahrt und die Unterhaltung der Bundeswasserstraße nicht beeinträchtigt werden. Schnee und Eis von der Brücke dürfen nicht in die Bundeswasserstraße gelangen.

(24) Die zur Regelung des Schiffsverkehrs während der Bauzeit gemäß Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung erforderliche Kennzeichnung der Baustelle sowie weitere eventuell erforderlich werdende Maßnahmen werden entsprechend den örtlichen Gegebenheiten vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt festgelegt.

(25) Die Verlegung, Veränderung oder Beseitigung von Versorgungsleitungen an und in der Brücke (ausgenommen Brückenbeleuchtung und -entwässerung) bedürfen einer gesonderten strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung.

(26) Die Ausführungspläne sowie die statischen Berechnungen für die Anlage einschließlich aller Gründungen sind mit dem Prüfbericht eines öffentlich bestellten und vereidigten Prüffingenieurs dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt vor Baubeginn vorzulegen.

(27) Alle Maßnahmen für den temporären Aushub des BW Vogelheimerstraße (Regelungsverzeichnis lfd. Nr. 3.6 - Bau-km 29-700) sind mindestens sechs Wochen vorher mit vollständigen Unterlagen beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt schriftlich zu beantragen und bedürfen der Genehmigung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes und der Stadt Bottrop.

(28) Für den temporären Aushub des BW Vogelheimerstraße sind für alle Bauzustände mindestens sechs Wochen vor Ausführungsbeginn folgenden Unterlagen vorzulegen: Ausführungspläne, bautechnischen Nachweise, statische Berechnungen mit dem Prüfbericht/Prüfvermerk eines zugelassenen Prüffingenieurs. Die Prüfberichte sind in Papierform vorzulegen; Die geprüften Ausführungspläne und statischen Berechnungen sind in digitaler Form vorzulegen. Erläuterungsbericht über alle aus den Zeichnungen nicht ersichtlichen, aber zum Verständnis wichtigen Angaben über Art, Umfang und Zweck der geplanten Maßnahmen sowie der für sie erforderlichen Anlagen und Arbeitsabläufe. Baubeschreibung zu den durchzuführenden Arbeiten samt der zum Einsatz kommenden Geräte /Fahrzeuge, Angaben zum zeitlichen Umfang. Der Baubeschreibung ist ein Bauzeitenplan beizufügen.

5.2 Bodenschutz

5.2.1 Allgemeines

(1) Der Beginn der Baumaßnahme ist der Unteren Bodenschutzbehörde (Fachbereich 59-4, Rathaus/Porscheplatz, 45121 Essen) spätestens eine Woche vorher schriftlich anzuzeigen.

(2) Sämtliche Erdarbeiten dürfen nur durchgeführt werden, wenn diese durch einen Sachverständigen für Bodenschutz und Altlasten fachlich begleitet werden. Der Sachverständige muss über die erforderliche Sachkunde gemäß § 18 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vom 17.03.1998 i. V. m. §17 Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) 09.05.2000 i. V. 3m. der Verordnung über Sachverständige und Untersuchungsstellen für Bodenschutz und Altlasten (SU-BodAV - NRW) in der jeweils gültigen Fassung verfügen. Der Sachverständige ist der Unteren Bodenschutzbehörde (UBB) 1 Woche vor Beginn der Maßnahmen zu benennen. Der Sachverständige hat die Aufgabe; Bodenverunreinigungen und die hierdurch möglicherweise hervorgerufenen Gefahren (z. B. für das Grundwasser, für die spätere Nutzung, für den Baustellenbetrieb) zu erkennen und der UBB anzuzeigen sowie in Absprache mit der UBB für eine ordnungsgemäße Handhabung und/oder im Bedarfsfall für eine fachgerechte Bodensanierung bzw. -sicherung zu sorgen.

(3) Es ist sicherzustellen, dass der beauftragte Sachverständige gegenüber den vor Ort tätigen Fachfirmen weisungsberechtigt ist.

(4) Beim Auffinden von Bodenverunreinigungen (z. B. Bodenverfärbungen, Geruchsbelastungen) ist die UBB unverzüglich zu unterrichten. Gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen zur Bodensanierung /-sicherung sind mit dieser abzustimmen.

(5) Die auf dem Grundstück befindlichen Grundwassermessstellen 6808/001, 6808/002 sowie 6808/006 (s. Anlagen 4-6) sind zu erhalten. Sollte dies aus bautechnischen oder anderen wichtigen Gründen nicht möglich sein, so ist nach Absprache mit dem Umweltamt, Frau Luft (Tel. 0201/88-59421, E-Mail: Beate.Luft@umweltamt.essen.de), ein Ersatz zu schaffen. Die Errichtung der adäquaten neuen Messstelle ist dem Umweltamt durch entsprechende Unterlagen sowie durch eine Ortsbesichtigung nachzuweisen.

Das Umweltamt ist ebenfalls zu informieren falls bei Geländeabtragungen das Brunnenrohr frei gelegt ist zwecks Kürzung des Rohres auf das neue Niveau sowie falls bei der Geländeauftragungen das Rohr auf das neue Niveau verlängert werden muss. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass diese Grundwassermessstellen (GWMS) weiterhin frei zugänglich bleiben. Den Mitarbeitern der Stadt Essen oder beauftragten Firmen ist nach vorheriger Anmeldung ein Zugang zu den GWMS für Probenahmen zu gewähren.

(6) Über seine Arbeiten - insbesondere über die festgestellten Verunreinigungen, die Separierung verunreinigten Bodenmaterials und eine evtl. Bodensanierung -

hat der Sachverständige eine Abschlussdokumentation zu erstellen, die der UBB vor Nutzungsbeginn vorzulegen ist.

(7) Eine kontinuierliche gutachterliche Überwachung inklusive der Beprobung, der begl. chem. Analytik zur Verwertung/Entsorgung von Aushubmaterial sowie der Prüfung der Eignung von Einbaumaterial ist zur geforderten Einhaltung der aktuellen gesetzlichen Vorgaben zum Bodenschutz und zum Abfallrecht im Rahmen der Erdarbeiten zwingend erforderlich.

(8) Belastetes Bodenmaterial ist unter gutachterlicher Überwachung selektiv auszubauen und einer geeigneten Entsorgung/Verwertung zuzuführen. Die Ergebnisse der Arbeiten sind zu dokumentieren und in Form eines Abschlussberichts inkl. Bodenmanagementbericht mit Aufführung der Ein- und Ausbaumassen und entsprechender chem. Analytik binnen 4 Wochen nach Beendigung der Arbeiten der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Bottrop vorzulegen.

(9) Sollten Bodenbelastungen festgestellt werden, erstattet die Stadt Bottrop in keinem Fall Stillstands- Gutachter- oder Entsorgungskosten sowie sonstige Mehrkosten (z. B. aus Arbeitsschutzmaßnahmen oder besonderen Leitungssicherungen), die sich daraus ergeben können.

(10) Für das gesamte Baufeld wird die Vermeidungs-/Verminderungsmaßnahme V4 flächensparende und schonende Baudurchführung geltend. Hier ist neben den einzusetzenden Biodieselmotoren ebenfalls die Verwendung von Biohydraulikölen angezeigt.

(11) Die Befahrung von Gleyböden und die damit erforderliche Anwendung der V 5 Verwendung von Bodenschutz-/Baggermatten im Bereich von Gleyböden ist unter Anbetracht der o.g. V4 grundsätzlich zu vermeiden bzw. auf ein Minimum zu reduzieren. Maßnahmen gem. W1 Wiederherstellung von Bodenfunktionen sind mit der UBB abzustimmen.

(12) Eine kontinuierliche gutachterliche Überwachung inklusive der Beprobung, der begl. chem. Analytik zur Verwertung/Entsorgung von Aushubmaterial sowie der Prüfung der Eignung von Einbaumaterial ist zur geforderten Einhaltung der aktuellen gesetzlichen Vorgaben zum Bodenschutz und zum Abfallrecht im Rahmen der Erdarbeiten zwingend erforderlich.

(13) Belastetes Bodenmaterial ist unter gutachterlicher Überwachung selektiv auszubauen und einer geeigneten Entsorgung/Verwertung zuzuführen. Die Ergebnisse der Arbeiten sind zu dokumentieren und in Form eines Abschlussberichts inkl. Bodenmanagementbericht mit Aufführung der Ein- und Ausbaumassen und entsprechender chem. Analytik binnen vier Wochen nach Beendigung der Arbeiten der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Bottrop vorzulegen.

(14) Sollten Bodenbelastungen festgestellt werden, erstattet die Stadt Bottrop in keinem Fall Stillstands- Gutachter- oder Entsorgungskosten sowie sonstige Mehrkosten (z.B. aus Arbeitsschutzmaßnahmen oder besonderen Leitungssicherungen), die sich daraus ergeben können.

(15) Für das gesamte Baufeld wird die Vermeidungs-/Verminderungsmaßnahme V 10 Flächensparende und schonende Baudurchführung geltend. Hier ist neben den einzusetzenden Biodieselmotoren ebenfalls die Verwendung von Biohydraulikölen angezeigt.

(16) Die Befahrung von Gleyböden und die damit erforderliche Anwendung der V 11 Verwendung von Bodenschutz-/Baggermatten im Bereich von Gleyböden ist unter Anbetracht der o.g. V 10 grundsätzlich zu vermeiden bzw. auf ein Minimum zu reduzieren. Maßnahmen gem. W1 Wiederherstellung von Bodenfunktionen sind mit der UBB abzustimmen.

(17) Die während der Bauphase für Baustelleneinrichtungen, Erddeponien, Arbeitsstreifen und Materiallagerungen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sind unmittelbar nach Abschluss der Baumaßnahmen entsprechend ihrer bisherigen Nutzung standortgerecht wiederherzustellen.

5.2.2 Altlasten

(1) Soweit sich bei den Bauarbeiten Auffälligkeiten nach Farbe, Geruch usw. im Boden oder in Baukörpern zeigen, die auf eine Kontamination des Bodens oder des Baukörpers mit umweltgefährdenden Stoffen hindeuten, ist die örtlich zuständige Untere Abfallwirtschaftsbehörde unverzüglich durch den verantwortlichen Bauleiter bzw. den Bauherren zu benachrichtigen, um ggf. eine ordnungsgemäße Entsorgung der Verunreinigung sicherzustellen.

(2) Es sind Untergrunduntersuchungen zur Ermittlung der möglichen Wechselwirkungen zwischen Bauwerk und Altlast auf den betroffenen Flächen durchzuführen. Die Untersuchungen sind für jede einzelne, durch das Bauvorhaben betroffene Altlast/Altlastenverdachtsfläche, sei es durch Eingriff, Überbauung oder zeitweise Nutzung während der Bauphase, durch einen Sachverständigen, der die fachliche Kompetenz im Sinne von § 18 BodSchG und § 17 LBodSchG nachweisen kann, durchzuführen und im Vorfeld mit den UBB abzustimmen.

5.2.3 Bodenverwendung

(1) Anfallender Mutter-/Oberboden ist nach DIN 18300 und DIN 18320 zwischenzulagern und zur Böschungsprofilierung und Andeckung der Bankette etc. direkt wiederzuverwenden (§ 1 BBodSchG).

(2) Als Baumaterial verwendeter Bodenaushub darf keine schädlichen Verunreinigungen enthalten. Soll Bodenaushub (ASN 17 05 04) für bauliche Maßnahmen verwendet werden, sind die "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln für die Verwertung" der LAGA (TR Boden) vom 05.11.2004 zu beachten.

(3) Anfallende Bodenmaterialien sind ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten bzw. zu beseitigen. Sofern überschüssige Bodenmassen anfallen, ist nach Abschluss der Bauarbeiten ein Bericht über Menge und Verbleib der Bodenmassen den UBB unaufgefordert vorzulegen (s. § 12 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung).

(4) Im Rahmen der Bewertung der Erdbebengefährdung sind bei der Planung und Bemessung baulicher Anlagen des üblichen Hochhauses die Technischen Baubestimmungen des Landes NRW mit DIN 4149:2005-04 „Bauten in deutschen Erdbebengebieten“ zu berücksichtigen.

(5) Sofern Recycling-Baustoffe im Straßen- und Erdbau verwendet werden, sind hinsichtlich der Verwendungsgebiete und der Güteüberwachung folgende gemeinsame Runderlasse (RdErl.) zu beachten:

- Gem. RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 21.12.1992 (MBI.NRW. Nr. 17, 1993, S. 511, -Hinweise für die Wiederverwendung teerhaltiger Straßenbaustoffe-) und Erlass des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr vom 13.11.2015
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI.NRW. Nr. 75, 2001, S. 1472, -Anforderung an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau-)

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI.NRW. Nr. 76, 2001, S. 1494, -Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- und Erdbau-)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI.NRW. Nr. 77, 2001, S. 1508, -Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungsaschen im Straßen- und Erdbau-)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI.NRW. Nr. 78, 2001, S. 1528- Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen-und Erdbau-)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 14.09.2004 (MBI.NRW. Nr. 36, 2004, S. 871), in der Fassung vom 08.04.2005 (MBI. NRW. Nr. 22, 2005, S. 550 - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau-)

5.3 Natur- und Landschaftsschutz

5.3.1 Allgemeines

(1) Um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände wirksam abzuwenden, sind die Erkenntnisse des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags nach spätestens fünf Jahren noch vor der Bauausführung in angemessenem Umfang zu aktualisieren und mit den Naturschutzbehörden abzustimmen.

(2) Die VHT hat eine fachlich qualifizierte ökologische Baubegleitung einzusetzen. Durch diese ist sicherzustellen, dass die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen fachgerecht umgesetzt werden. Das beinhaltet insbesondere die Einhaltung, Umsetzung und Betreuung der im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (AFB) sowie den Nebenbestimmungen in Text und Karte formulierten bzw. dargestellten Maßnahmen und Einschränkungen zum Schutz von Natur, Landschaft und Boden. Weiterhin ist ihre Aufgabe die Feststellung und Dokumentation etwaiger zusätzlicher Eingriffe oder neuer fachlicher Erkenntnisse, die eine Nachbilanzierung des Kompensationsumfanges erforderlich machen. Ein Ansprechpartner für die ÖBB ist der Unteren Naturschutzbehörde im Vorhinein schriftlich mit Kontaktdaten und Telefonnummer zu benennen.

(3) Die im LBP und im AFB dargestellten Minderungs- und Vermeidungsmaßnahme(n) sind in der genehmigten Fassung entsprechend durchzuführen. Abweichungen sind nur insoweit zulässig, wie sie durch nachfolgende Nebenbestimmungen festgelegt oder in der Ausführung abweichend abgestimmt werden.

-
- (4) Die im LBP sowie in den Nebenbestimmungen maßgeblichen Vorgaben sind in die vertraglichen Bedingungen und Leistungsverzeichnisse bei der Auftragsvergabe an die ausführenden Firmen aufzunehmen. Bei der Vergabe ist die DIN 18320 entsprechend zu beachten.
- (5) Die nach dem LBP und dem AFB sowie in den Nebenbestimmungen maßgeblichen Vorgaben sind in die vertraglichen Bedingungen und Leistungsverzeichnisse bei der Auftragsvergabe an die ausführenden Firmen aufzunehmen.
- (6) Die aus artenschutzrechtlicher Sicht notwendigen CEF-Maßnahmen sind bis zum im AFB dargelegten Zeitpunkt in geeigneter Weise (z.B. durch vertragliche Vereinbarung oder dingliche Belastung/Dienstbarkeit) über den erforderlichen Zeitraum zu sichern, umzusetzen und zu unterhalten.
- (7) Der höheren Naturschutzbehörde (HNB) ist spätestens zum Baubeginn ein Nachweis über die Ausbuchung aus dem in Anspruch genommenen Ökokonto der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.
- (8) Die Mitarbeiter und die Mitarbeiterinnen der mit den Arbeiten beauftragten Firmen sind von der ÖBB über die Artenschutzproblematik zu informieren und einzuweisen wie mögliche Funde zu sichern sind.
- (9) Die ausgewählten Bäume der Maßnahme VART2 sind langfristig rechtlich zu sichern.
- (10) Der HNB sowie der unteren Naturschutzbehörde (UNB) Essen sind umgehend Beginn und Abschluss der Bauarbeiten schriftlich mitzuteilen. Zusätzlich ist der bauvorbereitenden Maßnahmen der HNB sowie der UNB Essen und Oberhausen schriftlich die gesamtverantwortliche Bauleitung und die für die ökologische Baubegleitung qualifizierte Person mit Name, Anschrift und Kontaktdaten zu benennen.
- (11) Eine über den beantragten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklungen (u.a. Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume) haben in der Abgrenzung der Eingriffsbewertung zu erfolgen. Gegebenenfalls erforderlich werdende Abweichungen von der Planfeststellung sind rechtzeitig bei der zulassenden Behörde mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen. Dies gilt analog für den Fall, dass durch Abstimmungen anderer Belange über den Antragsgegenstand hinausgehende Betroffenheiten von Natur und Landschaft ausgelöst werden.
- (12) Sollten bei der Ausführung der Baumaßnahme neuere Erkenntnisse zu planungsrelevanten oder bedeutsamen Rote-Liste-Arten vorliegen (z.B. durch die

ökologische Baubegleitung), so sind die Naturschutzbehörden umgehend zu informieren. Gegebenenfalls können dadurch weitere Nebenbestimmungen erforderlich werden.

(13) Sofern während der Bautätigkeit oder dem späteren Betrieb Beleuchtungen errichtet oder geändert werden müssen, ist eine zusätzliche Lichtemission zu minimieren. Dadurch kann das Anlocken von Insekten aus angrenzenden Lebensräumen und deren Prädatoren vermindert werden. Hierzu sind die Inhalte des „Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen“ (BfN Skript 543), die „Künstliche Außenbeleuchtung“ (LANUV-Info 42) oder vergleichbarer Veröffentlichungen zur Lichtemission in ihrer aktuellen Fassung zu berücksichtigen. Die Beleuchtung darf nur während der Arbeitszeiten benutzt werden.

(14) Bei der Maßnahmenausführung ist die RAS-LP 2 und der ZTV LaStB in ihren aktuellen Fassungen zu beachten. Die Erhaltung der Gehölzbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit erfolgen gemäß RAS-LP 4 zu erfolgen.

(15) Der Ober- und Unterboden sind nach DIN 18915 und 19731 aufzunehmen und getrennt auf Mieten zu setzen. Soweit möglich, sind anfallende Ober- und Unterbodenmassen wieder zu verwenden. Wenn Böden anfallen, die nicht zum Einbau im Eingriffsbereich vor Ort oder einer anderen zweckmäßigen Verwendung zugeführt werden können, sind diese abzufahren.

(16) Um die Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten auszuschließen, sind Eingriffe in Gehölzbestände nicht vom 1. März bis zum 30. September durchzuführen (§ 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Außerhalb dieses Zeitraumes sind sie nur dann zulässig, wenn sie aus wichtigen Gründen nicht zu anderer Zeit durchgeführt und Verbotstatbestände ausgeschlossen werden können.

(17) Die Staubentwicklung ist bei den Bauarbeiten sowie beim Verladen und Transport der Abfälle durch geeignete Maßnahmen (z. B. ausreichendes Benetzen mit Wasser, und/oder Abdeckung mittels Schutzplanen, regelmäßiges Kehren der öffentlichen Straße) auf das technisch erreichbare Minimum zu reduzieren. (§ 22 BImSchG).

(18) Anfallende, deutlich sichtbare Staubemissionen in Verbindung mit Erdbebewegungen sind durch den Einsatz von Wasser soweit wie möglich niederzuschlagen.

(19) Es sind zusätzliche Maßnahmen zur Vermeidung von anlagenbedingten Fallenwirkungen für Amphibien und Kleinsäuger berücksichtigt werden. Sämtliche Leitungs-, Rohr- und Schachtöffnungen innerhalb des betreffenden Schachtschutzbereiches müssen amphibien- und kleinsäugerfreundlich gestaltet werden, d. h. Leitungs-, Rohr- und Schachtöffnungen sind zum Beispiel durch Gitter oder Netze mit einer Maschendichte von maximal 1,0 Zentimeter vor dem Eindringen von Amphibien oder Kleinsäufern zu schützen.

(20) Für die Zwergfledermaus sind folgende Maßnahmen notwendig: Aufgrund der hohen Bedeutung des Brückenbauwerks über die Emscher als sichere Querungsmöglichkeit für die Zwergfledermaus, sind Nachtarbeiten und umfängliche Beleuchtungen der Baustelle während der Nacht nicht zulässig. Vergrämende Wirkungen durch Bewegungseffekte, Lärm, Licht und weitere Effekte sollen damit während der Nacht vermieden werden. In der Aktivitätszeit der Fledermäuse muss während der Nacht immer ein ungehindertes Unterfliegen des Brückenbauwerkes (Ausschluss von Nachtbaustellenlicht) möglich sein.

(21) Vermeidbare, durchsichtige und/oder spiegelnde Glas- oder Kunststoffflächen sind unzulässig. Sind sie aus Sicherheitsgründen unvermeidbar, so sind diese beidseitig flächendeckend mit sichtbaren Mustern dauerhaft zu markieren, um potentiellen Vogelschlag wirksam zu vermindern. Ergibt sich trotzdem noch ein erhöhter Vogelschlag, sind entsprechende Maßnahmen mit den Naturschutzbehörden abzustimmen.

(22) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind spätestens innerhalb der nach Abschluss der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode umzusetzen. Sollte dies aus technischen Gründen nicht oder nur eingeschränkt möglich sein, so ist ein anderer Zeitpunkt mit den Naturschutzbehörden abzustimmen. Bei der Durchführung und der Pflege ist die Verwendung von Torf, Dünger und chemischen Mitteln unzulässig. Der Umfang bis dahin nicht umgesetzter Kompensationsmaßnahmen vergrößert sich jeweils um 3 % pro Jahr ab dem überschrittenen Zeitraum.

(23) Bei den Gehölzpflanzungen sind nach § 40 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG grundsätzlich Pflanzen aus dem Vorkommensgebiet 1 „Norddeutsches Tiefland“ zu verwenden. Der Nachweis der Zertifizierung der Gehölze ist vor Beginn der Umsetzung.

(24) Für die Wiedereinsaat der Ausgleichsflächen ist nach § 40 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG grundsätzlich „Regiosaatgut“ der Herkunftsregion 2 „Westdeutsches Tiefland“ zu verwenden. Der Nachweis der Zertifizierung des Saatguts ist Beginn der Umsetzung vorzulegen.

(25) Bei den Baumpflanzungen sind Gehölze zu wählen, die sich in ihrer Zusammensetzung an der vorhandenen Struktur und Artenzusammensetzung orientieren. Für die Wiedereinsaat der Rasenflächen ist eine passende Rasensaatmischung zu verwenden.

(26) Nach Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist der HNB seitens der ökologischen Baubegleitung zu berichten (u.a. zur Nachbilanzierung der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz, Vorbereitung der Umsetzungskontrolle). Die Umsetzungskontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der HNB zu beantragen. Es ist sicherzustellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die ökologische Baubegleitung anwesend ist.

(27) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind von der VHT oder von ihr beauftragten Dritten (z.B. durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit nach §§ 1090 ff. BGB, in das Baulastenverzeichnis oder durch eine vertragliche Vereinbarung) dauerhaft und ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu erhalten und in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern. Der HNB ist eine Durchschrift der rechtlichen Sicherung zuzuleiten. Die Kompensationen werden mit der Erfassung im Kompensationsflächenverzeichnis der jeweils zuständigen uNB zu gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteilen (§ 39 Abs.1 LNatSchG).

(28) Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sind der HNB sowie der UNB der Stadt Bottrop verbindlich schriftlich mitzuteilen. Zusätzlich ist zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen der gesamtverantwortliche Bauleiter und die für die ökologische Baubegleitung qualifizierte Person mit Name, Anschrift und Kontaktdaten den Naturschutzbehörden mitzuteilen.

(29) Eine über den festgelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklungen (u.a. Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume) haben in der Abgrenzung der Eingriffsbewertung zu erfolgen. Gegebenenfalls erforderlich werdende Abweichungen vom Planfeststellungsbeschluss sind rechtzeitig bei der zulassenden Behörde mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen. Dies gilt analog für den Fall, dass durch Abstimmungen anderer Belange über den Antragsgegenstand hinausgehende Betroffenheiten von Natur und Landschaft ausgelöst werden.

(30) Sollten bei der Ausführung der Baumaßnahme neuere Erkenntnisse zu planungsrelevanten oder bedeutsamen Rote-Liste-Arten vorliegen (z.B. durch die ökologische Baubegleitung), so sind die Naturschutzbehörden umgehend zu informieren. Gegebenenfalls können dadurch weitere Nebenbestimmungen erforderlich werden.

(31) Falls der Einsatz einer Drohne (z.B. zur Bauüberwachung oder zum Aufmaß) beabsichtigt ist, ist ihre Verwendung mit der jeweiligen UNB abzustimmen.

(32) Sofern während der Bautätigkeit Beleuchtungen errichtet werden müssen, ist eine zusätzliche Lichtverschmutzung zu minimieren. Das Anlocken von Insekten oder Fledermausarten aus angrenzenden Lebensräumen und deren Prädatoren ist ebenfalls zu vermeiden. Hierzu sind die Inhalte der Anlage 1 der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)“ in ihrer aktuellen Fassung zu prüfen. Die Beleuchtung darf nur während der Arbeitszeiten benutzt werden.

(33) Die Erhaltung der Gehölzbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit haben gemäß RAS-LP 4 zu erfolgen. Zudem sind bei der Maßnahmenausführung die DIN 18320, DIN 18916, DIN 18917, DIN 18918 und DIN 18919 in ihrer jeweils gültigen Fassung zu beachten.

(34) Der Oberboden ist nach DIN 18915 aufzunehmen und auf Mieten zu setzen. Sofern während der Baumaßnahme Bodenaushub anfällt, der nicht zum Einbau im Eingriffsbereich vor Ort oder einer anderen Verwendung zugeführt werden kann, ist dieser ordnungsgemäß zu entsorgen.

(35) Um die Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten auszuschließen, sind Eingriffe in Pflanzenbestände nicht vom 1. März bis zum 30. September durchzuführen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG). Außerhalb dieses Zeitraumes sind sie nur dann zulässig, wenn sie aus wichtigen Gründen nicht zu anderer Zeit durchgeführt und Verbotstatbestände ausgeschlossen werden können.

(36) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind spätestens innerhalb der nach Abschluss der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode umzusetzen. Sollte dies aus technischen Gründen nicht oder nur eingeschränkt möglich sein, so ist ein anderer Zeitpunkt mit den Naturschutzbehörden abzustimmen. Bei der Durchführung und der Pflege ist die Verwendung von Torf, Dünger und chemischen Mitteln unzulässig.

(37) Bei den Gehölzpflanzungen sind nach § 40 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ausschließlich Pflanzen aus dem „Norddeutschen Tiefland“ zu setzen. Bei der Auswahl der Arten ist die potentiell natürliche Vegetation der naturräumlichen Haupteinheit „Emscherland“ zu beachten.

(38) Für die Wiedereinsaat der Ausgleichsflächen ist grundsätzlich „Regiosaatgut“ der Herkunftsregion 2 „Westdeutsches Tiefland“ zu verwenden.

(39) Die erfolgte Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen wird von der ökologischen Baubegleitung der HNB mitgeteilt (u.a. zur Nachbilanzierung der Eingriffs- und Ausgleichsbilanz, Vorbereitung der Umsetzungskontrolle). Die Umsetzungskontrolle der landschafts-pflegerischen Maßnahmen muss binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der jeweils zuständigen hNB beantragt werden. Es ist dabei sicher zu stellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die ökologische Baubegleitung anwesend ist.

(40) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind von der VHT oder von ihr beauftragten Dritten (z.B. durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit nach §§ 1090 ff. BGB) dauerhaft und ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu erhalten und in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern. Sie werden mit der Erfassung im Kompensationsflächenverzeichnis zu gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteilen (§ 39 Abs.1 LNatSchG).

(41) Eingriffe in naturnahe Bestände sind auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken. Zusätzliche, in den festgestellten Planunterlagen nicht ausgewiesene Eingriffe oder Flächeninanspruchnahmen sind nicht zulässig.

(42) Bei der Realisierung der Baumaßnahme ist auf eine maximale Schonung (Flächenverbrauch, Lärm- und sonstige Immissionen) der Kleingartenflächen zu achten. Eingriffe sind auf das technisch Minimale zu begrenzen und temporär genutzte Flächen (Baustelleneinrichtung, Lagerung usw.) sind nicht auf Kleingartenflächen vorzusehen.

(43) Für die im LBP festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind bei Bedarf in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde (HNB) sowie den Unteren Naturschutzbehörden (UNB) landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Das schließt auch eine sachgerechte Pflege ein.

(44) Die VHT hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen auf ihre Kosten Sorge zu tragen und die erforderlichen Pflegemaßnahmen entsprechend den Inhalten der Maßnahmenblätter des LBPs und den in den Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA) enthaltenen Vorgaben zu übernehmen. Die zeitliche Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist im Rahmen der Ausführungsplanung nach den in den ELA dargestellten Grundsätzen festzulegen.

(45) Bei nicht in das Eigentum der VHT übergehenden Kompensationsflächen obliegt dem jeweiligen Eigentümer grundsätzlich die Unterhaltungspflege, sofern

diese gänzlich oder teilweise von ihm sichergestellt werden kann; die Kosten hierfür hat die VHT zu tragen. Bei nicht erworbenen Flächen ist sicherzustellen, dass die Nutzung der nach dem LBP für Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Flächen durch Eintragung entsprechender Rechte in das jeweilige Grundbuch dinglich gesichert wird.

(46) Die Durchführung der vorgenannten Maßnahmen im unmittelbaren Trassenbereich ist innerhalb eines Jahres nach Herstellung der Fahrbahn vorzunehmen. Hierbei ist die jeweilige Vegetationsperiode zu berücksichtigen.

(47) Die Durchführung der festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des unmittelbaren Trassenbereichs ist grundsätzlich mit Baubeginn einzuleiten und innerhalb eines Jahres abzuschließen.

Die in den Maßnahmenblättern für die Maßnahmen mit artenschutzrechtlichem Bezug getroffenen speziellen Regelungen zum Zeitpunkt ihrer Durchführung bleiben hiervon unberührt.

(48) Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen hat während der Bauzeit gemäß DIN 18 920 bzw. RAS-LP 4 zu erfolgen. Zudem sind bei der Maßnahmenausführung die DIN 18915-19 sowie DIN 18320 entsprechend zu beachten.

(49) Im Zuge der Bauausführung entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen oder Gehölzbeständen sind durch sachgerechten Schnitt und Wundverschluss gemäß den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene Beschädigungen oder Zerstörungen von Pflanzenbeständen sind zu ersetzen. Bodenverdichtungen sind im Bereich der durch die Baumaßnahme betroffenen Pflanzenbestände nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Wurzelraum ist zu sichern.

(50) Ersatzpflanzungen und Ansaaten sind grundsätzlich mit bodenständigen Arten vorzunehmen. Auf Torf, Dünger und chemische Mittel ist bei der Durchführung der landschaftspflegerischen Arbeiten und bei der Pflege der Anpflanzungen soweit wie möglich zu verzichten.

(51) Im Übrigen sind die Vorgaben der "Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau" –HNL-S 99- sowie die "Ergänzenden Hinweise zur Planung und Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Bundesfern- und Landesstraßen" (Gem. RdErl. d. Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr u. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 13.2.1992 -MBI.NRW. S. 460) zu beachten.

(52) Die im vorgelegten landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung, sowie zum Ausgleich und Ersatz der mit dem Vorhaben einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft sind wie geplant einzuhalten und umzusetzen.

(53) Die an die besiedelten Flächen angrenzenden Bauflächen und Baustelleneinrichtungsflächen werden durch geeignete Amphibiensperrzäune abgeäunt.

5.3.2 Naturschutzfachliche Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahmen der Naturschutzbehörden

(1) Außerplanmäßige Eingriffe sind der Unteren Naturschutzbehörde vorab anzuzeigen. Weiterhin sind außerplanmäßige Eingriffe größeren Umfangs einvernehmlich abzustimmen.

(2) Nach Fertigstellung der Baumaßnahme ist der Gesamteingriff entsprechend nachzubilanzieren.

(3) Neophytenmanagement (zu Artikel 13 der VO (EU) Nr.1143/2014): Zur Vermeidung der weiteren Verbreitung invasiver Pflanzenarten wie insbesondere Fallopia/Reynoutria spec. oder Rubus armeniacus, sind Standorte invasiver Pflanzenarten nachzukartieren, im landschaftspflegerischen Begleitplan oder einer gesonderten Karte darzustellen und vor Ort zu kennzeichnen. Im Zuge der Baudurchführung sind oberirdische Pflanzenteile dieser Arten bei der Baufeldräumung getrennt von dem sonstigen Schnittgut zu lagern und zu entsorgen. Gleichermaßen sind die durchwurzelten Bodenschichten getrennt von dem übrigen Oberboden zu lagern und entweder thermisch oder anderweitig aufzubereiten oder zu entsorgen.

(4) Bei den Gehölzpflanzungen sind nach § 40 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG grundsätzlich Pflanzen aus dem Vorkommensgebiet 1 „Norddeutsches Tiefland“ zu verwenden. Der Nachweis der Zertifizierung der Gehölze ist vor Beginn der Umsetzung.

(5) Für die Wiedereinsaat der Ausgleichsflächen ist nach § 40 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG grundsätzlich „Regiosaatgut“ der Herkunftsregion 2 „Westdeutsches Tiefland“ zu verwenden. Der Nachweis der Zertifizierung des Saatguts ist Beginn der Umsetzung vorzulegen.

(6) Die Fertigstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der UNB anzuzeigen. Es hat eine gemeinsame Abnahme unter Beteiligung der HNB und der ökologischen Baubegleitung zu erfolgen.

(7) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind von der Vorhabenträgerin oder von ihr beauftragten Dritten (z.B. durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit nach §§ 1090 ff. BGB, in das Baulastenverzeichnis oder durch eine vertragliche Vereinbarung) dauerhaft und ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu erhalten und in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern. Der UNB ist eine Durchschrift der rechtlichen Sicherung zuzuleiten.

(8) Die Kompensationen werden mit der Erfassung im Kompensationsflächenverzeichnis der jeweils zuständigen UNB zu gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteilen (§ 39 Abs.1 LNatSchG).

(9) Aufgrund der hohen Bedeutung des Brückenbauwerks über die Emscher als sichere Querungsmöglichkeit für die Zwergfledermaus, sind Nacharbeiten und umfängliche Beleuchtungen der Baustelle während der Nacht nicht zulässig. In der Aktivitätszeit der Fledermäuse muss während der Nacht immer ein ungehindertes Unterfliegen des Brückenbauwerkes (Ausschluss von Nachtbaustellenlicht) möglich sein.

(10) Sollte vor Baubeginn von der ökologischen Baubegleitung festgestellt werden, dass für schutzwürdige Arten besondere Schutzmaßnahmen oder besondere Baudurchführungszeiten eingehalten werden müssen, so sind diese mit den unteren Naturschutzbehörde der Städte Bottrop und Essen abzustimmen.

(11) Die im LBP und im AFB dargestellten Minderungs- und Vermeidungsmaßnahme(n) sind in der genehmigten Fassung entsprechend durchzuführen. Abweichungen sind nur insoweit zulässig, wie sie durch nachfolgende Nebenbestimmungen festgelegt oder in der Ausführung abweichend abgestimmt werden.

(12) Die nach dem LBP und dem AFB sowie in den Nebenbestimmungen maßgeblichen Vorgaben sind in die vertraglichen Bedingungen und Leistungsverzeichnisse bei der Auftragsvergabe an die ausführenden Firmen aufzunehmen.

(13) Die aus artenschutzrechtlicher Sicht notwendigen CEF-Maßnahmen sind bis zum im AFB dargelegten Zeitpunkt in geeigneter Weise (z.B. durch vertragliche Vereinbarung oder dingliche Belastung/Dienstbarkeit) über den erforderlichen Zeitraum zu sichern, umzusetzen und zu unterhalten.

(14) Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sind der HNB sowie der UNB der Stadt Bottrop verbindlich schriftlich mitzuteilen. Zusätzlich ist zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen der gesamtverantwortliche Bauleiter und die für die ökologische Baubegleitung qualifizierte Person mit Name, Anschrift und Kontaktdaten den Naturschutzbehörden mitzuteilen.

(15) Eine über den festgelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklungen (u.a. Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume) haben in der Abgrenzung der Eingriffsbewertung zu erfolgen. Gegebenenfalls erforderliche Abweichungen vom Planfeststellungsbeschluss sind rechtzeitig bei der zulassenden Behörde mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen. Dies gilt analog für den Fall, dass durch Abstimmungen anderer Belange über den Antragsgegenstand hinausgehende Betroffenheiten von Natur und Landschaft ausgelöst werden.

(16) Um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände wirksam abzuwenden, sind die Erkenntnisse des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags nach spätestens fünf Jahren noch vor der Bauausführung in angemessenem Umfang zu aktualisieren und mit den Naturschutzbehörden abzustimmen.

(17) Sollten bei der Ausführung der Baumaßnahme neuere Erkenntnisse zu planungsrelevanten oder bedeutsamen Rote-Liste-Arten vorliegen (z.B. durch die ökologische Baubegleitung), so sind die Naturschutzbehörden umgehend zu informieren. Gegebenenfalls können dadurch weitere Nebenbestimmungen erforderlich werden.

(18) Falls der Einsatz einer Drohne (z.B. zur Bauüberwachung oder zum Aufmaß) beabsichtigt ist, ist ihre Verwendung mit der jeweiligen UNB abzustimmen.

(19) Sofern während der Bautätigkeit Beleuchtungen errichtet werden müssen, ist eine zusätzliche Lichtverschmutzung zu minimieren. Das Anlocken von Insekten oder Fledermausarten aus angrenzenden Lebensräumen und deren Prädatoren ist ebenfalls zu vermeiden. Hierzu sind die Inhalte der Anlage 1 der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)“ in ihrer aktuellen Fassung zu prüfen. Die Beleuchtung darf nur während der Arbeitszeiten benutzt werden.

(20) Die Erhaltung der Gehölzbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit haben gemäß RAS-LP 4 zu erfolgen. Zudem sind bei der Maßnahmenausführung die DIN 18320, DIN 18916, DIN 18917, DIN 18918 und DIN 18919 in ihrer jeweils gültigen Fassung zu beachten.

(21) Der Oberboden ist nach DIN 18915 aufzunehmen und auf Mieten zu setzen. Sofern während der Baumaßnahme Bodenaushub anfällt, der nicht zum Einbau im Eingriffsbereich vor Ort oder einer anderen Verwendung zugeführt werden kann, ist dieser ordnungsgemäß zu entsorgen.

(22) Um die Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten auszuschließen, sind Eingriffe in Pflanzenbestände nicht vom 1. März bis zum 30. September durchzuführen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG). Außerhalb dieses Zeitraumes sind sie nur dann zulässig, wenn sie aus wichtigen Gründen nicht zu anderer Zeit durchgeführt und Verbotstatbestände ausgeschlossen werden können.

(23) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind spätestens innerhalb der nach Abschluss der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode umzusetzen. Sollte dies aus technischen Gründen nicht oder nur eingeschränkt möglich sein, so ist ein anderer Zeitpunkt mit den Naturschutzbehörden abzustimmen. Bei der Durchführung und der Pflege ist die Verwendung von Torf, Dünger und chemischen Mitteln unzulässig.

(24) Bei den Gehölzpflanzungen sind nach § 40 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ausschließlich Pflanzen aus dem „Norddeutschen Tiefland“ zu setzen. Bei der Auswahl der Arten ist die potentiell natürliche Vegetation der naturräumlichen Haupteinheit „Emscherland“ zu beachten.

(25) Für die Wiedereinsaat der Ausgleichsflächen ist grundsätzlich „Regiosaatgut“ der Herkunftsregion 2 „Westdeutsches Tiefland“ zu verwenden.

(26) Die erfolgte Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen wird von der ökologischen Baubegleitung der hNB mitgeteilt (u.a. zur Nachbilanzierung der Eingriffs- und Ausgleichsbilanz, Vorbereitung der Umsetzungskontrolle). Die Umsetzungskontrolle der landschafts-pflegerischen Maßnahmen muss binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der jeweils zuständigen hNB beantragt werden. Es ist dabei sicher zu stellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die ökologische Baubegleitung anwesend ist.

(27) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind von der VHT oder von beauftragten Dritten (z.B. durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit nach §§ 1090 ff. BGB) dauerhaft und ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu erhalten und in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern. Sie werden mit der Erfassung im Kompensationsflächenverzeichnis zu gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteilen (§ 39 Abs.1 LNatSchG).

5.4 Schutzgut Luft

(1) Die in diesem Raum vorhandenen Luftleitbahnen der Emscher und des Rhein-Herne-Kanals mit ihren angrenzenden Freiräumen sind für den ohnehin allgemein belasteten Raum von großer Bedeutung. Die Gewährleistung des Erhalts ihrer Luftaustauschfunktion ist im Rahmen der Ausbaumaßnahmen sicher zu stellen.

(2) Die lufthygienische Ausgleichsfunktion ist für die angrenzenden siedlungs- und Gewerbe/Industriebereiche prioritär zu betrachten und zu schützen.

(3) Nach Fertigstellung der Baumaßnahme und Inbetriebnahme ist eine Überprüfung der Prognosewerte hinsichtlich der Immissionsbelastungen unbedingt messtechnisch zu überprüfen und zu aktualisieren sowie im Hinblick auf sensible Nutzungen (Wohnen) zu beurteilen.

5.5 Lärmschutz

5.5.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

(1) Die VHT hat die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Lärmschutzanlagen zu errichten und zu unterhalten. Bei der Ausgestaltung der Anlagen ist insbesondere auf eine sorgfältige Anpassung an das Umfeld zu achten.

(2) Die VHT hat im Planfeststellungsabschnitt einen Straßenbelag aufzubringen, der sicherstellt, dass die in den lärmtechnischen Berechnungen angegebenen Korrekturwerte D_{StrO} erzielt und dadurch die in den lärmtechnischen Unterlagen genannten Beurteilungspegel bzw. die durch die 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte auf Dauer eingehalten werden. Soweit die vorausgesetzten Korrekturwerte durch den Straßenoberflächenbelag nicht gewährleistet werden können, ist die Einhaltung der Pegelwerte bzw. der Immissionsgrenzwerte durch zusätzliche Maßnahmen sicherzustellen; ggf. ist für die Festlegung dieser Maßnahmen ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

5.5.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke sind von der VHT darauf hinzuweisen, dass sie, soweit die Grenzwerte für Wohngebiete bzw. Dorf- und Mischgebiete nach der 16. BImSchV überschritten werden, gegen die Bundesrepublik Deutschland einen Anspruch dem Grunde nach auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen haben, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind die der Planung zugrundeliegenden Prognosewerte für das Jahr 2030 heranzuziehen.

Ansprüche dem Grunde nach haben die Eigentümer folgender Wohngrundstücke:

Im Gebiet der Stadt Bottrop:

- Plankenschwemm 2, 4, 6, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 21a, 22, 23, 24, 25, 26, 27
- Im Werth 11
- Knappenstraße 146
- Asbeckstraße 3, 4b, 7, 8, 11, 12, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26
- Bahnhofstraße 109, 111, 113, 114
- Essener Straße 216/2
- Giesenfort 5
- Lichtenhorst 13
- Hafenstraße 286, 307, 309
- Ostuferstr. 19

Es ist sicher zu stellen, dass von dem späteren Brückenbauwerk unterseitig keine Geräuschabstrahlung stattfindet (z.B. durch Dröhnen bei Stahlhohlkörper etc.).

Grundstücke mit betroffenen Außenwohnbereich:

- Plankenschemm 2, 4, 6, 15, 17, 26, 27

5.5.3 Entschädigungsansprüche

Die genannten Eigentümer der in Abschnitt A, Nr. 5.5.2 dieses Beschlusses aufgeführten Grundstücke, die mit einem Außenwohnbereich ausgestattet sind, haben - sofern die zulässigen Grenzwerte hier überschritten sind - gegen den Straßenbaulastträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch den Verkehrslärm, der von dem hier planfestgestellten Bauabschnitt ausgeht. Dabei ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Dem Träger der Straßenbaulast wird aufgegeben, die Eigentümer dieser Grundstücke auf die Möglichkeit hinzuweisen, Entschädigungsansprüche geltend zu machen.

Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich nach den Regelungen der VLärmSchR97. Für den Fall, dass zwischen dem Träger der Straßenbaulast und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Höhe der Entschädigung erzielt wird, setzt die Bezirksregierung die Entschädigung fest (§ 19 a FStrG in Verbindung mit § 41 EEG NRW).

5.6 Landwirtschaft

Die VHT hat sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit, gegebenenfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten. Restflächen, die ohne Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz verbleiben, sind auf Wunsch des Eigentümers von der VHT zu übernehmen und dem Eigentümer der benachbarten Betriebsflächen - ggf. als Ersatzland - anzubieten.

Die Zufahrten zu den Hofparzellen und den landwirtschaftlichen Grundstücken sind mindestens in vorhandener Breite und die Durchlässe mit ausreichender Belastbarkeit herzustellen.

Nach Ausschreibung und Vergabe hat die örtliche Bauleitung in Zusammenarbeit mit der bauausführenden Firma die Anlieger frühzeitig über die einzelnen Bauphasen zu informieren und ggf. Absprachen zu treffen, damit insbesondere Beeinträchtigungen für die landwirtschaftlichen Betriebe minimiert werden.

Bei der Bepflanzung der Straßenseiten- und Ausgleichsflächen ist ein hinreichender Abstand zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

Flächen die zur Durchführung der Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommen werden, sind nach Fertigstellung des Vorhabens wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen und der ursprünglichen Nutzung zur Verfügung zu stellen.

Die neu zu errichtenden Brückenbauwerke sind nach den neusten technischen Standards zu erstellen. Die Befahrung mit landwirtschaftlichem Verkehr bis zu 40 Tonnen Gesamtgewicht muss gewährleistet sein.

5.7 Gefahrenabwehr

5.7.1 Kampfmittel

(1) Spätestens sechs Monate vor Baubeginn, ist ein Antrag auf Luftbildauswertung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen

(2) Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000 m² sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen.

Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Ist die Bauaufsichtsbehörde nicht gesetzlich geregelt, so ist diese Bescheinigung der Planfeststellungsbehörde (Bezirksregierung Münster) vorzulegen.

5.7.2 Brand- und Katastrophenschutz

(1) Im Rahmen der Bauausführung müssen die Zufahrten und Abfahrten für die Feuerwehr und den Rettungsdienst, sowohl zu den einzelnen Autobahnabschnitten als auch zu den Baustellenabschnitten jederzeit möglich sein. Entsprechende Planunterlagen sind der Feuerwehr zur Verfügung zu stellen.

(2) In stauträchtigen Abschnitten ohne Ausweichmöglichkeiten für Verkehrsteilnehmer sind nach Möglichkeit separate Fahrspuren für Feuerwehr und Rettungsdienst vorzusehen. Hierzu ist frühzeitig die Berufsfeuerwehr einzubinden.

(3) Vor der Durchführung einzelner Baumaßnahmen, die eine Änderung der Verkehrsführung (z. B. Sperrungen oder Umleitungen) hervorrufen, ist die Feuerwehr frühzeitig, mindestens zwei Wochen vorher, zu informieren. Sicherheitskonzepte für ausführende Bautätigkeiten, die im weiteren Verlauf der Planungen erarbeitet werden, sind mit dem Sachgebiet Gefahrenabwehr bei der Stadt Duisburg sowie dem Amt 37 bei der Stadt Mülheim abzustimmen.

5.8 Baubedingte Nebenbestimmungen

5.8.1 Erschütterungen

(1) Zur Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen durch Erschütterungen sind bei allen Bauarbeiten in der Nähe von Gebäuden jedweder Nutzungsart die der DIN 4150-3 „Erschütterungen im Bauwesen“ entnommenen und in Tabelle 1 zum Gem. RdErl. „Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsmissionen“ des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport vom 31.7.2000 -MBI. NRW. S. 945- enthaltenen Anhaltswerte zu beachten.

(2) Sollte sich darüber hinaus im Rahmen der Bauausführungsplanung ergeben, dass unvermeidbare Bauverfahren mit zu erwartenden erheblichen Erschütterungsmissionen eingesetzt werden müssen, hat die VHT betroffene Eigentümer zu informieren, um die Notwendigkeit von Beweissicherungsmaßnahmen zu klären.

(3) Davon unbenommen behält sich die Planfeststellungsbehörde in diesen Fällen vor, der VHT gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf Rechte anderer erforderlich sind.

(4) Sollten entsprechende Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, wird ein Anspruch gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festgestellt. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden (vgl. Abschnitt D dieses Beschlusses).

(5) Längerfristig angelegte Verkehrswege innerhalb der Baustelle sind zwecks Staubminimierung zu befestigen.

(6) Längerfristige Bodenablagerungen sind zwecks Staubminimierung durch Planen abzudecken.

(7) Die Fachthemen Baustellenausleuchtung, Erschütterungen (insbesondere während der Abrissarbeiten) und Staub sind gutachterlich zu begleiten. Der Artenschutz (Flugbahnen Fledermäuse) kann im Konflikt stehen mit temporären Maßnahmen während der Bauphase. Ein erhöhter Abstimmungsbedarf zwischen den Fachthemen ist entsprechend durch Baubegleitung sicherzustellen.

5.8.2 Baulärm

(1) Die einschlägigen Richtlinien und Bestimmungen, wie z. B. die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) und die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV), soweit sie anwendbar ist, sind im Rahmen der Bauausführungsplanung und -durchführung zu beachten.

(2) Zur Reduzierung der Beeinträchtigung durch Baulärm sind dem Stand der Technik entsprechende geräuscharme Baumaschinen einzusetzen. Gleichzeitig hat die VHT darauf zu achten, dass möglichst geräuscharme Bauverfahren zur Anwendung kommen. Für eine temporär notwendige Verwendung lautstarker Baumaschinen (Schlagrammen, o. ä.) ist eine Beschränkung der Betriebszeiten vorzusehen, um den Erholungs- und Ruheanspruch am Wochenende sowie die Nachtruhe der Anwohner zu gewährleisten.

(3) Sofern sich im Rahmen der Bauausführungsplanung ergibt, dass unvermeidbare Bauverfahren mit zu erwartenden erheblichen Baulärmimmissionen eingesetzt werden müssen, welche die Richtwerte der AVV überschreiten, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, der VHT gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf Rechte anderer erforderlich sind.

(4) Sollten entsprechende Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, wird ein Anspruch gem. § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG NRW auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festgestellt. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden (vgl. Abschnitt D dieses Beschlusses).

(5) Die VHT hat darauf zu achten, dass der Baustellenverkehr soweit wie möglich über die zu bauende Trasse erfolgt und die Benutzung von Straßen in besiedelten Bereichen möglichst vermieden wird.

(6) Sofern beabsichtigt wird Nacharbeiten durchzuführen, so ist eine Ausnahmegenehmigung nach § 9 BImSchG bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

(7) Zur Vermeidung einer relevanten Verkehrslärmerhöhung im Bottroper Stadtgebiet ist eine Frühzeitige Planung mit weiträumiger Umfahrung des Bottroper Stadtgebietes für den Durchgangsverkehr sicherzustellen.

(8) Der Baustellenverkehr ist zu regulieren.

(9) Der Einsatz von mobilen Schallschirmen ist anzuwenden.

5.9 Denkmalschutz

(1) Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauerwerk, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, 0 Fossilien) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Unteren Denkmalbehörde und der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster (Tel. 0251/591 891 1) unverzüglich, anzuzeigen (§§ 15 und 16 DSchG).

(2) Es ist sicherzustellen, dass alle Denkmäler, historischen Kulturlandschaftsgebiete und schützenswerten Objekte durch die Abbauarbeiten bzw. durch Arbeitsflächen nicht beschädigt werden. Der Schutz ist durch entsprechende Maßnahmen zu gewährleisten.

5.10 Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik

5.10.1 Allgemeines

(1) Es sind die Mindestanforderungen gemäß RABS für den militärischen Schwerlastverkehr bzw. Übermaßverkehr weiterhin einzuhalten. Außerdem muss die Straße in beiden Richtungen für Fahrzeuge mit bis zu 100 Tonnen geeignet sein.

(2) Der Beginn und das Ende der Baumaßnahme ist unter Angabe des AZ: III-117-21-PFV der Bundeswehr unter folgender Email-Adresse anzuzeigen: LKdoHEVerkInfra@bundeswehr.org

5.10.2 Baustellenverkehr und Brückenbauwerke

(1) Die Unterhaltung der von Baustellenverkehren genutzten Wege ist für die Zeit der Benutzung durch die Straßenbauverwaltung zu gewährleisten.

(2) Geplante Brückenbauwerke müssen die Forderungen an eine Militärstraße – MLC 50/50 – 100 gemäß STANAG 2021 erfüllen.

(3) Die Abfolge der einzelnen Brückenbaumaßnahmen und notwendigen Umleitungen ist mit den jeweiligen Straßenverkehrsbehörden im Rahmen der Ausführungsplanung zu koordinieren.

5.11 Versorgungsleitungen und Infrastruktur

5.11.1 Allgemeines

Gemäß Rohrfernleitungsverordnung (RohrFLtgV) und Technischer Regel für Rohrfernleitungsanlagen (TRFL) sind diese Rohrfernleitungsanlagen in einem dinglich gesicherten Schutzstreifen verlegt. Innerhalb dieses Schutzstreifens sind Arbeiten jeglicher Art im Vorfeld mit dem Betreiber der Anlage abzustimmen. Es ist sicherzustellen, dass die Integrität der Rohrfernleitung und ihr sicherer Betrieb durch die beantragte Maßnahme nicht gefährdet wird.

5.11.2 Umlegung der Ethylen-Rohrfernleitungsanlage FG30

(1) Die Anforderungen und Hinweise der Prüfstelle aus der gutachtlichen Stellungnahme zur Umlegung der ARG-RFL sind zu beachten und umzusetzen, soweit nicht durch die Auflagen dieser Planfeststellung abweichende Regelungen getroffen werden.

(2) Die in der gutachtlichen Stellungnahme der Prüfstelle geforderten Unterlagen zur Prüfung vor und während der Bauphase bzw. vor Inbetriebnahme der ARG-RFL sind in Absprache mit der Prüfstelle nach § 6 RohrFLtgV dieser rechtzeitig zur Prüfung vorzulegen. Der Nachweis der umgesetzten Maßnahmen ist spätestens mit der Prüfbescheinigung zur Abnahmeprüfung des Vorhabens zu erbringen und der Bezirksregierung Köln, Dez. 54, Sachgebiet Rohrfernleitungen, vorzulegen.

(3) Der geplante Beginn der Baumaßnahmen an der ARG-RFL ist der Bezirksregierung Köln, Dez. 54, Sachgebiet Rohrfernleitungen, mindestens vier Wochen vorher schriftlich mitzuteilen.

(4) Die geplante Inbetriebnahme des umgelegten Abschnitts der ARG-RFL ist der Bezirksregierung Köln, Dez. 54, Sachgebiet Rohrfernleitungen, mindestens vier Wochen vorher schriftlich mitzuteilen.

(5) Der Schutzstreifen der ARG-RFL ist vom Beginn der Abbrucharbeiten an der alten Brücke bis zur Fertigstellung der neuen Brücke auf einer Breite von mindestens 6 m mit geeigneten Mitteln zu kennzeichnen und vor mechanischen Einwirkungen und sonstigen Gefahren zu schützen. Mögliche Gefahren sind u.a. die Befahrung durch schwere Baumaschinen oder die Beschädigung durch herabstürzendes Bau- bzw. Abbruchmaterial. Sämtliche Einwirkungen auf den Schutzstreifen sind mit dem Betreiber der Rohrfernleitung im Vorfeld abzustimmen.

(6) Die Fundamente für die Stützen der neuen Brücke werden in unmittelbarer Nähe zur ARG-RFL geplant. Die Beanspruchung der Rohrfernleitung durch mögliche Erschütterungen bei den Brückenbauarbeiten ist im Vorfeld zu bewerten.

Anschließend sind entsprechende Schutzmaßnahmen festzulegen. Die Rohrfernleitung darf durch die auftretenden Zusatzbeanspruchungen nicht gefährdet werden.

(7) Nach Umsetzung des Vorhabens an der ARG-RFL ist die Funktionsfähigkeit bzw. Wirksamkeit des kathodischen Korrosionsschutzes durch eine Prüfstelle nach § 6 RohrFLtgV unter Berücksichtigung von etwaigen Wechselwirkungen mit Fremdanlagen prüfen zu lassen. Die Bescheinigung der Prüfstelle über die Ergebnisse der Prüfungen ist der Bezirksregierung Köln, Dez. 54, Sachgebiet Rohrfernleitungen, unaufgefordert vorzulegen.

(8) Nach erfolgter Umsetzung des Vorhabens ist die zusammenfassende Dokumentation der ARG-RFL gemäß § 4 Abs. 2 RohrFLtgV fortzuschreiben und innerhalb von zwei Monaten nach Vorlage der Abnahmeprüfbescheinigung dem Sachgebiet Rohrfernleitungen bei den Bezirksregierungen Düsseldorf, Münster und Köln zuzusenden.

(9) Die erstmalige Zustandsermittlung des umgelegten Abschnitts der ARG-RFL sollte vor der Inbetriebnahme erfolgen. Spätestens fünf Jahre nach der Errichtung hat diese jedenfalls zu erfolgen. Die Ergebnisse der Zustandsermittlung sind von einer Prüfstelle nach § 6 RohrFLtgV zu bewerten und zu bescheinigen. Die Bescheinigung der Prüfstelle ist der Bezirksregierung Köln, Dez. 54, Sachgebiet Rohrfernleitungen, unaufgefordert vorzulegen.

5.11.3 Umlegung der ALD-RFL (FG19)

(1) Die Anforderungen und Hinweise der Prüfstelle aus der gutachtlichen Stellungnahme zur Umlegung der ALD-RFL sind zu beachten und umzusetzen, soweit nicht durch die Auflagen dieser Planfeststellung abweichende Regelungen getroffen werden.

(2) Die in der gutachtlichen Stellungnahme der Prüfstelle geforderten Unterlagen zur Prüfung vor und während der Bauphase bzw. vor Inbetriebnahme der ALD-RFL sind in Absprache mit der Prüfstelle nach § 6 RohrFLtgV dieser rechtzeitig zur Prüfung vorzulegen. Der Nachweis der umgesetzten Maßnahmen ist spätestens mit der Prüfbescheinigung zur Abnahmeprüfung des Vorhabens zu erbringen und der Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 54, Sachgebiet Rohrfernleitungen, vorzulegen.

(3) Der geplante Beginn der Baumaßnahmen an der ALD-RFL ist der Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 54, Sachgebiet Rohrfernleitungen, mindestens vier Wochen vorher schriftlich mitzuteilen.

(4) Die geplante Inbetriebnahme des umgelegten Abschnitts der ALD-RFL ist der Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 54, Sachgebiet Rohrfernleitungen, mindestens vier Wochen vorher schriftlich mitzuteilen.

(5) Der Schutzstreifen der ALD-RFL ist vom Beginn der Abbrucharbeiten an der alten Brücke bis zur Fertigstellung der neuen Brücke auf einer Breite von mindestens 4 m mit geeigneten Mitteln zu kennzeichnen und vor mechanischen Einwirkungen und sonstigen Gefahren zu schützen. Mögliche Gefahren sind u.a. die Befahrung durch schwere Baumaschinen oder die Beschädigung durch herabstürzendes Bau- bzw. Abbruchmaterial. Sämtliche Einwirkungen auf den Schutzstreifen sind mit dem Betreiber der Rohrfernleitung im Vorfeld abzustimmen.

(6) Die Fundamente für die Stützen der neuen Brücke werden in unmittelbarer Nähe zur ALD-RFL geplant. Die Beanspruchung der Rohrfernleitung durch mögliche Erschütterungen bei den Brückenbauarbeiten ist im Vorfeld zu bewerten. Anschließend sind entsprechende Schutzmaßnahmen festzulegen. Die Rohrfernleitung darf durch die Zusatzbeanspruchungen nicht gefährdet werden.

(7) Nach Umsetzung des Vorhabens an der ALD-RFL ist die Funktionsfähigkeit bzw. Wirksamkeit des kathodischen Korrosionsschutzes durch eine Prüfstelle nach § 6 RohrFLtgV unter Berücksichtigung von etwaigen Wechselwirkungen mit Fremdanlagen prüfen zu lassen. Die Bescheinigung der Prüfstelle über die Ergebnisse der Prüfungen ist der Bezirksregierung Düsseldorf, Dez. 54, Sachgebiet Rohrfernleitungen, unaufgefordert vorzulegen.

(8) Nach erfolgter Umsetzung des Vorhabens ist die zusammenfassende Dokumentation der ALD-RFL gemäß § 4 Abs. 2 RohrFLtgV fortzuschreiben und innerhalb von zwei Monaten nach Vorlage der Abnahmeprüfbescheinigung dem Sachgebiet Rohrfernleitungen bei den Bezirksregierungen Düsseldorf, Münster und Köln zuzusenden.

(9) Mit der Umlegung der ALD-RFL darf erst nach Ablauf der 8 Wochenfrist begonnen werden.

5.11.4 Hinweis zur Erneuerung der Rohrbrücke (BW 07): Änderung der Rohrfernleitungsanlagen FL-111, FL-113N, FL-114N und FL-145

Grundsätzlich bedarf die Änderung eines Vorhabens einer Zulassung nach § 65 UVPg i. V. m. § 76 VwVfG NRW. Dieses gilt z. B. auch, sofern andere Rohre oder Rohrbögen als genehmigt verwendet werden sollen. Ausgenommen sind Änderungen von unwesentlicher Bedeutung.

Begründung: Unter Nr. 6.2.1 Festigkeitsberechnung, letzter Satz in den 4 gutachtlichen Stellungnahmen vom 08.04.2024 der TÜV NORD Systems GmbH &

Co. KG - Prüfstelle für Rohrfernleitungsanlagen - Hamburg zu den Rohrfernleitungsanlagen FL-111, FL-113N, FL-114N und FL-145 wird angegeben, dass sofern der Einsatz anderer Rohre oder Rohrbögen erfolgen soll, diese Änderungen (nur) nach Abstimmung mit der anerkannten Prüfstelle eingesetzt werden dürfen.

5.11.5 Rohrfernleitungsanlage RMR: Neubau Lärmschutzwand an der AS Bottrop Süd

(1) Für die Verbreiterung der Fahrbahnen der BAB 42 und die Aufstellung der Lärmschutzwände über der vorhandenen Querung der Autobahn durch die Rohrfernleitungsanlage der Rhein-MainTransportgesellschaft mbH westlich der Anschlussstelle BottropSüd ist basierend auf den Ergebnissen der Suchschachtungen zur Lage der Rohrfernleitungsanlage bzw. der Etagensprünge in Zusammenarbeit mit der Rohrfernleitungsbetreiberin eine Ausführungsplanung zu erstellen. Diese ist einer sachverständigen Prüfung im Sinne von Anhang II.2.1 der Technischen Regel für Rohrfernleitungen (TRFL) durch eine nach § 6 Rohrfernleitungsverordnung anerkannte Prüfstelle unterziehen zu lassen. Eine Ausführung der Baumaßnahme in diesem Bereich darf erst nach Vorliegen der zugehörigen abschließenden positiven gutachtlichen Stellungnahme der Prüfstelle erfolgen. Die abschließende positive Stellungnahme der anerkannten Prüfstelle ist zusammen mit der geprüften Ausführungsplanung unverzüglich der Bezirksregierung Köln - Dezernat 54 - als für die Rohrfernleitungsanlage zuständige Zulassungsbehörde vorzulegen.

(2) Zur grundsätzlichen Sicherstellung der Sorgfaltspflichten, der notwendigen privatrechtlichen Regelungen sowie aus Sicherheitsgründen ist innerhalb der Planfeststellungsgrenzen der Schutzstreifen der Rohrfernleitungsanlage der Rhein-Main-Transportgesellschaft mbH in den zur Ausführungsplanung gehörenden Plänen deutlich erkennbar darzustellen und die zugehörigen Restriktionen (Schutzanweisungen, Sicherheitsbestimmungen etc.) zu hinterlegen. Ausführungspläne dürfen immer nur zusammen mit den im Schutzstreifen gültigen Restriktionen den mit der Realisierung des Vorhabens beauftragten Personen oder Unternehmen übergeben werden. Die Vorhabenträgerin ist zur Einholung von aktualisierten Bestandsplänen und den aktuell gültigen technisch begründeten Restriktionen bei der Rhein-Main-Transportgesellschaft mbH als Betreiberin der Rohrfernleitungsanlage für die Erstellung der Ausführungsplanung verpflichtet.

(3) Soweit der Schutzstreifen der bestehenden Rohrfernleitungsanlage der Rhein-Main-Transportgesellschaft mbH unmittelbar durch Bautätigkeiten für das Vorhaben berührt wird, sind durch die Vorhabenträgerin in Zusammenarbeit mit

der betroffenen Leitungsbetreiberin vor Baubeginn und nach Abschluss der Arbeiten Intensivmessungen zur Funktionsfähigkeit des passiven Korrosionsschutzes (Umhüllung) der bestehenden Rohrfernleitung durchzuführen. Die Intensivmessungen sind zeitnah zur Baumaßnahme durchzuführen; jedoch muss zwischen dem Abschluss der Arbeiten und der anschließenden Intensivmessung ein Winter liegen, um Fehler in den Umhüllungen der Rohrfernleitung mit ausreichender Sicherheit erkennen zu können.

Hinweis: Eine Änderung des planfestgestellten Vorhabens vor Fertigstellung bedarf grundsätzlich der Zulassung gemäß § 76 VwVfG NRW. Hierunter kann insbesondere eine zur Durchführung des Plans wider Erwarten erforderliche wesentliche Veränderung (z.B. Umverlegung) der Rohrfernleitungsanlage der Rhein-Main-Transportgesellschaft mbH im Bereich der vorhandenen Querung der Autobahn westlich der Anschlussstelle Bottrop-Süd fallen.

5.11.6 Querung der Rohrfernleitungsanlage der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH (ALD) FG 29

(1) Für die Verbreiterung der Fahrbahnen der BAB 42 und die Aufstellung der Lärmschutzwände über der vorhandenen Querung der Autobahn durch die WasserstoffRohrfernleitungsanlage (RFL), Leitungsstrang FG 29 DN 300 PN 25 der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH (ALD) westlich der Anschlussstelle Bottrop-Süd ist basierend auf den Ergebnissen der Suchschachtungen zur Lage der Rohrfernleitungsanlage und des zugehörigen Mantelrohrs in Zusammenarbeit mit der Rohrfernleitungsbetreiberin eine Ausführungsplanung zu erstellen. Diese ist einer sachverständigen Prüfung im Sinne von Anhang II.2.1 der Technischen Regel für Rohrfernleitungen (TRFL) durch eine nach § 6 Rohrfernleitungsverordnung anerkannte Prüfstelle unterziehen zu lassen. Eine Ausführung der Baumaßnahme in diesem Bereich darf erst nach Vorliegen der zugehörigen abschließenden positiven gutachtlichen Stellungnahme der Prüfstelle erfolgen. Die abschließende positive Stellungnahme der anerkannten Prüfstelle ist zusammen mit der geprüften Ausführungsplanung unverzüglich der Bezirksregierung Düsseldorf - Dezernat 54 - als für die Rohrfernleitungsanlage zuständige Zulassungsbehörde vorzulegen.

(2) Zur grundsätzlichen Sicherstellung der Sorgfaltspflichten, der notwendigen privatrechtlichen Regelungen sowie aus Sicherheitsgründen sind innerhalb der Planfeststellungsgrenzen der Schutzstreifen der Wasserstoff-Rohrfernleitungsanlage (RFL), Leitungsstrang FG 29 DN 300 PN 25 der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH (ALD) in den zur Ausführungsplanung gehörenden Plänen deutlich

erkennbar darzustellen und die zugehörigen Restriktionen Sicherheitsbestimmungen, etc.) (Schutzanweisungen, zu hinterlegen. Ausführungspläne dürfen immer nur zusammen mit den in dem Schutzstreifen gültigen Restriktionen den mit der Realisierung des Vorhabens beauftragten Personen oder Unternehmen übergeben werden. Die Vorhabenträgerin ist zur Einholung von aktualisierten Bestandsplänen und den aktuell gültigen technisch begründeten Restriktionen bei der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH (ALD) als Betreiberin der Wasserstoff-Rohrfernleitungsanlage (RFL), Leitungsstrang FG 29 DN 300 PN 25 für die Erstellung der Ausführungsplanung verpflichtet.

(3) Soweit die Schutzstreifen der bestehenden WasserstoffRohrfernleitungsanlage (RFL), Leitungsstrang FG 29 DN 300 PN 25 der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH (ALD) unmittelbar durch Bautätigkeiten für das Vorhaben berührt wird, sind durch die Vorhabenträgerin in Zusammenarbeit mit der betroffenen Leitungsbetreiberin vor Baubeginn und nach Abschluss der Arbeiten Intensivmessungen zur Funktionsfähigkeit des passiven Korrosionsschutzes (Umhüllung) der bestehenden Rohrfernleitung durchzuführen. Die Intensivmessungen sind zeitnah zur Baumaßnahme durchzuführen; jedoch muss zwischen dem Abschluss der Arbeiten und der anschließenden Intensivmessung ein Winter liegen, um Fehler in den Umhüllungen der Rohrfernleitung mit ausreichender Sicherheit erkennen zu können.

Hinweis: Eine Änderung des planfestgestellten Vorhabens vor Fertigstellung bedarf grundsätzlich der Zulassung gemäß § 76 VwVfG NRW. Hierunter kann insbesondere eine zur Durchführung des Plans wider Erwarten erforderliche wesentliche Veränderung (z.B. Umverlegung) der WasserstoffRohrfernleitungsanlage (RFL), Leitungsstrang FG 29 DN 300 PN 25 der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH (ALD) im Bereich der vorhandenen Querung der Autobahn westlich der Anschlussstelle Bottrop-Süd fallen.

5.11.7 Querung der Ethylen-Rohrfernleitungsanlage der ARG mbH & Co. KG

(1) Für die Verbreiterung der Fahrbahnen der BAB 42 und die Aufstellung der Lärmschutzwände über der vorhandenen Querung der Autobahn durch die Ethylen-Rohrfernleitungsanlage der ARG mbH & Co. KG westlich der Anschlussstelle Bottrop-Süd ist basierend auf den Ergebnissen der Suchschachtungen zur Lage der Rohrfernleitungsanlage und des zugehörigen Mantelrohrs in Zusammenarbeit mit der Rohrfernleitungsbetreiberin eine Ausführungsplanung zu erstellen. Diese ist einer sachverständigen Prüfung im Sinne von Anhang II.2.1 der Technischen Regel für Rohrfernleitungen (TRFL) durch eine nach § 6 Rohrfernleitungsverordnung anerkannte Prüfstelle unterziehen zu lassen. Eine Ausführung

der Baumaßnahme in diesem Bereich darf erst nach Vorliegen der zugehörigen abschließenden positiven gutachtlichen Stellungnahme der Prüfstelle erfolgen. Die abschließende positive Stellungnahme der anerkannten Prüfstelle ist zusammen mit der geprüften Ausführungsplanung unverzüglich der Bezirksregierung Köln - Dezernat 54 - als für die Rohrfernleitungsanlage zuständige Zulassungsbehörde vorzulegen.

(2) Zur grundsätzlichen Sicherstellung der Sorgfaltspflichten, der notwendigen privatrechtlichen Regelungen, sowie aus Sicherheitsgründen ist innerhalb der Planfeststellungsgrenzen der Schutzstreifen der Ethylen-Rohrfernleitungsanlage der ARG mbH & Co. KG in den zur Ausführungsplanung gehörenden Plänen deutlich erkennbar darzustellen und die zugehörigen Restriktionen (Schutzanweisungen, Sicherheitsbestimmungen etc.) zu hinterlegen. Ausführungspläne dürfen immer nur zusammen mit den im Schutzstreifen gültigen Restriktionen den mit der Realisierung des Vorhabens beauftragten Personen oder Unternehmen übergeben werden. Die Vorhabenträgerin ist zur Einholung von aktualisierten Bestandsplänen und den aktuell gültigen technisch begründeten Restriktionen bei der ARG mbH & Co. KG als Betreiberin der Ethylen-Rohrfernleitungsanlage für die Erstellung der Ausführungsplanung verpflichtet.

(3) Soweit der Schutzstreifen der bestehenden Ethylen-Rohrfernleitungsanlage der ARG mbH & Co. KG unmittelbar durch Bautätigkeiten für das Vorhaben berührt wird, sind durch die Vorhabenträgerin in Zusammenarbeit mit der betroffenen Leitungsbetreiberin vor Baubeginn und nach Abschluss der Arbeiten Intensivmessungen zur Funktionsfähigkeit des passiven Korrosionsschutzes (Umhüllung) der bestehenden Rohrfernleitung durchzuführen. Die Intensivmessungen sind zeitnah zur Baumaßnahme durchzuführen; jedoch muss zwischen dem Abschluss der Arbeiten und der anschließenden Intensivmessung ein Winter liegen, um Fehler in den Umhüllungen der Rohrfernleitung mit ausreichender Sicherheit erkennen zu können.

Hinweis: Eine Änderung des planfestgestellten Vorhabens vor Fertigstellung bedarf grundsätzlich der Zulassung gemäß § 76 VwVfG NRW. Hierunter kann insbesondere eine zur Durchführung des Plans wider Erwarten erforderliche wesentliche Veränderung (z.B. Umverlegung) der Ethylen-Rohrfernleitungsanlage der ARG mbH & Co. KG im Bereich der vorhandenen Querung der Autobahn westlich der Anschlussstelle Bottrop-Süd fallen.

5.11.8 AIR Liquide Deutschland GmbH (ALD)

(1) Bei der geplanten Baumaßnahme gemäß Planungsunterlagen darf der Bestand sowie der Betrieb der Fernleitung nicht gefährdet und/oder behindert bzw. erschwert werden.

(2) Innerhalb des Schutzstreifens dürfen keine Arbeiten ohne Zustimmung der AIR LIQUIDE erfolgen. Der Beginn aller Arbeiten im Schutzstreifen der Fernleitung ist rechtzeitig vorher zu melden.

(3) Der Zugang zu den Fernleitungen (Reparatur, Wartung) ist dauerhaft, auch während der Baumaßnahme, zu ermöglichen. Die Schutzstreifenbreite beträgt mindestens 6,0 m. Der Verlauf der Fernleitungen ist grundlegend gesichert.

(4) Bei Arbeiten im Bereich der Sauerstoffleitung ist die „Anweisung AIR LIQUIDE Deutschland GmbH zum Schutz ihrer Fernleitungen Rhein-Ruhr-Verbund (Schutzanweisung Rhein-Ruhr), Stand 30.09.2015“ strikt einzuhalten.

(5) Bei Arbeiten im Schutzstreifen der FL 022 ist der Abschluss einer Schutzstreifenvereinbarung (SSV) / Interessenabgrenzungsvertrag (IAV) erforderlich.

(6) Die Baumaßnahme wird im Bereich der Fernleitung FL 022 durch ALD-Mitarbeiter kontrolliert und überwacht. Die VHT hat sich spätestens 14 Tage vor Beginn der Baumaßnahme mit einem Ansprechpartner des Betriebes Fernleitungen der ALD in Verbindung zu setzen, um Maßnahmen zum Schutz der Fernleitungen abzustimmen.

5.11.9 Amprion GmbH

(1) Im Schutzstreifen der Leitung dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von max. 5 m erreichen.

(2) Der Beginn der Bauarbeiten ist mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen der Amprion GmbH anzuzeigen.

(3) Die maximalen Arbeits- und Gerätehöhen im Schutzstreifen der Freileitung sind mit dem v. g. Leitungsbetrieb abzustimmen.

(4) Die Leitung und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten.

(5) Der Beginn der Bauarbeiten ist mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen der Amprion GmbH anzuzeigen.

(6) Die maximalen Arbeits- und Gerätehöhen im Schutzstreifen der Freileitung sind mit dem v. g. Leitungsbetrieb abzustimmen.

5.11.10 Deutsche Bahn AG

(1) Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) regelt die gegenseitige Duldungspflicht der jeweiligen Anlagen der Partner (Schiene / Straße) im Kreuzungsbereich nur dem Grunde nach. Ausbaumaßnahmen im Straßenbereich können daher dem Grunde nach unabhängig von der Nutzungsfestsetzung im Bebauungsplan erfolgen. Im Zuge der konkreten Ausbauplanung ist das jeweilige fachgesetzliche Verfahren (z.B. nach dem FStrG) durchzuführen; dabei ist die DB Netz AG insbesondere als TÖB (und zudem als Grundstückseigentümer) zu beteiligen. Vom Umfang der Ausbaumaßnahme abhängig, kann auch die Aufstellung einer Kreuzungsvereinbarung nach EKrG erforderlich werden. Eine Veräußerung von Flächen der DB AG erfolgt in der Regel nicht. Regelungen sind nach vorgenannten EKrG innerhalb der angesprochenen Kreuzungsvereinbarungen zu treffen.

(2) Somit ist vor Baubeginn ist zwischen dem Bauantragsteller und der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung nach EKrG, ggf. eine Planungsvereinbarung und ggf. eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen.

(3) Temporäre Inanspruchnahme der DB Flächen sind mit einem Kurzzeit Mietvertrag zu regeln.

(4) Es muss sichergestellt werden, dass ein möglicher zweigleisiger Ausbau der Strecke 2206 Strw 2205/2206 – DU-Meider.N. im Bereich zwischen Osterfeld und Bottrop Süd weiterhin realisierbar ist.

(5) Es ist grundsätzlich darauf zu achten, dass bei Überführung genügend lichte Höhe für Bahnanlagen inklusive Oberleitungsanlagen vorhanden ist.

(6) Es wird darauf hingewiesen, dass auch auf benachbarten Fremdf Flächen, neben den bereits innerhalb dieser Stellungnahme benannten, mit Kabeln und Leitungen der DB Kommunikationstechnik GmbH (DB KT) zu rechnen ist.

Es wird darauf hin gewiesen, dass sich auf den Flurstücken 221, 233 Flur 124 und Flurstück 15 Flur 174 Gemarkung Bottrop Leitung,- Signal,- Steuer und Fernmeldekabel befinden, die weder überbaut noch durchtrennt oder sonst wie beschädigt werden dürfen.

(7) Da trotz aller Sorgfalt der Prüfung keine Gewährleistung für die Vollständigkeit der Benennung aller Kabel und Leitungen der DB AG übernommen werden kann, gilt;

Sollten innerhalb der Arbeiten Rohre oder Kabel aufgefunden werden, so sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und die Störstelle der DB Netz AG

AVE.NL.WEST@deutschebahn.com zu informieren.

(8) Für Flur 122 Flurstück 132 und 134 Gemarkung Bottrop bestehen Verträge bezüglich der Nutzung der Randstreifen, sodass diese für die Nutzung durch die Autobahn GmbH des Bundes aktuell nicht zur Verfügung stehen.

(9) Die Entwässerung der Bahnanlagen, insbesondere der Böschungsanlagen sind jederzeit sicherzustellen. Sollten diese im Rahmen der Maßnahme verändert werden müssen, so bedarf dies einer vorherigen Abstimmung mit der DB Netz AG.

(10) Aus Sicht des Fachbereiches Oberleitung müssen insbesondere auch folgende

Forderungen eingehalten werden:

- Abgrabungen im Umkreis von 5m von Oberleitungsmasten sind nicht zulässig.
Sollte dies notwendig sein, muss mit dem Anlagenverantwortlichen Oberleitung Rücksprache gehalten werden und ein Fachplaner für Gründungen von Oberleitungsmasten beauftragt werden, der Maßnahmen zum Erhalt der Standsicherheit festlegt. Des Weiteren muss eine Leitungsabfrage (Kabelbage) erfolgen.
- Bebauung mit elektrisch leitfähigen Elementen sollen im Endzustand mindestens 2,5m Abstand zu Oberleitungsmasten haben. Ansonsten können aufwändige Maßnahmen notwendig werden, um eine Verschleppung des Bahnpotenzials zu verhindern.
- Gebäude/Anlagen im Endzustand müssen horizontal einen Abstand von mindestens 3m zu spannungsführenden Teilen der Oberleitung einhalten. Die Stromabnehmer von Fahrzeugen sind hierbei als spannungsführende Teile zu berücksichtigen.
- Ebenso gilt dies auch für Umgehungs- und Speiseleitungen.
- Falls ein Kran zum Einsatz kommt, bei dem die Möglichkeit besteht, dass dieser in die unmittelbare Nähe (3m) der Oberleitung schwenkt oder fällt, muss über einen Anlagenbeauftragten beim Anlagenverantwortlichen Fahrbahn eine Krananweisung angefragt werden.

- Der Sicherheitsabstand von mind. 3m zu unter Spannung stehenden Teilen darf (z.B. von Arbeitern mit Metallstangen) zu keinem Zeitpunkt unterschritten werden. Evtl. sind hierzu Absperrungen notwendig.
- Ggf. müssen elektrisch leitfähige Zäune bahngeerdet werden. Eine Potenzialverschleppung muss jedoch vermieden werden.

(11) Der Flur 122, Flurstück 132 und 134, Gemarkung Bottrop bestehen Verträge bezüglich der Nutzung der Randstreifen, sodass diese für die Nutzung durch die Autobahn GmbH des Bundes aktuell nicht zur Verfügung stehen. Die Emschergenossenschaft wird die Flächen auch in Zukunft benötigen, ist aber bereit zu prüfen, ob sie die Flächen der Autobahn GmbH temporär zur Verfügung stellen kann.

Sollte dies der Fall sein, so stimmt die DB einer Untervermietung zu. Die Untervermietung ist der DB AG, DB Immobilien Regionales Management Betriebsimmobilien West, Erna-Scheffler-Straße 5, 51103 Köln Email: Batuhan.Sanik@deutschebahn.com vorab anzuzeigen.

5.11.11 Deutsche Telekom Technik GmbH

Sollte die Telekom durch Ihre Arbeiten betroffen sein, beziehen sie diese rechtzeitig in Ihre Ausführungsplanung mit ein.

5.11.12 PLEdoc GmbH

(1) Leitungskreuzung bei Bau-Km 26+100: Die Stützpfähle zur Aufnahme der Lärmschutzelemente sind so anzuordnen, dass die Ferngasleitung Nr. 13/4 in der Feldmitte des dortigen Elements verläuft. Alternativ ist hier in Abstimmung mit dem Beauftragten der OGE die Lärmschutzwand auf einem Torsionsbalken zu errichten

(2) Verlegung von Entwässerungsleitung und Anlegung von Gräben / Mulden: Die lichten Abstände sind bei Verlegung von Leitungen in offener Bauweise unter Berücksichtigung der örtlichen und technischen Gegebenheiten und der betrieblichen Belange festzulegen. Sie dürfen 0,4 m bei Kreuzungen nicht unterschreiten.

(3) Verlegung von Entwässerungsleitung und Anlegung von Gräben / Mulden: Bei Verwendung eines gesteuerten Vortriebsverfahrens sind Start-/Zielgruben in Absprache mit dem Betreiber der Versorgungsanlage an Ort und Stelle festzulegen. Der Kreuzungsabstand darf in dieser Ausführungsart 0,5 m nicht unterschreiten. Zur Ermittlung der tatsächlichen Lage und Abwendung von Schäden ist die Leitung im Kreuzungsbereich unter Aufsicht freizulegen.

(4) Verlegung von Entwässerungsleitung und Anlegung von Gräben / Mulden: Parallelführungen sind grundsätzlich außerhalb des Schutzstreifens der Versorgungsanlage vorzusehen. Dies gilt auch für die Standortbestimmung geplanter Schächte. Sollte dies aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht durchgängig möglich sein, ist der lichte Abstand zur Ferngasleitung mit dem Beauftragten der OGE vor Baubeginn abzustimmen.

(5) Verlegung von Entwässerungsleitung und Anlegung von Gräben / Mulden: Erdverlegte Kabel sind im Schutzstreifenbereich grundsätzlich in Kabelschutzrohren zu verlegen. Zwischen der Sohle von offenen Gräben / Mulden und dem Rohrscheitel der Ferngasleitung darf ein lichter Abstand von 1,0 m nicht unterschritten werden. Dieser Abstand ist ggf. durch den Einbau von Betonhalbschalen dauerhaft zu gewährleisten.

(6) Vor Aufnahme der Arbeiten ist die Lage der Ferngasleitung im Projektbereich unter Aufsicht des Betreibers der Ferngasleitung durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Ortung, Suchschlitze in Handschachtung) zu ermitteln.

(7) Niveauänderungen im Schutzstreifenbereich sind nur nach vorheriger Absprache statthaft.

(8) Das Befahren von unzureichend befestigten bzw. abgeschobenen Bereichen der Ferngasleitungen mit Ketten- oder sonstigen schweren Baufahrzeugen ist untersagt. Erforderliche Überfahrten sind nur nach Absprache mit dem Betreiber der Ferngasleitungen und unter Einhaltung besonderer Sicherheitsvorkehrungen zulässig.

(9) Baustelleneinrichtungsflächen dürfen nur außerhalb des Schutzstreifenbereich angelegt werden.

(10) Das Aufstellen von Baucontainern und auch eine vorübergehende Lagerung von Erdaushub, Baumaterialien und Maschinen sind im Schutzstreifenbereich nicht erlaubt.

(11) Ein Einsatz von Maschinen innerhalb des Schutzstreifenbereichs ist nur nach vorheriger Absprache und unter Aufsicht erlaubt.

(12) Neuanpflanzungen von Bäumen, Hecken und tiefwurzelnden Sträuchern sollten grundsätzlich nur außerhalb des Schutzstreifenbereiches erfolgen, um eine gegenseitige Beeinträchtigung zu vermeiden. Dies dient dem Schutz der Ferngasleitungen sowie dem Erhalt der Zugänglichkeit und Einsehbarkeit der Leitungstrasse.

(13) Das ausführende Unternehmen ist im Rahmen der Sorgfalts- und Erkundungspflicht gehalten, rechtzeitig vor Arbeitsaufnahme über das Internet – Portal www.billeitungsauskunft.de diese Maßnahme anzuzeigen.

5.11.13 RAG

(1) Es ist rechtzeitig vor Baubeginn eine Leitungsabfrage über das BIL-System durchzuführen.

(2) Die in der Anlage „Ausbau A 42.pdf.“ dargestellten Entwässerungsleitungen und die kreuzende Grubenwasserleitung sind zu berücksichtigen und während des Autobahnausbaues zu sichern.

5.11.14 Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft m.b.H.

(1) Die RMR-Schutzanweisung ist vor Baubeginn anzuerkennen und zu beachten.

(2) Das Befahren des RMR-Schutzstreifens mit Baufahrzeugen außerhalb befestigter Flächen wird nicht gestattet. Für erforderliche Überfahrten außerhalb befestigter Flächen sind in Abstimmung mit RMR geeignete Sicherungsmaßnahmen für die RMR-Anlagen zu schaffen. Ggf. sind hier Anpassungen an der RMR Leitung, am Steuerkabel und an der Rohrumhüllung erforderlich, die kostenmäßig vom Verursacher zu tragen sind.

(3) Im RMR-Schutzstreifen dürfen keine Baustelleneinrichtungsflächen angeordnet werden.

(4) Die RMR-Trasse ist mit geeigneten Mitteln (MuBo-Lagerung, Bauzaun, etc.) gegen unbefugte Nutzung/Befahrung durch die Baustellenabwicklung zu sichern.

(5) Wartung und Betankung von Baufahrzeugen dürfen nicht im RMR-Trassenbereich durchgeführt werden.

(6) Bei sämtlichen Verbauarbeiten dürfen nach Abschluss der Bauarbeiten keine Metallteile (Spundbohlen, Verbauträger, etc.) im Nahbereich der Leitung, insbesondere im Schutzstreifen verbleiben, weil diese den Kathodischen Korrosionsschutz stören.

(7) Erforderliche Verdichtungsarbeiten im RMR-Schutzstreifen sind möglichst erschütterungsarm mittels Rüttelplatten oder statischer Walzen durchzuführen. Vibrationswalzen sind nicht zulässig.

(8) Rüttelplatten dürfen erst ab einer Leitungsüberdeckung $\geq 0,3\text{m}$ eingesetzt werden, die Verdichtungsenergie darf bei $0,3\text{m}$ Leitungsüberdeckung $8,5\text{N/cm}^2$ und ab einer Leitungsüberdeckung $\geq 0,6\text{m}$ $13,5\text{N/cm}^2$ nicht überschreiten.

(9) Statische Walzen dürfen erst ab einer Leitungsüberdeckung von $\geq 0,6\text{m}$ eingesetzt werden. Das zulässige Walzengewicht ist in Abhängigkeit der Rohrleitungsüberdeckung mit RMR abzustimmen.

(10) Es ist sicherzustellen, dass der temporär gelagerte Erdaushub nicht auf den Schutzstreifen der Pipeline einwirken kann. Gemäß Regelwerk ist der Schutzstreifen freizuhalten, damit jederzeit eine Wartung der Rohrfernleitung möglich ist.

(11) Im RMR-Schutzstreifen dürfen keine Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen und Ausgleichsflächen angeordnet werden.

(12) Der Lärmschutzwand/-wall Kombination im Schutzstreifen der RMR zwischen Bau-km 25+991 und 26+392 wird NICHT zugestimmt, weil sie die laut TRFL geforderte Zugänglichkeit zur Rohrfernleitung behindert. Im Schutzstreifen dürfen keine betriebsfremden Bauwerke errichtet werden. Wir regen an eine Lärmschutzwand zwischen Schutzstreifen und Autobahn zu errichten und auf den Lärmschutzwand zu verzichten. Im Bereich wo die Lärmschutzwand die RMR-Rohrfernleitung kreuzt, ist eine den Schutzstreifen überspannende Abfangkonstruktion bei der Lärmschutzwand vorzusehen. Insbesondere werden keine Pfahlgründungen (Ramm-, Bohr- oder Rüttelarbeiten) im Schutzstreifen zugelassen.

(13) Im Schutzstreifen werden gem. TRFL keine Bäume und tiefwuzelnde Sträucher zugelassen. Dies gilt insbesondere für die Landschaftsgerechte Begrünung der Böschungen durch Gehölzpflanzungen „G1“.

(14) Die Einrichtungen der Regenwasserbehandlung 1 sind komplett außerhalb der RMR Schutzstreifens anzuordnen.

(15) Im Schutzstreifen der RMR dürfen parallel zur Rohrfernleitung keine dauerhaften Zäune angeordnet werden. Dies gilt insbesondere für den Schutzzaun S1.2. Temporäre Bauzäune, die jederzeit entfernt werden können, können nach Abstimmung zugelassen werden.

(16) Die RMR-Rohrfernleitung kreuzt die A 42 im betroffenen Bereich in einem ca. 57,5 m langen Mantelrohr. Die Mantelrohrenden sind durch Suchschachtung zu erkunden. Sie dürfen keinesfalls durch die Verbreiterung der Fahrbahn oder des Damms überbaut werden. Ggf. sind Anpassungsmaßnahmen am Mantelrohr (Verlängerung, Abfangbauwerk o.ä.) erforderlich. Weitere Angaben hierzu können erst nach der Erkundung der Mantelrohrenden und Abgleich mit den Planungen gemacht werden.

(17) Das Mantelrohr ist empfindlich gegen Erschütterungen. Vor Beginn der Baumaßnahme ist am Mantelrohr eine Mantelrohrkontaktmessung gemeinsam mit dem Bauherrn und RMR durchzuführen. Diese wird als Statusmessungen herangezogen. Nach Abschluss der Bauarbeiten folgt eine weitere Mantelrohrkontaktmessung. Sofern sich der Zustand des Mantelrohres verschlechtert hat, steht fest, dass dies auf die durchgeführte Baumaßnahme zurückzuführen ist. Mantelrohrkontakte sind dann auf Kosten des Verursachers zu sanieren. Die Kosten für eine Mantelrohrsanierung lägen im sechsstelligen Bereich. Wir empfehlen daher notwendige Verdichtungsarbeiten im Bereich des Mantelrohres mit oszillierenden Walzen durchzuführen.

(18) Im Schutzstreifen der RMR werden keine Versickerungsmulden zugelassen. Auftretendes Wasser ist vom Schutzstreifen wegzuführen.

(19) Das im Nahbereich der Rohrfernleitung verlaufende Steuerkabel der RMR muss vor Beschädigungen geschützt werden. Eine Beschädigung des Steuerkabels hätte einen Shut-Down der kompletten RMR-Pipeline zur Folge.

(20) Die beiden Schachtbauwerke bei RMR-km 025/10,27 hinter der Autobahnquerung müssen erhalten bleiben und sind während der Baumaßnahme zu schützen.

(21) Eine Freilage der Leitung im offenen Rohrgraben über längere Zeiträume muss gewährleistet bleiben.

(22) Eine Neuerrichtung aller für die Sicherheit der Leitung erforderlichen Messeinrichtungen muss gewährleistet bleiben.

(23) Das Begehen der Leitungstrasse und der Zuwegungen sowie das Befahren der Leitungstrasse und der Zuwegungen mit Personenkraftwagen und Lastenkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 20 t muss gewährleistet bleiben.

(24) Die Durchführung von eventuellen Rohr- und Kabelreparaturen mit den dazugehörigen Tiefbau- und Montagearbeiten auch unter Einsatz von Baggergeräten muss gewährleistet bleiben.

(25) Die Wartung und Auswechslung beschädigter Schilderpfähle und Messsäulen muss gewährleistet sein.

(26) Die Durchführung von Intensivmessungen im Bereich der Rohrleitung muss durchgehend gewährleistet sein.

(27) Die Leitungstrasse und Zuwegungen von Aufwuchs müssen freigehalten werden.

(28) Die regelmäßige Befliegung der Leitungstrasse mit dem Hubschrauber oder einer unbemannten Drohe muss gewährleistet bleiben.

5.11.15 RWW - Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH

(1) Die Schutzanweisung für erdverlegte Anlagen der RWW Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft ist bei Arbeiten im Bereich der Anlagen unbedingt zu beachten.

(2) Bei der Bauausführung sind die im DVGW-Arbeitsblatt W 400 aufgezeichneten Sicherheitsabstände einzuhalten.

(3) Grundsätzlich sind die Trassen von unterirdischen Versorgungsleitungen von Überbauungen frei zu halten. Dazu ist das Technische Merkblatt des DVGW GW 125 (Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle) zu beachten.

5.11.16 Ruhr Oel GmbH

(1) Dieser Leitungsschutzstreifen der Fernleitungen (5 m rechts und links der Mittelachse) ist gemäß der Technischen Regel für Rohrfernleitungsanlagen TRFL zu jeder Zeit frei zu halten. Zudem muss der Schutzstreifen jederzeit auch für große Fahrzeuge (z. B. Autokran) frei zugänglich sein.

(2) Der Leitungsschutzstreifen muss frei von Bewuchs gehalten werden.

(3) In dem insgesamt 10 m breiten Schutzstreifen sind umfangreiche Sicherheitsauflagen einzuhalten.

(4) Alle Maßnahmen im Bereich der Fernleitungen sind zwingend frühzeitig mit der Ruhr Oel GmbH abzusprechen.

5.11.17 Westnetz GmbH

(1) Für die landschaftspflegerische Vermeidungsmaßnahme (im Regelverzeichnis unter der lfd. Nummer V art 2 aufgeführt) sind die Baumfällarbeiten im Schutzstreifen der im Betreff genannten Hochspannungsfreileitung im Vorfeld mit der unten angegebenen Stelle abzustimmen.

(2) Im Schutzstreifen der Leitung dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von maximal 3 m erreichen.

(3) Die Leitung und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten.

(4) Der Beginn der Bauarbeiten ist der Westnetz GmbH anzuzeigen.

(5) Einwirkungen und Maßnahmen, die den Bestand oder Betrieb der Leitung beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden.

(6) Alle geplanten Einzelmaßnahmen im Bereich der Leitung, insbesondere Geländeneiveaurenderungen oder Anpflanzungsmaßnahmen, bedürfen der Zustimmung der Westnetz GmbH.

5.12 Sonstige Nebenbestimmungen

(1) Die Planunterlagen sind von der VHT entsprechend den sich aus diesem Beschluss ergebenden Ergänzungen, Änderungen, Auflagen und Verpflichtungen zu berichtigen. Hierzu zählen auch die Ergänzungen und Änderungen, die sich aufgrund der Stellungnahmen und Zusagen der VHT im Anhörungsverfahren ergeben, soweit in diesem Beschluss nichts Anderes bestimmt ist.

(2) Die von der VHT in der Gegenäußerung der Synopse abgegebenen, die Antragsunterlagen ergänzenden Zusagen und Maßnahmen sind einzuhalten und auch bei der Ausführungsplanung und Umsetzung zu beachten.

(3) Soweit durch diese Ergänzungen und Änderungen Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt werden, bedarf es zur Wirksamkeit dieser Ergänzungen oder Änderungen deren Zustimmung; andernfalls ist ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

6.1 Verfahrenseinwendungen

Soweit Einwendungen gegen die Durchführung des Anhörungsverfahrens erhoben wurden, werden diese aus den sich aus Abschnitt B, Nrn. 2, 3 und 5 dieses Beschlusses ergebenden Gründen zurückgewiesen.

6.2 Berücksichtigte und gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen

Die Einwendungen und Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter werden, soweit sie durch

- die Planänderungen in Form von Deckblättern oder
- die Zusagen der VHT im Anhörungsverfahren oder
- die ergänzenden Anordnungen und Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, für erledigt erklärt.

Soweit planbetroffene Grundstücke vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses im Rahmen von Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen bereits an die Straßenbauverwaltung veräußert worden sind, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass etwaige Einwendungen hinsichtlich der Inanspruchnahme dieser Grundstücke gegenstandslos geworden sind.

6.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen

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

- die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme in Frage gestellt werden,
- die Linienbestimmung mit einem symmetrischen Ausbau in Frage gestellt wird,
- unzumutbare Lärm- und Schadstoffeinwirkungen befürchtet und weitergehender (aktiver) Lärmschutz gefordert werden,
- Beeinträchtigungen von Landwirtschaft und landwirtschaftlichen Nutzflächen befürchtet werden,
- der Umfang der vom Straßenbulasträger eingereichten Unterlagen nach § 6 UVPG für unzureichend gehalten wird,
- eine Verletzung des Rechts auf Eigentum (Art. 14 GG) und der Ausübung des Betriebs (Art. 12 GG) vorliege,
- Bedenken gegen die Methodik, Berechnung und Erstellung der verschiedenen Gutachten und Fachbeiträge vorgetragen werden,

werden diese für unbegründet erachtet und aus den sich aus Abschnitt B dieses Beschlusses ergebenden Gründen zurückgewiesen.

Fragen der Entschädigung sind in einem gesonderten Entschädigungsverfahren außerhalb dieser Planfeststellung zu regeln (vgl. Abschnitt D, Nr. 1 dieses Beschlusses).

6.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen

Die von Behörden, Stellen und privaten Beteiligten im Übrigen erhobenen speziellen Forderungen, Einwendungen und Anträge, die nicht berücksichtigt werden konnten, werden aus den in Abschnitt B, Nr. 5.3.20 dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

7 Kosten

Die den Einwendern erwachsenden Kosten sind nicht erstattungsfähig.

B Begründung

1 Gegenstand des Vorhabens

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst im Wesentlichen den Ausbau der A 42 zwischen AS Bottrop-Süd und AK Essen Nord einschließlich:

- den 6-streifigen Ausbau der A 42 von Bau-km 26+000 bis 30+750,
- Ersatzneubau Brücke (Bauwerk 01) im Zuge der DB über die A 42, Bau-km 26+415,
- Ersatzneubau der Brücke (Bauwerk 02) im Zuge der A 42 über die L 631, Bau-km 26+650,
- Neubau der Brücke (Bauwerk 03) im Zuge der A 42 über einen Abwasserkanal, Bau-km 26+847,
- Ersatzneubau der Brücke (Bauwerk 04) im Zuge der A 42 über die Emscher, Bau-km 27+331,
- Neubau der Brücke (Bauwerk 05) im Zuge der Straße „Lichtenhorst“ über die A 42, Bau-km 28+580,
- Neubau der Brücke (Bauwerk 06) im Zuge der Privatbahn über die A 42, Bahn-km 28-595,
- Neubau der Brücke (Bauwerk 07) im Zuge einer Rohleitung über die A 42, Bahn-km 28+616
- Neubau der Brücke (Bauwerk 08) im Zuge der A 42 über Straße „Im Sturms-
hof“, Bahn-km 29+340,
- Neubau der Brücke (Bauwerk 09) im Zuge der A 42 über Hafenbahn, Bahn-
km 29+489
- Neubau der Brücke (Bauwerk 10) im Zuge der A 42 über den RHK, Bahn-
km 29+700,
- Neubau der Vorlandbrücke (Bauwerk 11) im Zuge der A 42 über Werkszu-
fahrt, Bahn-km 29+817,
- Neubau Bauwerk (Bauwerk 12) im Zuge der A 42 über einen Abwasserka-
nal, Bahn-km 30+628,
- Neubau Lärmschutzanlage (LA 01) 25+711 km bis 26+000 km mit einer
Höhe von bis zu 5 m,

- Neubau Lärmschutzanlage (LA 02) 25+711 km bis 26+000 km mit einer Höhe von bis zu 8,00 m über der Gradienten der A 42,
- Ersatzneubau Lärmschutzanlage (LA 03) 26+410 km bis 26+948 km mit einer Höhe von bis zu 9,00 m (7,00 m + 1,50 m mit 45° Neigung) über der Gradienten der A 42,
- Neubau Lärmschutzanlage (LA 04) 26+590 km bis 27+059 km mit einer Höhe von bis zu 4,00 m über der Gradienten der A 42,
- Neubau Lärmschutzanlage (LA 05) 26+740 km bis 27+100 km mit einer Höhe von bis zu 4,00 m über der Gradienten der Rampe
- Ersatzneubau Lärmschutzanlage (LA 06) 27+059 km bis 27+993 km mit einer Höhe von bis zu 5,00 m über der Gradienten auf der Südseite der A 42,
- Neubau Lärmschutzanlage (LA 07) 27+100 km bis 27+557 km mit einer Höhe von bis zu 4,00 m über der Gradienten auf der Nordseite der A 42,
- Neubau einer Lärmschutzanlage (LA 08) 27+557 km bis 28+290 km mit einer Höhe von bis zu 3,00 m über der Gradienten auf der Nordseite der A 42,
- Neubau einer Lärmschutzanlage (LA 09) 27+993 km bis 28+100 km mit einer Höhe von bis zu 4,00 m über der Gradienten auf der Südseite der A 42,
- Neubau einer Lärmschutzanlage (LA 10) 28+290 km bis 28+588 km mit einer Höhe von bis zu 8,00 m über der Gradienten auf der Nordseite der A 42,
- Neubau einer Lärmschutzanlage (LA 11) 28+588 km bis 28+919 km mit einer Höhe von bis zu 8,00 m über der Gradienten auf der Nordseite der A 42,
- Ersatzneubau einer Lärmschutzanlage (LA 12) 28+919 km bis 29+558 km mit einer Höhe von bis zu 5,00 m über der Gradienten auf der Nordseite der A 42,
- Neubau Stützwand (SW 01) 26+770 km bis 26+800 km am südlichen Fahrbahnrand der A 42,
- Neubau Filterbecken und Pumpwerk (Einleitungsstelle km 16,10) „Emscherstraße“ Oberflächenentwässerung der A 42 (RWBA 1)
- Neubau Filterbecken (Einleitungsstelle km 18,96) 29+220 km „Im Werth“ Oberflächenentwässerung der A 42 (RWBA 2)
- Neubau Regenrückhaltebecken AK Essen-Nord Oberflächenentwässerung der A 42 29+700 bis Bau-km 30+750

- landschaftspflegerischer Maßnahmen im trassennahen Bereich sowie weiterer landschaftspflegerischer Maßnahmen außerhalb der Trasse auf dem Gebiet der:
 - Stadt Bottrop, Kirchhellen
 - Stadt Essen, Vogelheim, Altenessen, Karnap
 - Stadt Oberhausen, Osterfeld

und die sonstigen Maßnahmen des Naturschutzes und zur Gewährleistung des Artenschutzes sowie die hiermit im Zusammenhang stehenden übrigen notwendigen Änderungsmaßnahmen an dem vorhandenen Straßen-, Wege- und Gewässernetz und Anlagen Dritter nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und der unter Abschnitt A, Nr. 0 dieses Beschlusses aufgeführten Nebenbestimmungen.

2 Vorgängige Verfahren

2.1 Bedarfsplan des Bundes

Die Neufassung des Bedarfsplans zum Fernstraßenausbaugesetz hat durch das am 31.12.2016 in Kraft getretene Sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354) Gesetzeskraft erlangt. Darin ist die hier festgestellte Maßnahme unter der lfd. Nr. 890 als "Vordringlicher Bedarf" ausgewiesen. Damit ist gesetzlich festgelegt, dass die Maßnahme den fachgesetzlichen Zielvorstellungen entspricht und vernünftigerweise geboten ist.

2.2 Landesplanung

Die A 42 als zentrale Ost-West-Achse im Ruhrgebiet muss für zukünftige Verkehrsbelastungen leistungsfähig gestaltet werden. Die Anbindung an den Duisburger Innenhafen, sowie zahlreiche Industriegebiete und Unternehmen im Einzugsbereich der Autobahn, stellen angesichts der erwarteten Steigerung des Schwerverkehrs eine Herausforderung dar, auf die mit dem vorliegenden Planungsabschnitt reagiert werden soll. Die Landesplanung sieht vor, Trassen für den regionalen und überregionalen Verkehr bedarfsgerecht zu sichern sowie Ausbaumaßnahmen und Neubauten vorzuziehen. Diesen Zielen wird mit der vorliegenden Planung entsprochen.

2.3 Linienbestimmung

Für das Bauvorhaben war eine vorherige Bestimmung der Linienführung durch das Bundesverkehrsministerium nach § 16 FStrG nicht erforderlich. Vorliegend handelt es sich um den Um- bzw. Ausbau einer vorhandenen Autobahn. Dieser erfolgt im Wesentlichen unter Nutzung der vorhandenen Trasse; geringfügige Verschiebungen bedingen keine erneute Linienbestimmung.

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ruhr, hat den von ihm aufgestellten Plan mit Schreiben vom 15.12.2020 der Bezirksregierung Münster zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zugeleitet.

Seit dem 01.01.2021 übernimmt die Autobahn GmbH des Bundes die Ausführung von Aufgaben der Straßenbaulast im Sinne des § 3 FStrG und tritt gem. § 10 Abs. 2 Fernstraßen-Überleitungsgesetz (FernstrÜG) in laufende Vergabe- und Gerichtsverfahren sowie in sonstige Verfahren und Rechtspositionen ein (vgl. Art 90 Abs. 2 GG, Art. 143e Abs. 1 GG i. V. m. FernstrÜG und Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz). Somit ist die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Rheinland, seit dem 01.01.2021 Trägerin des Vorhabens.

Der Plan stand auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 19.04.2021 bis 18.04.2021 (einschließlich) gemäß § 3 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSiG) auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster zur allgemeinen Einsichtnahme zur Verfügung. Der dort angegebene externe Link führte auf das Beteiligungsportal „Tetraeder“, über das die Planunterlagen eingesehen werden konnten. In demselben Zeitraum lagen die Unterlagen als zusätzliches Informationsangebot gem. § 3 Abs. 2 S. 1 PlanSiG bei den betroffenen Städten Bottrop, Essen und Duisburg zur allgemeinen Einsicht unter Maßgabe der jeweils geltenden pandemiebedingten Maßgaben aus.

Die Kommunen haben Zeit und Ort der Veröffentlichung und Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben waren. Die Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen zur Niederschrift wurde gemäß § 4 Abs. 1 S.1 PlanSiG für das

vorliegende Verfahren ausgeschlossen, da die Abgabe einer Niederschrift aufgrund des dynamischen Infektionsgeschehens nicht für den gesamten Zeitraum vom 19.04.2021 bis 18.05.2021 gewährleistet werden konnte. Statt einer Erklärung zur Niederschrift wurde gemäß § 4 Abs. 2 S. 1 PlanSiG die Möglichkeit eröffnet, Einwendungen auf einfachem elektronischen Wege abzugeben. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind. Zudem wurde auf die Möglichkeit zur Durchführung eines Erörterungstermins hingewiesen.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war, sind durch die Kommunen von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

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

Die nach § 3 UmwRG i. V. m. § 66 LNatSchG NRW (vergleiche vormals § 12 LG) anerkannten Vereinigungen sind über die Auslegung der Planunterlagen zusätzlich von der Bezirksregierung über das Landesbüro der Naturschutzverbände informiert worden.

3.2 Erörterungstermin

Während der gesetzten Frist sind zu dem Plan insgesamt 40 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange abgegeben worden, zu denen sich die VHT schriftlich geäußert hat.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind insgesamt neun Rückmeldungen eingegangen, von denen sieben als Einwendungen zu bewerten sind. Bei einer Eingabe handelt es sich um bloße Nachfragen zu den Planunterlagen, denen kein Einwendungscharakter zugeschrieben werden kann. Bei der anderen Eingabe handelt es sich um eine Stellungnahme von einem Träger öffentlicher Belange. Auch zu den Einwendungen ist eine Gegenäußerung der VHT erfolgt.

Die Anhörungsbehörde hat die Beteiligten daraufhin unter Übersendung des ihre Einwendungen jeweils betreffenden Teils der Gegenäußerung zum Erörterungstermin vom 24.08.2022 bis 25.08.2022 in der Lohnhalle Arenberg-Fortsetzung, Im Blankenfeld 6, 46238 Bottrop eingeladen. Der Erörterungstermin ist rechtzeitig vorab ortsüblich bekanntgemacht worden.

Die Rechte der Beteiligten, auf die Planungsentscheidung Einfluss zu nehmen, wurden auch im Übrigen gewahrt. Die Beteiligten erhielten im Erörterungstermin ausreichend Gelegenheit, sich zu den entscheidungsrelevanten Gesichtspunkten zu äußern. Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen wird auf den Akteninhalt und die Niederschrift zum Erörterungstermin verwiesen.

Aufgrund der schriftlichen Gegenäußerungen der VHT sowie in der Erörterungsverhandlung konnten die Einwendungen und Bedenken zum Teil ausgeräumt sowie Vorschläge und Anregungen berücksichtigt werden. Auf die von der VHT gegebenen und in die Niederschrift über den Erörterungstermin aufgenommenen Zusagen wird verwiesen.

3.3 Planänderungen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat die VHT aus Anlass von Einwendungen und Stellungnahmen verschiedene Planänderungen vorgenommen und das Deckblatt I in das Verfahren eingebracht. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Folgendes:

Deckblatt I: Lärmtechnik, Wassertechnik, Leitungen, Natur- und Artenschutz

Die Planänderung des Deckblattes I umfasst die ursprünglich geplante Wall-/Wand-Kombination von km 25+991 bis km 26+392. Diese musste aufgrund vorhandener Gasleitungen umgeplant werden. Zum Schutz der Wohnbebauung im Bereich „Lüderitzstraße“ und „Im Brahmkamp“ ist eine 8,00 m hohe Lärmschutzwand im Abstand von 2,50 m vom Fahrbahnrand vorgesehen. Um einer Verschlechterung der Lärmwerte im Bereich des Wohngebietes „Plankenschemm“ entgegen zu wirken (maximal 0,2 dB(A) lauter), wurde auch die geplante 8,00 m hohe Lärmschutzwand von km 26+410 bis km 26+948 optimiert. Mit einer geneigten Lärmschutzwand (7,50 m hochabsorbierend, gerade und 1,50 m transparent, um 45° abgeknickt) wird eine leichte Verbesserung für die Gebäude erzielt. Eine Überprüfung mit einem transparenten Anteil im oberen Bereich (6,50 m bis 7,50 m Höhe) der geneigten Lärmschutzwand, hat ebenfalls keine Verschlechterung der Ergebnisse ergeben.

Des Weiteren gab es zu den Wassertechnischen Unterlagen bezüglich der Größe und der Festlegung des Einzugsgebietes 3 am Ausbauende Einwendungen. Das

Einzugsgebiet umfasste neben den Fahrbahnflächen der A 42, innerhalb der Planfeststellungsgrenzen, auch große Bereiche der östlich angrenzenden Flächen der A 42, dem AK Essen-Nord sowie Flächen der B 224. Der größte Teil dieses Einzugsgebietes befand sich somit außerhalb der Planfeststellungsgrenzen. Es wird im Deckblatt I nun ausschließlich das Einzugsgebiet der A 42 innerhalb der Planfeststellungsgrenze berücksichtigt. Der Retentionsbodenfilter mit der Ableitung zur Emscher entfällt. Stattdessen wird es an dieser Stelle ein Regenrückhaltebecken geben. Das Becken nimmt das abgeleitete Oberflächenwasser aus dem Planfeststellungsabschnitt auf und leitet es gedrosselt in den Kanal DN 1500, der unter der B 224 verläuft, ab.

Des Weiteren umfassten das Deckblatt I Überarbeitungen im Fachbereich der Landschaftspflege in verschiedenen Gutachten und Themenbereichen. Im Themenbereich Artenschutz wurde aufgrund des mittlerweile fortgeschrittenen Alters der durchgeführten Fauna-Kartierungen wurden diese Daten durch eine Plausibilitätsprüfung aktualisiert. Es wurden hierbei strukturelle Änderungen in Teilbereichen des Untersuchungsraumes festgestellt, zudem kam es zu zusätzlichen Änderungen in der Planung (Erweiterung des Untersuchungsraumes Richtung Osten, Hinweise auf neue, relevante Arten). Diese Faktoren machten eine Überarbeitung der Unterlage des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages, inklusive Anpassung und Ergänzung der Artenschutzmaßnahmen notwendig. Des Weiteren wurde der Landschaftspflegerische Begleitplan aufgrund von Hinweisen und Stellungnahmen hinsichtlich formeller und inhaltlicher Änderungen des in Form von Aktualisierungen rechtlicher und planerischer Grundlagen sowie durch Anpassungen bzw. Neuaufstellung der Eingriffs- und Ausgleichsbilanz in das Gutachten und die dazugehörigen Pläne eingearbeitet.

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurde ebenfalls entsprechend den Hinweisen und Einwendungen aus dem Beteiligungsprozess angepasst. Berücksichtigung fanden hier ebenfalls Aktualisierungen der Grundlagendaten (Verwaltungsvorschriften; Gesetze; Planstände u.a.) sowie die Berücksichtigung eines aktuellen Themengebietes; die Berücksichtigung des Klimawandels und der damit in Zusammenhang stehenden nationalen wie globalen Klimaschutzziele bei Planung und Umsetzung der vorliegenden Baumaßnahme. Zudem wurde das zum Bericht der Umweltverträglichkeitsuntersuchung gehörige Kartenmaterial im vorliegenden Deckblattverfahren nachträglich eingereicht. Diese Pläne lagen bereits bei Einreichung der Planfeststellungsunterlagen vor, konnten jedoch aufgrund technischer Fehler zum damaligem Zeitpunkt nicht ins Verfahren eingebracht werden.

Während der gesetzten Frist sind zu der Planänderung insgesamt 26 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange abgegeben worden, zu denen sich die VHT schriftlich geäußert hat. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Rückmeldungen eingegangen.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen haben sich im Laufe des Verfahrens noch Ergänzungen der Planunterlagen ergeben. Dabei handelt es sich um folgende Bereiche:

- die Umlegung der Wasserstoff-Rohrfernleitungsanlage (RFL) FG 19 der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH im Bereich der neuen Autobahnbrücke über den Rhein-Herne-Kanal,
- die Umlegung der Ethylen-Rohrfernleitungsanlage (RFL) der ARG mbH & Co. KG im Bereich der neuen Autobahnbrücke über den Rhein-Herne-Kanal
- die Erneuerung der Rohrbrücke (BW 07): Änderung der Rohrfernleitungsanlagen FL-111, FL-113N, FL-114N und FL-145

Es handelt sich bei den Ergänzungen um keine wesentliche Planänderung.

Zusätzlich wurde im Rahmen der fortlaufenden Projektbearbeitung Änderungen an der bisher geplanten Lärmschutzanlage am nördlichen Fahrbahnrand der A 42 von ca. Bau-km 28+290 bis ca. Bau-km 28+919 eingearbeitet.

Durch die Planänderung ergeben sich an keinem Immissionsort Verschlechterungen gegenüber den ursprünglich ausgelegten Planfeststellungsunterlagen, weshalb es sich auch hierbei um keine wesentliche Planänderung handelt.

3.4 Einwendungsinhalte

Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen wird auf den Inhalt der Verfahrensakte und auf Abschnitt B, Nr. 5.3 dieses Beschlusses verwiesen.

4 Verfahrensrechtliche Bewertung

4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Nach § 17 Abs. 1 S. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bundesautobahnen sind gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG Bundesfernstraßen. Für den Ausbau der A 42 ist somit die Durch-

führung eines Planfeststellungsverfahrens nach den Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen sowie des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Gemäß Art. 143e Abs. 1 GG wurden die Bundesautobahnen abweichend von Art. 90 Abs. 2 GG bis zum 31. Dezember 2020 in Auftragsverwaltung durch die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften geführt. Diese Auftragsverwaltung umfasste auch die Planfeststellung. Gemäß § 1 Abs. 3 S. 1 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht vom 26.01.2010 sind die Bezirksregierungen Anhörungsbehörden für Bundesstraßen im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes.

Bei einer Gesamtlänge des Ausbauabschnitts von 4,75 km befindet sich ca. ein Drittel im Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung Düsseldorf. Der weitaus größere Teilabschnitt von ca. zwei Dritteln befindet sich im Regierungsbezirk Münster.

Mithin ist gemäß § 1 Abs. 3 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht vom 26.01.2010 (Stand: 20.07.2018) die für die Durchführung des Anhörungsverfahrens zuständige Bezirksregierung durch das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (VM NRW) zu bestimmen. Mit Erlass des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 18.11.2020 wurde die Bezirksregierung Münster als zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde bestimmt.

4.3 Umfang der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW).

- 4.3.1 Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG NRW). Der Planfeststellungsbeschluss um-

fasst dabei auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folge-
maßnahmen an anderen Anlagen. Eine „Notwendigkeit“ i. S. der vorgenannten Vor-
schrift ist für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur „Beseitigung von nachhalti-
gen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind“. Dabei dürfen die Folge-
maßnahmen „über Anschluss und Anpassung“ nicht wesentlich hinausgehen. Eine
Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergie-
render Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zu-
ständigen Hoheitsträger überlassen bleiben (BVerwG, Urt. v. 11.7.2019 – 9 A 13/18,
Rn. 35).

Demnach stellen insbesondere der Abriss und der Neubau bzw. die Erweiterung
der Überführungsbauwerke, die Änderungen im Wirtschaftswegenetz und die Ver-
legung von Versorgungs- und Telekommunikationsleitungen notwendige Folge-
maßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnah-
men und dem Ausbau der A 42 im hiermit planfestgestellten Abschnitt besteht und
die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Bauvorhaben eingreift, wieder her-
gestellt werden muss, damit diese nach wie vor ihre bisherigen Aufgaben erfüllen
können.

- 4.3.2 Soweit in das Bauwerksverzeichnis Kostenregelungen im Zusammenhang mit Ver-
sorgungsleitungen (außer Telekommunikationslinien) aufgenommen worden sind,
haben diese nur deklaratorische Bedeutung. Im Zusammenhang mit der Verlegung,
Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehende Kosten sind auf-
grund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerli-
chen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln (vgl.: Teil D „Ver- und Entsor-
gungsleitungen“ der Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der
Baulast des Bundes (Nutzungsrichtlinien), bekanntgemacht mit Allgemeinem Rund-
schreiben Straßenbau Nr. 5/2009 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung vom 11.05.2009, VkB1. 2009 S. 346).

Lediglich für Telekommunikationslinien begründen die Bestimmungen des Tele-
kommunikationsgesetzes (TKG) insoweit ein öffentlich-rechtliches Nutzungsverhält-
nis, als die Leitungsbetreiber nach § 130 TKG im Falle der Änderung einer leitungs-
führenden Straße alle im Zusammenhang mit der Verlegung, dem Umbau und der
Sicherung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten zu tragen hat.
Befinden sich die Leitungen dagegen auf Grundstücken privater Eigentümer, be-
steht zwischen ihnen und der Deutschen Telekom AG ein privatrechtliches Nut-
zungsverhältnis. Da dieses nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, ist auch über
die Verlegungskosten nicht in der Planfeststellung, sondern aufgrund bestehender

Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

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

4.4 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

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

Für das Bauvorhaben ist nach § 5 UVPG i. V. mit Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese ist nach § 4 UVPG unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens.

Die von der VHT zu Beginn nach § 16 UVPG für das Anhörungsverfahren vorgelegte UVP-Bericht berücksichtigt mögliche Umweltauswirkungen durch die Anlage des Vorhabens selbst, ihren Bau und ihren Betrieb - jeweils orientiert an der Reichweite der als relevant bewerteten Wirkungen. Die Beurteilung der UVP-schutzgutbezogenen Auswirkungen des beantragten Vorhabens erfolgte auf der Grundlage von Vorgaben der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV), sonstigen fachgesetzlichen Vorgaben und Vorschriften, dem Stand der Technik, allgemein anerkannten Regeln und gutachterlicher Erfahrung.

Die Anhörungsbehörde hat den UVP-Bericht, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, mit den nach § 16 UVPG erforderlichen Angaben den nach § 17 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 18 UVPG) erfolgte durch das Anhörungsverfahren gemäß § 73 Abs. 3 S. 1 und Abs. 5 bis 7 VwVfG NRW (§ 18 Abs. 1 S. 4 UVPG) i. V. m. §§ 2 und 3 PlanSiG.

Das Beteiligungsverfahren zu den Planänderungen des Deckblattes I nach Einleitung des Verfahrens erfolgte in gleicher Weise durch Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach den Bestimmungen des § 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG NRW (§ 9 Abs. 1 S. 4 und Abs. 1b UVPG).

4.4.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

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

Schutzgut Mensch

Bei dem Schutzgut Mensch sind zunächst die physische und psychische Gesundheit des Menschen sowie sein Wohlbefinden Gegenstand der Betrachtung. Bei der Betrachtung der Auswirkungen ist dabei nicht ausschließlich erheblich, ob die Schwelle einer gesundheitlichen Beeinträchtigung überschritten ist. Weiterhin umfasst das Schutzgut Mensch nicht nur das unmittelbare Lebens- und Wohnumfeld des Menschen, sondern auch den umliegenden Raum, beispielsweise die Erholungs- und Freizeitfunktion oder die Siedlungsentwicklung.

Wohnen als Daseinsgrundfunktion ist grundsätzlich hoch empfindlich gegenüber Umwelteinflüssen wie Lärm und Abgasen, die von einer Bundesautobahn ausgehen. Die zusammenhängenden Wohngebiete in Essen-Altenessen-Nord Bottrop Ebel sowie die in Teilen ins Untersuchungsgebiet hineinreichenden Siedlungszonen Welheimer Mark und Plankenschemm besitzen aufgrund des dauerhaften menschlichen Aufenthaltes eine sehr hohe Empfindlichkeit.

Das Schutzgut Mensch wird im industriell geprägten Ballungsraum insbesondere durch Lärm- und Schadstoffimmissionen vorbelastet. Die Hauptverkehrsachsen sind diesbezüglich als wichtigste Emittenten hervorzuheben. Als vorrangiger Emittent ist die A 42 selbst zu nennen. Hinzu treten im Osten die Belastungen an der B224 sowie im Umfeld der L 631 und die bestehende Hintergrundbelastung durch industrielle und stadverkehrliche Emissionen.

Insgesamt beschränkt sich die erholungsrelevante Erschließung außerhalb des städtischen Straßenraumes auf nur wenige Verbindungsachsen. Es verbleiben Freiräume, die nicht erschlossen oder nicht einsehbar sind und somit als Erlebnisraum für die Erholung nicht zugänglich, sondern nur als ferne Gebietskulisse erlebbar sind. Als markante Freiraumachse ist die Emscher mit ihrer zu nennen. Allerdings ist dieser Bereich nicht durch eine durchgängige Wegführung erschlossen, so dass die Erlebbarkeit hierdurch in Teilbereichen eingeschränkt ist. Als Rad- und Wanderweg, von der ein Abschnitt des Emscherraumes erlebbar ist, ist eine Verbindung ausgewiesen, die das Untersuchungsgebiet im Bereich Bernepark trifft und von dort parallel zur Emscher unter der BAB A 42 hindurch nach Osten über die

Knappenstraße hinweg bis in die Welheimer Mark führt. Weitere erholungsrelevante Wege erschließen die bestehenden Freiräume (von West nach Ost) westlich der Anschlussstelle Bottrop-Süd (vornehmlich südlich der BAB A 42), den südlichen Ortsrand von „Lehmkuhl“ von der Straße „Im Brahmkamp“ im Westen bis zur Einmündung „Bahnhofstraße“ im Osten (nördlich der BAB 42), das Nordufer des Rhein-HerneKanals (nördlich der BAB A 42) sowie den westlichen Ortsrand von Essen-Altenessen in direkter Randlage zum AK Essen-Nord.

Das erholungsrelevante Wegenetz besitzt Empfindlichkeit nicht nur gegen den direkten Verlust, sondern auch bezüglich dauerhafter oder bauzeitlicher Wegeunterbrechungen mit Umwegezwang. Entsprechend der Bedeutung werden regional ausgewiesene Rad- und Wanderwege sehr hoch empfindlich, örtliche sonstige erholungsrelevanten Wegeverbindungen hoch empfindlich eingestuft.

Die anlagebedingte Flächenbeanspruchung ist im Wesentlichen auf autobahneigene Flächen im Straßenrandbereich sowie auf für die Erholung nicht relevante Freiflächen und Industrieflächen beschränkt; Ausnahme bildet die Inanspruchnahme eines Wohngrundstücks bei km 29,30 auf der Nordseite der A 42 in einer Größenordnung von ca. 0,08 h.

Durch die Planung ist absehbar, dass die Erholungsfunktion insbesondere durch die Einschränkung und den Verlust von Wohnumfeldern und Erlebnisbereichen beeinträchtigt wird.

Störfallbetriebe

Für das Untersuchungsgebiet wurde eine KABAS- Abfrage (Kartografische Abbildung von Betriebsbereichen und Anlagen nach Störfall Verordnung) durchgeführt.

Gem. § 50 BImSchG (Vgl. sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Demnach ist nach Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie der angemessenen Sicherheitsabstand gemäß § 3 (5a) BImSchG gutachtlich zu ermitteln.

Als Ergebnis ist festzustellen, dass im Aufsichtsbezirk der Bezirksregierung Düsseldorf keine Abstandsempfehlung eines Betriebsbereichs nach Störfall-Verordnung auf den dargestellten Planabschnitt vorhanden ist. Daher besteht für diesen Teil-Streckenabschnitt keine Seveso-Relevanz im Hinblick auf Artikel 13 der Seveso-III-Richtlinie. Im Aufsichtsbezirk der Bezirksregierung Münster verläuft die Autobahn durch Abstandsempfehlungen von zwei Betriebsbereichen. Es handelt sich um folgende Störfallbetriebe:

- Ruhr Oel GmbH Hafentanklager, Sturmshof 2, 46238 Bottrop
- MC Bauchemie Müller GmbH & Co KG, Am Kruppwald 1-8, 46238 Bottrop

Der angemessene Sicherheitsabstand der MC Bauchemie Müller GmbH & Co KG beträgt 128 m, der Abstand des Betriebsbereichs zur Bundesautobahn A 42 liegt bei ca. 160 m, somit befindet sich die Bundesautobahn A 42 außerhalb des angemessenen Sicherheitsabstands der MC Bauchemie. Dies gilt ebenfalls für den Ausbau auf eine 6-streifige Autobahn.

Abdeckend für die Ruhr Oel GmbH ist das Szenario des Lachenbrandes. Der angemessene Sicherheitsabstand beträgt 136 m. Somit befindet sich die Bundesautobahn schon jetzt - unabhängig von dem geplanten Ausbau - innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes der Ruhr Oel GmbH. Es handelt sich diesbezüglich um eine Gemengelage. Entsprechend war hinsichtlich des § 50 BImSchG zu prüfen, ob es durch den Ausbau der A 42 zu einer wesentlichen Erhöhung gefährdeter Personen innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes kommt.

Durch die Erweiterung der Autobahn kann von einem verbesserten Verkehrsfluss ausgegangen werden. Des Weiteren ist die Aufenthaltsdauer der Verkehrsteilnehmer in dem angemessenen Sicherheitsabstand der Ruhr Oel GmbH bei normalem Verkehrsaufkommen mit weniger als eine Minute anzunehmen. Aus dem Grund der kurzen Aufenthaltsdauer kann auch die Erhöhung der Teilnehmerzahl durch zwei weitere Streifen vernachlässigt werden.

Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Unter die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sind nicht nur einzelne Lebewesen, sondern auch Populationen und Arten, unabhängig von ihrem Entwicklungsstadium bzw. ihrer Vegetationsphase, zu subsumieren. Die Begriffe Tiere und Pflanzen stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Schutzgut biologische Vielfalt. Dessen Inhalt ist der Schutz der Natur und die Erhaltung der Biotop- und Artenvielfalt. Das Schutzgut biologische Vielfalt stellt somit auch für den Inhalt und die Reichweite anderer Schutzgüter eine wichtige Auslegungshilfe dar.

Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen ergeben sich durch die Anlage selbst sowie durch den Bau und Betrieb der Straße.

Biotypen

Mehr als die Hälfte der Flächen des Untersuchungsgebietes werden durch Bebauung, Versiegelung und Halden belegt. Die Biotoptypen des Freiraums beschränken sich neben dem Korridor der Emscher, in dem grasbewachsene Böschungen überwiegen, auf wenige Grünland- oder Brachflächen und darüber hinaus auf Gehölzbestände. Diese sind als Laubwälder oder Feldgehölze teilweise flächig ausgebildet oder ziehen sich als Begleitgehölze entlang der Straßen, der Bahnlinien oder des Rhein-Herne-Kanals gliedernd durch das Untersuchungsgebiet. Die vorhandenen Biotoptypen sind als vorwiegend gering bis mittel bedeutsam einzuordnen. Neben den Siedlungsbiotoptypen (Grünanlagen, Gärten) und nicht bodenständigen Gehölzen sind Intensivgrünland, Saum- und Ruderalbiotope und naturferne oder bedingt naturnahe Fließgewässer zu nennen.

Die Biotoptypen mit hoher und sehr hoher Bedeutung ab 6 Wertpunkten nehmen einen flächenmäßig eher geringen Teil (ca. 12,6 % des Untersuchungsgebietes) der Fläche ein. Die Emscher, die das Untersuchungsgebiet quert, ist naturfern ausgebaut. Die Gewässerstrukturgüteklasse ist für die Sohle und den Großteil der Uferpartien „vollständig verändert“. Nur in kleineren Teilabschnitten ist eine starke bis sehr starke Veränderung des Gewässerlaufes kartiert.

Der in die Emscher mündende „Vorfluter Vonderort“ ist ebenfalls begradigt und stark ausgebaut, gleiches gilt für einen kleinen begradigten, wahrscheinlich künstlich angelegten Graben, der eine Brachfläche westlich der Siedlung Plankenschlemm nahe der AS Bottrop-Süd quert.

Im Untersuchungsgebiet liegt zudem ein kurzer Abschnitt des Rhein-Herne-Kanals im Bereich der Brückenquerung der A 42. Das Gewässer ist beidseitig der Autobahn durch Steilufer und verbaute Hafenbecken gekennzeichnet. Reste der ehemals ursprünglichen Vegetation in der Emscherniederung sind im Untersuchungsgebiet mit Ausnahme eines Buchenwaldrestes in der Welheimer Mark nicht mehr zu finden. Die Autobahn wird von Gehölzstreifen bzw. Baumreihen begleitet, in denen die heimischen Arten Eiche, Bergahorn, Feldahorn und Birke dominieren.

Hinweise auf seltene, bemerkenswerte oder geschützte Pflanzenartenvorkommen sind für die Biotopkatasterfläche BK-4407-0010 im entsprechenden Datenbogen des LANUV vermerkt (LANUV NRW 2017). Wertbestimmende Merkmale der großen Magergrünlandfläche, dessen Hauptanteil jedoch südlich außerhalb des Un-

tersuchungsgebietes liegt, sind der Wert für Hecken- und Gebüschbrüter, blütenbesuchende Insekten und Spinnen, Reptilien und Schmetterlinge. Zudem besteht ein besonderer Wert für Gastvögel sowie besondere Pflanzenarten.

Darüber hinaus sind die direkt durch das Vorhaben betroffenen Landschaftsschutzgebiete „Vonderort“, „Ebel“ und die geschützten Landschaftsbestandteile (Kompensationsflächen) S 23.08, S 40.21 5_08_1_1Aend_Ersatzfläche und Ökoko-konto_RVR_Emscherstraße zu berücksichtigen. Als Wert und Funktionselemente besonderer Bedeutung sind die lebensraumtypischen Laubgehölze mit altem Baumbestand als Relikt der potentiellen natürlichen Vegetation einzustufen. Darüber hinaus sind die im Untersuchungsraum vorhandenen Kompensationsflächen aufgrund ihrer Bedeutung hinsichtlich des Arterhaltes und Schutzstatus als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung einzustufen.

Schutzgebiete

Naturschutzgebiete liegen nicht innerhalb des Untersuchungsraumes. Die Grenze des nächsten Naturschutzgebietes „Koelnischer Wald“ befindet sich in ca. 3,6 km Abstand nordwestlich der Eingriffsflächen weit außerhalb des Einflussbereiches. Weiterhin befinden sich auch kein Nationalpark oder Nationales Naturmonument in dem Bereich des Vorhabens. Ebenfalls sind keine Biosphärenreservate, Naturparke oder Naturdenkmäler im Plangebiet zu finden.

Der Planungsbereich partizipiert an den ausgewiesenen Landschaftsschutzgebieten LSG-4407-0025 „Vonderort“ nördlich und LSG-4407-0026 „Ebel“ südlich der BAB A 42. Betroffen ist zunächst der Abschnitt westlich der AS Bottrop-Süd; hier grenzen die Landschaftsschutzgebiete auf einer Länge von ca. 380 m direkt an die derzeitige Straßentrasse an. Weiter östlich ist darüber hinaus ein Teilgebiet des LSG Ebel zwischen der Siedlung Ebel im Westen und den Tanklagern im Osten betroffen, das auf einer Länge von ca. 300 m an die Autobahn angrenzt. Zum Teil schließen die LSG-Grenzen die Autobahnböschungen mit ein.

Für LSG-4407-0026 „Ebel“ wurden die folgenden Schutzziele benannt:

- Erhaltung und Optimierung der Wald-, und Gehölzstrukturen als Lebens- und Rückzugsraum für die im Gebiet siedelnden Tier- und Pflanzenarten und als Trittsteine im regionalen Biotopverbund,
- Aufrechterhaltung der Immissionsschutzfunktion der Wälder- und Gehölzstrukturen,
- Erhaltung und Entwicklung einer großflächigen struktur- und artenreichen Magerweide mit gefährdeten Pflanzenarten,

- besondere Bedeutung des Waldes für die Erholung.

Für LSG-4407-0025 „Vonderort“ wurden die folgenden Schutzziele benannt:

- Erhaltung und Optimierung der Wald-, Gehölz- und Gewässerstrukturen als Lebens- und Rückzugsraum für die im Gebiet siedelnden Tier- und Pflanzenarten und als Biotopverbundelemente,
- Erhaltung, Förderung und Wiederherstellung standortgerechter naturnaher Laubmischwälder durch Umwandlung nicht standortgerechter Hybrid-Pappelbestände,
- Erhaltung und Optimierung der nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 62 LG NRW (neu § 42 LNatSchG) geschützten Biotope,
- Erhaltung und Wiederherstellung naturnaher Quellbereiche und Bachoberläufe, ÷ Erhaltung und Optimierung der Reste bäuerlicher Kulturlandschaft innerhalb eines dichten Siedlungsraumes,
- Erhaltung und Entwicklung regional bedeutsamer Erholungsflächen im südwestlichen Stadtgebiet,
- Aufrechterhaltung der Immissionsschutzfunktion der Wälder- und Gehölzstrukturen,
- wegen der Seltenheit, besonderen Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes durch den Wechsel von Wäldern, Fließ- und Stillgewässern und landwirtschaftlichen Flächen,
- als Zeugnis kulturlandschaftlicher Entwicklungen.

Geschützte Landschaftsbestandteile

Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende nach § 29 BNatSchG / §§ 39 und 41 LNatSchG geschützte Landschaftsbestandteile, zu denen z.B. grundsätzlich auch Kompensationsflächen gehören:

Stadt Essen

- BAB 42-Brücke über den Rhein-Herne-Kanal: Ausgleichsmaßnahme zum Ausbau des Rhein-Herne-Kanals: Gehölzpflanzung und 35 Straßenbäume am Rhein-Herne-Kanal / Vogelheimer Straße (S 23.08)
- Angedachte und vorgemerkte Ausgleichsmaßnahme zum Ausbau BAB 52 / AK EssenNord bis AK Gladbeck: Umbau eines Pappelwaldbestandes zu einem standortgerechten Eichen-/Hainbuchenwald mit Waldrandausbildung

innerhalb einer Waldfläche nordwestlich des AK Essen-Nord (tangiert das UG/ S 40.21)

Stadt Bottrop

- Schotterfläche westlich der Straße Lichtenhorst: Es handelt sich um eine nicht umgesetzte Ersatzfläche zu einem Bebauungsplan. Geplant war hier die Entwicklung einer Streuobstwiese
- Südwestlich der AS Bottrop-Süd: Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme wurde ein Acker in eine extensive Wiese mit Obstgehölzen (je 1 Baum auf 100 m²) umgewandelt (Ökokonto_RVR_Emscherstraße).

Geschützte und schützenswerte Biotope

Innerhalb des Vorhabenbereiches liegen keine nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope:

Von Süden ragt die nach dem Biotopkataster NRW schützenswerte Fläche BK 44070010 „Großer, strukturreicher Magerweidenkomplex in Bottrop-Ebel“ mit ihrer nördlichen Teilfläche in den Untersuchungsraum. Schutzziel ist die Erhaltung einer großflächigen, strukturreichen Magerweide.

Natura 2000-Gebiete

FFH-Gebiete oder EU-Vogelschutzgebiete liegen nicht innerhalb des Untersuchungsraumes. Das nächstgelegene FFH-Gebiet DE-4407-302 „Koellnischer Wald“ befindet sich ca. 5,4 km nordwestlich weit außerhalb des Wirkungsbereiches der Ausbauplanung.

Fauna/Tiere

Zur Erfassung der Tierwelt wurden im Jahr 2017 gesonderte Kartierungen bezüglich der Artengruppen Vögel, Amphibien, Reptilien und Fledermäuse durchgeführt. Zusätzlich wurde im Jahr 2022 hinsichtlich möglicher Bestandsveränderungen eine Plausibilitätsprüfung (L+S 2022) durchgeführt, eine erneute Datenabfrage vorgenommen und zwischenzeitlich verfügbare Kartiererergebnisse aus benachbarten Ausbauabschnitten berücksichtigt.

Vögel

Im Untersuchungsgebiet entlang der BAB 42 konnten acht planungsrelevante Arten nachgewiesen werden. Der Begriff der "planungsrelevanten Arten" wurde vom LANUV NRW definiert und umfasst die Arten, die bei Planungen in NRW berücksichtigt werden sollten (KIEL 2021, LANUV 2021, MKULNV 2015). Bei allen übrigen

europäischen Vogelarten, die nicht als "planungsrelevant" eingestuft werden, handelt es sich um so genannte "Allerweltsarten", wie z.B. Amsel und Zaunkönig. Diese Arten sind sowohl regional als auch landes- und bundesweit weit verbreitet und häufig und weisen innerhalb der biogeographischen Region Nordrhein-Westfalens wie auch lokal einen günstigen Erhaltungszustand auf (z.B. GLUTZ VON BLOTZHEIM 1985ff., NWO 2002, GRÜNEBERG et al. 2016, NWO & LANUV 2013).

Von den in der faunistischen Planungsraumanalyse genannten Vogelarten sind Feldsperling, Gartenrotschwanz, Baumfalke, Habicht, Sperber, Waldkauz und Waldohreule nicht im untersuchten Gebiet vertreten. Mäusebussard, Graureiher, Silbermöwe, Lachmöwe, Rauchschwalbe, Turmfalke, Star und Kormoran und der Star wurden nur als Nahrungsgäste und bei Überflügen beobachtet. Aufgrund von Nutzungsänderungen und damit einhergehenden Änderungen der Störwirkungen und Strukturen haben sich insbesondere im Osten des Untersuchungsraumes (ehemalige Kohlelagerflächen) Änderungen ergeben. Entsprechend der Bestandsveränderungen sind folgende Vogelarten zu berücksichtigen: Brutvögel: Flussregenpfeifer, Heidelerche, Waldkauz, Habicht, Mäusebussard, Nachtigall und Kleinspecht

Nahrungsgäste/Gastvögel: Sperber, Wanderfalke, Wiesenpieper, Baumpieper, Bluthänfling, Steinschmätzer, Rauchschwalbe, Mehlschwalbe, Rotmilan, Lachmöwe, Graureiher, Feldlerche, Flussuferläufer, Heringsmöwe, Silbermöwe, Turmfalke und Star.

Relevante Vorkommen der in der Untersuchung ermittelten Arten Baumfalke, Bekassine, Eisvogel, Teichrohrsänger, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Girlitz, Kiebitz, Orpheusspötter, Rebhuhn, Schleiereule, Silberreiher, Steinkauz, Feldschwirl, Waldschnepfe, Waldohreule, Wasserralle, Weißwangengans, Wespenbussard, Zwergschnepfe und Zwergtaucher sind aufgrund der festgestellten Nutzungsänderungen nicht zu erwarten.

Bei den flächendeckenden Untersuchungen der Gehölzbestände innerhalb des Untersuchungsraumes entlang der BAB A 42 wurden im Jahr 2017 16 Horstbäume identifiziert. Dabei handelt es sich in größerer Zahl um Nester der Rabenkrähe. Nur ein großer Horst wurde in der Nähe der Raffinerie am Lichtenhorst erfasst. Dieser wirkte stark verfallen und wurde 2017 nicht als Nistmöglichkeit genutzt. Nester, die durch Baumfalke, Turmfalke, Waldohreule, Waldkauz oder Uhu sekundär besetzt wurden, konnten bei den Kontrollen nicht festgestellt werden. Eine Ergänzung der Horst- und Höhlenbaumerfassung fand auf den RAG-Flächen westlich des AK Essen-Nord am 05.03.2018 statt. Bei diesen Arbeiten wurden 11 Höhlenbäume und 3 Horste festgestellt.

Amphibien

Ein Teichfrosch konnte bei einer nächtlichen Detektorbegehung als Zufallsfund auf dem Gelände des Berneparks in Bottrop Ebel nachgewiesen werden. Im restlichen Untersuchungsbereich gibt es darüber hinaus keine Zufallsfunde von Amphibien. Im Rahmen der im Jahr 2017 durchgeführten Kartierungen konnten keine Amphibien im Untersuchungsraum nachgewiesen werden.

Aufgrund der Ergebnisse der im Rahmen der Plausibilitätsprüfung durchgeführten Datenabfrage und Geländebegehung sowie der vorliegenden Untersuchungen aus dem östlich angrenzenden Ausbauabschnitt sind Vorkommen der Kreuzkröte für die ehemaligen Kohlelagerflächen Emil-Emscher, Coelln-Neuessen und Sturmshof bekannt. Weiterhin kann ein Auftreten der Art auch auf den aktuell noch in Nutzung befindlichen Kohlelagerflächen südwestlich der Autobahn an der Straße Sturmshof nicht ausgeschlossen werden. Das Vorkommen der Kreuzkröte ist daher im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen.

Reptilien

Aufgrund der im Jahr 2017 durchgeführten Kartierungen konnten an den zwei auf Mauereidechsen untersuchten Bahnbrücken keine Mauereidechsen vorgefunden werden. Das Aufsuchen geeigneter Strukturen, die als typische Verstecke oder Sonnplätze dienen, ergab ebenfalls keine Nachweise. Des Weiteren konnten entlang der Gleiskörper und der daran angrenzenden Säume keine Sichtungen der Mauereidechse oder anderer Reptilien getätigt werden.

Gemäß Plausibilitätsprüfung kann aufgrund von Hinweisen aus verschiedenen Quellen und unter Berücksichtigung der Datenabfrage ein Auftreten der Mauereidechse im Bereich der Bahntrassen nicht ausgeschlossen werden. Entsprechende Hinweise auf durchstreifende Tiere liegen vor. Ein Auftreten der Mauereidechse kann aufgrund der Bahnanbindungen auch auf den (ehemaligen) Kohlelagerflächen nicht ausgeschlossen werden. Die nachgewiesenen und potenziellen Vorkommen der Mauereidechse sind daher im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen.

Schmetterlinge

Im Rahmen bereits im östlich angrenzenden Ausbauabschnitt durchgeführte Kartierungen gibt es Hinweise auf den Nachtkerzenschwärmer (*Proserpinus proserpina*) für die ehemaligen Kohlenlagerflächen Emil-Emscher und Coelln-Neuessen. Aufgrund des unsteten Vorkommens und der jährlichen Schwankungen dieser Art kann die Art insbesondere für die ehemaligen Kohlelagerflächen Sturmshof, Emil-Emscher und Coelln-Neuessen nicht ausgeschlossen werden. Solche Industriebra-

chen besitzen häufig Vorkommen geeigneter Futterpflanzen (Nachtkerze, Weidenröschen etc.). Ein Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers ist daher im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen.

Fledermäuse

Innerhalb des Untersuchungsgebietes ist kein hohes Fledermausaufkommen festzustellen. Insgesamt konnten 8 Arten nachgewiesen werden. Es handelte sich um die Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, *Myotis spec.*, Rauhautfledermaus, Zweifarbfledermaus und die Zwergfledermaus.

Im Untersuchungsgebietes konnte eine Flugstraße identifiziert werden, die die BAB 42 kreuzt. Hierbei handelt es sich um ein Brückenbauwerk im Westen des Untersuchungsgebietes, welches als Leitlinie dient und an den jeweiligen Enden durch Begleitvegetation ein ideales Leitgebilde für Fledermäuse darstellt. Es werden zudem zwei durch Fledermäuse genutzte Nahrungshabitate miteinander verbunden, welche aus einer Streuobstwiese im Süden sowie einer Freifläche im Norden besteht.

Eine weitere Flugstraße unterquert die A 42 im Bereich der Emscherquerung. An das Offenland angrenzende Leitstrukturen (Waldrand) entlang der Wehlheimer Mark dienen zudem als Leitlinien und grenzen an die als Jagdhabitat genutzten Offenlandbereiche an.

Ein weiteres Jagdhabitat im zentralen Bereich des Untersuchungsgebietes an den Öllagern an der Straße am Lichtenhorst ist insbesondere durch die dort vorzufindende Straßenbeleuchtung auf der einen Seite der Straße als auch durch den Wiesenbereich mit Einzelbäumen geprägt. Gegenüber den oben beschriebenen Jagdhabitaten ist dieses Jagdhabitat eher als geringwertig einzustufen. Zudem konnte im Bereich des Straßenbegleitgrünes der A 42 eine vergleichsweise geringer frequentierte Flugstraße identifiziert werden.

Als faunistisch besonders bedeutsamer Funktionsraum ist der randlich im Untersuchungsgebiet vorkommende alte Buchenwaldrest in der Wehlheimer Mark sowie die Habitate planungsrelevanter Arten im Bereich der Kohlelagerflächen zu nennen. Eine Beanspruchung des als Wert und Funktionselement besonderer Bedeutung einzustufenden Waldes findet jedoch nicht statt.

Auch die in der Plausibilitätsprüfung (L+S 2022) festgestellten strukturellen Änderungen lassen keine neuen Fledermausarten im Gebiet erwarten. Für den Bereich der Untersuchungsgebietserweiterung im Osten liegen aktuelle Detektoruntersu-

chungen aus dem angrenzenden Ausbauabschnitt vor. Durch diese gibt es Nachweise der Zwergfledermaus (regelmäßig) und der Rauhaufledermaus (ein Kontakt im Mai) für den Untersuchungsraum. Die ebenfalls durchgeführte Untersuchung mit stationären automatischen Rufaufzeichnungsgeräten erbrachte Hinweise auf die Zwergfledermaus, die Rauhaufledermaus, die Mückenfledermaus (einmaliger Nachweis), den Großen Abendsegler, den Kleinabendsegler, und die Breitflügelfledermaus. Über das Brückenbauwerk westlich des AK's gibt es Wechselbeziehungen der Zwergfledermaus zwischen den Gehölzen am Rande der ehemaligen Kohlelagerflächen Emil-Emscher und Coelln-Neuessen. Die Aktivität der Zwergfledermaus wird als gering eingestuft.

Schutzwürdigkeit/ Empfindlichkeit

Entsprechend der Nutzungsstruktur im Gebiet herrschen flächig und weiträumig geringe und mittlere Empfindlichkeiten vor. Große Flächen sind zusammenhängend bebaut oder im Freiraum intensiv gepflegt oder genutzt. Hohe Empfindlichkeiten werden überwiegend durch entsprechende, lineare Gehölz- oder Saumstrukturen entlang anthropogener Formen (Kanal, Straßen, Bahnlinien, Wege) erzeugt. Sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber einer Beanspruchung durch ein Straßenbauvorhaben besitzen nur die zusammenhängenden Gehölzbestände westlich der AS Bottrop-Süd. Es handelt sich um ältere Feldgehölze und Buchwald mit guter Ausprägung der lebensraumtypischen Strukturen.

Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung

Bezüglich der untersuchten Schutzgüter sind lebensraumtypische Laubgehölze mit altem Baumbestand und guter Ausprägung als Wert- und Funktionselemente von besonderer Bedeutung. Für diese Flächen ist eine Beanspruchung irreversibel, nicht zeitnah verlegbar und damit nicht ausgleichbar. Auf eine Vermeidung von Konflikten diesbezüglich ist deshalb besonderes Augenmerk zu legen.

Landschaft

Grundsätzlich ist der urbane Untersuchungsraum stark industriell-städtisch geprägt. Unbebaute, zusammenhängende Landschaftsräume bleiben untergeordnet. Der Untersuchungsraum partizipiert an drei unterschiedlichen Landschaftsräumen.

Durch seine weitgreifende anthropogene Umgestaltung ist die verbliebene Landschaft im Untersuchungsraum stark technisiert und vorbelastet. Insbesondere sind neben der Bebauung Verkehrsachsen in Dammlage, die kanalisierten Gewässer, Halden, Brücken sowie Freileitungen als belastende Elemente mit Wirkräumen in die Umgebung hinein aufzuzählen.

Als relevante Einwirkungen durch den Ausbau der A 42 sind der Verlust landschaftsbildprägender oder sichtverschattender Gehölzstrukturen sowie Technisierung der Landschaft durch Brückenbauten, Anpassung der Anschlussstellen und Verbreiterung der Fahrspur zu bewerten.

Im Zuge des Autobahnausbaus und der Brückenbauten werden meistens gehölzbestandenen Böschungen sowie angrenzende Gehölzstrukturen in Anspruch genommen. Darüber hinaus kommt es zu vorübergehenden Gehölzverluste im Bereich der Baustellenflächen.

In einigen Abschnitten sind die beanspruchten Gehölze aufgrund ihrer besonderen Sichtschutzfunktionen als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung auszuweisen. Dies betrifft von West nach Ost folgende Bereiche:

- Böschungsgehölze Nordseite von km 26+500 bis km 26+630
- Böschungsgehölze Südseite von km 26+660 bis km 26+820
- Böschungsgehölze Südseite von km 27+520 bis km 27+700
- Waldfläche nördlich der BAB A 42 von km 30+100 bis km 30+750

Durch die bauliche Maßnahme im Zuge des Autobahnausbaus kommt es zu einer Zunahme der Technisierung. Diese ist durch unterschiedliche bauliche Elemente und Einrichtungen bedingt:

- Der bestehende Lärmschutz wird den aktuellen Richtlinien und Verkehrszahlen angepasst. Dies bedingt den Bau neuer Lärmschutzwände oder die Aufhöhung bestehender Wände in weiten Teilen des Ausbauabschnittes.
- Die Brücke über die Emscher wird verbreitert.
- Die Brücke über den Rhein-Herne-Kanal wird nordöstlich der bestehenden Brücke ersetzt.
- Die Anschlussstellen werden an den Ausbau angepasst.
- Die Fahrspur der Autobahn wird beidseitig verbreitert.

Boden

Der Boden ist einerseits in seiner natürlichen Funktion als Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie als Teil des Naturhaushaltes zu sehen. Darüber hinaus sind seine Nutzungsfunktionen, z. B. als Grundlage für die Landwirtschaft beachtlich. Da Boden nicht vermehrbar ist, hat er einen wichtigen Stellenwert als

Umweltressource. Er ist in seiner natürlichen Funktion, in seinen Funktionen als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie in seinen Nutzungsfunktionen nachhaltig zu sichern oder wiederherzustellen.

Im überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes sind die Böden bebaut, versiegelt, abgegraben, aufgeschüttet oder anthropogen stark überformt. Bei den wenigen natürlich gewachsenen Böden, die noch in wenigen Teilbereichen erhalten sind, handelt es sich um Gleye und Podsol-Gleye.

Diese Gleyböden weisen innerhalb der Grundwasserböden ein gewisses Biotopotential für Extremstandorte auf. Die Grundwasserstände sind gegenüber den natürlichen Vorkommen jedoch meist künstlich abgesenkt.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine schutzwürdigen Böden. Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung sind nicht ausgewiesen.

Es existieren zahlreiche Vorbelastungen des Bodens. Hierzu zählen die versiegelten oder überbauten Flächen, unter denen sämtliche Bodenfunktionen verloren gingen sowie die Hauptverkehrsstraßen als Schadstoffemittenten. Die Stadt Bottrop weist folgende Altlastenverdachtsflächen in folgenden Bereichen aus:

- nördlich des Rhein-Herne-Kanals nördlich der Autobahnbrücke der BAB A 42,
- südlich der BAB A 42 im Bereich des Kohlenlagerplatzes östlich der Straße „Sturmshof“,
- nördlich der Emscher nördlich der Straße „Am Südbahnhof“,
- nördlich und südlich der BAB A 42 westlich der Bahnstraße (ehem. Klärschlammdeponie),
- südlich der Emscher nördlich der Straße „Im Bruch“ (im südlichen Umfeld der AS Bottrop-Süd).

Im Stadtgebiet Essen finden sich die altlastenverdächtigen Flächen „Ehem. Stadthafengelände Ost“ (Kataster-Nr. 23.3.03) sowie „Ehem. Zeche Emil-Emscher“ (Kataster-Nr. 50/1.01). Hierbei handelt es sich um z. T. über 3 m mächtige Aufschüttungen unterschiedlichster Zusammensetzung. Verbreitet sind Verunreinigungen mit Schwermetallen und polyzyklischen aromatisierten Kohlenwasserstoffen (PAK).

Im Stadtgebiet Oberhausen werden weder Altlasten noch Altlastenverdachtsflächen ausgewiesen.

Großflächig ist die Empfindlichkeit des Bodens im Untersuchungsgebiet aufgrund der verbreiteten veränderten Standorte gegenüber Eingriffen als nachrangig zu beurteilen. Durch den Ausbau der A 42 kommt es zu einem Verlust von Boden als Lebensraum und seinen Puffer-, Speicher- und Regelungsfunktionen. Die wesentlichen Beeinträchtigungen sind:

- Neuversiegelung durch Errichtung neuer Fahrspuren (anlagebedingt),
- Flächenbeanspruchung durch Verlagerung oder Neuanlage von Straßenseitenflächen außerhalb der versiegelten Flächen (anlagebedingt, vorwiegend Dammböschungen),
- Gefahr der Veränderung der Bodenstruktur und Bodenverdichtung durch eine baubedingte Inanspruchnahme.

Im Bereich des sechsspurigen Ausbaus werden vorwiegend anthropogen überformte und somit vorbelastete Standorte versiegelt. Die anlagebedingte, dauerhafte Beanspruchung von natürlich gewachsenen Böden beschränkt sich im Verlauf der Ausbaustrecke auf km 26+000 bis km 26+400 (Südseite), km 29+140 bis km 29+320 (Nordseite) und km 30+500 bis km 30+750 (beidseitig). Insgesamt werden ca. 3,55 ha Boden neu versiegelt.

Durch die Verbreiterung der Autobahn und der daraus resultierenden leichten Verschiebung der Böschungskanten nach außen ergeben sich linear Bodenverluste im unmittelbaren Umfeld der Autobahn. Darüber hinaus liegen die Regenwasserbehandlungsanlage 1 und 2 innerhalb von natürlich gewachsenen Bodenstandorten.

Bauzeitbedingt sind bezüglich des Bodens darüber hinaus die Bereiche von km 26+000 bis km 26+400 (Südseite) und km 27+700 bis km 27+800 (Südseite) betroffen.

Sonstige Baustelleneinrichtungsflächen liegen außerhalb von natürlich gewachsenen Bodenstandorten. Bei den während der Bauzeit temporär beanspruchten Böden handelt es sich um Gleyböden, daher besteht eine erhöhte Gefährdung der Bodenstruktur, vor allem durch eine Befahrung mit schweren Baumaschinen und –fahrzeugen.

Fläche

Im Untersuchungsgebiet sind 108,1 ha und damit ca. 54,1 % der Fläche versiegelt oder überbaut bzw. werden als Halden und Aufschüttungen und Infrastruktur- und Verkehrsflächen genutzt. Das Umfeld der Ausbaustrecke weist starke Zersiedlungstendenzen auf und zeigt sich beidseitig der A 42 stark zerschnitten. 23 % der versiegelten Flächen sind als Infrastrukturflächen zu bezeichnen. Als Freifläche in

Form von Gehölzen, Sekundärwaldflächen sowie Grünanlagen und Gewässer sind 45,9 % zu klassifizieren.

Die bereits stattgefundene Inanspruchnahme des Schutzgutes Fläche durch die überbauten bzw. versiegelten Bereiche sowie die Hauptverkehrsstraßen, insbesondere die A 42 und der Rhein-Herne-Kanal sind aufgrund ihrer zerschneidenden Wirkung als erhebliche Vorbelastungen zu benennen.

Die anlagebedingte Inanspruchnahme von Flächen beträgt ca. 4,85 ha, bei der es sich überwiegend um anthropogen überformte und somit vorbelastete Standorte handelt. Insgesamt werden 1,13 ha Fläche entsiegelt, wodurch eine Nettoflächenbeanspruchung von 3,55 ha entsteht.

Wasser

Wasser wird als Grund- und Oberflächenwasser betrachtet. Hierbei ist die Bedeutung als Naturgut, dessen nachhaltige Nutzbarkeit, die Retentions- und Regulationsfunktion wie auch seine den Lebensraum bestimmende Funktion für Pflanzen und Tiere zu berücksichtigen. Das Schutzgut Wasser wird vorliegend durch Schadstoffeintrag in das Grund- und Oberflächenwasser sowie durch die Störung des Wasserhaushaltes durch Versiegelung tangiert.

Grundwasser

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Bereich der Niederterrassenablagerungen der Emscher, die hier das oberste Grundwasserstockwerk bilden.

Im Nahbereich der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal befinden sich drei Grundwassermessstellen auf Essener Stadtgebiet. Diese Messstellen erschließen das oberflächennahe und in einem Fall auch das Grundwasser des zweiten Grundwasserstockwerkes im Kreidemergel. Die Messstellen weisen durchschnittliche Grundwasserstände zwischen 2 m und 4 m auf.

Der Porengrundwasserleiter besitzt eine mittlere bis hohe Ergiebigkeit aufgrund der weiten Verbreitung, der guten Durchlässigkeit und Mächtigkeit der grundwasserführenden Schichten von bis zu 13 m. Das Wasser ist jedoch nur für die Nutzung von Hausbrunnen mit geringem Bedarf geeignet und wird in größeren Mengen als Brauchwasser in Industriebetrieben genutzt, da die Qualität des Grundwassers durch die Veränderung der Grundwasserverhältnisse über einen längeren Zeitraum beeinträchtigt ist. Der chemische Zustand des Grundwasserkörpers „Niederung der Emscher“ wird als „schlecht“ bewertet.

Der natürliche Grundwasserflurabstand im Untersuchungsgebiet ist zum Großteil künstlich abgesenkt, so dass keine verlässlichen Abgaben zu Grundwasserständen

– außer im Bereich der oben genannten Messstellen – gemacht werden können. Da auch die überlagernden Deckschichten weitläufig verändert wurden, ist ebenfalls keine flächenbezogene Einschätzung der Verschmutzungsgefährdung möglich. Nur für die verbliebenen natürlichen Bodenstandorte sind die Bereiche mit Grundwasserflurabständen < 2 m als verschmutzungsgefährdet zu bezeichnen, auch wenn eine künstliche Absenkung zu erwarten ist. Für die veränderten Standorte können keine Aussagen getroffen werden.

Folgende Vorbelastungen bzw. Gefährdungen des Grundwassers bestehen im Untersuchungsgebiet:

- Der Steinkohlebergbau hat die Grundwasserlandschaft nachhaltig verändert (Bergsenkungen, Störung des Abflussverhaltens, Grundwasseranstieg etc.).
- Durch den starken Gewässerausbau ist die Verbindung zum Grundwasser weiten teils unterbrochen (Betongerinne).
- Die Grundwasserneubildung hat durch die großflächigen Versiegelungen und Wasserentnahmen für die Industrie abgenommen.
- Mögliche Schadstoffquellen für das Grundwasser sind Altablagerungen, Halde oder Verfüllungen (hier insbesondere Sulfat- oder Chlorideinträge). Zudem werden Schwermetalle z.B. durch Kraftfahrzeuge und Hausbrand, darüber hinaus auch z.B. durch die Landwirtschaft oder Müllverbrennung eingetragen. Eine Messstelle des Landesumweltamtes zeigt für den Zeitraum von 1993 - 1999 im Bottroper Süden eine Überschreitung der entsprechenden Vergleichswerte von Arsen und Nickel.
- Im Umfeld der Autobahnbrücke über den Rhein-Herne-Kanal muss mit Grundwasserbelastungen durch Kokerei-spezifische Schadstoffe (insbesondere polyzyklische aromatisierte Kohlenwasserstoffe (PAK) gerechnet werden.

Im Untersuchungsgebiet sind keine Wasserschutzgebiete ausgewiesen.

Oberflächenwasser

Im Untersuchungsgebiet fließt die naturfern ausgebaute Emscher parallel zur BAB A 42. Es ist die Renaturierung des Fließgewässers durch die unterhaltungspflichtige Emschergenossenschaft geplant. Die Gewässergüte gilt laut Umweltleitplan der Stadt Bottrop als sehr stark bis übermäßig stark verschmutzt. Die Gewässerstrukturgüteklasse ist für die Sohle und den Großteil des Uferbereichs „vollständig verändert“. Nur in kleineren Teilabschnitten ist eine starke bis sehr starke Veränderung des Gewässerlaufes kartiert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat für die

Emscher ein Maßnahmenprogramm aufgestellt, um die in der WRRL formulierten Ziele – den guten Zustand bzw. das gute ökologische Potential der Gewässer zu erreichen. Drei der Maßnahmenbereiche befinden sich im Untersuchungsgebiet, es ist jedoch davon auszugehen, dass die Maßnahmenziele durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden.

Als weitere Fließgewässer münden der begradigte und stark ausgebaute Vorfluter Vonderort und die sehr stark bis vollständig veränderte Berne in die Emscher.

Im Bereich der Brückenquerung der BAB A 42 liegt ein kurzer Abschnitt des Rhein-Herne-Kanals im Untersuchungsgebiet. Das Gewässer ist beidseitig der Autobahn durch Steilufer und verbaute Hafenbecken gekennzeichnet. Er wird als abgedichtetes Gewässer ohne Grundwasseranschluss als mittel empfindlich eingestuft.

Bei der Emscher und dem Rhein-Herne-Kanal handelt es sich als WRRL-pflichtig klassifizierte Gewässer. Es befinden sich weder gesetzliche Überschwemmungsgebiete noch Stillgewässer im Untersuchungsgebiet.

Es entstehen starke Vorbelastungen der natürlichen und künstlichen Oberflächengewässer durch den Verlust der Retentionsräume, den naturfernen und begradigten Ausbau, die Verrohrung von Fließgewässerabschnitten und die Einleitung von Abwässern.

Die Schutzwürdigkeit der Oberflächengewässer ist für alle Fließgewässer natürlichen Ursprungs trotz der gegebenen starken Vorbelastungen hoch. Drohende Verschmutzungen oder Inanspruchnahmen wirken sich auch auf das Fließgewässersystem sowohl innerhalb als auch außerhalb des Untersuchungsgebietes aus.

Bezüglich der Oberflächengewässer sind keine Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung ausgewiesen. Auswirkungen auf die Fließgewässer, die einer Renaturierung entgegenstehen, sind aufgrund der starken Vorbelastung jedoch grundsätzlich zu vermeiden.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser überschneiden sich überwiegenden mit den Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Folgende Beeinträchtigungen entstehen:

- Neuversiegelung und Funktionsverlust von neu überspannten Flächen,
- Verschmutzungsgefährdung durch Straßenwasser,
- Bodenverdichtung sowie Gefährdung durch Schadstoffeinträge während der Bauzeit,
- Neue Überspannung von Fließgewässern durch Brückenbauwerke.

Durch die Baumaßnahme entsteht eine Netto-Neuversiegelung bislang versickerungsfähiger Fläche von 3,55 ha, woraus eine Verringerung der Grundwasserneubildungsrate resultiert.

Neue Flächen werden nur geringfügig durch Brückenbauwerke überspannt. An der Emscher sind nur kleinflächig die Randbereiche der bestehenden Verkehrsfläche durch die beidseitige Verbreiterung betroffen. Diese Beeinträchtigungen erreichen das Maß der Erheblichkeit nicht. Im Zuge der Errichtung der Großbrücke über den Rhein-Herne-Kanal, werden die bestehenden überspannten Bereiche zurückgebaut. Die überspannten Flächen wandern so nach Osten und der Eingriff wird bis unterhalb der Erheblichkeitsschwelle verringert. Es sind keine erheblichen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu erwarten.

Momentan wird das Straßenoberflächenwasser an mehreren Stellen ungeklärt in die Emscher und das städtische Kanalnetz geleitet. Diese unregelmäßigen Einleitstellen werden im Rahmen des Geplanten Ausbaus der A 42 entfallen. Stattdessen wird das Wasser zukünftig auf der Strecke über Borde und Abläufe gefasst und mit zwischengeschalteten Regenwasserbehandlungsanlagen über das neue Kanalnetz in die Emscher bzw. die städtische Kanalisation geleitet.

Baubedingt kann es zu schädlichen Emissionen des Wassers durch Auswaschung von Baustoffen durch unsachgemäße Lagerung kommen. Die Schadstoffeinträge können direkt in die Gewässer eingetragen werden oder mit Niederschlagswasser versickern und so in das Grundwasser gelangen. Durch die Einhaltung der technischen Standards und eine umsichtige Bauausführung ist diese Gefährdung vermeidbar.

Luft und Klima

Unter dem Schutzgut Luft wird das die Atmosphäre der Erde bildende Gasgemisch in seiner vertikalen Ausdehnung über die Erdoberfläche verstanden. Regelmäßig sind lediglich die unteren Luftschichten relevant. Zu betrachten sind die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Gasgemisches Luft. Das Schutzgut Klima bezeichnet den für ein begrenztes geografisches Gebiet typischen Ablauf der Witterung in einem gewissen Zeitraum. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima stehen in einem engen Zusammenhang mit Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und werden deshalb zusammen betrachtet.

Das Makroklima des Untersuchungsgebietes wird im Wesentlichen durch die maritimen Klimaeinflüsse Westeuropas geprägt und zählt zum Klimabereich „Nordwestdeutschland“. Der Norden Essens zählt zum Klimabezirk „Münsterland“. Der

Klimabezirk ist durch die wesentlichen Klimamerkmale relativ hohe Winter- und relativ niedrige Sommertemperaturen, hohe Luftfeuchtigkeit, starke Winterwinde, geringe tägliche und jährliche Temperaturschwankungen und ein hoher Bewölkungsgrad geprägt. Nur gelegentlich setzt sich auch kontinentaler Einfluss mit längeren Hochdruckphasen durch. Die Lufttemperatur liegt im Jahresmittel bei 10,6 Grad Celsius, die durchschnittlichen Jahresniederschläge lagen an der Klimastation in Essen in den letzten zwanzig Jahren bei ca. 940 mm. Der Wind weht vorherrschend aus südwestlichen Richtungen (Bottrop 2007).

Aus geländeklimatischer Sicht differenziert sich der Raum in sechs klimatische Zonen. Es herrschen Industrie-, Gewerbe- und Siedlungsklimatope bei Weitem vor.

Klimatische Ausgleichsfunktion

Aufgrund der größtenteils zusammenhängenden Bebauung, die eine Verschärfung der Klimaelemente (sommerliche Aufheizung, Windfeldveränderungen, Abnahme der Feuchte) und eine negative Veränderung des Bioklimas bewirkt, sind für den Luftaustausch relativ unbelastete Luftleitbahnen von besonderer Bedeutung. Sowohl die Emscher mit seinen angrenzenden unbebauten Freiräumen als auch der Rhein Herne-Kanal bilden solche Luftleitbahnen in Hauptwindrichtung zwischen den Städten Bottrop und Essen. Die Emscherniederung ist dabei als „belastete Ventilationsbahn mit hoher thermischer Ausgleichswirkung“ definiert (Essen 2002).

Lufthygienische Ausgleichsfunktionen

Unter besonderer Berücksichtigung des Menschen, für den lufthygienische Belange eine besondere Bedeutung besitzen, sind Gehölzbestände mit unmittelbarem Siedlungsbezug bedeutsam einzustufen. Neben den in der Waldfunktionskarte (MELF 1980, Wald und Holz NRW 2015) ausgewiesenen Gehölzbeständen mit Klima- oder Immissionsschutzfunktion sind in dem dicht besiedelten Raum auch weitere, größere Gehölzbestände für den lufthygienischen Ausgleich relevant.

Für die im LEP (MURL 2017) dargestellten Freiräume ist die Freiraumsicherung, die der Erhaltung, Regeneration und Regulation von Luft dient, eine wesentliche Zielvorstellung. Schutzausweisungen bestehen nicht.

Für die Emscherniederung als Luftleitbahn nennt die Klimaanalyse Essen neben dem Erhalt als Querbelüftungssachse und dem Entgegenwirken einer Verdichtung von Grünstrukturen bis zum Waldstadium als wichtiges fachplanerisches Ziel die Immissionsschutzpflanzungen entlang der BAB A 42 sowie der Industrie- und Gewerbegebiete (Essen 2002).

Beeinträchtigungen für das Schutzgut Klima / Luft entstehen durch die anlagebedingte Neuversiegelung, die eine Vergrößerung der Flächen mit Aufheizungseffekten verursacht. Zudem ist im Umfeld von Hauptverkehrsstraßen mit lufthygienischen Belastungen auf Grund des Schadstoffausstoßes zu rechnen. In der Belastungskarte des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet vom 15.10.2011 sind grenzwertüberschreitende Luftbelastungen im Umfeld der BAB A 42 allerdings nicht ausgewiesen. Seit 2010 sind an den Messstationen im Essener Norden Grenzwertüberschreitungen nicht mehr aufgetreten (Essen 2014). Der Umweltleitplan der Stadt Bottrop (Bottrop 2007) zeigt in Karte 3.1 die Ergebnisse einer straßenbezogenen Ausbreitungsberechnung für PM10 aus 2005; eine Belastung von zwischen 40 und 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wird hier für einige Straßenzüge im Umfeld des Untersuchungsgebietes angegeben („In der Welheimer Mark“, „Am Kruppwald“, „Bahnhofstraße“, „Schürmannstraße“, „Ebelstraße“); Die Essener Straße (L 631) weist nördlich der querende Bahnlinie noch höhere Werte ($\geq 50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) auf.

Schutzwürdigkeit/Empfindlichkeit

Die Einstufung der Empfindlichkeit erfolgt unter besonderer Berücksichtigung des Akzeptors Mensch; Bereiche mit Bedeutung für die lufthygienische Ausgleichsfunktion sind deshalb umso empfindlicher, je direkter der Bezug zur Siedlung herzustellen ist. Sehr hohe Empfindlichkeit besitzen geschlossene Gehölzbestände, die gemäß Waldfunktionskarte Immissionsschutzfunktion erfüllen. Hoch empfindlich werden sonstige Gehölzbestände mit abschirmender Wirkung eingestuft. Mittel empfindlich sind gehölzarme Freiflächen und Wasserflächen mit klimawirksamer Größe, die als Abstandsflächen zu Schadstoffemittenten (hier: Straße) und/oder als Luftleitbahn fungieren.

Nachrangig werden alle vorbelasteten Flächen beurteilt. Hierzu zählen versiegelte Verkehrsflächen, Industrie- und Gewerbeansiedlungen sowie großflächige Halden.

Die Waldflächen mit ausgewiesener Immissionsschutzfunktion sind Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung. Ihre Funktion ist standortabhängig und kann kurz- oder mittelfristig nicht wiederhergestellt werden.

Für die dargestellten Luftleitbahnen gilt darüber hinaus die Gewährleistung einer Durchgängigkeit der Luftaustauschfunktion.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Für den westlichen Abschnitt auf dem Stadtgebiet von Oberhausen sind keine Kulturgüter ausgewiesen (Oberhausen 2014).

Im Bereich der Stadt Bottrop reicht ein Baudenkmal von Süden in den Untersuchungsraum. Es handelt sich hierbei um die ehemalige Kläranlage Ebel. Diese ist ebenfalls als Kulturlandschaftsbereich im Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Ruhr dargestellt (LVR / LWL 2014).

Außerhalb des Untersuchungsraumes in direkter Nachbarschaft hierzu ist darüber hinaus die „Bergarbeitersiedlung Ebel“ als Denkmalbereich geschützt. Weitere Kulturgüter im Untersuchungsraum oder dessen nahem Umfeld sind im Bereich der Stadt Bottrop nicht ausgewiesen (Bottrop 2014).

Die Stadt Essen gibt für das betroffene Essener Stadtgebiet an, dass innerhalb des Untersuchungsraumes keine Bau- und Bodendenkmäler gem. § 3 Denkmalschutzgesetz ausgewiesen sind (Essen 2014). Auch archäologische Relikte sind für das Gebiet nicht bekannt. Im Zuge des Ausbaus des Rhein-Herne-Kanals (1980/1981) wurden in Dellwig Überreste eiszeitlicher Tiere als auch altsteinzeitliche Artefakte gefunden; schon 1926 bei Bau des Hafenbeckens wurde darüber hinaus ein Rastplatz der frühen Neandertaler untersucht.

Unter dem Begriff sonstige „Sachgüter“ werden "raumwirksame Gegenstände“ verstanden, deren vorzeitiger Verlust durch ein Vorhaben zu umweltrelevanten Folgewirkungen bei Abriss und Wiederherstellung führt. Diese Umweltauswirkungen werden durch den Verbrauch von Ressourcen und Energie sowie durch das Aufkommen von Abfall hervorgerufen. Bei Sachgütern in der UVP zu Straßenbauvorhaben handelt es sich i.d.R. um „bauliche Anlagen“ (Kühling u. Röhring 1996). Entsprechend der Definition zu berücksichtigende Sachgüter sind im Untersuchungsgebiet Untersuchungsraum nicht vorzufinden.

Wechselwirkungen

Zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß dem UVPG a. F. gehören nicht nur die unmittelbaren Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, sondern auch mittelbare Auswirkungen, die sich aufgrund von Wechselbeziehungen zwischen den genannten Schutzgütern als Wechselwirkung ergeben können. Unter Wechselwirkungen sind dabei Wirkungsverlagerungen und Sekundärwirkungen zwischen und innerhalb der Schutzgüter zu verstehen, welche sich in ihrer Wirkung sowohl gegenseitig verstärken oder potenzieren, aber auch vermindern oder aufheben können.

Als Wechselwirkungen sind dabei alle denkbaren funktionalen und strukturellen Beziehungen zwischen den Schutzgütern, innerhalb der Schutzgüter sowie zwischen

und innerhalb von landschaftlichen Ökosystemen. Voraussetzung hierfür ist eine zu erwartende Betroffenheit durch die Auswirkungen des Vorhabens.

Eine ganzheitliche Betrachtung der Wechselwirkungen ist aufgrund der Komplexität von Ökosystemen sowie der geringen allgemeinen Erkenntnisse nur schwer durchzuführen. Vielmehr erfolgt eine schutzgutbezogene Berücksichtigung der Wechselwirkungen. Es ist davon auszugehen, dass die schutzgutbezogene Betrachtung bereits ausreichend Informationen über die funktionalen Beziehungen zu anderen Schutzgütern und deren Schutzgutfunktionen liefert. Somit erfolgt eine indirekte Betrachtung der Wechselwirkungen.

4.4.2 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit nichtumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten.

Einzelheiten sind dem LBP zu entnehmen. Die angewandte Methode ist sachgerecht und entspricht der üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein.

Schutzgut Mensch

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

Betriebsbedingte erhebliche Beeinträchtigungen werden durch eine Verbesserung des Lärmschutzes bei empfindlichen angrenzenden Nutzungen gegenüber dem Ist-Zustand vermieden. Die Vermeidung einer Nutzung von für das Schutzgut empfindlichen Flächen wird vorausgesetzt. Die Störung der Erlebbarkeit der freien Landschaft und der Wohn- und Wohnumfeldfunktionen im bebauten Bereich kann durch eine großzügige Eingrünung minimiert werden.

Bezüglich der Neuverlärnung ergeben sich Minimierungsmöglichkeiten durch den Bau aktiver Lärmschutzeinrichtungen. In Bezug auf den Störfallbetrieb, kann durch die Erweiterung der Autobahn von einem verbesserten Verkehrsfluss ausgegangen werden. Aus dem Grund der kurzen Aufenthaltsdauer kann auch die Erhöhung der Teilnehmerzahl durch zwei weitere Streifen vernachlässigt werden.

Störfallbetriebe

Kritischer wäre das gleichzeitige Vorhandensein eines Verkehrsstaus und eines Brandes auf dem Betriebsbereich der Ruhr Oel GmbH, da sich in diesem Fall Personen innerhalb des angemessenen Abstandes aufhalten, die nur bedingt die Möglichkeit haben, sich aus dem gefährdeten Gebiet zu entfernen. Den Verkehrsprognosen des Verkehrsgutachtens ist jedoch zu entnehmen, dass durch den Ausbau der Autobahn mit einer geringeren Wahrscheinlichkeit von Verkehrsstaus zu rechnen ist. Folglich führt der Ausbau letztlich zu einer Verbesserung der Situation. Nach Ansicht der Gutachter sind keine weiteren Maßnahmen angezeigt, um den Ausbau der A 42 zu realisieren. Die Errichtung einer ausreichend hohen Brand-schutzmauer zur Abschirmung der Wärmestrahlung ist aufgrund der errechneten Flammenhöhe von ca. 45 m als unverhältnismäßig bzw. unrealistisch anzusehen.

Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sind mit den gesetzlichen Umwelanforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.10 dieses Beschlusses) und des Artenschutzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.11 dieses Beschlusses) ergeben, vereinbar.

Durch das Vorhaben kommt es insbesondere zu einer anlage- und baubedingten Inanspruchnahme hochwertiger Gehölzflächen und weiterer Biotope (insbesondere Grünland, Brachen und Säume). Darüber hinaus kommt es durch die Verbreiterung der Autobahn und den Brückenneubau zur Neuversiegelung sowie einem geringfügigen (Teil-)Verlust von neu durch das Brückenbauwerk überspannten Lebensräumen.

Durch die im LBP vorgesehenen Wiederherstellungs-, Gestaltungs- sowie Ausgleichsmaßnahmen werden Tier- und Pflanzenlebensräume neu geschaffen bzw. optimiert und neue naturraumtypische, landschaftsgliedernde und biotopvernetzende Strukturen entwickelt. Erhebliche Auswirkungen auf die faunistischen Funktionen und bedeutsame Lebensräume können durch verschiedenen Minimierungs-, Vermeidungsmaßnahmen sowie ein ökologisches Risikomanagement vermieden

werden. Darüber hinaus kann durch das Vorsehen geeigneter CEF-Maßnahmen die ökologische Funktion im Zusammenhang gewahrt werden

Bezüglich der Lebensraumfunktionen sind hier insbesondere der Schutz angrenzender Gehölze durch Bauzäune oder Einzelbaumschutz sowie die Ausweisung von Tabuflächen zu nennen. Zudem ist auf den Baustelleneinrichtungsf lächen eine Vermeidung von dauerhaften Standortveränderungen durch den Eintrag von Fremdstoffen oder durch Bodenverdichtungen obligatorisch. Dies gilt auch für die Sicherung, die Zwischenlagerung und den Wiedereinbau des Oberbodens in der ursprünglichen Mächtigkeit.

Luft und Klima

Um einen vollständigen Verlust der klimatischen bzw. lufthygienischen Funktion zu vermeiden, sind die Eingriffsbereiche so gewählt, dass ausreichend große Restbestände der betroffenen Gehölze verbleiben, die die Immissionsschutzfunktion weiterhin erfüllen können. Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sowie neu entstehende Böschungsflächen werden darüber hinaus im Anschluss an die Baumaßnahme als Gehölzflächen wiederhergestellt, so dass eine nachhaltige Funktionserfüllung weiterhin gewährleistet ist.

Autobahnbegleitend wird mittel- bis langfristig wieder ein Gehölzstreifen von einer Breite von 35 bis 50 m als Immissionsschutzpflanzung zur Verfügung stehen, der die derzeitigen Funktionen (Abschirmung der Kohlereserveflächen) vollständig übernehmen kann. Während der Bauzeit ist diese Funktion herabgesetzt, jedoch ist gewährleistet, dass ein Restbestand von mindestens 14 m bis zu 40 m bestehen bleibt.

Der Eingriffsbereich wird zur Verminderung der Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß reduziert; auch während der Bauzeit ist eine (herabgesetzte) Immissionsschutzfunktion gegeben. Durch Neupflanzung von Gehölzen zur Wiederherstellung im Baustellenbereich und auf den neu entstehenden Böschungen entlang der Autobahn werden die Auswirkungen auf die Immissionsschutzfunktion bis unter die Erheblichkeitsschwelle reduziert. Es ist davon auszugehen, dass die besondere Immissionsschutzfunktion der Flächen erhalten und somit nicht erheblich beeinträchtigt wird. Andere erhebliche und / oder nachhaltige Eingriffe in die Klimafunktion beschränken sich auf Gehölzverluste im Autobahnnahbereich, die im Zuge der Neubepflanzung der Böschungen ausgleichbar sind.

Im Zuge der Baumaßnahme kommt es im östlichen Ausbauabschnitt (östlich der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal) zu einem Teilverlust von Wald- und Gehölzflächen mit besonderer Immissionsschutzfunktion. Aufgrund der Aufrechterhaltung

der Funktionen während der Bauzeit (herabgesetzt) und nach Beendigung der Baumaßnahme (vollständig) ist davon auszugehen, dass die besondere Immissionschutzfunktion erhalten bleibt. Weitere Flächen mit allgemeiner Klimafunktion (v. a. Gehölze) werden im Rahmen der Wiederherstellungsmaßnahmen oder der Böschungsbepflanzungen sowie multifunktional im Rahmen der Bilanzierung der Lebensraumfunktionen kompensiert.

Landschaft

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild und die Erholungseignung im Plangebiet bilden die anlage- und baubedingte Inanspruchnahme landschaftsbildprägender und insbesondere sichtverschattender bedeutsamer Strukturen.

Der anlagebedingte Gesamtverlust an Wald- und Gehölzflächen außerhalb der Straßenböschungen, die nach dem Ausbau wieder begrünt werden und somit ihre eingrünende Funktion wieder erfüllen, beträgt ca. 5,7 ha. Hinzu treten vorübergehende Gehölzverluste im Bereich der Baustellenflächen. Diese werden allerdings nach Beendigung der Baumaßnahme vollständig wiederhergestellt.

Durch umfassende Wiederherstellungsmaßnahmen in den Baustellenbereichen und Gestaltungsmaßnahmen im Bereich der neu entstehenden Böschungen werden nachhaltige Beeinträchtigungen, die vorübergehend mit der Freistellung der Autobahntrasse entstehen werden, wirksam gemindert.

Dies gilt auch für Bereiche, in denen Wert- und Funktionselemente mit besonderer Bedeutung betroffen sind. Es ist auch hier sichergestellt, dass eine wirksame Sichtverschattung durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen auf den neuen Böschungen nachhaltig erreicht werden kann. Eine Ausnahme bildet der Bereich bei ca. km 26+500, hier sind auf der Nordseite die örtlichen Verhältnisse so beengt, dass eine wirksame Eingrünung der zu errichtenden Lärmschutzwand nicht erreicht werden kann. In diesem Bereich sind an die baulich-architektonische Gestaltung der Lärmschutzwand besondere Ansprüche gegeben. Die verbleibenden Beeinträchtigungen können durch Nachpflanzungen im Böschungsbereich der Autobahn, die Wiederentwicklung prägender Gehölzstrukturen sowie multifunktional im entfernteren Umland auf den einbezogenen Kompensationsflächen in vollständigem Maße kompensiert werden. Dies betrifft auch die in Mitleidenschaft gezogenen Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung (Sichtverschattung).

Durch die bauliche Maßnahme im Zuge des Autobahnausbaus kommt es zu einer Zunahme der Technisierung. Diese ist durch unterschiedliche bauliche Elemente

und Einrichtungen bedingt. Den Beeinträchtigungen durch eine Erhöhung der Landschaftstechnisierung ist eine relativ geringe Bedeutung beizumessen, da sich die Baumaßnahme innerhalb eines stark gestörten und anthropogen überprägten städtischen Raum befindet, der nur geringe Empfindlichkeiten gegenüber einer Technisierung aufweist.

Boden

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich u. a. aus dem BBodSchG, der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) und dem Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) Nordrhein-Westfalen ergeben, vereinbar.

Ziel des BBodSchG ist es u. a., bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich zu vermeiden (§ 1). Hierzu sind Böden u.a. vor Verdichtung vorsorglich zu schützen. Zu den zu schützenden natürlichen Bodenfunktionen zählt nach § 2 BBodSchG auch seine Funktion als Lebensgrundlage für Menschen. Es dürfen keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden (§ 4 BBodSchG).

Zur Vermeidung und Minderung von vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden werden Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen vorgenommen, wie z. B. schichtweiser Abtrag und sachgerechte Lagerung des wieder einzubauenden Oberbodens, sachgerechte Lagerung von Baumaterialien und standortgerechte Wiederherstellung baubedingt in Anspruch genommener Flächen.

Bezüglich der Böden sind im Untersuchungsgebiet keine Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung ausgewiesen. Der Ausgleich der beeinträchtigten Bodenfunktionen erfolgt daher im Rahmen der Biotopwertbilanzierung.

Durch das Vorhaben kommt es zu einer Neuversiegelung und einer dauerhaften Beanspruchung von Bereichen mit natürlich gewachsenen Böden. Die Neuversiegelung wird multifunktionell durch die Maßnahmen bezüglich der Lebensraumfunktion vollständig kompensiert. Der Eingriff in den Bodenhaushalt ist unter den gegebenen Umständen und dem Vorbehalt der Umsetzung folgender Vermeidungsmaßnahmen während der Bauzeit relativ gering:

- Die bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden Flächen werden auf ein absolutes Mindestmaß reduziert. Es wird eine möglichst schonende Baudurchführung gewährleistet. Dies beinhaltet vor allem die Andienung der Baustelle über vorhandene Wege und Straßen, soweit es Baustelleneinrichtung zulässt. Für die Baustellenfahrzeuge wird Biodiesel verwendet.

- Zum Schutz vor Verdichtungen ist im Bereich verdichtungsempfindlicher Gleyböden im Bereich von Fahrwegen die Verwendung von Bodenschutz- bzw. Baggermatratzen vorzusehen.
- Der durch die Baufeldfreimachung entnommene Boden wird, getrennt in Ober- und Unterboden zum Wiedereinbau im Baustellenbereich gelagert.
- Die Beeinträchtigung natürlicher Bodenfunktionen wird durch Maßnahmen zur Wiederherstellung in Form von Bodenlockerungen, Wiedereinlagerungen usw. vermindert. Nach Abschluss der Bautätigkeit werden die bauzeitlich in Anspruch genommenen Böden wieder so hergestellt, dass sie ihre natürlichen Bodenfunktionen erfüllen können.
- Die innerhalb der Baustellenflächen genutzten oder veränderten versiegelten und teilversiegelten Flächen sind nach Beendigung der Baumaßnahmen nach Maßgabe des Eigentümers in den Ausgangszustand wiederherzustellen.

Maßnahmen zur Kompensation und zum Ausgleich und Ersatz von Beeinträchtigungen des Bodens sind nicht erforderlich.

Da die Neuversiegelung des Bodens multifunktional durch die Maßnahmen bezüglich der Lebensraumfunktion vollständig kompensiert werden kann und Beeinträchtigungen der Gleyböden durch die oben genannten Vermeidungsmaßnahmen vermindert bzw. vermieden werden, bestehen keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Fläche

Von der Baumaßnahme sind im Trassenverlauf ausschließlich bereits veränderte Standorte betroffen. Die Freiflächeninanspruchnahme wird auf das zwingend erforderliche Mindestmaß beschränkt. Besondere Wert- und Funktionselemente werden nicht beansprucht. Die bestehende Flächenbeanspruchung kann grundsätzlich multifunktional über Maßnahmen zur Kompensation der Lebensraumfunktion ausgeglichen werden. Besondere Maßnahmen zur Kompensation werden nicht erforderlich. Die Ausgleichbarkeit der unvermeidbaren Eingriffe ist vor diesem Hintergrund gegeben.

Wasser

Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Umweltauflagen – wie sie sich für das Schutzgut Wasser aus dem WHG und dem LWG NRW sowie der WRRL ergeben – vereinbar.

Durch das Bauvorhaben entstehen Beeinträchtigungen des Grund- und Oberflächenwassers, die durch Vermeidungsmaßnahmen ausreichend kompensiert werden können. Die Verschmutzungsgefährdung des Grund- und Oberflächenwassers durch Straßenwasser wird durch eine Neuordnung der Entwässerung vermieden. Die bislang unregelmäßigen Einleitungsstellen werden zukünftig entfallen, stattdessen wird das Wasser nahezu auf der gesamten Strecke über Borde und Abläufe gefasst und mit zwischengeschalteten Regenwasserbehandlungsanlagen über das neue Kanalnetz in die Emscher geleitet. Insgesamt findet somit eine Verbesserung gegenüber der aktuellen Situation statt.

Die durch die Bautätigkeit verdichteten Bereiche werden durch Bodenlockerungsmaßnahmen wiederhergestellt und somit einer Versickerung zugänglich gemacht. Im Bereich verdichtungsempfindlicher Baustellen sind verschiedene Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, die ebenfalls zum Schutze des Bodens dienen (Verweis auf Kapitel Boden).

Während der Bauphase sind die geltenden technischen Vorschriften zum Schutz von Vegetation sowie von Boden anzuwenden, um Schadstoffeinträge in die Gewässer auszuschließen.

Durch die oben genannten Maßnahmen sind die Konflikte mit dem Grund- und Oberflächenwasserhaushalt vermeidbar oder bis unter die Erheblichkeitsschwelle verringerbare. Lediglich die Netto-Neuversiegelung und die damit verbundene Verringerung der Grundwasserneubildung bedürfen der Kompensation. Spezielle Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich, da sich keine Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung im Untersuchungsgebiet befinden und somit eine Betroffenheit solcher ausgeschlossen werden kann. Die Kompensation der Neuversiegelung von 3,55 ha wird durch die Entsiegelung von bestehenden Straßenflächen von ca. 1,3 ha erreicht, wodurch dem Vermeidungsverbot entsprochen wird. Die Neuversiegelung wird somit im Rahmen der Biotopwertbilanz für den Naturhaushalt multifunktional kompensiert.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Das kulturelle Erbe wird aufgrund seiner Unwiederbringlichkeit grundsätzlich als sehr hoch empfindlich eingestuft. Konkrete Hinweise auf entsprechende Empfindlichkeiten im Nahbereich der Planung liegen nicht vor.

Wechselwirkungen

Da eine ganzheitliche Betrachtung der Wechselwirkungen, wie bereits ausgeführt, aufgrund der Komplexität von Ökosystemen sowie der geringen allgemeinen Erkenntnisse nur schwer durchzuführen ist, ist auch deren Bewertung nicht ohne weiteres möglich. Vielmehr erfolgt auch hier eine Berücksichtigung der Wechselwirkungen über die einzelnen Schutzgüter. Es ist davon auszugehen, dass die schutzgutbezogene Betrachtung bereits ausreichend Informationen über die funktionalen Beziehungen zu anderen Schutzgütern und deren Schutzgutfunktionen liefert. Somit ist eine indirekte Bewertung der Wechselwirkungen bereits im Rahmen der vorstehenden Ausführungen erfolgt. Insgesamt haben sich keine Anhaltspunkte für nennenswerte Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ergeben.

Zusammenfassung

Mit dem Ausbauvorhaben sind zahlreiche negative Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen verbunden. Durch die technische Gestaltung des Straßenkörpers und der Entwässerungsanlagen, die planfestgestellten Vermeidungs-, Minderungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen und die übrigen vorgesehenen landschaftspflegerischen und artenschutzrechtlichen Begleitmaßnahmen werden diese Beeinträchtigungen jedoch auf ein vertretbares Mindestmaß begrenzt.

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

Die Abwägung der Umweltbelange mit dem Vorhabensinteresse und allen anderen betroffenen Interessen gemäß § 17 FStrG erfolgt insbesondere unter Abschnitt B, Nrn. 5.3 ff. dieses Beschlusses.

5 Materiell-rechtliche Bewertung

5.1 Planrechtfertigung

Der Ausbau der A 42 im hier festgestellten Abschnitt ist gemessen an den Festlegungen des FStrAbG und den Zielen des FStrG erforderlich.

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

Diesen Anforderungen genügt der Plan für den Ausbau der A 42. Diese Feststellung beruht im Einzelnen auf folgenden Überlegungen:

Mit dem FStrAbG hat der Bundesgesetzgeber im Rahmen seiner Kompetenzen (Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG) festgelegt, wie das Netz der Bundesfernstraßen nach einem dem Gesetz als Anlage beigefügten Bedarfsplan auszubauen ist. Dabei soll der Ausbau der Bundesfernstraßen nach Stufen, die im Bedarfsplan bezeichnet sind, und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen.

Die Ausweisung des planfestgestellten Vorhabens im aktuellen Bedarfsplan unter der lfd. Nr. 890 als "Vordringlicher Bedarf- Engpassbeseitigung" hat die vom Gesetzgeber angeordnete Wirkung, dass die Planrechtfertigung für das Vorhaben gegeben ist und nicht mehr in Zweifel gezogen werden kann. Zugleich folgt aus der gesetzlichen Bindungswirkung, dass die der Bedarfszuweisung zugrundeliegende Verkehrsprognose einen entsprechenden Bedarf rechtfertigt und deshalb nicht mehr angezweifelt werden kann (BVerwG, Urteil v. 8.6.1995 - 4 C 4.94, NVwZ 1996, S. 381).

Die gesetzlichen Bindungen beziehen sich jedoch nicht nur auf die Planrechtfertigung, sondern setzen Maßstäbe auch für die weiteren Teile der Abwägung. Dort sind die Verkehrsprognosen mit dem vom Gesetzgeber zugemessenen Gewicht in die Abwägung einzustellen. Soweit daher die Verkehrsprognosen Grundlage der gesetzgeberischen Entscheidung sind, gehen sie auch mit diesem Gewicht in die Abwägungsentscheidung ein und binden die Verfahrensbeteiligten.

Es handelt sich bei der Ausweisung in der Bedarfsplanung nach dem FStrAbG um eine politische Leitentscheidung, welche die für das Vorhaben sprechenden

Gründe stärkt. Die Planfeststellungsbehörde ist daher befugt, aus der gesetzgeberischen Leitentscheidung für die Abwägung Gesichtspunkte abzuleiten, die für das Vorhaben sprechen. Die Überwindung solcher durch den Gesetzgeber unterstrichener Belange kann nur aufgrund besonderer Gegengründe geschehen, die ihrerseits über ein entsprechendes Gewicht verfügen müssen; ausgeschlossen ist jedoch, dass die Planfeststellungsbehörde die Frage, ob ein Verkehrsbedarf für ein Vorhaben besteht, anders als der Gesetzgeber entscheidet (BVerwG, Urt. v. 24.2.2021 – 9 A 8/20, Rn. 46, 51). Gründe, die den vom Gesetzgeber festgelegten Bedarf für den Ausbau des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes der A 42 überwinden könnten, sind weder ersichtlich noch haben die Einwender insoweit Entscheidungserhebliches vorgetragen.

Dass die Einwender auf der Grundlage teilweise abweichender Prognosen über die Entwicklung der Verkehrsströme Bedenken in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme, die sparsame Verwendung von Haushaltsmitteln und die hohe Umweltbelastung haben, ist noch nicht geeignet, Anhaltspunkte für eine Überschreitung des gesetzgeberischen Ermessens bei der Aufnahme der Maßnahme in den Bedarfsplan zu liefern (BVerwG, Beschluss v. 26.4.1996 -11 VR 47.95- NuR 1997, S. 79).

Der Ausbau der A 42, insbesondere der 6-streifige Ausbau sowie die Erneuerung der Brückenbauwerke im planfestgestellten Abschnitt ist im Übrigen auch aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der verkehrlichen Infrastruktur und aus strukturpolitischen Gründen und somit aus Gründen des Allgemeinwohls vernünftigerweise geboten, da die betroffenen Autobahnen eine hohe und steigende Verkehrsbelastung mit einem hohen Anteil an Schwerlastverkehr aufweisen und im derzeitigen, ursprünglichen Ausbaustandard nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechen. Durch den 6-streifigen Ausbau wird die Stauanfälligkeit aufgrund eines flüssigeren Verkehrsgeschehens wesentlich reduziert, u. a. da bei Unfällen und der daraus resultierenden Sperrung eines Fahrstreifens künftig immer noch zwei Fahrstreifen für den Verkehr verbleiben, und die Unfallgefahr verringert.

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

5.2 Planungsleitsätze

Die Planung für den Ausbau der A 42 einschließlich der Folgemaßnahmen sowie der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen orientiert sich an den im Bundesfernstraßengesetz und in den in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die bei der öffentlichen Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.

Bei der Planung sind § 1 Abs. 1 FStrG (Zweckbestimmung der Straße), § 3 Abs. 1 FStrG (Umfang der Straßenbaulast) und § 4 FStrG (Sicherheitsvorschriften) beachtet worden. Diese Bestimmungen enthalten nicht nur das Planungsziel, sondern geben daneben auch bestimmte, der Zielverwirklichung dienende Planungsleitlinien vor.

Als weiterer Planungsleitsatz ist vor allem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§ 15 Abs. 1 und 2 S. 1 BNatSchG), beachtet worden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt, dass ein Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Trasse oder durch Aufgabe des Vorhabens nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebots sein kann.

5.3 Abwägung

5.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 17 Abs. 1 S. 6 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dieses Gebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis.

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

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine derartige Entscheidung auf der Grundlage der Planunterlagen (einschließlich des Deckblattes I), der durchgeführten Untersuchungen, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Äußerungen der VHT unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele mit der

gebotenen Schärfe und Untersuchungstiefe möglich und erfolgt. Im Einzelnen wird hierzu auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Bei dem Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielsetzung bei öffentlichen Planungen in Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den vorgenannten Planungsleitsätzen anhaftende Wirkung.

Kennzeichnend hierfür sind Regelungen mit Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in § 15 Abs. 1 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss v. 21.8.1990 – 4 B 104/90 – NVwZ 1991, S. 69). Vorschriften wie diese verleihen den entsprechenden öffentlichen Belangen ein besonderes Gewicht, dem bei der Abwägung Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Urteil v. 22. März 1985 - 4 C 73/82, NJW 1986, S. 82). Sie sind als abwägungserhebliche Belange in die Abwägung einzustellen.

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange ist – wie den Darlegungen entnommen werden kann – in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach Lage der Dinge erkennbar ist. Die Planfeststellungsbehörde hat nach ihrer Auffassung all die Dinge, die im vorliegenden Verfahren aufgrund der konkreten Planungssituation entscheidungserheblich und bedeutsam waren, aufgeklärt und bei der Abwägung berücksichtigt. Dazu gehören auch alle mehr als geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der Anlieger. Solche Belange sind auch dadurch betroffen, dass aus privaten, auch landwirtschaftlich oder sonst betrieblich genutzten Grundstücken Flächen benötigt werden, oder dass von dem geplanten Vorhaben Immissionen ausgehen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange in ihre Abwägung einbezogen.

Ergänzend wird auf Folgendes hingewiesen:

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

Sinn und Zweck der Planfeststellung ist es jedoch, die konkreten Auswirkungen der Straße auf die vom Plan Betroffenen rechtsgestaltend zu regeln. Eine Betroffenheit im Sinne der Planfeststellung liegt vor, wenn in das Grundeigentum eines Privaten

oder in sonstiger Weise in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen wird. Allgemeine Auswirkungen einer Planung, z. B. auf Natur und Landschaft, Naherholung, auf den Boden, das Wasser, das Klima oder die Luft sind keine Eingriffe in eine individuell geschützte Rechtsposition. Mit dem Schutz, dem Erhalt oder der Fürsorge dieser Güter sind die Träger öffentlicher Belange im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereichs beauftragt. Soweit verkehrs- oder umweltpolitische Gesichtspunkte, z. B. die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs oder generelle Fragen beispielsweise zur Schadstoffproblematik oder Problematik der Verkehrs-umleitung über das nachgeordnete Straßennetz thematisiert worden sind, ist hierüber nicht im Rahmen der Planfeststellung zu befinden. Ein Anspruch darauf, von Auswirkungen und Belastungen einer Straße gänzlich verschont zu bleiben, besteht nicht. Die allgemeinen negativen Auswirkungen des Straßenbaus gehören zu den Lasten, die im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen sind, wobei auch die positiven Aspekte der Planung nicht verkannt werden dürfen.

5.3.2 Verkehrliche Belange

Funktionale Bedeutung des Vorhabens

Die A 42 dient als eine der wichtigsten West-Ost-Achsen durch die Metropolregion-Ruhr. Sie verbindet zwischen Kamp-Lintfort und Castrop-Rauxel die Oberzentren Duisburg, Essen und Dortmund. Dabei hat die Strecke gleichermaßen Bedeutung für Pendler sowie für den Güterverkehr. Die A 42 fungiert als Ausweichstrecke für die stark frequentierten Autobahnen A 2 und A 40 und nimmt Teile des Hafenhinterlandverkehrs des Duisburger-Binnenhafens auf. Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008, wird die A 42 als Autobahn mit großräumiger Verbindungsfunktion in die Kategorie AS I (AS= Autobahnen; I= großräumig- Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren) eingestuft.

Der Planungsabschnitt grenzt östlich an den bereits 6-streifig ausgebauten Abschnitt der A 42 (AK Kamp-Lintfort bis AS Bottrop-Süd) und westlich an den ebenfalls im aktuellen Bedarfsplan vorgesehenen 6-streifigen Ausbau vom AK Essen-Nord bis AK Herne.

Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation

Der vorliegende Abschnitt der A 42 zwischen der AS Bottrop-Süd und dem AK Essen-Nord wurde 1971 4-streifig für den Verkehr freigegeben. Die hohe und weiter steigende Verkehrsbelastung und insbesondere der hohe Anteil an Schwerlastverkehr bedingen einen 6-streifigen Ausbau der A 42. Zudem sind die maroden Brückenbauwerke dringend zu erneuern, um den Verkehrsanforderungen auch weiterhin standhalten zu können. Die Nachrechnung der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal ist 2005 nach DIN FB durchgeführt worden. Das Ergebnis lautet, dass die Restlebensdauer der Brücke sehr gering ist. Im Zeitraum Dezember 2023 bis März 2024 musste die Brücke für Prüfungs- und Sanierungsarbeiten für den Verkehr gesperrt werden und ist seitdem nur für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen freigegeben. Ein Neubau der Brücke ist dringend erforderlich.

Die Nachrechnung des Bauwerks über Emscher, die DB und die kommunale Bahnhofstraße hat 2015 ergeben, dass die Brücke nur durch Ablastung und Ge-/Verbote für den Regelverkehr im Netz gehalten werden kann. Schwertransporte sind erheblich eingeschränkt. Der 4-streifige Querschnitt ist aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens nicht mehr leistungsfähig.

Der 6-streifige Ausbau von Bundesautobahnen bewirkt bekanntermaßen ein flüssigeres und „reibungloseres“ Verkehrsgeschehen, was sich unter anderem auch in der Abnahme von Unfällen und Stauzeiten widerspiegelt.

Planungsziel

Die A 42 als zentrale Ost-West-Achse im Ruhrgebiet muss für zukünftige Verkehrsbelastungen leistungsfähig gestaltet werden. Die Anbindung an den Duisburger Innenhafen, sowie zahlreiche Industriegebiete und Unternehmen im Einzugsbereich der Autobahn, stellen angesichts der erwarteten Steigerung des Schwerverkehrs eine Herausforderung dar, auf die mit dem vorliegenden Planungsabschnitt reagiert werden soll. Die Landesplanung sieht vor, Trassen für den regionalen und überregionalen Verkehr bedarfsgerecht zu sichern sowie Ausbaumaßnahmen und Neubauten vorzuziehen. Diesen Zielen wird mit der vorliegenden Planung entsprochen.

Zusätzlich ist das Ziel die Verkehrssicherheit zu verbessern. Die Planung liegt den aktuellen Richtlinien zugrunde. Gradienten und Querneigungen werden, in Hinblick auf Sichtweite und Entwässerung, optimiert. Die Staugefahr wird durch den Ausbau reduziert. Bestehende Defizite bezüglich der Trassierung, wie beispielsweise unzureichende Längsneigungen auf Brückenbauwerken, werden beseitigt.

Verkehrsbelastung/Verkehrsuntersuchung

Für die geplante Baumaßnahme wurde durch die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG im August 2019 eine Verkehrsuntersuchung für den Prognosehorizont 2030 durchgeführt. Ein erstes Verkehrsgutachten wurde bereits im Jahre 2015 erstellt. Aufgrund des neuen Prognosehorizonts 2023 und des neuen Bedarfsplans wurde im Frühjahr 2017 die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung beauftragt, welche mit dem Ergebnisbericht vom 19.08.2019 abgegeben wurde.

Neben der Verflechtungsprognose 2030, welche die deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen darstellt, wird auch die Vorausschätzung der Bevölkerungsentwicklung des Landesbetriebs IT.NRW bei den Berechnungen hinzugezogen.

Der Ergebnisbericht vom 26.10.2015 zeigt, dass mit den Werten der Analyse 2014 und einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 65.000 Kfz/24h für die A 42 nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) die Qualitätsstufe D erreicht wird. Das bedeutet, dass der Verkehrsablauf gekennzeichnet ist durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil. Vor dem Hintergrund der Prognose 2025 wird ohne den Ausbau der A 42 und einem DTV von 76.000 Kfz/24h lediglich Qualitätsstufe E erreicht. Das bedeutet, dass ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auftreten. Die Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.

Aufgrund der Ergebnisse des neuen Prognosehorizonts und des neuen Bedarfsplans erreicht die A 42 mit der heutigen Verkehrsbelastung von 74.900 Kfz/24h in Fahrtrichtung Dortmund Qualitätsstufe E und in Fahrtrichtung Oberhausen ebenfalls Qualitätsstufe E. Unter Berücksichtigung der Prognose 2030 und einem DTV von 81.500 Kfz/24h wird ohne den Ausbau der A 42 in beiden Fahrtrichtungen Qualitätsstufe E erreicht. Es besteht also dringender Bedarf die A 42 im vorliegenden Abschnitt 6-streifig auszubauen.

Der vorliegenden Verkehrsuntersuchung liegen die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 für den Untersuchungsraum zugrunde. An der Anschlussstelle Bottrop-Süd sind zusätzlich eigene Knotenpunkterhebungen für alle Verkehrsarten durchgeführt worden. Auf dieser Datenbasis für den Bereich

Essen/Bottrop/Gladbeck wurde der aktuelle Verkehrszustand mit Hilfe des Verkehrsplanungssystems VENUS1 simuliert (Analyse-Nullfall). Zur weiteren Erklärung der Verkehrssituation wurden vorliegende Datensätze der Bedarfsplanprognosen zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes und des Landesstraßenbedarfsplanes für NRW sowie auf regionaler Ebene Datensätze aus Verkehrsuntersuchungen für einzelne Kommunen im Untersuchungsraum herangezogen.

Der methodische Ansatz der Untersuchung wird als „Teilnetzberechnung“ bezeichnet. Dabei wird zunächst der Untersuchungsraum festgelegt, in dem verkehrliche Wirkungen aus der Baumaßnahme erwartet werden. Die auf den Untersuchungsraum bezogenen großräumigen Verkehrsverflechtungen werden – auf dieses Teilnetz bezogen – aus den Matrizen der Bundesverkehrswegeplanung extrahiert. Die Verkehrsnachfrage im Untersuchungsraum selbst wird aus dem Verkehrsmodell für den Raum Essen/Bottrop/Gladbeck übernommen und aktualisiert. Die so entstehenden Fahrtenmatrizen zur Abbildung der Verkehrsnachfrage werden dann im Rahmen des Analyse-Nullfalles verifiziert und mit den Daten der integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW (IGVP) nochmals abgeglichen.

Daraus ergibt sich ein flächendeckendes Bild der derzeitigen Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr (MIV) für den Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr sowie der Verkehrsbelastungen im untersuchungsrelevanten Straßennetz (Kfz-Verkehrsstärken). Dadurch steht eine lückenlose Darstellung der Verkehrsbelastungen 2017 für den Untersuchungsraum zur Verfügung. Aufbauend auf der Bestandsaufnahme für den Analyse-Nullfall werden im Rahmen von sog. Prognose-Planfälle Verkehrsnetzberechnungen bezogen auf den Zeitpunkt 2030 durchgeführt, wobei die siedlungs- und wirtschaftsstrukturellen Rahmenbedingungen aufgrund der von IT-NRW2 zur Verfügung gestellten Datengrundlage und der Datenbasis der Strukturdaten, die im Rahmen der IGVP aufbereitet worden sind, abgeglichen werden. Zudem stehen detaillierte Prognosestrukturdaten der Städte Bottrop, Essen, Oberhausen und Gladbeck zur Verfügung. Zunächst wird das zukünftige Verkehrsaufkommen des Untersuchungsraumes auf das Verkehrsnetz umgelegt. Als Ergebnis ergibt sich der Prognose-Nullfall (Ohne-fall). Dieser stellt den Vergleichsfall zum Planfall dar. Die Planfallberechnungen beinhalten als zusätzliches Element den Ausbau der A 42 zwischen Bottrop-Süd und Essen-Nord und werden deshalb auch Mitfall genannt. Aus den Ergebnissen der Prognose-Berechnungen werden die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens ermittelt und analysiert.

Im Prognose-Nullfall wird die Verkehrsbelastung auf der A 42 im Untersuchungsabschnitt zukünftig rund 82.000 Kfz/24h betragen. Wird der Abschnitt zwischen der

AS Bottrop-Süd und dem AK Essen-Nord 6streifig ausgebaut, sind Verkehrsbelastungen von knapp 87.000 Kfz/24h auf diesem Abschnitt zu erwarten.

Durch die Bündelung der regionalen und überregionalen Verkehrsströme auf der nun zu einem leistungsfähigen Querschnitt ausgebauten A 42 können insbesondere die Ost-West ausgerichteten Straßen des untergeordneten Netzes in Bottrop, Oberhausen und Essen von der Entlastungswirkung profitieren.

Insgesamt wurden die Strecke, die Anschlüsse im untergeordneten Netz an der AS Bottrop-Süd sowie das AK Essen-Nord hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit untersucht.

Die Strecke der A 42 zwischen der AS Bottrop-Süd und dem AK Essen-Nord sowie alle Fahrbeziehungen im AK Essen-Nord sind im Prognose-Mitfall leistungsfähig und mit mindestens ausreichender Verkehrsqualität ausgestattet.

Am nördlichen und südlichen Anschlussknotenpunkt der AS Bottrop-Süd ist im Prognose-Mitfall in den Leistungsfähigkeitsnachweisen nach dem HBS jeweils für eine Fahrbeziehung eine nicht ausreichende Verkehrsqualität gegeben. Über eine Mikrosimulation kann nachgewiesen werden, dass mit einer optimierten Signalsteuerung die Verkehrsqualität deutlich verbessert werden kann, sodass nur geringe Rückstaulängen auftreten und ein hoher Rückstau auf den Rampen in den Spitzenstunden vermieden werden kann.

Einwender kritisierten in Bezug auf die Verkehrsuntersuchung, dass die geplante Verkehrswende, weg vom PKW-Verkehr, hin zu alternativen Mobilitätslösungen und hier insbesondere zum Schienenverkehr, bei der Prognose nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Zudem sei auch der Trend zu mehr Homeoffice nicht in die Untersuchungen einbezogen worden.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden diverse gesellschaftliche, wirtschaftliche und verkehrliche Einflussfaktoren berücksichtigt. Messbare Daten zur Verkehrswende, insbesondere zum Verzicht auf die Nutzung von PKW, liegen jedoch nicht vor. Grundsätzlich nimmt der Kraftfahrzeugbestand in Deutschland laut Umwelt-Bundesamt jedoch seit 30 Jahren kontinuierlich zu. Gleichwohl äußert sich die Wende vielmehr in einer Zuwendung zu alternativen Antriebsmöglichkeiten, weg von Verbrennungsmotoren. Hieran ändert auch der Trend zur vermehrten Nutzung des Homeoffice, verstärkt durch die Umstände der COVID-19 Pandemie nichts. Derzeit ist jedoch noch nicht absehbar, ob sich dieser Trend auch nach Ausklingen der Pandemie in einem Umfang fortsetzen wird, der dauerhaften Einfluss auf die Verkehrsbelastung haben könnte, zumal die gesetzliche Homeoffice-Pflicht lediglich befristet bestand und ein grundsätzliches Recht auf Homeoffice bisher

noch nicht besteht. Eine Abnahme der Verkehrsmenge ist daher derzeit nicht absehbar. Dessen ungeachtet sind grundsätzliche (verkehrs-)politische Entscheidungen, wie der Ausbau und die Verlagerung des Verkehrs auf die Schienen oder aber auch die Einführung einer generellen Homeoffice-Pflicht nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Abschnitt B, Nr. 5.3.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie die Folgemaßnahmen am nachgeordneten Straßennetz auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange entsprechen. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an der "Richtlinie für die Anlage von Autobahnen - RAA -" und sonstigen für die Anlage von Straßen geltenden Richtlinien. Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr waren diesen Erfordernissen auf den Einzelfall bezogen die sonstigen berührten Belange gegenüberzustellen und gegeneinander abzuwägen.

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

Unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmenge erhält die A 42 im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes einen Regelquerschnitt von 36,00 m Breite für jede – durch einen Mittelstreifen getrennte – Seite, jeweils aufgeteilt in drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung.

Die Brückenbauwerke werden erforderlichenfalls angepasst.

5.3.3 Planungsvarianten

Im Gegensatz zu Neubauvorhaben, bei denen in der Regel eine Abwägung zwischen mehreren, nach unterschiedlichen Kriterien entwickelten Trassenvarianten erforderlich ist, ist bei dieser Ausbaumaßnahme die generelle Linienführung bereits vorgegeben.

Nullvariante

Der Verzicht auf die Baumaßnahme kommt – unabhängig von den entgegenstehenden Festlegungen des Fernstraßenausbaugesetzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.1 dieses Beschlusses) – auch deshalb nicht in Betracht, weil der Ausbau der A 42 im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dringend erforderlich ist (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.2 dieses Beschlusses).

Ausbauvarianten

Mit Blick auf die fehlerfreie Zusammenstellung des Abwägungsmaterials hat sich die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Verfahren auch mit der Frage realistischer Alternativlösungen auseinandergesetzt. Sie hat deshalb alle naheliegenden, ernsthaft in Betracht kommenden oder sich aufdrängenden Alternativen zum geplanten Ausbau, mit denen die mit der Planung verfolgten Ziele unter geringeren Opfern der entgegenstehenden öffentlichen oder privaten Belange erreicht werden könnten, untersucht und in die Planung einbezogen.

Der Bauabschnitt unterteilt sich in zwei trassierungstechnisch unterschiedliche Bereiche. Vom Baubeginn im Westen (26+000) bis km 29+100 wird ein axialer Ausbau vorgesehen. Mit dem axialen Ausbau wird der bereits 6-streifige Querschnitt der A 42 zwischen dem AK KampLintfort und der AS Bottrop-Süd nach Osten fortgesetzt. Zwangspunkt bei der Planung dieses axialen Ausbaus ist der Neubau des Bauwerks über die Emscher, die DB und die kommunale Bahnhofsstraße.

Der zweite Bauabschnitt von km 29+100 bis zum Bauende ist durch die Vorgaben des Ersatzneubaus der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal unter Verkehr geprägt. Durch den Neubau der Brücke ist eine Verschiebung der Achse um 18 Meter nach Norden vorgesehen.

Zwischen km 26+000 und km 29+050 ist ein axialer Ausbau vorgesehen. Mit dem axialen Ausbau wird der bereits bestehende 6-streifige Querschnitt der A 42 zwischen dem AK Kamp-Lintfort und der AS Bottrop-Süd nach Osten fortgesetzt.

Dabei sind ausschließlich unterschiedliche Varianten für die bestehenden Querungen mit dem Rhein-Herne-Kanal, der Vogelheimer Straße, einer Fernwärmeleitung, der Hafenbahn sowie mit einem Wirtschaftsweg betrachtet worden. Zusätzliche Querungen, wie z.B. mit einer neuen städtischen Straße zur Erschließung der „Freiheit Emscher“ wurden erst im Nachgang der Variantenuntersuchung entwickelt. Die

Varianten unterscheiden sich durch die unterschiedliche Linienführung, den unterschiedlichen Bauablauf und ganz wesentlich durch die neuen Bauwerksabmessungen, die Bauzeit sowie eine unterschiedliche Betroffenheit während der Bauzeit. Zu Gunsten der Wirtschaftlichkeit wurden bei allen Varianten möglichst kurze Bauwerke vorgesehen. Derzeit überquert die bestehende 4-streifige A 42 den Rhein-Herne-Kanal, die Vogelheimer Straße, eine Fernwärmeleitung, die Hafenbahn sowie einen Wirtschaftsweg mit einem Bauwerk mit einer lichten Weite von 585 m. Diese lichte Weite wird bei allen untersuchten Varianten im Osten durch die Aufschüttung eines Fahrbahndamms verkürzt. Durch die Aufschüttung eines weiteren Fahrbahndammes zwischen der Hafenbahn und dem nördlichen Ufer des Kanals sind bei der Achsverschiebung nach Norden sowie dem axialen Ausbau zukünftig zwei Bauwerke mit unterschiedlichen lichten Weiten vorgesehen. Die Abweichungen der lichten Weiten der Bauwerke ergeben sich durch die schiefwinklige Kreuzung der A 42 mit dem Rhein-Herne-Kanal und wirken sich auf die Wirtschaftlichkeit und Bauzeit der Varianten aus. Bei der Achsverschiebung nach Süden ist weiterhin nur ein Bauwerk vorgesehen.

Variante 1

Die Variante sieht eine Verschiebung der Achse um 18 m in Richtung Norden vor. Dadurch kann ein Teilbauwerk der neuen Brücke (FR Oberhausen) vorab gebaut werden. Zwischen den Bauwerken bleibt ein Arbeitsraum von ca. einem Meter. Steht das Teilbauwerk, wird der Verkehr mit einer 4+0 Verkehrsführung auf die neue Brücke gelegt. Der Abriss des alten Bauwerkes kann erfolgen und das zweite Teilbauwerk errichtet werden. Wie unter Punkt 1.2 dargestellt, werden aufgrund der geänderten Nutzungsverhältnisse statt eines langen Bauwerks, zwei kürzere Brücken mit Dammböschungen errichtet. Um die Anbindung der Flächen nordöstlich des Rhein-Herne-Kanals nördlich der A 42 zu gewährleisten, ist im östlichen Anschluss der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal eine Vorlandbrücke geplant.

Insgesamt sind drei neue Bauwerke vorgesehen:

- BW 8 ist ein einfaches Bauwerk im Kreisbogen im Zuge der A 42 über die Straße „Im Sturmshof“.

- BW 9 hat eine Stützweite von 37 m. Es führt über die Trasse der Hafenbahn und über einen Wirtschaftsweg, der im Zuge der Variante parallel zur Bahntrasse verlegt wird.
- BW 10 ist die neu zu bauende Bogenbrücke über den RHK. Die Brücke liegt vollständig in einer Geraden und hat eine Spannweite von 162 m. Hier bietet sich die Ausführung als Netzwerkbrücke an. Die alternative Ausführung als Hohlkastenbrücke wurde kostentechnisch ebenfalls erfasst.

Variante 2

In Variante 2 ist vorgesehen, den Abschnitt symmetrisch in der Bestandsachse auszubauen. Da die Brücke über den RHK nur als Ganzes abgerissen werden kann und der Abschnitt nicht für die gesamte Bauzeit gesperrt werden soll, ist zur Umsetzung dieser Variante der Bau einer Umfahrung erforderlich. Es wurde sowohl die Anlage der Umfahrung nördlich (Variante 2a) als auch südlich (Variante 2b) der Trasse untersucht. Die Planung der Bauwerke gestaltet sich ähnlich wie bei Variante 1. Die Teilbauwerke welche durch geänderte Nutzungsverhältnisse entfallen können werden durch Dammböschungen ersetzt.

- BW 8 ist ein einfaches Bauwerk im Kreisbogen im Zuge der A 42 über die Straße „Im Sturmshof“.
- BW 9 hat eine Stützweite von 61 m. Es führt über die Trasse der Hafenbahn und über einen Wirtschaftsweg, der im Zuge der Variante parallel zur Bahntrasse verlegt wird.
- BW 10 ist die neu zu bauende Bogenbrücke über den RHK. Die Brücke liegt vollständig in einer Geraden und hat eine Spannweite von 215 m. Hier bietet sich die Ausführung als Netzwerkbrücke an. Die alternative Ausführung als Hohlkastenbrücke wurde kostentechnisch ebenfalls erfasst.

Variante 2a:

Der Vorteil beim Bau der Umfahrung nördlich der Trasse ist, dass zur Überbrückung des Rhein-Herne-Kanals und der Bahntrasse keine Behelfsbauwerke erforderlich sind. Es wird bei beiden Bauwerken zunächst die nördliche Überbauhälfte inklusive Behelfsunterbauten errichtet. Die Teilbauwerke werden zur Umfahrung genutzt und im späteren Bauabschnitt um 19,50 m per Querverschub versetzt.

Variante 2b:

Der Bau einer südlichen Umfahrung wäre enorm kompliziert. Da das Wendebecken überführt werden muss, wären größere Spannweiten erforderlich. Zudem läge das provisorische Widerlager auf der Vogelheimer Straße. Daher müssten Behelfsbrücken errichtet werden. Die maximale Spannweite einer Behelfsbrücke beträgt 80,50 m. Die Länge reicht für eine Überbrückung des Kanals nicht aus, so dass provisorische Auflager im Bereich des RHK erstellt werden müssten, die den Schiffsverkehr beeinträchtigen. Es sind jeweils drei Überführungen herzustellen, was den Bau von insgesamt sechs Behelfsbrücken erforderlich macht.

Variante 3

Grundlage dieser Variante ist die Verschiebung der Achse in südlicher Richtung. Die Bauphasen wären analog zur Variante 1. Das neue Bauwerk müsste im nördlichen Bereich über das Wendebecken geführt werden, so dass in diesem Fall keine Aufteilung mittels Dammaufschüttung erfolgen kann.

- BW 8 ist ein einfaches Bauwerk im Kreisbogen im Zuge der A 42 über die Straße „Im Sturmshof“.
- BW 9 ist aus bautechnischer Sicht äußerst kompliziert herzustellen. Eine Bogenbrücke kommt nicht in Betracht, da der Übergang von der Geraden in den Übergangsbogen genau über dem Kanal liegt und somit keine Stütze gebaut werden kann. Hier wurde für die Kostenberechnung von einem Fachwerkträgersystem ausgegangen. Die Gesamtlänge beträgt rund 416 m. Der Bau einer Brücke in einem Übergangsbogen ist enorm anspruchsvoll. Durch die stete Änderung von Radius und Querneigung ist die Herstellung sehr komplex und entsprechend kostenintensiv.

Als Vorzugsvariante wurde nach Abwägung aller Interessen die Variante 1 bzw. die Achsverschiebung um 18 m in Richtung Norden gewählt. Dadurch kann ein Teilbauwerk der neuen Brücke (FR Oberhausen) vorab gebaut werden. Aufgrund der geänderten Nutzungsverhältnisse können statt eines langen Bauwerks, zwei kürzere Brücken sowie eine Vorlandbrücke mit Dammböschungen errichtet werden.

Derzeit verläuft die Achse der bestehenden A 42 zwischen km 28,670 und km 29,005 in einer Geraden. Die Länge dieser Geraden zwischen 2 gleichsinnig gekrümmten Kurven beträgt 335 m und entspricht damit nicht dem Mindestwert der RAA mit 400 m. Bei den Varianten 1 und 3 verändert sich die Länge der Geraden auf 384 m bzw. 310 m. Damit besteht zusätzlich ein geringer sicherheitstechnischer Vorteil für Variante 1.

Bei der Variante 1 handelt es sich um die wirtschaftlichste Variante. Es werden mit 107,685 Mio. € die geringsten Kosten erwartet.

Linienführung

Im Gegensatz zu Neubauvorhaben, bei denen in der Regel eine Abwägung zwischen mehreren, nach unterschiedlichen Kriterien entwickelten Trassenvarianten erforderlich ist, ist bei einer Ausbaumaßnahme, wie im vorliegenden Fall, die generelle Linienführung bereits vorgegeben. Die Linienführung ergibt sich aus den vorhandenen Trassierungselementen. Die vorhandene Streckencharakteristik bleibt somit erhalten. Der Verlauf der Fahrbahnen entspricht im Wesentlichen dem bestehenden Ausbauzustand.

5.3.4 Sonstige Planungsalternativen

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Soweit diese Notwendigkeit im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen worden ist, ging es vorrangig um Verkehrspolitik und um das Argument, dass ausgebaute Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen und weitere Flächen versiegeln.

Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene bzw. auf Radwege, sollten stattdessen gefördert werden sowie marode Straßen und Brücken saniert werden.

Diese Einwendungen verkennen den Planungsauftrag des Bundesfernstraßenbedarfsplans und den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die künftige Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die

gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten. Denn ausschließlich in den parlamentarischen Gremien wird darüber beraten und durch Mehrheitsbeschluss entschieden, wie das in der Bundesrepublik Deutschland anfallende Verkehrsaufkommen bewältigt und auf die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Wasser, Schiene u. a.) verteilt werden kann. Die dann in den Parlamenten getroffenen verkehrspolitischen Entscheidungen sind Grundlage für das Verwaltungshandeln im Einzelnen. Die Planfeststellungsbehörde ist nicht befugt, die Gesetzesvorgaben in Frage zu stellen oder gar aufzuheben.

5.3.5 Abschnittsbildung

Die Rechtsfigur der Abschnittsbildung ist eine Ausprägung des allgemeinen Abwägungsgebots. Ihr liegt die Überlegung zugrunde, dass eine detaillierte Streckenplanung angesichts vielfältiger Schwierigkeiten nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann. Eine Abschnittsbildung ist dann fehlerhaft, wenn durch eine übermäßige Parzellierung eines einheitlichen Vorhabens eine planerische Gesamtabwägung in rechtlich kontrollierbarer Weise nicht mehr möglich ist. Insbesondere dürfen Teilabschnitte nicht ohne Bezug auf die Konzeption der Gesamtplanung gebildet werden, d. h. die Teilplanung darf die der Gesamtplanung entgegenstehenden Belange nicht unbewältigt ausblenden. Sachfragen, die sachgerecht nur einheitlich gelöst werden können, dürfen verfahrensrechtlich nur einheitlich in Angriff genommen werden. Schließlich müssen die gebildeten Teilabschnitte eine selbstständige Verkehrsfunktion haben, um Gegenstand einer eigenständigen Planung zu sein. Dieses Erfordernis soll dem Entstehen eines Planungstorsos entgegenwirken, der bei Abschnitten ohne eigene Verkehrsbedeutung dann entstehen würde, wenn sich nach dem Bau mehrerer Abschnitte herausstellen sollte, dass sich das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein als nicht realisierbar erweist.

Ausgehend von diesen Grundsätzen ist die im vorliegenden Fall vorgenommene Abschnittsbildung nicht zu beanstanden, da dem Planungsabschnitt in jedem Fall eine eigenständige Verkehrsfunktion und -bedeutung zukommt. Darüber hinaus wurde auch die Gesamtplanung der umliegenden Ausbauabschnitte berücksichtigt.

5.3.6 Radwege

Am östlichen Widerlager der Emscherbrücke (BW 04) wird ein Teil des Emscher Radweges verlegt. Durch den verbreiterten Ausbau verlagert sich das Widerlager nach Norden. Somit wird der Weg ebenfalls verlegt und weiterhin am Widerlager

entlang geführt. Bei ca. km 27+685 schließt dieser wieder an den Bestand an. Damit kommt die VHT ihrer Ersatzverpflichtung nach, den Bestand nach den gültigen Richtlinien wiederherzustellen.

5.3.7 Immissionsschutz

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

Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind von dem hier planfestgestellten Ausbaivorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Belange zu erwarten. Soweit Immissionen durch die Wahl der Trassierung nicht vermieden werden können, werden sie wie folgt einer Problemlösung zugeführt.

Lärmschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die vorgesehenen Maßnahmen stellen sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Die Kosten des planfestgestellten aktiven Lärmschutzes stehen auch nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Rechtliche Grundlagen

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

Der Begriff der „schädlichen Umwelteinwirkungen“ des § 41 Abs. 1 BImSchG wird in § 3 Abs. 1 BImSchG definiert als Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer

geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Allerdings löst nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagengebot aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des „Erheblichen“ nicht erreichen (BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 - 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urt. v. 14.3.2018 – 4 A 5/17 – NVwZ 2018, 1322 Rn. 60).

Mit dem Begriff des „Zumutbaren“ wird nicht erst die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als „schwer und unerträglich“ und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als „unzumutbar“ erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der sogenannten „Enteignungsschwelle“ die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreiten dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 - 4C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der § 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urteil v. 22.3.1985 - 4C 63.80, DÖV 1985, S. 786).

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

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen sicherzustellen, dass der nach den RLS-90 ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

	Tag	Nacht
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	
	57 dB(A)	47 dB(A)
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	
	59 dB(A)	49 dB(A)
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	
	64 dB(A)	54 dB(A)
4.	in Gewerbegebieten	
	69 dB(A)	59 dB(A).

Nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV ergibt sich die Art der vorbezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie für Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Nr. 1 - 4, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

ODER

Die Art der vorbezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1 bauliche Anlagen im Außenbereich und nach Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Wohnbebauungen im Außenbereich sind danach wie Dorf-, Kern- und Mischgebiete zu schützen.

Andere Regelwerke, die (wie z. B. die DIN 18005, die TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- bzw. Orientierungswerte vorsehen, finden im vorliegenden straßenrechtlichen Verfahren keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

Die Änderung einer Straße ist nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV wesentlich, wenn

- die Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von der zu ändernden Straße ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung nach § 1 Abs. 2 BImSchV ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Für den geplanten Umbau der A 42 liegt nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung vor, da die Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird. Damit ist die Vorschrift des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für das Vorhaben zugrunde zu legen.

Zur Gewährleistung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber nach besonders schutzwürdigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsarten. Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärmbelastigungen auszugehen. Das einem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums ist. Im bauplanungsrechtlichen Außenbereich, der von einer Wohnbebauung möglichst freigehalten werden soll, können unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten an die Wohnqualität nicht die dieselben hohen Ansprüche gestellt werden wie im Innenbereich. Der Eigentümer eines Wohnhauses im Außenbereich trägt daher in verstärktem Maße das aus der Gebietsstruktur folgende Risiko, dass in seiner Nähe Fernverkehrsstraßen, die wegen ihrer nachteiligen Wirkungen auf die Umgebung grundsätzlich nicht in Wohngebiete gehören, errichtet oder erweitert werden. Er muss daher auch in stärkerem Umfang als der Eigentümer eines in einem Wohngebiet gelegenen Hauses Verkehrsimmissionen als zumutbar hinnehmen.

Lärmschutzmaßnahmen

Der vom Umbau der A 42 ausgehende Verkehrslärm begründet im Ergebnis der lärmtechnischen Berechnungen an verschiedenen Punkten einen Anspruch der Anlieger auf Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV wegen Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für die jeweilige Schutzkategorie.

Bei der Auswahl der Lärmschutzmaßnahmen sind neben bautechnischen und wirtschaftlichen Aspekten auch sonstige Belange im Rahmen der Abwägung mit einzubeziehen. Dem aktiven Lärmschutz, also der fahrbahnseitigen Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen oder der Einbau lärmindernder Fahrbahnoberflächen, ist dabei stets Vorrang einzuräumen, sofern die hierfür erforderlichen Aufwendungen in einem vertretbaren Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Kann durch aktiven Lärmschutz kein ausreichender Schutz hergestellt werden, so besteht gemäß § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen, hierbei handelt es sich um den sog. passiven Lärmschutz.

Bei welchem Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit (§ 41 Abs. 2 BImSchG) des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, hängt von verschiedenen Kriterien ab. Insbesondere sind hierbei die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden Schallschutz betroffen wäre, das Ausmaß der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und der Wertverlust der betroffenen Grundstücke zu betrachten. So wird bei einer stark verdichteten Bebauung in Wohngebieten noch eher ein nennenswerter verhältnismäßiger Schutzeffekt erzielt als bei einer aufgelockerten Bebauung oder Einzelwohnlagen im Außenbereich, was auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72/07).

Die Planfeststellungsbehörde hat das Lärmschutzkonzept der Straßenbauverwaltung im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG geprüft und es dahingehend untersucht, ob Ansprüche auf eine Erweiterung der Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes bestehen. Grundsätzlich ist die Kostenverhältnismäßigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen schrittweise ausgehend von gegebenenfalls kostenunverhältnismäßigen Vollschutzmaßnahmen zu ermitteln, um so die gerade noch mit verhältnismäßigem Aufwand zu leistenden maximalen Verbesserungen der Lärmsituation zu identifizieren. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des durch sie erzielbaren Lärmschutzeffektes muss es aber auch sein, eine kostenverhältnismäßige Lärmschutzgesamtkonzeption zu finden, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen bleiben dagegen solche Lärmschutzkonzepte außer Betracht, die nur dem Wohnhaus eines Einzelnen oder einer Gruppe Schallschutz, nicht aber anderen in vergleichbarer Weise bebauten Ortslagen

gleich wirksamen Schallschutz bei gleicher Kostenverhältnismäßigkeit verschaffen können (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 72/07).

Als Grundlage der Berechnung wurden die Daten der technischen Planung sowie der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 17 der planfestgestellten Planunterlagen) herangezogen. Unter Berücksichtigung des Prognoseverkehrs 2030 wurden alle relevanten Immissionsorte im Hinblick auf das Bauvorhaben untersucht.

Aufgrund der Vielzahl und der Höhe an Immissionsgrenzwertüberschreitungen ist als erste Lärmschutzmaßnahme ein lärmarter Fahrbahnbelag mit DStrO -5 dB(A) vorgesehen, der zunächst in der Lage ist, die enormen Spitzen zu reduzieren. Aktuell befindet sich auf allen Achsen ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit DStrO -2 dB(A). Die Maßnahme ermöglicht somit eine Reduzierung der Lärmemissionen von 3 dB(A) gegenüber den aktuell bestehenden DStrO -2 dB(A) bereits am Entstehungsort. Es erfolgte eine differenzierte Abwägungsuntersuchung mit unterschiedlichen Lärmschutzwandhöhen.

Die angrenzende Bebauung der A 42 wurde im Zuge der Abwägungsuntersuchung in 4 Rechengebiete aufgeteilt.

Rechengebiet 1, Lehmkuhle (Bau-km 26+000, bis km 28+019)

Das Rechengebiet 1, Lehmkuhle befindet sich auf der Nordseite der A 42. In etwa 250 m Entfernung zur A 42 befindet sich das Wohngebiet „Wissmannstraße“ bei km 26+000. Die vorhandene Wohnbebauung besteht überwiegend aus 2- bis 3-geschossige Wohnhäusern. In direkter Nähe der Anschlussstelle Bottrop-Süd (km 26+500) befindet sich angrenzend an die A 42 das Wohngebiet „Plankenschemm“. Hier stehen 3-geschossige Wohnhäuser und das Wohngebiet befindet sich etwa 5 m tiefer als die A 42. Das Wohngebiet „Böcklinstraße“ liegt bei km 27+000 und wird südlich durch eine Eisenbahnstrecke von der A 42 getrennt. Hier befindet sich eine 2- bis 3-geschossige Wohnbebauung. Die Bahnhofstraße trennt die Wohnbebauung vom Gewerbegebiet zwischen dem Güterbahnhof im Norden und der Emscher im Süden. Hier finden sich ebenfalls vereinzelt 1- bis 3-geschossige Wohnhäuser, die in die Berechnung eingeflossen sind.

Innerhalb des Rechengebietes 1 wurden 383 Gebäude untersucht. Im Ergebnis wurden an 1.574 Immissionsorten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte festgestellt. 570 Überschreitungen wurden im Tagzeitraum ermittelt. Eine Überschreitung von größer als 70 dB(A) tritt an 83 Immissionspunkten auf. Im Nachtzeitraum kommt es zu 1.574 Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. 157 Immissionsorte weisen Pegel über 60 dB(A) auf. Durch den Einsatz des

lärmmindernden Fahrbahnbelags -5 dB(A) können 704 Immissionsorte (44,7 %) geschützt werden, so dass 870 Immissionsorte mit Überschreitungen verbleiben. Die Anzahl der Überschreitungen >70 dB(A) im Tagzeitraum geht von 83 auf 35 Immissionsorte zurück. Die Anzahl der Überschreitungen >60 dB(A) im Nachtzeitraum geht von 157 auf 103 Immissionsorte zurück.

Ein Vollschutz könnte nur mit einer 19 m hohen Lärmschutzwand und einer zusätzlichen 11 m hohen Lärmschutzwand östlich des Wohngebietes „Plankenschemm“ erreicht werden. Bei einer LSW Höhe von 10 m verbleiben noch 96 Immissionsorte im Nachtbereich und 9 Immissionsorte im Tagbereich mit Grenzwertüberschreitungen. Es gibt keine Überschreitungen >70 dB(A) für den Tag, bzw. >60 dB(A) für den Nachtzeitraum. Ebenso gibt es im Tagbereich keine Überschreitungen über 3 dB(A). Im Nachtbereich sind weiterhin 8 Immissionspunkte über 3 dB(A) überschritten. Ab einer Wandhöhe von 6 m abwärts, treten auch im Tagbereich Überschreitungen von mehr als 3 dB(A) auf.

Es wurde die Variante mit einer bis zu 9 m hohe, geneigte Lärmschutzwand (7,50 m gerade, 1,50 m um 45° abgeknickt) zu dem lärmmindernden Asphalt DStrO -5 dB(A) gewählt. Bei Einsatz dieser Variante verbleiben keine Überschreitungen >70 dB(A) im Tagbereich, bzw. >60 dB(A) im Nachtbereich. Insgesamt benötigen noch 145 Immissionsorte passiven Lärmschutz.

Im Tagbereich verbleiben noch 13 Immissionsorte mit Überschreitungen, wovon 8 Überschreitungen von 0 bis 1 dB(A) und 5 Überschreitungen zwischen 1 und 3 dB(A) betragen. Im Nachtbereich verteilen sich die 145 verbliebenen Überschreitungen wie folgt: 42 Immissionsorte zwischen 0 und 1 dB(A), 81 Immissionsorte zwischen 1 und 3 dB(A) und 22 Immissionsorte über 3 dB(A). Alle Überschreitungen befinden sich ausschließlich im Wohngebiet „Plankenschemm“. Durch die 9,00 m hohe, ab 7,50 m geneigte Lärmschutzwand ergibt sich eine leichte Verbesserung für die Anwohnenden. Die Gärten, die ca. 5,00 m tiefer als die A 42 liegen, werden durch eine geneigte Lärmschutzwand weniger verschattet. Der Bau einer höheren Lärmschutzwand wäre nur mit erheblichem Mehraufwand möglich, da die rückseitige Zugänglichkeit gewährleistet sein muss. Der Mehraufwand steht somit außer Verhältnis zum Ergebnis. Zusätzlich hätte eine 11 bzw. 19 m hohe Lärmschutzwand auch Nachteile, wie beispielsweise die Verschattung.

Rechengebiet 2, Welheimer Mark (Bau-km 28+019 bis Bau-km 29+562)

In den Gewerbegebieten „Bruktererstraße“ und „Am Südbahnhof“ befinden sich einzelne Wohnhäuser, die durch die Emscher von der A 42 getrennt werden.

Das Wohngebiet „Welheimer Mark“ ist angrenzend im Osten bei km 28+750 und ist ebenfalls durch die Emscher von der A 42 getrennt. Die Wohnbebauung ist weitestgehend geschlossen und 2- bis 3- geschossig. Bei km 29+350 befindet sich das Mischgebiet „Im Werth“. Es grenzt direkt an die A 42 und liegt etwa 10 m tiefer als das Brückenbauwerk „Sturmshof“. Hier stehen vereinzelte, 2- bis 3-geschossige, Wohnhäuser.

Innerhalb des Rechengebiets 2 wurden 183 Gebäude untersucht. Im Ergebnis wurden an 713 Immissionsorten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte festgestellt. Im Tagzeitraum wurden 166 Überschreitungen ermittelt, davon an 3 Immissionsorten > 70 dB(A). Im Nachtzeitraum kommt es zu 675 Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. 43 Immissionsorte weisen Pegel >60 dB(A) auf. Durch den Einsatz des lärmindernden Fahrbahnbelags DStrO -5 dB(A) können 356 Immissionsorte (49,9 %) geschützt werden, so dass 357 Immissionsorte mit Überschreitungen verbleiben. Die Anzahl der Immissionsorte mit Überschreitungen >70 dB(A) im Tagzeitraum bleibt bei 3, die Anzahl der Überschreitungen >60 dB(A) nachts liegt bei 42 Immissionsorten. Im Rechengebiet 2 (Welheimer Mark) kann mit einer 6 m hohen Lärmschutzwand ein Vollschutz erzielt werden.

Als wirtschaftlichste Variante wird eine bis zu 5 m hohe Lärmschutzwand und ein lärmindernder Fahrbahnbelag DStrO -5 dB(A) bis km 29+280 gewählt. Bei dieser Variante werden 711 Immissionsorte aktiv geschützt, das sind 99,7 %. Es verbleiben noch 2 Immissionsorte im Nachtzeitraum zwischen 0 und 1 dB(A). Im Tagzeitraum verbleiben keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte.

Rechengebiet 3, Ebel (Bau-km 26+000 bis 28+110)

Das Gewerbegebiet „Essener Straße“ befindet sich südlich der Anschlussstelle Bottrop-Süd und südlich der Emscher. Die hier befindlichen Wohnhäuser wurden berücksichtigt. Zwischen km 27+000 und km 28+000 liegt das Wohngebiet Ebel. Es befindet sich südlich der Emscherbrücke und somit etwa 10 m tiefer als die A 42. Hier befindet sich eine weitestgehend geschlossene, 2- bis 3-geschossige Wohnbebauung. Innerhalb des Rechengebietes 3 wurden 367 Gebäude untersucht.

Es wurden an 2.091 Immissionsorten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte ermittelt. Im Tagzeitraum wurden 1.097 Überschreitungen ermittelt. Eine Überschreitung von >70 dB(A) tritt an 51 Gebäuden auf. Im Nachtzeitraum kommt es zu 2.062 Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. 183 Immissionsorte weisen Pegel >60 dB(A) auf. Durch den Einsatz des lärmindernden

Fahrbahnbelags DStrO -5 dB(A) können 736 Immissionsorte (35,2 %) geschützt werden, so dass 1.355 Immissionsorte mit Überschreitungen verbleiben. Die Anzahl der Überschreitungen >70 dB(A) im Tagzeitraum geht von 51 auf 7 Immissionsorte zurück. Die Anzahl der Überschreitungen >60 dB(A) im Nachtzeitraum vermindert sich von 183 auf 81 Immissionsorte. Im Rechengebiet 3 (Ebel) werden durch eine bis zu 7 m hohe Lärmschutzwand alle Immissionsorte voll geschützt. Die Höhe der Lärmschutzwand auf dem Bauwerk über die Emscher wird aufgrund der Zugänglichkeit bei der Bauwerksprüfung auf 5 m festgelegt. Bei größeren Höhen sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich, die einen erheblichen Mehraufwand bedeuten und daher großen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme haben.

Es wird eine bis zu 5 m hohe Lärmschutzwand und ein lärmindernder Fahrbahnbelag DStrO -5 dB(A) gewählt. Bei dieser Variante werden 2.039 Immissionsorte aktiv geschützt, das sind 97,5 %. Es verbleiben noch 52 Immissionsorte mit Überschreitungen im Nachtzeitraum, die sich wie folgt verteilen: 40 Immissionsorte zwischen 0 und 1 dB(A), 12 Immissionsorte mit Überschreitungen zwischen 1 und 3 dB(A). 22 Gebäude mit Überschreitungen befinden sich im Wohngebiet „Ebel“ und ein weiteres Gebäude mit verbliebenen Überschreitungen befindet sich südöstlich der Anschlussstelle Bottrop Süd.

Rechengebiet 4, Stadthafen (Bau-km 29+520 bis 30+400)

Das Gebiet 4 befinden sich ausschließlich Gewerbegebiete mit überwiegend gewerblich genutzten Gebäuden. Die Gebäude sind zwischen einem und fünf Geschossen hoch.

Innerhalb des Rechengebietes 4 wurden 12 Gebäude untersucht. Im Ergebnis wurden an 19 Immissionsorten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte ermittelt. Im Tagzeitraum wurden 4 Überschreitungen zwischen 1 und 3 dB(A) ermittelt. Eine Überschreitung von >70 dB(A) tritt an 4 Gebäuden auf. Im Nachtzeitraum kommt es zu 19 Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. 4 Immissionsorte weisen Pegel >60 dB(A) auf. Im Bereich des Stadthafens befinden sich überwiegend Bürogebäude, bei denen nur die Tagwerte relevant sind. Mit einer 3 m hohen Lärmschutzwand ist für alle Immissionsorte ein Vollschutz gegeben.

Als wirtschaftlichste Variante wird die Situation ohne aktiven Lärmschutz mit einem Fahrbahnbelag aus Splitt-Mastix und einem Korrekturwert von DStrO - 2 dB(A) gewählt. Bei dieser Variante verbleiben 4 Immissionsorte im Tagzeitraum mit 4 Über-

schreitungen >70 dB(A) und 19 Immissionsorte im Nachtzeitraum mit 4 Überschreitungen über dem Schwellenwert von >60 dB(A). Die Gebäude befinden sich ausschließlich im Gewerbegebiet und sind überwiegend Bürogebäude.

Zusammenfassung der Lärmschutzvarianten

Wie aus den vorstehenden Ausführungen hervorgeht, sind für den Schutz der einzelnen Rechengebiete Lärmschutzwände von unterschiedlicher Höhe zu errichten. Insgesamt werden die Immissionsorte durch aktiven Lärmschutz (Wände und Wälle) zu 96 % geschützt. Nach Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen können demnach nicht an allen Gebäuden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Es verbleiben 218 Immissionsorte, verteilt auf 50 Gebäude, für die ein passiver Schutz erforderlich ist (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.5).

Schadstoffbelastung

Das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar.

Rechtliche Grundlage

Durch die EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie (Richtlinie 96/62/EG des Rates über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität, vom 27. September 1996) und die zugehörigen Tochterrichtlinien (Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft vom 29.6.1999 und Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 16. November 2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft vom 13.12.2000) wurden europaweit gültige Grenzwerte für Immissionen durch die Luftschadstoffe festgeschrieben, die auch kleinräumig einzuhalten sind. Mit Novellierung der 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (22. BImSchV) wurden diese Grenzwerte in nationales Recht überführt und sind seither als Bewertungsmaßstab heranzuziehen.

Seit dem 11.06.2008 ist zudem die neue Luftqualitätsrichtlinie Richtlinie 2008/50EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft in Europa, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft, vom 11.06.2008) in Kraft getreten. Ihre Umsetzung in nationales Recht erfolgte mit Verabschiedung der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV). Die bisherigen, in der 22. BImSchV festgelegten Luftqualitätsstandards für inhalierbaren Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) blieben

erhalten. Zusätzlich wurden sie um einen Immissionsgrenzwert für lungengängigen Feinstaub (PM_{2,5}) ergänzt.

Nach § 3 Abs. 1 und Abs. 2 der 39. BImSchV beträgt der gemittelte Immissionsgrenzwert für NO₂ zum Schutze der menschlichen Gesundheit

- über eine volle Stunde 200 µg/m³ mit 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr und
- über ein Kalenderjahr 40 µg/m³.

Der gemittelte Immissionsgrenzwert für Partikel PM₁₀ beträgt gemäß § 4 der 39. BImSchV zum Schutze der menschlichen Gesundheit

- über den Tag 50 µg/m³ bei 35 zugelassenen Überschreitung im Kalenderjahr und
- über ein Kalenderjahr 40 µg/m³.

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt der ab 1. Januar 2015 einzuhalten über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für PM_{2,5} 25 µg/m³. Seit dem Jahr 2020 gilt ein Richtgrenzwert (Jahresmittelwert) von 20 µg/m³.

Überschreiten in bestimmten Gebieten oder Ballungsräumen die Werte für Schadstoffe in der Luft einen Immissionsgrenzwert zuzüglich einer jeweils dafür geltenden Toleranzmarge oder den in Anlage 12 Abschnitt D genannten Zielwert, erstellen die zuständigen Behörden gemäß § 27 Abs. 1 der 39. BImSchV für diese Gebiete oder Ballungsräume Luftreinhaltepläne.

Schadstoffuntersuchung

Die VHT hat für den Ausbau der A 42 eine Luftschadstoffuntersuchung nach Maßgabe der 39. BImSchV durchgeführt. Im Rahmen des vorliegenden lufthygienischen Gutachtens war zu prüfen, ob die durch die geplanten Baumaßnahmen verursachten Auswirkungen die Konzentrationen der Luftschadstoffe (Immissionen) unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung in gesetzlich unzulässigem Maße erhöhen.

Dazu wurde in der Immissionsprognose für zwei Rechengebiete mit dem mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsrechenmodell MISKAM unter Berücksichtigung von Gebäuden, der Topographie und den vorgesehenen Lärmschutzwänden durchgeführt. Hierbei werden die Konzentrationen der Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2.5}) ermittelt und die Immissionen anhand

der Grenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (39. BImSchV) bewertet. Dabei wurden die Konzentrationen der Luftschadstoffe NO₂ sowie PM₁₀ und PM_{2,5} ermittelt, da hier erfahrungsgemäß am ehesten die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit erreicht werden.

Die Konzentrationen weiterer Luftverunreinigungen aus dem Verkehrsbereich, wie z.B. Benzol, Blei, Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid liegen heute aufgrund der bereits ergriffenen Luftreinhaltemaßnahmen auch an höchstbelasteten „Hot Spots“ deutlich unterhalb gesundheitsbezogener Grenz- und Richtwerte (LANUV 2018). Sie wurden daher nicht weiter betrachtet.

Die durch den Straßenverkehr verursachten Emissionen wurden fahrstreifengenau auf der Grundlage des aktuellen Handbuchs für Emissionsfaktoren 4.1 bestimmt. Dabei wurde das Prognosejahr 2030 zugrunde gelegt.

Als Grundlage der Ausbreitungsberechnungen wurde eine Windstatistik der Station Essen-Vogelheim verwendet, die aufgrund ihrer Lage die Windverhältnisse im Untersuchungsgebiet sehr gut repräsentiert. Neben den Luftschadstoffimmissionen, die durch den Straßenverkehr im Untersuchungsgebiet verursacht werden, wurden auch die Immissionsbeiträge durch Quellen außerhalb des Untersuchungsgebietes - die so genannte Vorbelastung – berücksichtigt.

Die Emissionen der betrachteten Schadstoffe NO_x, PM₁₀ und PM_{2.5} werden für jeden der betrachteten Straßenabschnitte ermittelt. Im Untersuchungsraum wird sich die Durchschnittsgeschwindigkeit der Pkw durch die Verbesserung des Verkehrsflusses und die geplante Aufhebung des Tempolimits von 100 km/h im Bereich der AS Bottrop-Süd und westlich davon deutlich erhöhen. Da der NO_x Ausstoß der Pkw bei hohen Fahrgeschwindigkeiten stark zunimmt, steigen die Emissionsraten auf der A 42 beim Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall deutlich an.

Auch bei der konservativen Annahme einer bis zum Jahr 2030 gleichbleibenden Hintergrundbelastung werden im Jahr 2030 die NO₂-, PM₁₀- und PM_{2.5}-Grenzwerte beim Prognose-Nullfall und beim Prognose-Planfall an allen Gebäuden im nahen Umfeld der A 42 eingehalten. Im Bereich der unmittelbar an die A 42 angrenzenden Wohnsiedlungen überschreiten die errechneten Immissionskenngrößen die entsprechenden Werte der städtischen Hintergrundbelastung um weniger als 10%.

Im Prognose-Nullfall sind die höchsten NO₂ Jahresmittelwerte unmittelbar über der Fahrbahn der A 42 vorzufinden. In der unmittelbaren Umgebung der Autobahntrasse, einschließlich der Wohnsiedlung „Plankenschemm“, der Siedlung „E-

bel“ sowie der Siedlung „Im Werth“, liegt das Niveau der NO₂-Immissionen im Jahresmittel bei ca. 29 µg/m³ und somit lediglich ca. 2 bis 3 µg/m³ über der Vorbelastung. Die höchsten NO₂Immissionen werden an der Essener Straße mit ca. 36 µg/m³ prognostiziert. Hier wird die erhöhte NO₂-Belastung durch den hohen Lkw-Anteil verursacht.

Im Prognose-Planfall führt die Realisierung des Bauvorhabens zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Gleichzeitig soll das Tempolimit von 100 km/h im Bereich der AS Bottrop-Süd und westlich davon aufgehoben werden. Hierdurch wird sich die Durchschnittsgeschwindigkeit, mit denen Pkw die A 42 befahren, deutlich erhöhen. Da der NO_x-Ausstoß der Pkw bei hohen Fahrgeschwindigkeiten stark zunimmt, steigen somit auch die NO_x-Emissionsraten auf der A 42 beim Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall deutlich an. Hieraus ergibt sich ein Anstieg der NO₂Konzentrationen, der besonders deutlich über den Fahrbahnen der A 42 ausgeprägt ist. Im nahen Umfeld der A 42 fällt die Zunahme der NO₂-Jahresmittelwerte wesentlich geringer aus. In der Wohnsiedlung „Plankenschemm“ steigt die NO₂-Konzentration im Jahresmittel um ca. 2 µg/m³, „Im Werth“ und an der Essener Str. um ca. 0.5 µg/m³ gegenüber dem Prognose-Nullfall an. In „Ebel“ (nimmt der NO₂-Jahresmittelwert um ca. 0.5 µg/m³ gegenüber dem Prognose-Nullfall ab. Die NO₂-Konzentrationen liegen somit auch nach der Baurealisierung deutlich unter dem Grenzwert der 39. BImSchV. Die relativ geringe Zunahme der NO₂-Konzentrationen im Umfeld der A 42 ist größtenteils auf die Erweiterung und Erhöhung der Lärmschutzwände zurückzuführen. Hohe Lärmschutzwände schränken die Durchlüftung über den Fahrbahnen ein, wodurch es hier zu einer Zunahme der Immissionen kommt. Gleichzeitig unterbinden die Lärmschutzwände einen direkten Transport der Luftschadstoffe in die angrenzende Umgebung und weisen somit ähnlich wie beim Lärm eine Immissionsschutzfunktion auf.

Die Ergebnisse der Ausbreitungsberechnungen, die mit dem mikroskaligen Windfeld- und Ausbreitungsmodell MISKAM durchgeführt wurden, belegen, dass für den Prognose-Nullfall und für den Prognose-Planfall die untersuchten Schadstoffkonzentrationen (NO₂-Jahresmittelwert, NO₂-Stundengrenzwert, PM₁₀-Jahresmittelwert, PM₁₀-Tagesmittelwert und PM_{2.5}-Jahresmittelwert) in allen beurteilungsrelevanten Bereichen deutlich unter den Grenzwerten der 39. BImSchV liegen und oftmals die Vorbelastungswerte nur unwesentlich überschreiten.

Aus lufthygienischer Sicht steht einer Realisierung der Planung somit nichts entgegen.

Bauimmissionen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch über die Zulässigkeit des Vorhabens angesichts der sich daraus ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens erfasst nicht nur das Vorhaben nach seiner Fertigstellung, sondern auch dessen Herstellung selbst.

§ 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW erfasst auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen, Staub und sonstiger Einwirkungen aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen. Da die Vorschrift nicht nach den einzelnen Abschnitten zur Realisierung des Vorhabens differenziert, umfasst die durch den Planfeststellungsbeschluss begründete Duldungspflicht des Nachbarn daher auch die während der Bauphase entstehenden Immissionen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 11.11, vgl. auch BGH, Urteil vom 30.10.2009, V ZR 17/09 - MDR 2010, 142 Rn. 18). Ob nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach der maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - AVV. Sie konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen. Da der Baustellenlärm vornehmlich von den verwendeten Maschinen verursacht wird, hat die VHT die Einhaltung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) zudem zu gewährleisten.

Hinsichtlich der von der Straßenbaustelle ausgehenden Belästigung und Beeinträchtigung durch Lärm- und Lichtimmissionen sowie Staub- und Schmutzeinwirkungen gilt gem. höchstrichterlicher Rechtsprechung (BGH, Urteil v. 30.10.1970 - V ZR 150/67DVBl. 1971, S. 264 und Urteil v. 30.10.2009 – V ZR 17/09 - NJW 2010, S. 1141) folgendes:

a) Beeinträchtigt der Bau einer Straße nach Art und Ausmaß die Nutzung eines Nachbargrundstücks derart, dass diese Beeinträchtigungen vom Nachbarn der Straße nicht hingenommen zu werden brauchen, d.h. sind diese Beeinträchtigungen wesentlich und hervorgerufen durch eine Nutzung des störenden Straßengrundstücks, die nicht ortsüblich ist, kann dem hiervon Betroffenen nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles eine Entschädigung nach § 906 Abs. 2 S. 2 BGB zustehen. Soweit der Nachbar die Einwirkungen nach § 906 Abs. 1 BGB dulden muss, scheidet dagegen ein unter dem Gesichtspunkt der Entschädigung relevanter Eingriff von vornherein aus. Ob die genannten Voraussetzungen für eine derartige Entschädigung vorliegen, wird in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren entschieden. Auf Abschnitt D, Nr. 1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

b) Mittelbar enteignende Wirkungen im Sinne von Art. 14 Abs. 1 GG sind nach herrschender Rechtsprechung anzunehmen, wenn die von den Straßenbauarbeiten künftig auf die Nachbarschaft einwirkenden Beeinträchtigungen die Grenze der Sozialbindung zum enteignenden Eingriff in das Eigentum überschreiten, also durch die Straßenbauarbeiten Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und damit dem jeweils Betroffenen ein besonderes, anderen nicht zugemutetes Opfer für die Allgemeinheit abverlangt wird. Für diese Fälle wird dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung wegen Wertminderung festgestellt, über dessen Höhe im Entschädigungsverfahren zu entscheiden ist. Im Übrigen wird auf die Abschnitte A, Nr. A 5.8.1.4 sowie Abschnitt D, Nr. 1 dieses Beschlusses verwiesen.

Überschreitungen der einschlägigen Richtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) durch den Lärm des Baustellenbetriebes sind nicht zu erwarten, so dass keine spezielle Unterlage zum Baulärm erstellt wurde. Alle Bauarbeiten werden unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Technik ausgeführt.

Im Übrigen werden diesbezügliche Beeinträchtigungen über die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses für die angrenzenden Wohngebiete auf ein Mindestmaß reduziert. Insgesamt haben die Belange des Immissionsschutzes kein solches Gewicht, dass sie gegen die Planung sprechen könnten.

Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb ergeben sich spürbare Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Denn zum einen sind die Bauarbeiten unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst auszuführen und zum anderen befinden sich keine erschütterungsempfindlichen Anlagen und Gebäude in der Nähe der A 42. Es kommen des Weiteren nur moderne Maschinen zum Einsatz und die Arbeiten werden nach den neuesten straßenbautechnischen Verfahren ausgeführt. Zur Frage der Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen wird auf den gemäß Ziffer 5 des Gem. RdErl. des MUNLV, des MWIDE und des MHKBG: "Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen" vom 04.10.2018 - MBI. NRW S. 593 - in der Fassung vom 13. Nov. 2018 sowie die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“- verwiesen.

Im Übrigen werden diesbezügliche Beeinträchtigungen über die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A, Nr. 5.8.1 dieses Beschlusses für die angrenzenden Wohngebiete auf ein Minimum reduziert.

5.3.8 Gewässer- und Grundwasserschutz

Allgemeines

Das Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer und für das Grundwasser gemäß §§ 27, 47 WHG vereinbar.

Die Bewirtschaftungsziele beinhalten das sog. Verschlechterungsverbot sowie das sog. Verbesserungsgebot. Diese haben ihren Ursprung in der WRRL und sind mit dem WHG, der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (OGewV) und der Verordnung zum Schutz des Grundwassers (GrwV) in nationales deutsches Recht umgesetzt worden. Danach sollen die Mitgliedstaaten der Union zum einen die notwendigen Maßnahmen durchführen (§§ 27 und 47 WHG), um eine Verschlechterung des Zustandes aller Oberflächengewässer zu verhindern. Zum anderen schützen, verbessern und sanieren die Mitgliedstaaten alle Oberflächengewässer mit dem Ziel, einen guten Zustand der Gewässer zu erreichen.

Sowohl die Verbesserungspflicht als auch die Pflicht zur Verhinderung der Verschlechterung des Zustandes der Wasserkörper dienen der Erreichung der vom Unionsgesetzgeber angestrebten qualitativen Ziele, nämlich der Erhaltung oder Wiederherstellung eines guten Zustands, eines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustandes der Oberflächengewässer. Die Genehmigung eines konkreten Vorhabens ist zu versagen, wenn es eine Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächengewässers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten Zustandes bzw. seines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustandes eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet.

Der EuGH führt in seinem Urteil zur Auslegung der WRRL aus, dass die zuständigen Behörden nach Art. 4 der RL 2000/60/EG verpflichtet sind, im Lauf des Projektgenehmigungsverfahrens, und somit vor dem Erlass einer Entscheidung, zu prüfen, ob das Projekt negative Auswirkungen auf die Gewässer haben kann, die den Pflichten zuwiderlaufen, die Verschlechterung des Zustands der Oberflächen- und Grundwasserkörper zu verhindern und diesen Zustand zu verbessern (EuGH (1. Kammer), Urt. v. 28.5.2020 – C-535/1, NVwZ 2020, 1177, Rn. 75f.). Eine ordnungsgemäße Prüfung des Verschlechterungsverbots setzt eine Ermittlung des Ist-

Zustandes der zu bewertenden Wasserkörper voraus. Zudem ist die genaue Belastung der Gewässer durch das Vorhaben festzustellen.

Für Oberflächengewässer gilt, dass eine Verschlechterung des Zustandes vorliegt, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhang V (der WRRL) um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers (OWK) insgesamt führt. Ist jedoch die Qualitätskomponente im Sinne von Anhang V bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine Verschlechterung des Zustands eines OWK dar (EuGH (1. Kammer), Urt. v. 28.5.2020 – C-535/1, NVwZ 2020, 1177, Rn. 100f.)

Der EuGH geht davon aus, dass das Verschlechterungsverbot auch für das Grundwasser verbindlichen Charakter hat und bei der Zulassung eines Vorhabens zwingend zu prüfen ist (EuGH (1. Kammer), Urt. v. 28.5.2020 – C-535/1, NVwZ 2020, 1177, Rn. 94f.).

Der Bewertungsmaßstab für die Verschlechterung von OWK ist nicht ohne weiteres auf GWK übertragbar, da anders als für OWK, für welche eine fünfstufige Skala der ökologischen Qualitätskomponenten vorgesehen ist, beim Grundwasser bezüglich des mengenmäßigen und chemischen Zustandes jeweils nur zwischen gut und schlecht unterschieden wird.

Für die Einstufung des chemischen Zustands eines GWK als „gut“ oder „schlecht“ müssen die Ergebnisse der einzelnen Überwachungsstellen eines Wasserkörpers zusammengerechnet werden, doch folgt daraus nicht, dass für die Feststellung einer Verschlechterung dieses Zustands der gesamte GWK beeinträchtigt sein muss (EuGH (1. Kammer), Urt. v. 28.5.2020 – C-535/1, NVwZ 2020, 1177, Rn. 112).

Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes eines Gewässerkörpers dürfte vorliegen, sobald mindestens eine Umweltqualitätsnorm für einen Parameter vorhabenbedingt überschritten wird. Für Schadstoffe, die den maßgeblichen Schwellenwert bereits im Ist-Zustand überschreiten, stellt hingegen jede weitere (messbare) Erhöhung der Konzentration eine Verschlechterung dar (EuGH (1. Kammer), Urt. v. 28.5.2020 – C-535/1, NVwZ 2020, 1177, Rn. 109f.)

Die VHT hat im Rahmen ihres Fachbeitrages zur Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 18.11 der festgestellten Unterlagen) zunächst die potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die in der WRRL definierten Qualitätskomponenten bzw. relevanten Parameter und Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen dargestellt. Anschließend erfolgt eine Identifizierung der durch

das Vorhaben betroffenen Wasserkörper. Sodann hat die VHT die potenziell betroffenen OWK und die GWK hinsichtlich ihres Zustandes beschrieben und bewertet, folglich den „Ist-Zustand“ ermittelt und anschließend die potenziell beeinträchtigenden Wirkfaktoren ermittelt. Anhand dieser Merkmale und Wirkungen des Vorhabens wurde abgeschätzt, ob das Vorhaben im Widerspruch zu dem Verschlechterungsverbot oder zum Verbesserungsgebot der WRRL steht. Daraufhin wurden die beeinträchtigenden Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten bzw. auf die Bewirtschaftungsziele bewertet. Die Untersuchungen und Bewertungen des VHT hat die Planfeststellungsbehörde prüfend nachvollzogen und nachfolgend dokumentiert.

5.3.8.1 Potenziell betroffene Wasserkörper

Im Untersuchungsgebiet befinden sich die Emscher (Wasserkörper-ID: 2772_0) mit der Wasserkörperbezeichnung von Dinslaken-Stapp bis Dortmund-Mengede und der Planungseinheit PE_EMR_1100 sowie der Rhein-Herne-Kanal (Wasserkörper-ID: 74001_3679) mit der Wasserkörperbezeichnung Duisburg bis Waltrop und der Planungseinheit PE_KAN als potentiell betroffene Oberflächenwasserkörper.

Als potentiell vom Vorhaben betroffener Grundwasserkörper ist die Niederung der Emscher (Wasserkörper-ID: 277_05) zu benennen.

5.3.8.2 Ermittlung des Ist-Zustandes potenziell betroffener Wasserkörper

Die Ermittlung des Ist-Zustandes der Gewässer im Rahmen des durch die VHT eingebrachten Fachgutachtens zur WRRL (Unterlage 18.11 der festgestellten Planunterlagen) ist umfassend und plausibel nachvollziehbar und wurde durch die im Verfahren beteiligten Wasserbehörden nicht beanstandet.

Im Einzelnen wurden der ökologische sowie der chemische Zustand der OWK ermittelt. Der Zustand des GWK wurde anhand des mengenmäßigen und chemischen Zustandes bestimmt. Die Einzelheiten, insbesondere die Zustände der einzelnen Gewässerkörper können dem Fachbeitrag zur WRRL entnommen werden.

Im Ergebnis wird der ökologische Zustand bzw. das ökologische Potential des OWK Emscher als schlecht eingestuft. Der ökologische Zustand bzw. Potential des Rhein-Herne-Kanal ist nicht bewertet worden. Der chemische Zustand beider OWK wird als nicht gut bewertet.

Der GWK „Niederung der Emscher“ weist einen guten mengenmäßigen Zustand auf, während der chemische Zustand als schlecht eingestuft wird. Der schlechte

chemische Zustand ist auf die langjährige industrielle und gewerbliche Nutzung des GWK und den daraus resultierenden Belastungen durch Schadstoffeinträge zurückzuführen.

5.3.8.3 Verschlechterungsverbot

Für die Prüfung des Verschlechterungsverbots ist der aktuelle Zustand der vom Vorhaben betroffenen OWK und GWK der Ausgangspunkt. Demnach liegt eine Verschlechterung des Zustandes eines OWK vor, falls sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Richtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des OWK insgesamt führt. Falls die betreffende Qualitätskomponente im Sinne von Anhang V bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet ist, reicht es aus, wenn irgendeine Verschlechterung dieser Komponente vorliegt.

5.3.8.3.1 Oberflächenwasserkörper

Von dem Vorhaben potentiell betroffen sind die Oberflächengewässerkörper (OWK) Emscher und der Rhein-Herne-Kanal. Der Rhein-Herne-Kanal bedarf im Folgenden keiner gesonderten Betrachtung, da in diesen OWK weder direkt noch indirekt belastetes Niederschlagswasser eingeleitet wird oder bauliche Maßnahmen am OWK vorgesehen sind. Für die Bewertung des chemischen Zustands wird die Jahresdurchschnitts-Umweltqualitätsnorm (JD-UQN) herangezogen. Eventuelle Überschreitungen der zulässigen Höchstkonzentrations-Umweltqualitätsnorm (ZHK-UQN) durch temporäre Notentlastungen werden bei der Prüfung des Verschlechterungsverbotes nicht berücksichtigt, da diese Überschreitungen lediglich temporär auftreten und ein Rückgang in den Ausgangszustand im OWK zu erwarten ist.

Baubedingte Auswirkungen auf die OWK durch Schadstoff- und Betriebsstoffeintrag durch Baufahrzeuge sind durch die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften und Schutzmaßnahmen nicht zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen in Form von einer Veränderung der Gewässerstruktur bzw. hydraulischen Belastung sind für das Vorhaben nicht relevant. Eine Drosselung der Einleitmenge ist gemäß des vorliegenden BWK-Nachweises nicht notwendig (vgl. Unterlage 18.6 Fachbeitrag zur WRRL). Zudem wird ein Teil des Niederschlagswassers in das öffentliche Kanalnetz abgeführt.

Weitere beeinträchtigende Auswirkungen können durch den betriebsbedingten Schadstoffeintrag durch die Einleitung von Straßenabflüssen oder den Tausalzeintrag durch Winterdienste in die OWK entstehen. Durch die Realisierung des Vorhabens ist eine Zunahme des Verkehrs und somit eine Mehrbelastung in Form von Schad- und Schwebstoffeinträge durch die Emissionen des Kfz-Verkehrs zu erwarten.

In Hinblick auf den ökologischen Zustand kann der Eintrag der Schadstoffe eine Beeinträchtigung für die aquatische Zönose und die Wasserqualität der OWK darstellen. Auswirkungen auf die biologischen Komponenten können durch die Einleitung des belasteten Oberflächenwassers in die Emscher entstehen. In die aquatischen Lebensgemeinschaften wird nicht direkt eingegriffen. Bezüglich der allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten (ACP) ist lediglich eine Überschreitung des BSB₅-Werts möglich. Mithilfe einer Mischberechnung wurde festgestellt, dass eine BSB₅-Erhöhung von 0,0004 mg/l in Einzugsgebiet 1 und von 0,0006 mg/l in Einzugsgebiet 2 zu erwarten ist. Als Grundlage der Berechnung wurde angenommen, dass die Vorbelastung der UQN gleichzusetzen ist (<3 mg/l) und die Bestimmungsgrenze 30% der UQN beträgt (0,9 mg/l), da das LANUV in NRW keine BSB₅-Messungen durchführt. Anhand der oben angeführten Berechnung wird festgestellt, dass die Erhöhung des BSB₅-Werts weit unterhalb der Bestimmungsgrenze liegt.

Auswirkungen auf aquatische Lebensgemeinschaften können durch die Erhöhung der Chloridkonzentration in den Oberflächengewässern durch den Eintrag von Tausalz entstehen. Eine chronische Chloridbelastung von Oberflächengewässern (max. ein Monat) liegt ab 100 mg/l vor, eine akute Chloridbelastung (max. drei Tage) liegt ab 400 mg/l vor. Die Chloridbelastung an der nächstgelegenen Messstelle (Nr. 005009, EMR 0-3, Emscher-Mündung) lag von 2019 bis 2022 bei ca. 1090 mg/l und damit deutlich oberhalb der Richtwerte. Durch das Vorhaben ist ein Anstieg der chronischen Chloridkonzentration im OWK der Emscher auf 1090,23 mg/l zu erwarten. Durch den zuvor bereits stark erhöhten Chloridwert, können die aquatischen Lebensgemeinschaften der OWK hinsichtlich des Chloridgehalts als vollständig degradiert beschrieben werden. Die vorhabenbedingte Erhöhung ist somit nicht relevant; Auswirkungen auf die aquatischen Lebensgemeinschaften durch Chlorideinträge sind vor diesem Hintergrund ausgeschlossen.

Überschreitungen der Umweltqualitätsnormen durch die Einleitung von behandelten Straßenabflüssen für die flussgebietsspezifischen Schadstoffe sind unwahrscheinlich. Lediglich im Falle der Nutzung von reinen Sedimentationsanlagen ist eine Überschreitung der Jahresdurchschnitts-UQN für die Schwermetalle Kupfer und Zink möglich. Diese werden im Ausbauvorhaben nicht verwendet, eine Überschreitung der UQN liegt daher nicht vor. Auswirkungen des Vorhabens auf die flussgebietsspezifischen Schadstoffe sind daher ausgeschlossen.

Insgesamt wird somit eine Verschlechterung der ACP und des ökologischen Potentials ausgeschlossen.

Eine Verschlechterung des chemischen Zustands der OWK durch verkehrsbürtige Schadstoffe und Tausalzeinträge ist ebenfalls nicht auszuschließen. Anhand der durchgeführten Mischberechnungen für die betrachtungsrelevanten Stoffe wurde festgestellt, dass zwar leichte Erhöhungen der Konzentrationen auftreten, diese jedoch weit unter der jeweiligen Bestimmungsgrenzen liegen. Die konkreten Werte der Mischberechnungen können dem Fachbeitrag zur WRRL entnommen werden. Nur messbare Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen führen zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands des Wasserkörpers.

Eine vorhabenbedingte Überschreitung der JD-UQN der betrachtungsrelevanten Schadstoffe wird somit ausgeschlossen.

Die ZHK-UQN für die Parameter Menzo(a)pyren, Flouranthen und Blei werden auch nach der Einleitung von Straßenabflüssen nicht überschritten. Teilweise kann eine Verringerung der Werte im Vergleich zur gemessenen Vorbelastung festgestellt werden, da die eingesetzten Filter eine hohe Reinigungs- bzw. Rückhalteleistung haben und außerdem ein Verdünnungseffekt durch das zusätzlich eingeleitete Wasser in die Emscher eintritt. Eine vorhabenbedingte Verschlechterung des chemischen Zustands kann somit ausgeschlossen werden.

Das geplante Vorhaben steht somit dem Verschlechterungsverbot nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG nicht entgegen.

5.3.8.3.2 Grundwasserkörper

Als potentiell betroffener Grundwasserkörper befindet sich nur die „Niederung der Emscher“ im Betrachtungsraum. Weitere betrachtungsrelevante GWK liegen nicht vor.

Im Zuge des Baustellenbetriebs kann es zu baubedingten Auswirkungen in Form von Schad- und Betriebsstoffeinträge durch die Baufahrzeuge kommen. Durch die Einhaltung der üblichen technischen und organisatorischen Maßnahmen im Rahmen des Baustellenmanagements wird der Schutz vor der Verschmutzung ausreichend sichergestellt. Die Verringerung der Grundwasserneubildung und des mengenmäßigen Zustands durch die temporäre Flächeninanspruchnahme und Verdichtung durch Arbeitsflächen und den Baubetrieb ist in Hinblick auf das Verschlechterungsverbot nicht von Relevanz.

Die Flächenversiegelung durch den Ausbau der Autobahn kann ebenfalls zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung führen. Aufgrund des Verhältnisses von der neu zu versiegelnden Fläche (1,8 ha) zur Fläche der GWK (65,2 ha) führt die Versiegelung zu keinen relevanten Auswirkungen.

Darüber hinaus kann es durch den Eintrag von Straßenabflüssen zu Schadstoffeinträgen in das Grundwasser und Änderungen des chemischen Zustandes. Durch die Versickerung über die belebte Bodenschicht bzw. das Ableiten des Niederschlagswassers in die Vorflut und den städtischen Mischwasserkanal wird die Verschmutzung des GWK vermieden. Das durch den Winterdienst eintretende Tausalz wird ebenfalls in die Emscher und den städtischen Kanal abgeführt, so dass keine Rückstände im Grundwasser bestehen bleiben.

Insgesamt ist eine vorhabenbedingte Verschlechterung des mengenmäßigen oder chemischen Zustands der GWK ausgeschlossen.

Das geplante Vorhaben steht somit dem Verschlechterungsverbot nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG nicht entgegen.

5.3.8.4 Verbesserungsgebot

Gemäß § 3 Nr. 6 WHG sind OWK einheitliche und bedeutende Abschnitte eines Oberflächengewässers. Sie bilden gemäß § 7 WHG innerhalb der jeweiligen Flussgebietseinheit die eigentlichen Bewirtschaftungseinheiten. Gemäß § 27 Abs. 1 WHG sind alle OWK so zu bewirtschaften, dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Bei künstlichen und erheblich veränderten Wasserkörpern soll gemäß § 27 Abs. 2 WHG ein gutes ökologisches

Potenzial und ein guter chemischer Zustand der Oberflächengewässer erreicht werden.

GWK sind gemäß § 3 Nr. 6 WHG abgegrenzte Grundwasservolumen innerhalb eines oder mehrerer Grundwasserleiter. GWK sind gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG so zu bewirtschaften, dass ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Ebenso soll ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und -neubildung gewährleistet werden.

Im Bereich des Vorhabens befinden sich die OWK Emscher und der Rhein-Herne-Kanal. Der chemische Zustand der Emscher wird als nicht gut und der ökologische Zustand als schlecht bzw. unbefriedigend bewertet. Im Bewirtschaftungsplan wurden die Ziele eines guten chemischen Zustands ab dem Jahr 2045 und eines guten ökologischen Zustands ab dem Jahr 2039 des OWK gesetzt. Die genauen Maßnahmen, die in diesem Zeitraum umgesetzt werden sollen, sind dem Fachbeitrag der WRRL zu entnehmen.

Anfallendes Niederschlagswasser wird vor der Einleitung in die Emscher behandelt oder in den städtischen Kanal geleitet, sodass es vorhabenbedingt nicht zu kritischen Stoffeinträgen kommt. Die Regenwasserbehandlungsanlagen und die Kanalisation werden im Rahmen der Umsetzung der Bewirtschaftungsziele neu gebaut und auf den aktuellen technischen Stand gebracht. Weitere vorhabenbedingte Gefährdungen der Bewirtschaftungsziele und der Maßnahmen zur Zielerreichung können ausgeschlossen werden.

Es lässt sich somit festhalten, dass das Vorhaben bezogen auf die OWK den Vorgaben des Verbesserungsgebotes entspricht.

Im Bereich des Vorhabens befindet sich der betrachtungsrelevante GWK „Niederung der Emscher“, der einen guten mengenmäßigen Zustand aufweist. Der chemische Zustand des GWK ist als „schlecht“ bewertet. Im Bewirtschaftungsplan wurde das Ziel gesetzt, einen guten chemischen Zustand nach dem Jahr 2027 zu erreichen.

Zur Zielerreichung sind im Bewirtschaftungsplan Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Stoffeinträge aus Altlasten und Altstandorten vorgesehen. Ein erhöhtes Schadstoffpotential im Boden ist nicht bekannt. Erforderlichenfalls sind die Tiefbauarbeiten fachgutachterlich zu begleiten, um eventuell vorhandene Verunreinigungen zu erkennen und fachgerecht zu entsorgen. In Summe ist eine vorhabenbedingte Gefährdung Bewirtschaftungsziele und der Maßnahmen zur Zielerreichung auch in Bezug auf den GWK ausgeschlossen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass unter Berücksichtigung der vorgesehenen Baudurchführung und der landschaftspflegerischen Begleitplanung die Zielerreichung der Bewirtschaftungsziele weder in Bezug auf die OWK noch in Bezug auf die GWK in ihrer Realisierung behindert wird. Eine Beeinflussung des Verbesserungsgebotes kann ausgeschlossen werden. Folglich entspricht das Vorhaben bezüglich aller Gewässerkörper dem Verbesserungsgebot der WRRL.

5.3.8.5 Hochwasserschutz

Die Maßnahme liegt nicht in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet, ist aber einem Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten zuzuordnen. Somit ist § 78b WHG zu beachten. Das Ziel des länderübergreifenden Bundesraumordnungsplanen Hochwasserschutzes (BRPH), als Anlage der Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz, ist die Verbesserung der Hochwasservorsorge durch vorausschauende Raumplanung, um Hochwasserrisiken zu minimieren und Schadenspotenziale zu begrenzen.

Als Risikogebiete wurden die Bereiche westlich der AS Bottrop-Süd, der Überführung der Straße im Lichtenhorst sowie die Bereiche unterhalb der Großbrücken über den RheinHerne-Kanal und die Emscher erkannt. Hier kann es, gem. der ausgewerteten Karten, bei seltenen und extremen Niederschlagsereignissen, sowie bei außergewöhnlichen Hochwasserereignissen, der Emscher zu temporären Überflutungen der A 42, bzw. des Geländes unterhalb der Bauwerke, kommen.

Für den Betrieb dieses Abschnitts der A 42 ist die Autobahnmeisterei Gelsenkirchen zuständig. Eine aktuelle Abfrage hat ergeben, dass für diesen Bereich keine besonderen Überflutungsereignisse bekannt sind.

Eine Gefährdung der Bausubstanz der A 42 besteht bei einer temporären Überflutung nach aktueller Abwägung nicht. Die möglichen zeitweisen Überflutungen des Geländes unterhalb der Großbrücken hat gem. der Abwägung keinen Einfluss auf die A 42 und die Bauwerke. Die mögliche Gefährdung ist beim Ersatzneubau der Brückenbauwerke zu berücksichtigen.

Bei den identifizierten Gefahrenbereichen handelt es sich um die identischen Tiefpunkte, die auch bei extremen Starkregenereignissen erkannt wurden. Hier sind bei Hochwasserereignissen der Emscher, mit mittlerer (HQ100) und niedriger Wahrscheinlichkeit (HQextrem), Überflutungen mit teilweise höheren Wassertiefen möglich. Auch hier kann es unterhalb der Großbrücken zu Überflutungen des Geländes kommen.

Durch den hier betrachteten Ausbau der A 42 wird die Lage sowie der Höhenverlauf nicht wesentlich verändert. Somit wird das bereits heute offensichtlich bereits bestehende Hochwasserrisiko nicht verschärft. Durch Straßenplanerische- oder Entwässerungstechnische Maßnahmen kann das Überflutungsrisiko durch extremes Hochwasser des Gewässers nicht herabgesetzt werden.

Im Rahmen des Ausbaus wird allerdings der bestehende Emscherdeich verbreitert und somit verstärkt. Es ist zu erwarten, dass sich diese Maßnahmen positiv auf den Hochwasserschutz auswirken werden.

Als Ergebnis der hier erfolgten Risikobewertung wird die zuständige Autobahnmeisterei für diese Bereiche sensibilisiert. Im Überflutungsfall wird möglichst kurzfristig eine Sperrung der A 42 erfolgen. Eine Gefährdung der Bausubstanz der A 42 kann bei einer Überflutung durch ein HQextrem nach aktueller Abwägung nicht ausgeschlossen werden. In dem Bereich werden keine sensiblen Einrichtungen, wie z.B. Schaltschränke für die Telematik der BAB, platziert werden.

Die möglichen zeitweisen Überflutungen des Geländes unterhalb der Großbrücken hat gem. der Abwägung keinen Einfluss auf die A 42 und die Bauwerke. Die mögliche Gefährdung ist beim Ersatzneubau der Brückenbauwerke zu berücksichtigen.

Hochwasserschutz – Deichanlagen

Das Bauen von Anlagen an, über, unter und im Gewässer sowie das Bauen im Schutzbereich von Deichen unterliegen dem besonderen Schutz der Wassergesetze von Bund und Land NRW. Das Vorhaben kreuzt die Emscher und greift dabei in die bestehenden Deichanlagen ein. Die Stellungnahme der zuständigen Wasserbehörde ist zuzustimmen, da insbesondere nach § 82 LWG sowie der Deichschutzverordnung ein Antrag auf widerrufliche Befreiung von den Schutzvorschriften für Deiche zu stellen. Dieses Verfahren kann jedoch in einer Planfeststellung aufkonzentriert werden. Grundsätzlich ist das Vorhaben im Vergleich zum aktuellen Bestand aus Sicht der Deichsicherheit als positiv zu bewerten: Statt den bisherigen 3 Pfeilern samt Fundamenten in sensiblen Deichböschungsfüßen ist zukünftig nur noch ein großes Fundament inmitten des Süddeiches vorhanden, was bei entsprechender Ausführung das Risiko überschaubarer und besser kontrollierbar werden lässt. Die neue, angehobene Brückenhöhe erleichtert zudem die Deichunterhaltung. Eine zukünftige Deichverteidigung ist im Süden über den Standstreifen der Autobahn ebenfalls besser zu organisieren. Grundsätzlich kann, aufgrund der bisher erst grundlegenden Vorentwürfe und teils aufgrund des Projektstadiums noch fehlenden Unterlagen, wie Planungen zum Bauzeitlichen Hochwasserschutz, des konkreten Eingriffs in den Deich etwa zur Aufstellung des Krans und des Rückbaus

dieser Aufstandsfläche, aber ggf. auch der Fundamente der zurückzubauenden alten Rohrbrücke, diese Einbindung insbesondere des Betriebs der Emschergenossenschaft weiterhin aufrechterhalten wird.

5.3.8.6 Gewässerunterhaltung

Die ordnungsgemäße Unterhaltung der durch das Vorhaben betroffenen Gewässer wird auch nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahme möglich sein. Eine Erreichbarkeit aller Gewässer ist gewährleistet.

5.3.8.7 Zusammenfassende Beurteilung

5.3.9 Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der fachgutachterlich vorgesehenen und planfestgestellten Maßnahmen sowie festgelegten Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.1 dieses Beschlusses) auch den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes einschließlich der Vorgaben des WHG. Weder durch den Bau noch durch den Betrieb der Straße sind unzumutbare Beeinträchtigungen für das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützter Interessen Einzelner zu erwarten. Bodenschutz

Dem Vorhaben stehen Belange des Bodenschutzes nicht entgegen. Nach § 1 BBodSchG sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Auswirkungen des Vorhabens auf die Bodenfunktionen sind unter Abschnitt B, Nrn. 4.4.1. und 4.4.2. dieses Beschlusses dargestellt.

Dabei ist hervorzuheben, dass sich der Zweck des BBodSchG keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in

§ 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort „für Ver- und Entsorgung“ genannt.

Nach § 1 LBodSchG sind Böden, welche die natürlichen Bodenfunktionen und Archivfunktionen in besonderem Maß erfüllen, besonders zu schützen.

Das BBodSchG regelt auch den Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten. Eine etwaige Sanierung hat nach Maßgabe dieses Gesetzes zu erfolgen. Es ermächtigt die für den Bodenschutz zuständige Behörde zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die darauf abzielen, schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Gefahren zu bekämpfen, die durch Altlasten i. S. d. § 2 Abs. 5 BBodSchG (Altablagerungen und Altstandorte) hervorgerufen werden, z. B. Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchungen, Sanierungsplan samt der Möglichkeit, einen solchen Plan für verbindlich zu erklären (Vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1076.04).

Aufgrund der vielfach divergierenden Zielrichtungen der natürlichen Funktionen des Bodens einerseits und dessen Nutzungsfunktionen andererseits ist bereits im Rahmen der Feststellung, ob eine schädliche Bodenveränderung i. S. d. § 2 Abs. 3 BBodSchG vorliegt, eine wertende Betrachtung vorzunehmen. Der Bau von Straßen führt zwangsläufig zu Bodenveränderungen; damit ist aber nicht gesagt, dass diese Bodenveränderungen auch schädlich i. S. d. Gesetzes sind.

Durch den Ausbau der A 42 kommt es zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden. Diese werden hervorgerufen durch die Neuversiegelung durch die Errichtung neuer Fahrbahnsuren und durch Flächenbeanspruchung durch die Verlagerung oder Neuanlage von Straßenseitenflächen außerhalb der versiegelten Flächen. Zudem besteht die Gefahr der Veränderung der Bodenstruktur und von Bodenverdichtung durch die baubedingte Inanspruchnahme des Bodens.

Es werden vorwiegend bereits anthropogen überformte Böden, z. B. Böschungen, versiegelt, die bereits vorbelastet sind. Die dauerhafte Beanspruchung durch Versiegelung von natürlichen Böden beschränkt sich auf wenige Bereiche im Verlauf der Ausbaustrecke (Vgl. Abschnitt B, Nr. 4.4.1, Nr. 4.4.2). Durch den Autobahnausbau verschiebt sich die Böschungskante nach außen und es ergeben sich linear Bodenverluste im unmittelbaren Umfeld der Autobahn.

Bauzeitbedingt werden die Gleyböden temporär durch eine Befahrung mit schweren Baumaschinen und -fahrzeugen beansprucht. Daraus entsteht die erhöhte Gefährdung der Veränderung der Bodenstruktur.

Um die angeführten Beeinträchtigungen des Bodens zu vermeiden, werden im Bereich von anstehenden Gleyböden im Bereich der Fahrwege Bodenschutz- bzw.

Baggermatten verwendet (Maßnahme V 11). Der durch die Baufeldfreimachung entnommene Boden wird, getrennt in Ober- und Unterboden zum Wiedereinbau im Baustellenbereich gelagert. Die Beeinträchtigung natürlicher Bodenfunktionen wird durch Maßnahmen zur Wiederherstellung (Maßnahme W 1), z. B. in Form von Rückbau baubedingter Inanspruchnahmen, Bodenlockerungen oder Wiedereinlage soweit wie möglich verhindert. Ferner hat die VHT jederzeit die Einhaltung der geltenden technischen Vorschriften zum Schutz von Vegetation sowie von Boden zu gewährleisten.

Der Eingriff in den Bodenhaushalt ist unter den gegebenen Umständen und unter Einhaltung der Vermeidungsmaßnahmen gering. Gesonderte Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich, da keine Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung vorliegen. Die Neuversiegelung natürlich gewachsener Böden wird multifunktional vollständig über Maßnahmen zur Kompensation der Lebensraumfunktionen ausgeglichen.

Im Ergebnis ist davon auszugehen, dass die mit der Baumaßnahme notwendigerweise verbundenen Einwirkungen auf den Boden nicht als schädliche Bodenveränderungen i. S. d. § 2 Abs. 3 BBodSchG anzusehen sind und auch nicht zu solchen führen. Auch dem generellen Minimierungsgebot des § 1 S. 3 BBodSchG, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktion soweit wie möglich vermieden werden sollen, wird durch die Planung Rechnung getragen. Diese Einschätzung wird von den im Verfahren beteiligten Bodenschutzbehörden geteilt.

Bei Realisierung des Vorhabens entstehen demnach zwar nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens. Der Belang Bodenschutz ist infolgedessen mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Er hat jedoch hinter die Belange zurückzutreten, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

Insgesamt können die Belastungen für das Schutzgut Boden als vertretbar bezeichnet werden. Soweit trotz der vorgesehenen Schutzmaßnahmen sich dauerhaft oder vorübergehend Belastungen ergeben, sind sie in die Ermittlung des Kompensationsbedarfes eingeflossen.

Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde weder die Besorgnis schädlicher Bodenveränderungen i. S. d. BBodSchG begründet, noch stehen sonstige Belange des Bodenschutzes entgegen.

5.3.10 Naturschutz und Landschaftspflege

Rechtsgrundlagen

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat die VHT auch die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 S. 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 und § 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG i. V. m. § 31 LNatSchG NRW hat die VHT, die Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

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

Nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung allen übrigen Belangen im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder nicht in sonstiger Weise zu kompensieren sind. Wird ein Eingriff zugelassen, obwohl die Beeinträchtigungen nicht auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten (vgl. auch § 31 Abs. 4, 5 LNatSchG NRW).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, 4 A 4/92) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe – also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können – zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Der Begriff der Vermeidbarkeit ist dabei nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen, sondern bedarf der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts. Das bedeutet nur Vermeidbarkeit an Ort und Stelle, weil der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben anknüpft und somit den Verzicht auf den Eingriff durch Wahl einer anderen Trasse oder Aufgabe des Vorhabens nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 03.11.2020, 9 A 12/19). Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das nach dem Fachrecht zulässige Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren

Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Diesen Grundsätzen wird das vorliegende planfestgestellte Vorhaben gerecht.

Gestaltungsmaßnahmen und Wiederherstellungsmaßnahmen

So sieht die Landschaftspflegerische Begleitplanung zunächst Gestaltungsmaßnahmen (G 1 bis G 3) entlang der Trasse vor. Die Gestaltungsmaßnahmen kompensieren vorwiegend Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, dabei wird das Landschaftsbild in Abhängigkeit von der Schwere des Eingriffs wiederhergestellt oder neugestaltet.

Der vorliegende LBP beinhaltet die Bepflanzung von Böschungen mit Gehölzen in Form von Baum bzw. Strauchhecken unter Verwendung lebensraumtypischer Arten, soweit eine ausreichende Breite (ab 3 m) gegeben ist (G 1). Der Baumanteil sollte dabei mindestens 10 % betragen. Bei schmaler werdenden Böschungsbereichen laufen die Gehölzpflanzungen zweireihig bzw. einreihig aus. Die Begrünung der Böschungsbereiche schafft durch Sichtverschattung eine Einbindung des technischen Bauwerks der Autobahn in das Landschaftsbild.

Zusätzlich ist geplant die Böschungsbereiche der Autobahn mit Landschaftsrasen (RSM 7.1.1) einzusäen (G 2). Dies betrifft Bereiche, in denen eine Anpflanzung von Gehölzen aufgrund fehlender Flächengrößen oder zur Freihaltung von Sichtbeziehungen im Verkehrsfluss nicht möglich ist. Die Grünflächen werden, soweit notwendig, im Rahmen der Straßenunterhaltung gepflegt.

Die geplanten neu herzustellenden Entwässerungsmulden sind mit einem standortangepassten (feucht) und möglichst artenreichem Landschaftsrasen mit Kräuteranteil einzusäen (G 3). Es ist Regio-Saatgut zu verwenden. Die Grünflächen werden, soweit notwendig im Rahmen der Straßenunterhaltung gepflegt.

Im Zuge des Vorhabens werden Maßnahmen zur Wiederherstellung von in Anspruch genommenen Flächen vorgesehen, durch die in 30 Jahren mindestens der Zustand vor dem Ersatzneubau wieder erreicht wird. Sie werden daher nicht in die Eingriffsbilanz eingerechnet.

W 1 Wiederherstellung von Bodenfunktionen

Nach Abschluss der Bautätigkeiten werden die Böden in den bauzeitlich in Anspruch genommenen Bereichen wieder so hergestellt, dass sie ihre natürlichen Bodenfunktionen erfüllen können. Bei einer Bodenverdichtung (u. a. durch das Befahren mit schweren Maschinen) wird eine Tiefenlockerung durchgeführt. Bei einem temporären Bodenabtrag wird der Boden sachgerecht und getrennt in Ober- und

Unterboden zwischengelagert und nach Beendigung der Baumaßnahme wieder eingebaut. Zur Erosionssicherung erfolgt auf Flächen, die nicht für Ausgleichs- oder Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen sind, eine Ansaat mit Regio Saatgut. Je nach Standort kann auch eine natürliche Besamung und Sukzession erfolgen.

W 2 Wiederherstellung von Grünland

Grünlandflächen, die durch Baustelleneinrichtungsflächen temporär in Anspruch genommen werden, werden nach Beendigung der Baumaßnahmen in gleichem Maße wiederhergestellt, sofern sie nicht von anderen Maßnahmen (z. B. Gehölzpflanzungen) berührt sind. Die Maßnahme erfolgt nach vorheriger Wiederherstellung der Bodenfunktionen. Die Einsaat erfolgt mit geeignetem Regio-Saatgut. Je nach Standort kann in enger Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde auch eine Sukzession mit natürlicher Besamung erfolgen.

W 3 Wiederherstellung von Brachen und Säumen

Die im Zuge der Baufeldfreimachung beanspruchten Saum- und Ruderalflächen werden nach Beendigung der Baumaßnahmen in den Ausgangszustand wiederhergestellt. Die Durchführung der Maßnahme erfolgt erst nach vorheriger Wiederherstellung der Bodenfunktionen. Die Flächen werden anschließend der un gelenkten Sukzession überlassen. Ggf. können in enger Abstimmung mit der Naturschutzbehörde Initialpflanzungen zugelassen werden.

W 4 Wiederherstellung von Landschaftsrasen

Die im Zuge der Baufeldfreimachung beanspruchten eingesäten Landschaftsrasen werden nach Beendigung der Baumaßnahmen in den Ausgangszustand wiederhergestellt. Die Durchführung der Maßnahme erfolgt erst nach vorheriger Wiederherstellung der Bodenfunktionen. Die Flächen werden anschließend durch Ansaat und Pflege von Landschaftsrasen wiederhergestellt.

W 5 Wiederherstellung von Gehölzstrukturen

Die im Zuge der Baufeldfreimachung beseitigten wiederherstellbaren Gehölzstrukturen werden nach Beendigung der Baumaßnahmen in den Ausgangszustand wiederhergestellt. Es sind gleiche Arten des vorherigen Zustandes zu pflanzen, nicht heimische Arten sind jedoch zu vernachlässigen und durch lebensraumtypische zu ersetzen. Die Durchführung der Maßnahme erfolgt erst nach vorheriger Wiederherstellung der Bodenfunktionen. Je nach Standort kann eine Fläche in enger Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde auch der Sukzession überlassen werden. Ggf. können Initialpflanzungen zugelassen werden.

W 6 Wiederherstellung von versiegelten und teilversiegelten Platz- und Wegeflächen

Die innerhalb der Baustellenflächen genutzten oder veränderten versiegelten und teilversiegelten Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahmen nach Maßgabe des Eigentümers in den Ausgangszustand wiederhergestellt.

W 7 Wiederherstellung von Gärten und Parks

Im Zuge der Baudurchführung werden als Garten und Park genutzte Flächen in Anspruch genommen. Diese temporär genutzten Bereiche in privatem Grün werden nach Beendigung der Baumaßnahme in den, vor Baubeginn dokumentierten Zustand wiederhergestellt.

Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen

Gemäß dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw., soweit diese nicht vermeidbar sind, sie zu minimieren, hat die VHT in seiner Planung für den Ausbau der A 42 unter entsprechender Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sowohl im LBP als auch im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag u. a. folgende Maßnahmen, bezogen auf die verschiedenen Schutzgüter und auch im Hinblick auf die verfahrensbezogenen artenschutzrechtlichen Erfordernisse (vgl. Unterlage 9 und 19 der festgestellten Planunterlagen), zur Vermeidung und Schutz von Beeinträchtigungen vorgesehen:

- S1: Erhalt wertvoller Biotopstrukturen; Alle in den Maßnahmenplänen gekennzeichneten Tabu-Bereiche werden als Restriktionsflächen behandelt. Dabei wird die Beanspruchung der Bereiche während der Bauzeit unterbleiben.
- S2: Einrichtung von Schutzzäunen; Die mit der der Maßnahmennummer S 1.1 gekennzeichneten Tabu-Bereiche werden zu den Eingriffsflächen hin mit Schutzzäunen durch die Errichtung von 1,80 m hohen Bauzäunen gemäß RAS-LP4 gesichert.
- V_{ART1}: Vermeidung der Inanspruchnahme von Ruhe- und Reproduktionsstätten von Vögeln
- V_{ART2}: Vermeidung und Minimierung von Individuen- und Habitatverlusten (Horstbäume) des Habichts
- V_{ART3}: Vermeidung und Minimierung von neuartigen Lichteinträgen
- V_{ART4}: Risikomanagement durch Umweltbaubegleitung (UBB)

- V_{ART5}: Besatzkontrolle von Gebäuden und Bauwerken
- V_{ART6}: Besatzkontrolle von Baumhöhlen, Spalten und anderer geeigneter Strukturen an Bäumen
- V_{ART7}: Aufrechterhaltung des Höhlenpotentials für Fledermäuse
- V_{ART8}: Erhalt einer Flugstraße für Fledermäuse (Emscherquerung)
- V_{ART9}: Vermeidung von Individuenverlusten der Kreuzkröte
- V_{ART10}: Vermeidung von Individuenverlusten der Mauereidechse
- V_{ART11}: Vermeidung der Inanspruchnahme von Ruhe und Reproduktionsstätten des Nachtkerzenschwärmers.

Baubedingt werden teilweise verdichtungsempfindliche Gleyböden beansprucht. Zum Schutz vor Verdichtungen durch die Bautätigkeiten (z. B. Befahren mit schweren Maschinen) und einer damit verbundenen erheblichen Beeinträchtigung, ist vor Baubeginn im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu entscheiden, ob die Verwendung von Bodenschutz- bzw. Baggermatratzen gemäß RAS-LP4 und DIN 18915 für die Dauer der Baumaßnahme in Teilbereichen erforderlich ist.

Zudem wird die temporäre Flächeninanspruchnahme und Inanspruchnahme für an Bauflächen angrenzende Flächen auf ein Minimum reduziert. Es wird eine möglichst schonende Baudurchführung gewährleistet. Dies beinhaltet vor allem die Andienung der Baustelle über vorhandene Wege und Straßen, soweit es Baustelleneinrichtung zulässt. Für die Baustellenfahrzeuge wird Biodiesel verwendet. Weitere Einzelheiten sind dem LBP zu entnehmen (vgl. Unterlage 9 und 19.2 der festgestellten Planunterlagen).

Beschreibung der Beeinträchtigungen

Trotz Berücksichtigung der vorgenannten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie der Gestaltungsmaßnahmen verursacht das Straßenbauvorhaben erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Von der Baumaßnahme gehen Einflüsse unterschiedlicher Art und Intensität auf die Nutzungsansprüche aus, nämlich Auswirkungen auf die Faktoren Boden, Wasserhaushalt, Tier- und Pflanzenwelt und Landschaftsbild, Erholung und Freizeit. Die Beeinträchtigungen sind insbesondere folgende:

- Temporärer oder dauerhafter Verlust von Biotopen als Folge bau- und anlagenbedingter Flächenbeanspruchung,
- dauerhafte Entwertung angrenzender Flächen durch Flächenisolation, Verkleinerung der Minimalarealgröße oder Nutzungsbeschränkungen,
- Temporäre Beeinträchtigung durch Lärm- und Staubbelastigungen und sonstige belästigende Risiken
- Zerschneidung und Randeffekte durch Bautätigkeit.

Im Hinblick auf Details bezüglich der von der Maßnahme ausgehenden Beeinträchtigungen wird auf den LBP (vgl. Unterlage 9 und 19 der festgestellten Planunterlagen) sowie die Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG, insbesondere auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nrn. 4.4.1. und 4.4.2. dieses Beschlusses verwiesen.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das naturschutzrechtliche Gebot, Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen (§ 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG), ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung. Davon zu unterscheiden sind die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG und die allgemeine fachplanerische Abwägung nach § 17 Abs. 1 S. 4 FStrG.

Ein Eingriff ist nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und soweit die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Dies setzt neben einem räumlichen Zusammenhang zwischen der ausgleichsbedürftigen Beeinträchtigung und der Kompensationsmaßnahme voraus, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.

Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf

das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser und Klima. Dabei können notwendige Kompensationsmaßnahmen nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass durch sie einzelne überbaute oder beeinträchtigte Strukturen ausgeglichen werden. Vielmehr wird das Ziel verfolgt, mit Hilfe der Kompensationsmaßnahmen die gestörten Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen.

Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden auf der Grundlage der von der VHT gutachterlich im LBP vorgenommenen Eingriffsbilanzierung ermittelt und mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Näheres ist dem Erläuterungsbericht und dem LBP zu entnehmen (vgl. Unterlage 1, 9 und 19 der festgestellten Planunterlagen).

Folgende Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen:

- A 1: Wiederentwicklung verloren gehender Gehölzflächen; Durch die baubedingten Fällarbeiten kommt es zu einem unvermeidbaren Verlust von Gehölzflächen mit mittleren bis altem Baumholz (Feldgehölze, Gehölzstreifen, Kleingehölze). Die Flächen gelten aufgrund ihrer Entwicklungsdauer von > 30 Jahren als nicht wiederherstellbar. Um die verloren gegangenen Funktionen der gefälltten Gehölzbereiche langfristig wiederherzustellen, ist eine Wiederentwicklung der Gehölzstrukturen sinnvoll. Die einzelnen Flächen sind in den Maßnahmenplänen von A 1.1 bis A 1.9 gekennzeichnet und in den Maßnahmenblättern entsprechend beschrieben.
- A 2: Wiederentwicklung verloren gehender Waldflächen; Durch die baubedingten Fällarbeiten kommt es zu einem unvermeidbaren Verlust von Laubwaldflächen mit mittleren bis altem Baumholz. Die Flächen gelten aufgrund ihrer Entwicklungsdauer von > 30 Jahren als nicht wiederherstellbar. Um die verloren gegangenen Funktionen langfristig wiederherzustellen, ist eine Wiederentwicklung der Waldstrukturen sinnvoll. Die einzelnen Flächen sind in den Maßnahmenplänen von A 2.1 bis A 2.4 gekennzeichnet und in den Maßnahmenblättern entsprechend beschrieben. Auf nicht lebensraumtypische Arten ist zu verzichten

Der verbleibende Kompensationsbedarf von 585.881 Biotopwertpunkten wird durch die externen Maßnahmen E 1 „Extensivierung von Grünland“ und E 2 „Ankauf von Ökokontopunkten des Ökokontos Lippeaue“ erreicht. Es handelt sich dabei um naturschutzrechtliche Kompensationsleistungen im Kreis Recklinghausen und der Kreisfreien Stadt Bottrop (Kompensationsraum K 01 Münsterländisches Tiefland

und Westfälisches Tiefland (D34) gemäß § 15 BNatSchG, anerkannt nach Ökoko-
konto VO NRW (gem. § 32 LNatSchG).

Gem. Steckbrief des Ökokontoanteils der Maßnahme E 1 „Extensivierung von
Grünland“ sind folgende Entwicklungsziele und -maßnahmen vorgesehen:

- Einsaat einer Regiosaatgutmischung für Feuchtwiesen 30 % Blumenanteil
- 5 jährige Aushagerung der Fläche
- Ganzjährige Extensivierung
- Beweidung nach der ersten Mahd
- Verzicht auf Mineraldünger, Pflanzenschutzmittel, Nachsaat und Pflegeum-
bruch
- Nachsaat nur nach Genehmigung der Bewilligungsbehörde

Gem. Steckbrief des Ökokontos der Maßnahme E 2 „Lippeaue“ wurden zur Schaf-
fung einer strukturreichen, naturnahen Auenlandschaft durch das Zulassen natürli-
cher Sukzessionsprozesse sowie einer eigendynamischen Entwicklung des Ge-
wässers und der Aue folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Uferentfesselung und Fließwegeverbreiterung
- Aufweitung des Gewässers bei Abflüssen größerer Mittelwasser
- Schaffen von Flutrinnen zur Erhöhung des Strukturreichtums
- Verlängerung des Laufes um 350 m durch Teilverfüllung des Lippebettes
und Sohlanhebung

Diese Kompensationsmaßnahmen sind nach Art und Umfang geeignet, die durch
den Eingriff in Natur und Landschaft gestörten Funktionen des Naturhaushaltes
wiederherzustellen bzw. in gleichwertiger Weise zu ersetzen und das Landschafts-
bild in seiner natürlichen Eigenart positiv zu beeinflussen. Sie nehmen mithin Kom-
pensationsfunktionen nicht nur in Bezug auf den Naturhaushalt, sondern auch in
Bezug auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion wahr. Näheres ist dem
Erläuterungsbericht und dem LBP zu entnehmen (vgl. Unterlage 1, 9 und 19 der
festgestellten Planunterlagen).

Da die unvermeidbaren Beeinträchtigungen insgesamt mit diesen Maßnahmen
ausgeglichen bzw. ersetzt werden können, wird der Eingriff zugelassen. Die tat-
sächliche Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen durch die VHT mit ihren im
LBP und in den weiteren Fachgutachten beschriebenen Details wird hiermit ange-
ordnet.

5.3.11 Artenschutz

Rechtsgrundlagen

Die rechtlichen Grundlagen des Artenschutzes finden sich im BNatSchG. Es unterscheidet zwischen europarechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten, den europäischen Vogelarten und den durch nationales Recht geschützten Arten. Der allgemeine Artenschutz, der für alle wildlebenden Tiere und Pflanzen gilt, ist in § 39 BNatSchG i. V. m. entsprechenden Landesvorschriften geregelt. Der besondere und strenge Artenschutz ist in den §§ 44, 45, 67 BNatSchG geregelt. Das BNatSchG hat die europarechtlichen Regelungen zum Artenschutz inzwischen vollständig umgesetzt.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG verbietet:

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

(Zugriffsverbote).

§ 44 Abs. 5 BNatSchG schränkt diese Verbotstatbestände wie folgt ein:

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder 3 zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 S. 1 gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe von S. 2 bis 5. Sind in Anhang IVa der Richtlinie

92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,
3. das Verbot nach Abs. 1 Nr. 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nicht vor.

Verfahren und Prüfergebnis

Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote (insbesondere solche nach § 44 Abs. 1 BNatSchG) entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Pflanzen- und Tierarten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus. Das ist aber nicht dahingehend zu verstehen, dass der VHT verpflichtet wäre, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Aus

fachlicher Sicht kann sich eine lückenlose bis ins letzte Detail gehende Untersuchung erübrigen. Sind von Untersuchungen keine weiteren Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, 4 B 177/96; BVerwG, Urteil vom 31.01.2002, 4 A 15/01; BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14/07; BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64/07).

Die VHT hat die für eine artenschutzrechtliche Beurteilung erforderliche Datengrundlage geliefert und im Rahmen der UVP (Unterlage 1a der festgestellten Planunterlagen) sowie als Artenschutzfachlichen Fachbeitrag (Unterlage 19.2 der festgestellten Planunterlagen) durch einen anerkannten Fachgutachter eine artenschutzrechtliche Prüfung besonders und streng geschützter planungsrelevanter Arten erstellt.

Die Betroffenheit der für das Planungsgebiet artenschutzrechtlich relevanten Arten wird im Artenschutzbeitrag "Art für Art" erörtert. Als Datengrundlage für die artenschutzrechtlichen Prüfungen wurden folgende Geländekartierungen und Datenbanken ausgewertet:

- Öffentliche und private Stellen des Naturschutzes. Schriftliche Kontaktierung mit der Bitte um Zusenden relevanter Daten.
- Fachinformationssystem des LANUV NRW – Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen (<http://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/de/start>): Abfrage der Datenbank mit Angaben zur Artenvorkommen auf Ebene der Viertelquadranten eines Messtischblattes (Topographischen Karte im Maßstab 1:25 000)
- Fachinformationssystem des LANUV NRW – Schutzwürdige Biotope in Nordrhein-Westfalen (<http://bk.naturschutzinformationen.nrw.de/bk/de/start>) (LANUV 2022b): Prüfung der Angaben für die im Gebiet befindlichen Biotopkatasterflächen im Hinblick auf das Vorkommen planungsrelevanter Arten.
- Fachinformationssystem des LANUV NRW – Fundortkataster für Pflanzen und Tiere @LINFOS
- Fundmeldesystem des Arbeitskreises Amphibien und Reptilien NRW (http://www.umwelt-und-information.com/Herpetofauna_evo/meldungen.php) (AK AMPHIBIEN UND REPTILIEN NRW 2017): Auswertung der für den Raum aufgeführten Fundpunkte von geschützten Arten. Sowie Auswertung des mittlerweile vom AK Amphibien und Reptilien genutzten Meldportals nrw.observation.org (16.11.2022).

- Atlas der Säugetiere Nordrhein-Westfalens (<http://www.saeugeratlas-nrw.lwl.org/>) (AG SÄUGETIERKUNDE IN NRW 2017 2022): Auswertung der für den Raum aufgeführten Fundpunkte von geschützten Arten.
- BIOLOGISCHE STATION WESTLICHES RUHRGEBIET (2021): Bericht für das Jahr 2020 Jahresberichte der Biologischen Station Westliches Ruhrgebiet, Oberhausen 18, Oberhausen.
- WELUGA (2020): A 42 Sechsstreifiger Ausbau vom AK Essen-Nord bis AS Essen Altenessen - Faunistische Untersuchungen. Stand: Mai 2020.
- WELUGA (2022): A 42 AK Essen-Nord bis AS Essen-Altenessen 6-streifiger Ausbau, Erweiterung des Untersuchungsraums - Faunistische Planungsraumanalyse. Stand: Februar 2022
- AFRY (2020): EÜ Emscher in Bottrop - Zwischenbericht Reptilienkartierung. Stand: 13.10.2020
- ARCELORMITTAL (2021): Kokerei ganz nah. Stand: April 2021 Hinweis auf den Wanderfalken und den Turmfalken an der 1 km entfernten Kokerei.
- SCHNITTSTELLE ÖKOLOGIE (2021): Monitoring an Flachwasserzonen im Rhein-Herne Kanal - RHK - Km 11,89 bis 14,02 und Km 34,50 bis 36,58 - Band I: Methoden und Ergebnisse.

Der in Bezug auf die Planung erarbeitete Artenschutzrechtliche Fachbeitrag basiert auf Fauna-Daten, die im Rahmen systematischer Kartierungen von Fledermäusen, Vögeln, Reptilien und Amphibien im Jahr 2017 erfasst wurden. Im Jahr 2022 hat die VHT eine Plausibilitätsprüfung zum Artenschutz in Auftrag geben. Weiterhin war ein Kartierbedarf hinsichtlich der Faunagruppen Schmetterlinge und Libellen zu prüfen, für die es Hinweise nach dem Abschluss der Bestandserfassungen gab.

Aufgrund einer ausführlichen Datenrecherche, faunistischen Erhebungen und Begehungsterminen zu Brutvögeln, Fledermäusen, Reptilien und Amphibien liegen umfangreiche und auch ausreichende Erkenntnisse über das betrachtungsrelevante Artenvorkommen im Planungsraum vor, mit denen es möglich war, eine Bewertung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen mit anschließender Signifikanzprüfung bezogen auf den durch das Vorhaben erfolgenden Eingriff vorzunehmen. Insofern konnte die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange auf einer sachgerechten und auch hinreichend repräsentativen Planungsgrundlage erfolgen.

Die artenschutzrechtliche Prüfung durch den Fachgutachter der VHT kommt in Übereinstimmung mit der Einschätzung der Naturschutzbehörden zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben unter Beachtung der mit diesem Beschluss festgestellten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen keine Konflikte mit artenschutzrechtlichen Vorgaben erwarten lässt und die Erfüllung der Verbotstatbestände der §§ 15 Abs. 5 und § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG für keine Art konstatiert werden kann.

Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände

Die Feststellung des vorliegenden Plans ist auch unter Berücksichtigung der vorgenannten artenschutzrechtlichen Bestimmungen zulässig. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind entsprechend den Feststellungen des Gutachters durch das Vorhaben keine rechtserheblichen Beeinträchtigungen der hier betroffenen planungsrelevanten Arten zu befürchten. In diese Beurteilung sind die geplanten Vermeidungsmaßnahmen eingeflossen.

Im Artenschutzgutachten (vgl. Unterlage 19.2 der festgestellten Planunterlagen) hat die VHT ausführlich dargelegt, dass das Ausbaivorhaben entweder überhaupt nicht mit einer Beeinträchtigung von besonders oder streng geschützten Arten i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG verbunden ist oder aber eine nicht auszuschließende Beeinträchtigung durch die planfestgestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen so verringert wird, dass der Erhaltungszustand der lokalen Populationen gewahrt bleibt und deshalb keine Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG entgegenstehen. Für alle anderen geprüften Arten, aber auch bei den übrigen landesweit ungefährdeten Vogelarten sind ebenfalls keine Beeinträchtigungen mit Relevanz für die lokale Population zu erwarten. Für diese Allerweltsvogelarten kann wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und ihres landesweit günstigen Erhaltungszustandes davon ausgegangen werden kann, dass bei Eingriffen im Zuge dieses Ausbaivorhabens nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird.

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG können durch Vermeidungsmaßnahmen abgewendet werden (vgl. Unterlage 19 der festgestellten Planunterlagen). Die ökologische Funktion betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie der Erhaltungszustand der lokalen Population werden aufrechterhalten. Artenschutzrechtliche Verbote werden somit nicht verletzt.

Im Bereich des Untersuchungsraums wurden nachfolgend aufgeführte Vogel- und Fledermausarten sowie eine Amphibienart als besonders geschützte Arten nachgewiesen bzw. es konnte aufgrund der vorliegenden Habitatstrukturen ein Vorkommen nicht ausgeschlossen werden:

Fledermäuse

- Breitflügelfledermaus
- Myotis
- Großer Abendsegler
- Zweifarbfledermaus
- Fransenfledermaus
- Kleiner Abendsegler
- Rauhautfledermaus
- Zwergfledermaus

Vögel

- Rauchschnalbe
- Kormoran
- Silbermöwe
- Heidelerche
- Mäusebussard
- Turmfalke
- Lachmöwe
- Graureiher
- Star

Amphibien

- Kreuzkröte

Reptilien

- Mauereidechse

Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot)

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Der vorgenannte Tatbestand des Tötungsverbotes setzt nach § 44 Abs. 5 S. 1 Nr. 1 BNatSchG und der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko voraus, da bei lebensnaher Betrachtung nie völlig auszuschließen ist, dass verkehrsbedingt einzelne Exemplare geschützter Arten getötet werden. Ist in Ansehung des Einzelfalles und der ihn prägenden Umstände eine relevante Risikoerhöhung zu erwarten und wird durch den Einsatz von Vermeidungsmaßnahmen das vorhabenbedingte erhöhte Tötungsrisiko so vermindert,

dass es zu keiner signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos kommt, liegt kein Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vor. Dabei ist vor allem zu berücksichtigen, dass sich Tiere zwangsläufig einem gewissen Schadensrisiko ausgesetzt sehen, wenn sie ihren Lebensraum mit dem (motorisierten) Menschen teilen.

Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot)

Hinsichtlich des Eintretens der Störungsverbote ist gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu prüfen, ob es sich um eine erhebliche Störung handelt, d. h. ob es durch die Störung zu einer Verschlechterung der biologischen Fitness der Individuen kommt, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population führen kann. Gemäß der EU KOMMISSION (2007) sind Störungen tatbestandsmäßig i. S. d. Gesetzes, wenn eine bestimmte Intensität, Dauer und Frequenz gegeben sind, so dass z. B. die Überlebenschancen gemindert werden oder der Brut- bzw. Reproduktionserfolg gemindert wird. So sind bspw. temporäre Störungen, die keinen negativen Einfluss auf die Art besitzen, nicht tatbestandsmäßig.

Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beeinträchtigung von Lebensstätten)

Die Beurteilungsmaßstäbe im Zusammenhang mit dem Verbot der Schädigung bzw. Zerstörung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG richten sich insbesondere nach § 44 Abs. 5 BNatSchG. Dort ist festgelegt, dass nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen, durch nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 zugelassene Eingriffe in Natur und Landschaft nicht gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verstoßen, „wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird.“ Maßstab für das Eintreten des Verbotstatbestandes ist daher das Kriterium, ob die Eingriffsintensität die langfristige Funktionalität, d. h. die funktionale Wirksamkeit im Lebenszyklus der Art und damit deren Bedeutung für die betroffenen Individuen, ernsthaft gefährden kann.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG können neben dem möglichen Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Tierarten auch die Beeinträchtigungen von Austausch- bzw. Wechselbeziehungen sowie von Nahrungshabitaten den Störungstatbestand, teilweise auch den Schädigungstatbestand mittelbar auslösen, wenn diese Funktionen für die langfristige Funktionalität der Lebensstätten unverzichtbar sind (z. B. bedeutsame Teile von Jagdhabitaten in der Nähe des Brutplatzes) bzw. die Wirkung von einiger Schwere ist.

Darüber hinaus ist die Definition der Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Abhängigkeit von der jeweiligen Art zu definieren. Grundsätzlich zählen bspw. Balzplätze, Paarungsgebiete, Schlaf-, Mauser- und Rastplätze zu den Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Nahrungs- und Jagdbereiche hingegen unterliegen nur den Schutzbestimmungen, wenn ihre Existenz für den Erhalt einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte von essenzieller Bedeutung ist.

Bei der Definition der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist die Ökologie der jeweiligen Art zu berücksichtigen. Für Arten mit geringem Raumanspruch bzw. kleinen Brutrevieren bzw. bei der räumlichen Überschneidung von verschiedenen Lebensstätten ist i. d. R. ein weiteres Umfeld in die Abgrenzung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten mit einzubeziehen.

Bei Arten, die ein großes Brutrevier besetzen oder keine speziellen Nahrungshabitate benötigen, ist demgegenüber eine enge Definition der Fortpflanzungs- und Ruhestätte heranzuziehen, die ggf. nur den konkreten Brutplatz umfassen kann.

Prüfung bezüglich der Fledermäuse

Durch das Bauvorhaben gehen in erster Linie Bäume im direkten Straßenumfeld im Bereich der Böschungen verloren. Stark dimensioniertes Altholz ist in diesen Bereich eine Ausnahme und häufig nur auf schnellwachsende Weichholzarten beschränkt (Pappel, Weide). Höhlenbäume konnten nur einzeln und nicht in größeren Gruppen festgestellt werden. Eine Ausnahme bildet die RAG-Fläche im Osten, auf der im Bereich einer Windwurffläche in einem ehemaligen Pappelbestand eine größere Dichte an Stammrissen / Splitterbäumen und vergleichbaren Strukturen festgestellt werden konnte. In die teils gut erhaltenen Gehölzbestände und Restflächen mit einem erhöhten Teil an Altholz und stellenweise Totholz („Prosperwäldchen“, Waldrelikt an der Polderstraße und „Welheimer Mark“) wird nicht eingegriffen. Unter Berücksichtigung der extrem geringen Kontakthäufigkeit der Art und der Vorliebe für ausgedehnte Waldgebiete sind individuenreiche Quartiere in Untersuchungsbereich nicht zu erwarten. Allenfalls Tagesverstecke von Einzeltieren sind denkbar. Solche Quartiere werden nach BMVBS (2011) als Quartiere von allgemeiner Bedeutung eingestuft. Da als Tagesverstecke schon Spalten, abstehende Rinde und Stammrisse angenommen werden, ist ein Vorkommen solcher Quartiere im Eingriffsbereich denkbar. Da solche Strukturen häufig sind und immer wieder schnell neue entstehen, ist prinzipiell kein Mangel ableitbar, so dass selbst bei einer Inanspruchnahme solcher Strukturen die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Grundsätzlich sind direkte

Individuenverluste aufgrund des Umstandes, dass die Arbeiten nur während des Tages durchgeführt werden und der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge nicht ableitbar.

Breitflügelfledermaus

Die Breitflügelfledermaus ist eine typische Gebäudefledermaus, die vorwiegend im Siedlungs- und siedlungsnahen Bereich vorkommt. Die Jagdgebiete befinden sich bevorzugt in der offenen und halboffenen Landschaft über Grünlandflächen mit randlichen Gehölzstrukturen, Waldrändern oder Gewässern. Darüber hinaus jagen die Tiere in Streuobstwiesen, Parks und Gärten sowie unter Straßenlaternen. Wochenstuben befinden sich an und in Spaltenverstecken oder Hohlräumen von Gebäuden (z. B. Fassadenverkleidungen, Zwischendecken, Dachböden, Dachpfannen).

Die Breitflügelfledermaus konnte an den Horchboxstandorten 1, 3 und 4 nachgewiesen werden. Die Auswertung der Aufnahmen ergibt keine großen Veränderungen mit dem Jahresgang.

Ruhe- und Reproduktionsstätten bezieht die Breitflügelfledermaus an Gebäuden und Bauwerken. Da die Kontrolle der Brückenbauwerke und des Gebäudes keine Hinweise auf Fledermausquartiere erbrachte, sind Zerstörungen von individuenreichen Quartieren an Gebäuden und den Brückenbauwerken auszuschließen. Demnach kann eine Zerstörung von Reproduktionsstätten gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden. Soweit es bis zum Beginn der Abbrucharbeiten von Gebäuden und Querungsbauwerken im Eingriffsbereich zu einer zwischenzeitlichen Besiedlung von zwischenzeitlich neu entstandenen Kleinstrukturen, die als Tagesversteck genutzt werden, kommen sollte, sind Zerstörungen dieser Ruhestätten und damit einhergehende Individuenverluste von Einzeltieren denkbar. Aus diesem Grund sind weitere Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Zur Vermeidung von Individuenverlusten bei der Inanspruchnahme von Bauwerken oder Bäumen ist bereits im Vorfeld im Rahmen einer Umweltbaubegleitung eine aktuelle Erfassung und Bewertung relevanter Strukturen vorgesehen. Zusätzlich wird vor Abbruch eine Kontrolle aller festgestellten relevanten Strukturen auf Fledermausbesatz durchgeführt. Alle geeigneten Strukturen ohne Besatz durch Tiere werden verschlossen oder entwertet, damit bis zum Abbruch keine Neubesiedlung stattfinden kann. Werden Tiere festgestellt oder können aufgrund der Einsehbarkeit nicht sicher ausgeschlossen werden, so wird der Ausflug der Tiere abgewartet und anschließend die Struktur verschlossen. Damit ein Ausflug mit hinreichender Sicherheit erfolgen kann und diese Maßnahme nicht in sensiblen Phasen erfolgt, werden hinsichtlich der zeitlichen Durchführung folgende Zeitfenster berücksichtigt: Kein Anbringen einer

Reuse in der sensiblen Wochenstubezeit (21.5. – 10.8) und in der Winterruhe (1.11. – 15.3.), da ein Verschluss während der Wochenstubezeit unnötig den Quartierwechsel beeinträchtigen könnte. Bei einem erforderlichen Anbringen der Reuse ist in folgenden Zeitfenstern die Witterung zu berücksichtigen, da in möglichen Schlechtwetterphasen der Ausflug nicht mit Sicherheit erfolgt (16.3.-30.4. und 11.9. – 31.10.). Ideal sind daher die Zeitfenster 1.5. – 20.5. und 11.8. – 10.9.

Nach BMVBS (2011) handelt es sich bei solchen Einzel- oder Paarungsquartieren um Quartiere von allgemeiner Bedeutung. Sie sind im Gebiet beispielsweise hinter Verblindungen, in Fugen oder unter Dachpfannen häufig zu finden, so dass kein Mangel an eben solchen Strukturen besteht. Die ökologische Funktion bleibt im räumlichen Zusammenhang erhalten. Erhebliche Störungen sind, unter Berücksichtigung der Vorbelastungen des aktuellen Straßenverkehrs mit seinem Lärm und den nächtlichen Licht- und Bewegungseffekten, nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Die Tiere halten sich während des Tages in ihren sichtgeschützten Tagesverstecken an Gebäuden und Bauwerken auf. Die neuen baubedingten Störwirkungen sind unter Berücksichtigung der aktuellen Vorbelastungen und dem Umstand, dass die Quartiere in der weiteren Umgebung liegen und nicht in den zurückzubauenden Brückenbauwerken, als unerheblich zu werden. In den Quartieren sind die Tiere wenig störungsempfindlich. Direkte Individuenverluste sind aufgrund des Umstandes, dass die Arbeiten nur während des Tages durchgeführt werden und der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Eine relevante Veränderung des Kollisionsrisikos ist durch den späteren Betrieb ebenfalls nicht feststellbar, da keine Flugstraßen der Breitflügelfledermaus durchschnitten werden und die Art aufgrund des nicht strukturgebundenen Fluges einem geringen Kollisionsrisiko unterliegt. Die vorgesehenen Lärmschutzwände führen weiterhin dazu, dass die Tiere bei Querungen der Autobahn ihre Flughöhe anheben müssen und so nicht in den Verkehr geraten.

Fransenfledermaus

Die Fransenfledermaus lebt bevorzugt in unterholzreichen Laubwäldern mit lückigem Baumbestand. Als Sommerquartiere werden vor allem Baumhöhlen und Fledermauskästen genutzt. Im Winter trifft man die Tiere in Felsspalten, Höhlen, Bergkellern und anderen unterirdischen Gängen an. In die teils gut erhaltenen Gehölzbestände und Restflächen mit einem erhöhten Teil an Altholz und stellenweise Totholz („Prosperwäldchen“, Waldrelikt an der Polderstraße und „Welheimer Mark“) wird nicht eingegriffen. Durch das Bauvorhaben gehen in erster Linie Bäume im

direkten Straßenumfeld im Bereich der Böschungen verloren. Stark dimensioniertes Altholz ist in diesen Bereich eine Ausnahme und häufig nur auf schnellwachsende Weichholzarten beschränkt (Pappel, Weide). Höhlenbäume konnten nur einzeln und nicht in größeren Gruppen festgestellt werden. Eine Ausnahme bildet die RAG-Fläche im Osten, auf der im Bereich einer Windwurffläche in einem ehemaligen Pappelbestand eine größere Dichte an Stammrissen / Splitterbäumen und vergleichbaren Strukturen festgestellt werden konnte. Da die Tiere ihre Winterruhe nicht in Bäumen verbringen, sind bei einer Gehölzbeseitigung im Winter Individuenverluste und Zerstörungen von Ruhestätten auszuschließen. Unter Berücksichtigung der extrem geringen Kontakthäufigkeit der Art sind individuenreiche Quartiere in Untersuchungsbereich nicht zu erwarten. Grund dafür kann die oftmals starke nächtliche Beleuchtung sein, die insbesondere auf Arten der Gruppe *Myotis* stark negativen Einfluss hat. Allenfalls Tagesverstecke von Einzeltieren sind denkbar. Da als Tagesverstecke schon Spalten, abstehende Rinde und Stammrisse angenommen werden, ist ein Vorkommen solcher Quartiere im Eingriffsbereich denkbar. Solche Quartiere werden nach BMVBS (2011) als Quartiere von allgemeiner Bedeutung eingestuft. Da solche Strukturen häufig sind und immer wieder schnell neue entstehen, ist prinzipiell kein Mangel ableitbar, so dass selbst bei einer Inanspruchnahme solcher Strukturen die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Um bei einer Beseitigung solcher Strukturen Individuenverluste zu vermeiden sind spezifische Vermeidungsmaßnahmen erforderlich. Dazu wird vor der Beseitigung von Gehölzbeständen eine Kontrolle aller festgestellten relevanten Strukturen auf Fledermausbesatz durchgeführt. Alle geeigneten Strukturen ohne Besatz durch Tiere werden verschlossen oder entwertet, damit bis zum Abbruch keine Neubesiedlung stattfinden kann. Sollten Tiere festgestellt werden oder können aufgrund der Einsehbarkeit nicht sicher ausgeschlossen werden, so wird ein Ausflug der Tiere abgewartet und anschließend die Struktur verschlossen. Dies kann beispielsweise mittels einer Reusenkonstruktion entsprechend der Hinweise von ZAHN et al. (2021) erfolgen. Damit ein Ausflug mit hinreichender Sicherheit erfolgen kann und diese Maßnahme nicht in sensiblen Phasen erfolgt, werden hinsichtlich der zeitlichen Durchführung folgende Zeitfenster berücksichtigt: Kein Anbringen einer Reuse in der sensiblen Wochenstubezeit (21.5. – 10.8) und in der Winterruhe (1.11. – 15.3.), da ein Verschluss während der Wochenstubezeit unnötig den Quartierwechsel beeinträchtigen könnte. Bei einem erforderlichen Anbringen der Reuse ist in folgenden Zeitfenstern die Witterung zu berücksichtigen, da in möglichen Schlechtwetterphasen der Ausflug nicht mit Sicherheit erfolgt (16.3.-30.4. und 11.9. – 31.10.). Ideal sind daher die Zeitfenster 1.5.

– 20.5. und 11.8. – 10.9. Im Rahmen der Maßnahme zur Erneuerung von Bahnüberführungen an der Emscher wurden im Gehölzbestand westlich des westlichen Widerlagers, südlich der A 42 verschiedene Fledermauskästen aufgehängt. Soweit eine Fällung kastentragender Bäume unvermeidlich ist, sind diese Kästen im Rahmen der Höhlenbaumkontrolle mit zu kontrollieren. Unbesetzte Kästen sind an geeignete und nicht betroffene Bäume in der Umgebung umzuhängen. Unter Berücksichtigung der oben genannten Vermeidungsmaßnahmen mit Risikomanagement (UBB) treten die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht ein.

Erhebliche Störungen sind unter Berücksichtigung der Vorbelastungen des aktuellen Straßenverkehrs mit seinem Lärm und den nächtlichen Licht- und Bewegungseffekten nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Neuartige Effekte durch nächtliche Arbeiten treten nicht auf, da keine Nacharbeiten vorgesehen sind. Die Tiere halten sich während des Tages in ihren sichtgeschützten Tagesverstecken auf. In diesen sind sie wenig störungsempfindlich und durch den Sichtschutz auch gut gegenüber Störungen geschützt. Da sie regelmäßig ihr Quartier wechseln sind den Tieren ausreichend Ausweichquartiere bekannt, um ggf. mit einem Quartierwechsel reagieren zu können. Direkte Individuenverluste sind aufgrund des Umstandes, dass die Arbeiten nur während des Tages durchgeführt werden und der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Eine relevante Veränderung des Kollisionsrisikos ist durch die Baumaßnahme ebenfalls nicht feststellbar. Die Querungsmöglichkeiten bleiben auch zukünftig erhalten. Aufgrund des durchweg großen Durchmessers der Unterführungen ist die Verbreiterung der Autobahn und die damit verbundene Verlängerung der Durchlässe als nicht relevant einzustufen. Da die festgestellte Anzahl der Kontakt-ereignisse im Rahmen der Untersuchungen ausgesprochen gering ist und keine Tiere durch die Horchboxen im Bereich von potentiellen Querungsmöglichkeiten festgestellt werden konnten, ist eine betriebsbedingte signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos im Rahmen der Bauzeit nicht ableitbar.

Großer Abendsegler

Der Große Abendsegler gehört zu den typischen baumbewohnenden Fledermausarten alter Laub- und Mischwälder. Da die Baumquartiere als Wochenstuben, Balz-, Tages- und Winterquartiere genutzt werden, können die Tiere das ganze Jahr über in geeigneten Höhlenbäumen erwartet werden. Erhebliche Störungen sind unter Berücksichtigung der Vorbelastungen des aktuellen Straßenverkehrs mit seinem Lärm und den nächtlichen Licht- und Bewegungseffekten nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Die Tiere halten sich während des Tages in ihren sichtgeschützten Tagesverstecken auf. In diesen sind sie wenig störungsempfindlich und

durch den Sichtschutz auch gut gegenüber Störungen geschützt. Da sie regelmäßig ihr Quartier wechseln sind den Tieren ausreichend Ausweichquartiere bekannt, um ggf. auf zeitweilige Störungsspitzen mit einem Quartierwechsel reagieren zu können. Direkte Individuenverluste sind aufgrund des Umstandes, dass die Arbeiten nur während des Tages durchgeführt werden und der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Eine relevante Veränderung des Kollisionsrisikos ist durch die Baumaßnahme ebenfalls nicht feststellbar. Eine Gefährdung der Art besteht allenfalls bei einer Inanspruchnahme zwischenzeitlich genutzter Tagesverstecke. Damit es nicht zu Individuenverlusten im Rahmen der Baumfällarbeiten kommt, aufgrund von denkbaren immobilen Einzeltieren in Tagesverstecken an kalten Spätherbsttagen, sind weitere Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Durch das Bauvorhaben gehen in erster Linie Bäume im direkten Straßenumfeld im Bereich der Böschungen verloren. Stark dimensioniertes Altholz ist in diesen Bereich eine Ausnahme und häufig nur auf schnellwachsende Weichholzarten beschränkt (Pappel, Weide). Höhlenbäume konnten nur einzeln und nicht in größeren Gruppen festgestellt werden. Eine Ausnahme bildet die RAG-Fläche im Osten, auf der im Bereich einer Windwurffläche in einem ehemaligen Pappelbestand eine größere Dichte an Stammrissen / Splitterbäumen und vergleichbaren Strukturen festgestellt werden konnte. Unter Berücksichtigung der extrem geringen Kontakthäufigkeit der Art sind individuenreiche Quartiere in Untersuchungsbereich nicht zu erwarten. Allenfalls Tagesverstecke von Einzeltieren sind denkbar. Solche Quartiere werden nach BMVBS (2011) als Quartiere von allgemeiner Bedeutung eingestuft. Da als Tagesverstecke schon Spalten, abstehende Rinde und Stammrisse angenommen werden, ist ein Vorkommen solcher Quartiere im Eingriffsbereich denkbar. Da solche Strukturen häufig sind und immer wieder schnell neue entstehen, ist prinzipiell kein Mangel ableitbar, so dass selbst bei einer Inanspruchnahme solcher Strukturen die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG- siehe Vermeidungsmaßnahme zu Fransenfledermaus).

Kleiner Abendsegler

Der Kleine Abendsegler kommt in waldreichen und parkartigen Landschaften vor. Der Kleine Abendsegler konnte an den Horchboxstandorten 1, 2, 3, 4 und 5 nachgewiesen werden. Direkte Individuenverluste sind aufgrund des Umstandes, dass die Arbeiten nur während des Tages durchgeführt werden und der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Eine relevante Veränderung des Kollisionsrisikos ist durch die Baumaßnahme ebenfalls nicht feststellbar. Der Kleine Abendsegler ist eine nicht strukturgebunden fliegende

Art, die ihre Transferflüge in großer Höhe durchführt. Individuenverluste sind allenfalls mit der Inanspruchnahme von Ruhestätten nicht mit letzter Sicherheit auszuschließen. Damit es nicht zu Individuenverlusten im Rahmen der Baumfällarbeiten kommt, aufgrund von denkbaren immobilen Einzeltieren in Tagesverstecken an kalten Spätherbsttagen, sind weitere Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen (Vgl. Vermeidungsmaßnahme Fransenfledermaus und Vermeidungsmaßnahme Breitflügel-fledermaus). Erhebliche Störungen sind unter Berücksichtigung der Vorbelastungen des aktuellen Straßenverkehrs mit seinem Lärm und den nächtlichen Licht- und Bewegungseffekten nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Die Tiere halten sich während des Tages in ihren sichtgeschützten Tagesverstecken auf. In diesen sind sie wenig störungsempfindlich und durch den Sichtschutz auch gut gegenüber Störungen geschützt. Da sie regelmäßig ihr Quartier wechseln sind den Tieren ausreichend Ausweichquartiere bekannt, um ggf. auf zeitweilige Störungsspitzen mit einem Quartierwechsel reagieren zu können. Durch das Bauvorhaben gehen in erster Linie Bäume im direkten Straßenumfeld im Bereich der Böschungen verloren. Stark dimensioniertes Altholz ist in diesen Bereich eine Ausnahme und häufig nur auf schnellwachsende Weichholzarten beschränkt (Pappel, Weide). Höhlenbäume konnten nur einzeln und nicht in größeren Gruppen festgestellt werden. Eine Ausnahme bildet die RAG-Fläche im Osten, auf der im Bereich einer Windwurffläche in einem ehemaligen Pappelbestand eine größere Dichte an Stammrissen / Splitterbäumen und vergleichbaren Strukturen festgestellt werden konnte. In die teils gut erhaltenen Gehölzbestände und Restflächen mit einem erhöhten Teil an Altholz und stellenweise Totholz („Prosperwäldchen“, Waldrelikt an der Polderstraße und „Welheimer Mark“) wird nicht eingegriffen. Unter Berücksichtigung der extrem geringen Kontakthäufigkeit der Art und der Vorliebe für ausgedehnte Waldgebiete sind individuenreiche Quartiere in Untersuchungsbereich nicht zu erwarten. Allenfalls Tagesverstecke von Einzeltieren sind denkbar. Solche Quartiere werden nach BMVBS (2011) als Quartiere von allgemeiner Bedeutung eingestuft. Da als Tagesverstecke schon Spalten, abstehende Rinde und Stammrisse angenommen werden, ist ein Vorkommen solcher Quartiere im Eingriffsbereich denkbar. Da solche Strukturen häufig sind und immer wieder schnell neue entstehen, ist prinzipiell kein Mangel ableitbar, so dass selbst bei einer Inanspruchnahme solcher Strukturen die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Mückenfledermaus

Direkte Individuenverluste sind aufgrund des Umstandes, dass die Arbeiten nur während des Tages durchgeführt werden und der geringen Geschwindigkeit der

Baufahrzeuge nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Eine relevante Veränderung des Kollisionsrisikos ist durch die Baumaßnahme ebenfalls nicht feststellbar. Die Querungsmöglichkeiten bleiben auch zukünftig erhalten. Aufgrund des durchweg großen Durchmessers der Unterführungen ist die Verbreiterung der Autobahn und die damit verbundene Verlängerung der Durchlässe als nicht relevant einzustufen. Da die festgestellte Anzahl der Kontaktereignisse im Rahmen der Untersuchungen ausgesprochen gering ist und keine Tiere durch die Horchboxen im Bereich von zu erneuernden Bauwerken festgestellt werden konnten, ist eine betriebsbedingte signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos im Rahmen der Bauzeit nicht ableitbar. Individuenverluste sind allenfalls mit der Inanspruchnahme von Ruhestätten (s.u.) nicht mit letzter Sicherheit auszuschließen.

Erhebliche Störungen sind unter Berücksichtigung der Vorbelastungen des aktuellen Straßenverkehrs mit seinem Lärm und den nächtlichen Licht- und Bewegungseffekten nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Die Tiere halten sich während des Tages in ihren sichtgeschützten Tagesverstecken auf. In diesen sind sie wenig störungsempfindlich und durch den Sichtschutz auch gut gegenüber Störungen geschützt. Soweit es bis zum Beginn der Abbrucharbeiten von Gebäuden und Querungsbauwerken im Eingriffsbereich zu einer zwischenzeitlichen Besiedlung von Kleinstrukturen, die als Tagesversteck genutzt werden, kommen sollte, sind Zerstörungen dieser Ruhestätten und damit einhergehende Individuenverluste von Einzeltieren denkbar. Weiterhin gehen durch das Bauvorhaben in erster Linie Bäume im direkten Straßenumfeld im Bereich der Böschungen verloren. Stark dimensioniertes Altholz ist in diesen Bereich eine Ausnahme und häufig nur auf schnellwachsende Weichholzarten beschränkt (Pappel, Weide). Höhlenbäume konnten nur einzeln und nicht in größeren Gruppen festgestellt werden. Eine Ausnahme bildet die RAG-Fläche im Osten, auf der im Bereich einer Windwurflläche in einem ehemaligen Pappelbestand eine größere Dichte an Stammrissen / Splitterbäumen und vergleichbaren Strukturen festgestellt werden konnte. In die teils gut erhaltenen Gehölzbestände und Restflächen mit einem erhöhten Teil an Altholz und stellenweise Totholz („Prosperwäldchen“, Waldrelikt an der Polderstraße und „Welheimer Mark“) wird nicht eingegriffen. Unter Berücksichtigung der extrem geringen Kontakthäufigkeit der Art sind individuenreiche Quartiere in Untersuchungsbereich nicht zu erwarten. Allenfalls Tagesverstecke von Einzeltieren sind denkbar. Solche Quartiere werden nach BMVBS (2011) als Quartiere von allgemeiner Bedeutung eingestuft. Da als Tagesverstecke schon Spalten, abstehende Rinde und Stammrisse angenommen werden, ist ein Vorkommen solcher Quartiere im Eingriffsbereich denkbar. Da solche Strukturen an Bauwerken unter Ziegel, in Fugen und hinter Verblendungen sowie an Gehölzen häufig sind und immer wieder schnell neue entstehen, ist

prinzipiell kein Mangel ableitbar, so dass selbst bei einer Inanspruchnahme solcher Strukturen die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Damit es nicht zu Individuenverlusten im Rahmen der Baumfällarbeiten oder der Beseitigung von Bauwerken kommt, aufgrund von denkbaren immobilen Einzeltieren in Tagesverstecken an kalten Spätherbsttagen, sind weitere Vermeidungsmaßnahmen erforderlich (Vgl. Vermeidungsmaßnahme Breitfügfledermaus und Vermeidungsmaßnahme Fransenfledermaus).

Rauhautfledermaus

Direkte Individuenverluste sind aufgrund des Umstandes, dass die Arbeiten nur während des Tages durchgeführt werden und der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Eine relevante Veränderung des Kollisionsrisikos ist durch die Baumaßnahme ebenfalls nicht feststellbar. Die Rauhautfledermaus ist eine in erster Linie nicht strukturgebunden fliegende Art, die ihre Transferflüge in großer Höhe durchführt (BMVBS 2011). Individuenverluste sind allenfalls mit der Inanspruchnahme von Ruhestätten (s.u.) nicht mit letzter Sicherheit auszuschließen. Damit es nicht zu Individuenverlusten im Rahmen der Baumfällarbeiten kommt, aufgrund von denkbaren immobilen Einzeltieren in Tagesverstecken an kalten Spätherbsttagen, sind weitere Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen.

Erhebliche Störungen sind unter Berücksichtigung der Vorbelastungen des aktuellen Straßenverkehrs mit seinem Lärm und den nächtlichen Licht- und Bewegungseffekten nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Die Tiere halten sich während des Tages in ihren sichtgeschützten Tagesverstecken auf. In diesen sind sie wenig störungsempfindlich und durch den Sichtschutz auch gut gegenüber Störungen geschützt. Da sie regelmäßig ihr Quartier wechseln sind den Tieren ausreichend Ausweichquartiere bekannt, um ggf. auf zeitweilige Störungsspitzen mit einem Quartierwechsel reagieren zu können. Durch das Bauvorhaben gehen in erster Linie Bäume im direkten Straßenumfeld im Bereich der Böschungen verloren. Stark dimensioniertes Altholz ist in diesen Bereich eine Ausnahme und häufig nur auf schnellwachsende Weichholzarten beschränkt (Pappel, Weide). Höhlenbäume konnten nur einzeln und nicht in größeren Gruppen festgestellt werden. Eine Ausnahme bildet die RAG-Fläche im Osten, auf der im Bereich einer Windwurflläche in einem ehemaligen Pappelbestand eine größere Dichte an Stammrissen / Splitterbäumen und vergleichbaren Strukturen festgestellt werden konnte. In die teils gut erhaltenen Gehölzbestände und Restflächen mit einem erhöhten Teil an Altholz und stellenweise Totholz („Prosperwäldchen“, Waldrelikt an der Polderstraße und „Welheimer Mark“) wird nicht eingegriffen. Unter Berücksichtigung der geringen

Kontakthäufigkeit der Art sind individuenreiche Quartiere in Untersuchungsbereich nicht zu erwarten. Allenfalls Tagesverstecke von Einzeltieren sind denkbar. Da als Tagesverstecke schon Spalten, abstehende Rinde und Stammrisse angenommen werden, ist ein Vorkommen solcher Quartiere im Eingriffsbereich denkbar. Solche Quartiere werden nach BMVBS (2011) als Quartiere von allgemeiner Bedeutung eingestuft. Da als Tagesverstecke schon Spalten, abstehende Rinde und Stammrisse angenommen werden, ist ein Vorkommen solcher Quartiere im Eingriffsbereich denkbar. Da solche Strukturen häufig sind und immer wieder schnell neue entstehen, ist prinzipiell kein Mangel ableitbar, so dass selbst bei einer Inanspruchnahme solcher Strukturen die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Wasserfledermaus

Wasserfledermäuse bewohnen, wegen des günstigen Mikroklimas, bevorzugt Baumhöhlen alter Buchen. Im Rahmen der Detektorbegehungen konnte die Wasserfledermaus nicht im Untersuchungsraum festgestellt werden. Während der Horschboxuntersuchungen konnte die Art lediglich mit einer Aktivitätsminute an der Schurenbachhalde, weit östlich des Untersuchungsraumes, registriert werden. Die Art trat hier im Sommer auf. Ein Auftreten auf gelegentlichen Jagdflügen ist im Bereich der Emscher und des Rhein-Herne-Kanals denkbar. In die teils gut erhaltenen Gehölzbestände und Restflächen mit einem erhöhten Teil an Altholz und stellenweise Totholz („Prosperwäldchen“ und „Welheimer Mark“) wird nicht eingegriffen. Durch das Bauvorhaben gehen in erster Linie Bäume im direkten Straßenumfeld im Bereich der Böschungen verloren. Stark dimensioniertes Altholz ist in diesen Bereich eine Ausnahme und häufig nur auf schnellwachsende Weichholzarten beschränkt (Pappel, Weide). Höhlenbäume konnten nur einzeln und nicht in größeren Gruppen festgestellt werden. Eine Ausnahme bildet die RAG-Fläche im Osten, auf der im Bereich einer Windwurffläche in einem ehemaligen Pappelbestand eine größere Dichte an Stammrissen / Splitterbäumen und vergleichbaren Strukturen festgestellt werden konnte. Unter Berücksichtigung der fehlenden Nachweise der Art während der Untersuchungen im Gebiet sind individuenreiche Quartiere in Untersuchungsbereich nicht zu erwarten. Grund dafür kann die oftmals starke nächtliche Beleuchtung sein, die insbesondere auf Arten der Gruppe Myotis stark negativen Einfluss hat (ZSCHORN et al. 2022). Allenfalls Tagesverstecke von Einzeltieren sind denkbar. Solche Quartiere werden nach BMVBS (2011) als Quartiere von allgemeiner Bedeutung eingestuft. Da solche Strukturen häufig sind und immer wieder schnell neue entstehen, ist prinzipiell kein Mangel ableitbar, so dass selbst bei einer Inanspruchnahme solcher Strukturen die ökologische Funktion im räumlichen

Zusammenhang erhalten bleibt (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Um bei einer Beseitigung solcher Strukturen Individuenverluste zu vermeiden sind spezifische Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen (Vgl. Vermeidungsmaßnahme Fransenfledermaus). Erhebliche Störungen sind unter Berücksichtigung der Vorbelastungen des aktuellen Straßenverkehrs mit seinem Lärm und den nächtlichen Licht- und Bewegungseffekten nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Neuartige Effekte durch nächtliche Arbeiten treten nicht auf, da keine Nacharbeiten vorgesehen sind. Die Tiere halten sich während des Tages in ihren sichtgeschützten Tagesverstecken auf. In diesen sind sie wenig störungsempfindlich und durch den Sichtschutz auch gut gegenüber Störungen geschützt. Da sie regelmäßig ihr Quartier wechseln sind den Tieren ausreichend Ausweichquartiere bekannt, um ggf. mit einem Quartierwechsel reagieren zu können. Direkte Individuenverluste sind aufgrund des Umstandes, dass die Arbeiten nur während des Tages durchgeführt werden und der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Eine relevante Veränderung des Kollisionsrisikos ist durch die Baumaßnahme ebenfalls nicht feststellbar. Die Querungsmöglichkeiten bleiben auch zukünftig erhalten. Aufgrund des durchweg großen Durchmessers der Unterführungen ist die Verbreiterung der Autobahn und die damit verbundene Verlängerung der Durchlässe als nicht relevant einzustufen. Da die festgestellte Anzahl der Kontakt-ereignisse im Rahmen der Untersuchungen ausgesprochen gering ist und keine Tiere durch die Horchboxen im Bereich von potentiellen Querungsmöglichkeiten festgestellt werden konnten, ist eine betriebsbedingte signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos im Rahmen der Bauzeit nicht ableitbar.

Zweifarbfladermaus

Die Zweifarbfledermaus gilt als Felsenfledermaus, die als Ersatz für ihr ursprüngliches Habitat Häuser, insbesondere Hochhäuser als Quartier nutzt. Die Zweifarbfledermaus konnte im Rahmen der Horchboxenuntersuchung nicht nachgewiesen werden. Im Rahmen der Detektorbegehungen konnten zwei Kontakte aufgezeichnet werden.

Ruhe- und Reproduktionsstätten bezieht die Zweifarbfledermaus an Gebäuden und Bauwerken, insbesondere an Hochhäusern. Da die Kontrolle der Brückenbauwerke und des Gebäudes keine Hinweise auf Fledermausquartiere erbrachte, sind Zerstörungen von individuenreichen Quartieren an Gebäuden und den Brückenbauwerken auszuschließen. Eine Zerstörung von Reproduktionsstätten kann entsprechend ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Soweit es bis zum Beginn der Abbrucharbeiten von Gebäuden und Querungsbauwerken im Eingriffs-

bereich zu einer zwischenzeitlichen Besiedlung von zwischenzeitlich neu entstandenen Kleinstrukturen, die als Tagesversteck genutzt werden, kommen sollte, sind Zerstörungen dieser Ruhestätten und damit einhergehende Individuenverluste von Einzeltieren denkbar. Aus diesem Grund werden Vermeidungsmaßnahmen ergriffen (Vgl. Vermeidungsmaßnahme Breitflügelfledermaus). Nach BMVBS (2011) handelt es sich bei solchen Einzel- oder Paarungsquartieren um Quartiere von allgemeiner Bedeutung. Sie sind im Gebiet beispielsweise hinter Verblendungen, in Fugen oder unter Dachpfannen häufig zu finden, so dass kein Mangel an eben solchen Strukturen besteht. Erhebliche Störungen sind, unter Berücksichtigung der Vorbelastungen des aktuellen Straßenverkehrs mit seinem Lärm und den nächtlichen Licht- und Bewegungseffekten, nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Die Tiere halten sich während des Tages in ihren sichtgeschützten Tagesverstecken an Gebäuden und Bauwerken auf. Die neuen baubedingten Störwirkungen sind unter Berücksichtigung der aktuellen Vorbelastungen und dem Umstand, dass individuenreiche Quartiere allenfalls in der weiteren Umgebung liegen und nicht in den zurückzubauenden Brückenbauwerken oder dem Gebäude, als unerheblich zu werten. In den Quartieren sind die Tiere wenig störungsempfindlich. Direkte Individuenverluste sind aufgrund des Umstandes, dass die Arbeiten nur während des Tages durchgeführt werden und der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Eine relevante Veränderung des Kollisionsrisikos ist durch den späteren Betrieb ebenfalls nicht feststellbar, da keine Flugstraßen der Zweifarbfledermaus durchschnitten werden und die Art aufgrund des nicht strukturgebundenen Fluges (BMVBS 2011) einem geringen Kollisionsrisiko unterliegt. Die vorgesehenen Lärmschutzwände führen weiterhin dazu, dass die Tiere bei Querungen der Autobahn ihre Flughöhe anheben müssen und so nicht in den Verkehr geraten.

Zwergfledermaus

Bei der Zwergfledermaus handelt es sich in Mitteleuropa um eine typische Gebäudefledermaus, die in strukturreichen Landschaften, vor allem auch im Siedlungsbereich als Kulturfolger vorkommt. Die Zwergfledermaus konnte in allen Transekten mit unterschiedlicher Häufigkeit während der Detektorbegehung nachgewiesen werden. Erwartungsgemäß ist sie die mit Abstand häufigste Art im Untersuchungsraum.

Erhebliche Störungen sind, unter Berücksichtigung der Vorbelastungen des aktuellen Straßenverkehrs mit seinem Lärm und den nächtlichen Licht- und Bewegungseffekten, nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Die Tiere halten sich wäh-

rend des Tages in ihren sichtgeschützten Tagesverstecken an Gebäuden und Bauwerken auf. Die neuen baubedingten Störwirkungen sind unter Berücksichtigung der aktuellen Vorbelastungen und dem Umstand, dass die Quartiere in der weiteren Umgebung liegen und nicht in den zurückzubauenden Brückenbauwerken oder dem Gebäude, als unerheblich zu werten. In den Quartieren sind die Tiere wenig störungsempfindlich. Direkte Individuenverluste sind aufgrund des Umstandes, dass die Arbeiten nur während des Tages durchgeführt werden und der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Eine relevante Veränderung des Kollisionsrisikos ist durch den späteren Betrieb ebenfalls nicht feststellbar. Vier Flugstraßen der Zwergfledermaus sind im Gebiet bekannt. Denkbare Beeinträchtigungen dieser, stellen sich wie folgt dar:

- Die Flugstraße südwestlich des AK Essen-Nord entlang eines Erschließungsweges zwischen Autobahn und ehemaliger Kohlelagerfläche wird durch Gehölzbestände von der Autobahn in Teilbereichen abgeschirmt und liegt etwa 50 m von der Autobahn und über 100 m von der geplanten Ausbaustrecke entfernt. In die dortigen Gehölzbestände mit einer entsprechenden Funktion als Leitstruktur und in ihrer abschirmenden Funktion wird nicht eingegriffen. Eine Beeinträchtigung durch das Vorhaben ist daher auszuschließen.
- Die bekannte Flugstraße am Waldweg in der Welheimer Mark wird durch die Emscher von der A 42 getrennt und liegt über 120 m von der Autobahn entfernt. Eine Beeinträchtigung durch das Vorhaben ist daher auszuschließen
- Die bekannte Flugstraße im Bereich der Emscherquerung wird durch den Brückenneubau in diesem Bereich berührt. Ohne Vorgaben zur Baudurchführung ist eine Beeinträchtigung dieser Flugroute im Rahmen der Bautätigkeiten nicht auszuschließen. Dies ist insbesondere aufgrund des strukturgebundenen Fluges relevant (BMVBS 2011). Aus diesem Grund sind weitere Maßnahmen geplant. Aufgrund der Bedeutung des Brückenbauwerks über die Emscher als sichere Quermöglichkeit, insbesondere für die Zwergfledermaus, sind Nacharbeiten und umfängliche Beleuchtungen der Baustelle während der Nacht nicht zulässig. Vergrämende Wirkungen durch Bewegungseffekte, Lärm, Licht und weitere Effekte sollen so während der Nacht vermieden werden. In der Aktivitätszeit der Fledermäuse muss während der Nacht immer ein ungehindertes unterfliegen des Brückenbauwerkes möglich sein. Zum Zeitpunkt der Gehölzbeseitigung gilt es im Rahmen der UBB zu prüfen, in wie weit die zu diesem Zeitpunkt noch vorhandenen Gehölzstrukturen eine Funktion als Leitstruktur ausreichen übernehmen können. Schon

aktuell ist ein merklicher Gehölzverlust im Bereich der Pappelreihe augenscheinlich. Soweit nicht ausreichende Gehölzstrukturen mit einer Funktion als Leitstruktur verbleiben, sind während der Bauzeit Leitstrukturen mit z. B. blickdichten Zäunen von 2 m Höhe zu entwickeln. Damit nach der Bauzeit wieder schnell ausreichende Leitstrukturen zur Verfügung stehen, sind am neuen Fuße der Straßenböschung frühzeitig geeignete Gehölzstrukturen mit einer Leitfunktion zu pflanzen und entwickeln. Da die Flugstraße schon besteht, in ihrem Verlauf nicht geändert wird und die Flugrichtung der Tiere bereits an der Leitstruktur in Richtung Querungsbauwerk ausgerichtet ist, erscheint eine dichte Gehölzpflanzung von 2 m Höhe ausreichend (FGSV 2022), um die Funktion zu erhalten. Unter der Voraussetzung, dass die oben beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt werden, treten nach gutachterlicher Einschätzung die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht ein.

- Die dritte Flugstraße am Umspannwerk im Westen liegt am Ende der Ausbaustrecke. Das dort zur Querung genutzte Brückenbauwerk ist nicht Bestandteil des hier zu betrachtenden Ausbauvorhabens. Aufgrund der mit Gehölzen bewachsenen Böschungen der Brücke (Sichtschutz) und der aktuell schon starken Effekte in diesem Bereich (Bewegungs- und Lichteffekte Verkehr, Lärm etc.) sind die zusätzlichen Effekte durch die Bautätigkeiten im Osten der Brücke als nicht erheblich zu werten. Die dort neu geplante Lärmschutzwand führt nicht zu einer relevanten Beeinträchtigung. Vielmehr können durch sie verschiedene Effekte in Teilbereichen der Flugstraße minimiert werden.

Die vorgesehenen Lärmschutzwände minimieren zukünftig das Risiko von Kollisionen bei spontanen direkten Querungen der Autobahn, da die Tiere ihre Flughöhe anheben müssen und so nicht ohne weiteres in den Verkehr geraten. Ruhe- und Reproduktionsstätten bezieht die Zwergfledermaus an Gebäuden und Bauwerken. Da die Kontrolle der Brückenbauwerke und des Gebäudes keine Hinweise auf Fledermausquartiere erbrachte, sind Zerstörungen von individuenreichen Quartieren an dem betroffenen Gebäude und den Brückenbauwerken auszuschließen. Eine Zerstörung von Reproduktionsstätten kann entsprechend ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Soweit es bis zum Beginn der Abbrucharbeiten von Gebäuden und Querungsbauwerken im Eingriffsbereich zu einer zwischenzeitlichen Besiedlung von zwischenzeitlich neu entstandenen Kleinstrukturen, die als Tagesversteck genutzt werden, kommen sollte, sind Zerstörungen dieser Ruhestät-

ten und damit einhergehende Individuenverluste von Einzeltieren denkbar. Aus diesem Grund sind weitere Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen (Vgl. Vermeidungsmaßnahme Breitflügelfledermaus). Nach BMVBS (2011) handelt es sich bei solchen Einzel- oder Paarungsquartieren um Quartiere von allgemeiner Bedeutung. Sie sind im Gebiet beispielsweise hinter Verblendungen, in Fugen oder unter Dachpfannen häufig zu finden, so dass kein Mangel an eben solchen Strukturen besteht.

Prüfung bezüglich der Vögel

Habicht

Der Habicht bewohnt bevorzugt eine abwechslungsreiche Kulturlandschaft mit einem Wechsel von geschlossenen Waldgebieten, Waldinseln und Feldgehölzen. Ein Brutvorkommen des Habichts liegt nach den aktuellen Bestandserfassungen von WELUGA (2020) direkt an der A 42 im nördlichen Straßenbegleitgrün an der ehemaligen Kohlelagerfläche Coelln-Neuessen.

Direkte Individuenverluste der mobilen Art sind baubedingt aufgrund der hohen Mobilität des Vogels und der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge auszuschließen. Eine betriebsbedingte signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der relativ geringen Verbreiterung der Straße nicht erkennbar und aufgrund der üblichen Flugweise im hohen Segelflug auch nicht ableitbar (§44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Zwar kommt es durch die Bautätigkeiten zu keiner direkten Inanspruchnahme der nachweislich genutzten Ruhe- und Reproduktionsstätte (§44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG), allerdings wird durch die Baufeldfreimachung der Sichtschutz zur Autobahn deutlich minimiert. Dadurch treffen die vorhandenen betriebsbedingten Störwirkungen stärker auf den genutzten Horst. Weiterhin treten baubedingte Störungen während der Brutzeit hinzu. Habichte bauen ihre Horste selbst, können aber auch Horste anderer Arten übernehmen. Sie verfügen bei hoher Reviertreue in der Regel über mehrere Wechselhorste, die jahresweise verschiedentlich genutzt werden. Ein Ausweichen auf den westlich gelegenen Horst ist nicht möglich, da dieser im Baufeld liegt und daher vermutlich verloren geht. Ebenso ist der östlich gelegene Horst in ähnlicher Weise von der Gehölzbe-seitigung und den späteren Bautätigkeiten betroffen wie der nachweislich genutzte Horst. Aufgrund der zu erwartenden Störungen sind eine Aufgabe und eine Entwertung der genutzten Ruhe- und Reproduktionsstätte zu erwarten (§44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG). Weitere Wechselhorste könnten außerhalb des Untersuchungsraumes liegen, sind aber nicht bekannt. Daher ist ein einfaches Ausweichen nicht ohne weiteres zu prognostizieren.

Aus diesem Grund sind weitere Maßnahmen zum Schutz der Horstbäume während des Bauablaufes und zum Erhalt der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang vorgesehen. In einem ersten Schritt wird geprüft, ob der westliche Horstbaum im Rahmen der Bautätigkeiten durch beispielsweise eine Anpassung des Flächenzuschnitts erhalten werden kann (Minimierung!). Ist dies möglich, so wird dieser, wie auch die beiden anderen Horstbäume im Gelände makiert und im Folgenden vor Beschädigungen geschützt. Dies gilt ebenso für benachbarte Bäume, um einen möglichst hohen Schutz gegenüber den aktuellen und zukünftigen Störwirkungen zu erhalten. Soweit Horste zwischenzeitlich neu angelegt wurden, werden diese durch die vorgesehenen generell erforderlichen Maßnahmen frühzeitig identifiziert und sind mit zu berücksichtigen. Aufgrund der vorgesehenen Zeitfenster für die Gehölzbeseitigung kommt es nicht zum Verlust von bebrüteten Gelegen oder Jungvögeln. Dennoch ist die Gehölzbeseitigung im Bereich der Horstbäume abweichend früh (bis Ende Dezember) durchzuführen, damit der Habicht deutlich vor dem Beginn des Brutgeschehen (nach MULNV, 2021, ab Februar) auf die Situation mit der Wahl eines sehr wahrscheinlich alternativen Brutplatzes (s.u.) reagieren kann. Da potenzielle Wechselhorste im Untersuchungsraum alle in ähnlicher Weise durch das Vorhaben betroffen sind, gilt es zusätzliche alternative Gehölzflächen für die Anlage von Reproduktionsstätten bereitzustellen bzw. zu sichern. Nach MULNV & FÖA (2021) sind für den Habicht Bäume aus der Nutzung zu nehmen und bis zum natürlichen Zerfall zu erhalten. Aus gutachterlicher Sicht sind mindestens sechs geeignete Bäume ab einem Brusthöhendurchmesser von etwa 35 cm erforderlich. Diese Bäume sollen zur Erhöhung der Akzeptanz sich in Altholzinseln befinden. Unter Berücksichtigung des stark von Störwirkungen beeinflussten Raumes und der nachweislich hohen Störungstoleranz des Brutpaares bieten sich die Waldflächen zwischen der ehemaligen Kohlelagerfläche Coelln-Neuessen und der B224 sowie im Bereich der Welheimer Mark an. Beide Flächen verfügen über einen ausreichend alten Baumbestand, liegen im näheren Umfeld der betroffenen Ruhe- und Reproduktionsstätte und unterliegen aktuell geringen Störungen durch Erholungssuchende. Entsprechend hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Flächen dem Brutpaar bekannt sind und durch selbiges genutzt werden. Eine Aufteilung der Maßnahme auf diese beiden Flächen ist einer Umsetzung auf nur einer Fläche vorzuziehen. Nach FREIHEIT EMSCHER (2022) sollen die Flächen auch zukünftig als Grünflächen erhalten bleiben. Vorüberlegungen zur Erschließung im Rahmen der Entwicklung von Freiheit Emscher sind entsprechend abzustimmen, um ungestörte Flächen, mit der Möglichkeit zur Entwicklung von Altbäumen, für diese Maßnahmen erhalten zu können. Nach Einschätzung von MULNV & FÖA (2021) sind die vorge-

schlagenen Maßnahmen sofort in der nächsten Brutperiode wirksam. Sollte aufgrund einer unerwartet hohen Störungstoleranz dennoch eine Nutzung des bekannten Horstes während der Bautätigkeiten stattfinden, so werden alle vermeidbaren Störungen im Horstumfeld unterlassen (keine nächtliche Beleuchtung, keine Aufstellung von Stromaggregaten, keine regelmäßig aufgesuchten Lagerflächen etc.). Als Anhaltswert zur Vermeidung unnötiger Störungen ist das 100 m Umfeld zum Horst heranzuziehen. Die Einhaltung dieser Vorgaben und der Schutz und die Schonung der Horstbäume werden durch die Umweltbaubegleitung begleitet. Unter der Voraussetzung, dass die oben beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen rechtzeitig durchgeführt werden, treten nach gutachterlicher Einschätzung die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht ein.

Aufgrund der großen Jagdgebiete und der vielfältigen Strukturen im Umfeld sowie der vorgesehenen Eingrünungen der ausgebauten A 42 mit verschiedenen Gehölzstrukturen sind auch zukünftig ausreichend Nahrungshabitate für die Art vorhanden. Relevante Eingriffe in Nahrungshabitate der Art finden nicht statt.

Heidelerche

Im Rahmen der Bestandserfassungen konnten zwei Reviere der Heidelerche auf den ehemaligen Kohlelagerflächen von Emil-Emscher festgestellt werden. Auf den dortigen vegetationsarmen Brachflächen befinden sich aufgrund der Sanierungsarbeiten auch Bodenmieten mit unterschiedlich starkem Vegetationsaufkommen. Auf den Flächen von Coelln-Neuessen konnten keine Heidelerchen festgestellt werden. Aufgrund ähnlicher Strukturen und dem Umstand, dass nicht der gesamte Bereich entlang der A 42 auf der ehemaligen Kohlelagerfläche Coelln-Neuessen Bestandteil des Untersuchungsraumes von WELUGA (2020) war, wird entsprechend des Worst-Case-Prinzips ein Brutvorkommen der Heidelerche in diesem Bereich zusätzlich angenommen.

Die Heidelerche gilt als Art mit einer schwachen Lärmempfindlichkeit und einer Effektdistanz von 300 m. Daher ist der Bereich bis 100 m Abstand zum Straßenrand bei einer Verkehrsbelastung von über 50.000 Fahrzeugen/Tag als Ruhe- und Reproduktionsstätte in der Regel ohne Bedeutung. Die Revierzentren liegen auf den Flächen von Emil-Emscher, trotz geeigneter Habitate nahe der Autobahn und vorhandenem Sichtschutz durch Gehölze des Straßenbegleitgrüns, etwa 440 m und 230 m von der Autobahn entfernt. Das in der Worst-Case-Annahme zu berücksichtigende Brutvorkommen ist daher auch frühestens in 100 m Entfernung zur Autobahn zu erwarten. Unter Berücksichtigung der Biotopstrukturen und der Lage der Baustellenflächen (< 100 m zur Autobahn) sind Zerstörungen oder Beschädigungen

genutzter Ruhe- und Reproduktionsstätten im Rahmen des Baubetriebes auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Durch die geringe Verbreiterung der Straße im Rahmen des Ausbauvorhabens kommt es zu keiner Entwertung relevanter Habitate in nennenswertem Umfang. Das südliche Brutvorkommen liegt über 400 m von der A 42 entfernt und ist durch Bodenmieten und Gehölzriegel umfangreich sichtverschattet zu dieser. Gleiches gilt für das zweite Brutvorkommen in über 200 m Entfernung, das durch verschiedene Gehölzbestände eine gute Sichtverschattung genießt. Eine Beeinträchtigung kann daher sicher ausgeschlossen werden. Das Brutvorkommen der Worste-Case-Betrachtung auf der nördlichen ehemaligen Kohlelagerfläche könnte prinzipiell im 200 m Umfeld zur Straße liegen. Da aber die Gehölzbeseitigung außerhalb der Brutzeit der Art durchgeführt wird (vgl. Kap. 6.4) bestehen damit die neuartigen Effekte bereits vor Brutbeginn. Ein Ausweichen auf der ehemaligen Kohlelagerfläche ist leicht möglich, so dass die Art mit einem entsprechenden Abstandsverhalten zur A 42 bei der Wahl des Brutplatzes auf die Störungen reagieren kann. Geeignete Habitate sind auf der Fläche im großen Umfang vorhanden und viele dieser Bereiche sind entsprechend der Bestandserfassungen von WELUGA (2020) durch die Art noch nicht besiedelt. Der verbleibende Gehölzriegel erhält zudem in vielen Bereichen die Sichtverschattung zur Autobahn. Aus diesen Gründen treten die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht ein.

Mäusebussard

Mäusebussarde konnten über den gesamten Zeitraum der Erhebungen im Untersuchungsgebiet sowie in der unmittelbaren Umgebung auf Nahrungssuche und bei Überflügen nachgewiesen werden. Hinweise auf einen Brutplatz im zentralen oder westlichen Untersuchungsraum liegen nicht vor. Ein Horststandort des Mäusebussards wurde in einem weitgehend unzugänglichen Industriegeländchen zwischen Rhein-Herne-Kanal, A 42 und der B 224 festgestellt.

Im Untersuchungsraum wurde ein Horststandort des Mäusebussards in einem weitgehend unzugänglichen Industriegeländchen zwischen Rhein-Herne-Kanal, A 42 und der B 224 festgestellt. Von dort werden Nahrungsflüge im gesamten Bereich der alten Kohlelagerflächen nördlich und südlich der A 42 unternommen. In vielen anderen Bereichen des Untersuchungsraums trat der Mäusebussard ebenfalls bei Nahrungsflügen auf. Das Revierzentrum liegt über 300 m von den geplanten Bau- und Eingriffsflächen entfernt. In den Gehölzbestand wird nicht eingegriffen, so dass eine Beschädigung oder Zerstörung von Ruhe- und Reproduktionsstätten auszuschließen ist (§ 44 Abs. 1 Nr. 3). Der Mäusebussard gilt als Art ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen. Ein Ausbleiben von Störungen durch menschliche

Anwesenheit ist für die Art, mit einer Fluchtdistanz von etwa 200 m, von Bedeutung. Solche Störungen treten durch die geplanten Baumaßnahmen im 200 m Umfeld zum Revierzentrum nicht auf. Auch besteht durch die mit Bäumen bestandenen Bahnböschungen eine gewisse Sichtverschattung. Relevante Beeinträchtigungen können unter Berücksichtigung dieser Sachzusammenhänge bereits im Vorfeld ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Direkte Individuenverluste der mobilen Art sind baubedingt aufgrund der hohen Mobilität des Vogels und der geringen Geschwindigkeit der Baufahrzeuge auszuschließen. Eine betriebsbedingte signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der relativ geringen Verbreiterung der Straße nicht erkennbar und aufgrund der üblichen Flugweise im hohen Segelflug auch nicht ableitbar (§44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG treten nicht ein.

Prüfung bezüglich der Amphibien

Kreuzkröte

Hinweise auf ein Vorkommen der Kreuzkröte liegen für die ehemaligen Kohlelagerflächen Coelln-Neuessen und Emil-Emscher vor. Weiterhin gibt es Hinweise auf die Art im Bereich der ehemaligen Kohlelagerflächen Sturmshof, außerhalb des Untersuchungsraumes. Im Umfeld der zu berücksichtigenden Kreuzkrötenlebensräume wird bau- und anlagebedingt nur geringfügig in die vorrangigen Kreuzkrötenlebensräume eingegriffen. In erster Linie finden die Arbeiten im Bereich des Straßenbegleitgrüns statt. Unter Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse aus den Geländebegehungen werden Reproduktionsstätten der Kreuzkröte nicht beansprucht. Tagesverstecke lassen sich für die Lagerflächen im Bereich der Firma Remex, in Abhängigkeit vom dort gelagerten Material, nicht ausschließen. Gleiches gilt für Überwinterungsplätze, die sich auch in den Gehölzflächen des Straßenbegleitgrüns in unmittelbarer Umgebung zu den Sommerlebensräumen befinden können. Hier werden beispielsweise Spalten im Bereich von Wurzeln oder Mäusegänge von den Tieren genutzt. Bei einer Zerstörung eben solcher Ruhestätten kann es auch zu damit einhergehenden Individuenverlusten kommen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Diese Gefahr besteht für die Flächen Emil-Emscher, Coelln-Neuessen und auf den aktuell noch in Nutzung befindlichen Kohlelagerflächen südwestlich der Autobahn an der Straße Sturmshof. Zur Vermeidung einer Zerstörung von Ruhestätten und damit möglicherweise einhergehender Individuenverluste werden geeignete Vermeidungsmaßnahmen eingesetzt. Dazu wird für die Kreuzkröte eine Umweltbau-

begleitung in der Hauptaktivitätszeit der Art von Anfang März bis Ende Oktober eingesetzt. Im Bereich der Bauflächen und der Baustelleneinrichtungsflächen werden zwangsläufig geeignete Lebensräume in Form von offenen, vegetationsarmen Flächen entstehen. Weiterhin sind auch temporäre Wasserflächen nicht auszuschließen. Durch gelagerte Materialien entstehen zudem womöglich günstige Tagesverstecke. Im Straßenbegleitgrün in direkter Nähe der zu betrachtenden Vorkommen kann weiterhin ein Auftreten von Individuen in Winterverstecken nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Zur Vermeidung direkter Individuenverluste und von Individuenverlusten in Verbindung mit der Zerstörung von Ruhestätten wird folgendes Vorgehen angewendet: Die an die besiedelten Flächen angrenzenden Bauflächen und Baustelleneinrichtungsflächen werden durch geeignete Amphibiensperrzäune abgezäunt. In Abhängigkeit von den zum jeweiligen Zeitpunkt vorhandenen Strukturen und den tatsächlich genutzten Bauflächen ist eine Anpassung des Verlaufes durch die Umweltbaubegleitung in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde möglich. Die Sperrzäune werden zu Beginn der Aktivitätszeit der Art (ab März) funktionsstüchtig sein. Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich Tiere während der Zaunaufstellung im Baufeld befinden (Winterruhestätte, Tagesversteck) wird den Tieren ein Verlassen des zukünftigen Gefahrenbereiches ermöglicht. Dies kann durch: a) einen Abfang mittels eingegrabener Eimer erfolgen, die täglich durch die Umweltbaubegleitung zu leeren sind. Gehen die Fangzahlen soweit zurück, dass regelmäßig keine Tiere mehr gefangen werden bei gleichzeitig günstiger Witterung in der Aktivitätszeit der Art, kann in Absprache mit der zuständigen Naturschutzbehörde der Abfang eingestellt werden.

b) Alternativ kann durch regelmäßig am Amphibiensperrzaun angeordnete baustellenseitige Rampen die einseitige Querung der Kreuzkröte ermöglicht werden. Auf diese Weise können die Tiere selbständig den Bereich verlassen, aber nicht mehr zurückkehren. Da die Fangzahlen bei dieser Methode nicht kontrolliert werden kann, bietet sie sich nur in der Hauptaktivitätszeit der Kreuzkröte an, wenn absehbar alle Tiere in die Sommerquartiere und Fortpflanzungsgebiete streben. Bei geeigneter Witterung muss diese Zaun-Rampenkonstruktion mindestens sechs Wochen betrieben werden. Der Start wie auch das Ende dieser Aktion ist durch die Umweltbaubegleitung der Naturschutzbehörde anzuzeigen. In Abhängigkeit von der Witterung kann es erforderlich sein den Zeitraum von sechs Wochen zu verlängern. Als Hauptaktivitätszeit (Laichzeit) ist nach LANUV (2022a) der Zeitraum von Mitte April bis Mitte August anzusprechen. In Abhängigkeit von der Witterung ist auch eine Ausweitung des Zeitfensters möglich. Nach vollständiger Umsetzung dieser Vermeidungsmaßnahme ist der abgesperrte Bereich frei von Kreuzkröten, so dass die Gefahr des Individuenverlustes nicht mehr gegeben ist. Damit den Tieren

ausreichend Tages- und Winterverstecke zukünftig zur Verfügung stehen werden außerhalb der abgeäuerten Bereiche geeignete neue Versteckplätze angelegt. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos im Vergleich zur aktuellen Situation ist nicht zu prognostizieren. Die Kreuzkröte ist nachtaktiv, wenn die Bauarbeiten in der Regel ruhen. Weiterhin besiedelt sie erfolgreich unterschiedliche Halden, ehemalige Industriestandorte und Deponien im Ballungsraum. Auch Baustellen werden von der Art regelmäßig besiedelt. Trotz der vorhandenen Nutzungen und der damit verbundenen Effekte (Vibration, Lärm, Licht etc.) kommt es zu keinem Einbruch dieser Populationen aufgrund dieser Störwirkungen. Vielmehr profitiert die Art von einer Nutzung, die wichtige Strukturen für die Art neu schafft oder erhält. Erhebliche Störungen sind unter Berücksichtigung dieser Zusammenhänge und dem Umstand, dass die Arbeiten nur während des Tages durchgeführt werden, nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Prüfung bezüglich der Reptilien

Mauereidechse

Aus verschiedenen Quellen und der Datenabfrage kann ein Auftreten der Mauereidechse im Bereich der Bahntrassen nicht ausgeschlossen werden.

Im Umfeld der zu berücksichtigenden Mauereidechsenlebensräume wird bau- und anlagebedingt nur geringfügig in die vorrangigen Mauereidechsenlebensräume eingegriffen. In erster Linie finden die Arbeiten im Bereich des Straßenbegleitgrüns statt. Im Umfeld der Firma Remex wird abweichend auch in geeignete vegetationsarme Flächen mit diversen Versteckmöglichkeiten eingegriffen. Ebenso grenzen die geplanten Bauflächen direkt an geeignete Mauereidechsenlebensräume (Bahntrasse) im Bereich der aktuell genutzten Kohlelagerflächen beim Sturmshof, westlich der Autobahn, an. Unter Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse aus den Geländebegehungen werden Reproduktionsstätten der Mauereidechse nicht beansprucht. Die im Rahmen des Bahnbrückenersatzneubaus entwickelte CEF-Maßnahme nördlich der A 42 ist nach aktueller Planung durch die vorgesehenen Bauflächen nicht betroffen. Tagesverstecke lassen sich für die Lagerflächen im Bereich der Firma Remex in Abhängigkeit vom dort gelagerten Material und im Bereich der Bahnstrecke an der Emscherquerung, nicht ausschließen. Gleiches gilt für Überwinterungsplätze. Bei einer Zerstörung eben solcher Ruhestätten kann es auch zu damit einhergehenden Individuenverlusten kommen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Diese Gefahr besteht für die Flächen Coelln-Neuessen (bei Remex mit

Umfeld) und auf den aktuell noch in Nutzung befindlichen Kohlelagerflächen südwestlich der Autobahn an der Straße Sturmshof (direkte Nähe zu Bahngleisen) und im Bereich des westlichen Widerlagers an der Emscherquerung (Bahngleise). Zur Vermeidung einer Zerstörung von Ruhestätten und damit möglicherweise einhergehender Individuenverluste sind geeignete Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Für die Mauereidechse ist eine Umweltbaubegleitung in der Hauptaktivitätszeit der Art von Anfang März bis November vorgesehen. Im Bereich der Bauflächen und der Baustelleneinrichtungsflächen werden zwangsläufig geeignete Lebensräume in Form von offenen, vegetationsarmen Flächen entstehen. Durch gelagerte Materialien entstehen zudem womöglich günstige Tagesverstecke. Zur Vermeidung direkter Individuenverluste und von Individuenverlusten in Verbindung mit der Zerstörung von Ruhestätten ist folgendes Vorgehen angedacht:

Kohlelagerflächen

Die an die (potenziell) besiedelten (ehemaligen) Kohlelagerflächen angrenzenden Bauflächen und Baustelleneinrichtungsflächen sind durch geeignete Reptiliensperrzäune abzuführen. Da im Bereich der Kohlelagerflächen auch der Amphibiensperrzaun vorgesehen ist, sind bei diesem ein Material und eine Höhe zu verwenden, die auch von Mauereidechsen nicht überwunden werden kann. Den Verlauf der Sperrzäune zeigt die Abb. 20 in Anlehnung an die aktuell vorgesehenen Baustellenflächen. Für die Mauereidechse ist insbesondere der Bereich im Umfeld der Firma Remex und des aktuellen Kohlelagers bei Sturmshof, westlich der Autobahn, von Bedeutung, da in den anderen Bereichen oftmals dichte und kühle Vegetationsbänder die Baustellenflächen von den Kohlelagerflächen trennen. In Abhängigkeit von den zum jeweiligen Zeitpunkt vorhandenen Strukturen ist eine Anpassung des Verlaufes durch die Umweltbaubegleitung in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde möglich. Sie müssen zu Beginn der Aktivitätszeit der Art (ab März) funktionstüchtig sein. Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich Tiere während der Zaunaufstellung im Baufeld befinden (Winterruhestätte, Tagesversteck im Bereich der Firma Remex und Kohlelagerfläche Sturmshof) muss durch die Umweltbaubegleitung eine entsprechende Überprüfung bei geeigneter Witterung erfolgen. Soweit Tiere nachweisbar sind, sind diese in der Folgezeit abzufangen. Wird sich bei der Kreuzkrötenmaßnahme für den Einsatz von Rampen zur Eröffnung der Möglichkeit einer einseitigen Überkletterung entschieden, so können diese auch von der Mauereidechse genutzt werden und den ggf. erforderlichen Abfang beschleunigen.

Bahnstrecke Emscher

Im Bereich der Bahnstrecke an der Emscherquerung ist vor Baubeginn eine erneute Kontrolle auf Mauereidechsen vorzusehen. Soweit erforderlich ist ein Abfang der dortigen Tiere durchzuführen (vgl. AFRY 2021a und 2021b). Die Tiere sind anschließend aus dem Gefahrenbereich heraus- und in das bereits durch die Bahnmaßnahme vorhandene optimierte Habitat auszusetzen. Soweit erforderlich ist das bereits vorhandene Ersatzhabitat im Vorfeld von störender Vegetation zu befreien (Prüfung durch die UBB im Vorfeld erforderlich). Um ein erneutes Einwandern zu vermeiden ist temporär ein Reptiliensperrzaun um das Ersatzhabitat in Richtung Baustelle vorzusehen. In Abhängigkeit von der vorhandenen Mauereidechsenaktivität im weiteren Umfeld ist ggf. auch die Baustelle durch einen Reptilienzaun vor erneut einwandernden Tieren aus dem Umfeld zu schützen. Diese Entscheidung ist im Einzelfall in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde durch die UBB zu fällen. Nach vollständiger Umsetzung dieser Vermeidungsmaßnahmen ist der abgesperrte Bereich frei von Mauereidechsen, so dass die Gefahr des Individuenverlustes nicht mehr gegeben ist. Die Umweltbaubegleitung überprüft die Funktionsfähigkeit des Reptiliensperrzaunes in der Aktivitätszeit der Mauereidechsen.

Ruhestätten Bahnstrecke Emscher

In das vorhandene Ersatzhabitat an der Emscherbahnstrecke aus der dortigen Baumaßnahme wurden bislang keine Tiere umgesiedelt, so dass es aktuell eine ausreichende Kapazität für eine ggf. erforderliche Umsiedlung besitzt (vgl. AFRY 2021a und 2021b). Sollte sich im Vorfeld herausstellen, dass das vorhandene Habitat (CEF) besiedelt ist und nicht ausreicht die abgefangenen Tiere aufzunehmen, so ist ein vergleichbares Ersatzhabitat im direkten Umfeld der Bahnstrecke zu entwickeln. Geeignete ist ein besonnerter, spaltenreicher Steinriegel von etwa 4 m Länge und 70 cm – 1 m Höhe im Anschluss an Säume. Um die erforderliche Ruhestätte sinnvoll zu ergänzen wird weiterhin ein Anschluss an lockeres Erdreich (Eiablagesubstrat) vorgesehen. Als grabfähiges Eiablagesubstrat bietet sich Sand an, der in direktem Anschluss an die Versteckplätze sonnenexponiert, mit 70 cm Tiefe und 1 – 2 m² Größe auszubringen ist (vgl. MULNV & FÖA 2021). Ruhestätten Kohlelagerflächen: Im Bereich der Kohlelagerflächen profitiert die Art von der Ersatzversteckplätzen für die Kreuzkröte (vgl. Kap. 8.6). Diese sind auch durch die Mauereidechse nutzbar soweit sie Anschluss an Saumstrukturen besitzen und ein ausreichendes Lückensystem aufweisen sowie besonnt sind. Um die erforderliche Ruhestätte sinnvoll zu ergänzen wird weiterhin ein Anschluss an lockeres Erdreich (Eiablagesubstrat) vorgesehen. Als grabfähiges Eiablagesubstrat bietet sich Sand an, der in direktem Anschluss an die Versteckplätze sonnenexponiert, mit 70 cm Tiefe und 1 – 2 m² Größe auszubringen ist (vgl. MULNV & FÖA 2021). Dies ist entsprechend

bei der Ausgestaltung und Verortung der Kreuzkrötenmaßnahmen zu berücksichtigen, damit sie auch durch die Mauereidechse nutzbar sind. Neben diesen neuen Versteckplätzen sind für die Tiere weiterhin geeignete Versteckplätze in den angrenzenden Flächen, insbesondere im Bereich der Bahnstrecken vorhanden, so dass unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Die Mauereidechse besiedelt im Ballungsraum Ruhrgebiet erfolgreich unterschiedliche Halden mit starkem Erholungsverkehr oder aktuell genutzte Bahntrassen mit den üblichen Störwirkungen (Vibration, Lärm, Licht menschliche Anwesenheit etc.). Dennoch kommt es zu keinem Einbruch dieser Populationen aufgrund dieser Störwirkungen. Vielmehr profitiert die Art von einer Nutzung, die wichtige Strukturen für die Art neu schafft oder erhält. Erhebliche Störungen sind unter Berücksichtigung dieser Zusammenhänge nicht ableitbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Prüfung bezüglich der Schmetterlinge

Nachtkerzen-Schwärmer

Es gibt Hinweise auf den Nachtkerzenschwärmer (*Proserpinus proserpina*) für die ehemaligen Kohlenlagerflächen Emil-Emscher und Coelln-Neuessen.

In die Fläche nördlich der A 42 an der Brahmkampstraße wird nicht eingegriffen. Eine Gefährdung oder Beeinträchtigung der Art kann daher und aufgrund der Sichtverschattung durch die vorhandenen Gehölzbestände ausgeschlossen werden. Der Nachtkerzenschwärmer ist eine dämmerungsaktive Nachtfalterart, die in Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren in der Ausbreitung begriffen ist. Die Raupe ernährt sich von verschiedenen Nachtkerzengewächsen, wobei die Weidenröschen (*Epilobium spec.*) dem Anschein nach gegenüber den Nachtkerzen (*Oenothera spec.*) bevorzugt werden. Mit zunehmendem Aufkommen einer Ruderalflur auf den genannten Brachflächen werden auch vermehrt die genannten Futterpflanzen auftreten. Beide Wirtspflanzengattungen (*Epilobium* und *Oenothera*) sind Ruderalarten, die sporadisch auf Schotterflächen, aber auch dauerhaft an Feuchtf Flächen auftreten. Beispielsweise sind *Oenothera biennis* und *Epilobium parviflorum* typische Erstbesiedler von Brachflächen. Die Vegetationsgrundvoraussetzungen für den Nachtkerzenschwärmer, eine Eiablage vorzunehmen, sind somit an verschiedenen Standorten gegeben. Ebenso der Anspruch des Falters an Wärme (Offenland). Die Art ist ausgesprochen mobil und wenig standorttreu. Daher kann sie in kurzer Zeit neue Populationen bilden, aber auch an bekannten Flugplätzen plötzlich wieder verschwinden. Es ist daher nicht sicher auszuschließen, ob die Art im Vorfeld einer

Baumaßnahme die Fläche besiedelt oder nicht, da günstige Vegetationsstrukturen kurzfristig entstehen können. Zur Vermeidung der Inanspruchnahme von Ruhe- und Reproduktionsstätten und damit möglicherweise einhergehender Individuenverluste werden daher spezielle Vermeidungsmaßnahmen angewendet. Soweit günstige Strukturen auf Bauflächen entstehen, ist eine spontane Besiedlung durch den flugstarken Nachtkerzenschwärmer nicht auszuschließen. Zur Vermeidung der Inanspruchnahme von Ruhe- und Reproduktionsstätten und damit möglicherweise einhergehender Individuenverluste sind daher folgende Vorgaben erforderlich. Vor Beginn der Baufeldfreimachung werden die zukünftigen Bauflächen durch die UBB auf ein Vorkommen relevanter Futterpflanzen geprüft. Ein Beginn von Bautätigkeiten auf staudenreichen Flächen mit Nachtkerze und oder Weidenröschen ohne eine vorherige Geländebegehung durch eine sachkundige Person (Umweltbaubegleitung) die aufgrund der Ergebnisse eine Beeinträchtigung des Nachtkerzenschwärmers ausschließen kann, ist nicht möglich. Soweit ggf. Individuen der Art, unabhängig vom Entwicklungsstadium, gefunden werden, wird das weitere Vorgehen situationsbezogen mit der UNB abgestimmt. Zur Vermeidung von Individuenverlusten ist kleinräumig ein Absammeln von Tieren, mit einer anschließenden Überführung in geeignete Flächen in der Umgebung, denkbar. So liegt beispielsweise die ehemalige Kohlelagerfläche Sturmshof außerhalb des Eingriffsbereiches und kann als eine mögliche Zielfläche dienen. Ebenso bieten die außerhalb des Eingriffsbereichs liegenden Bereiche der ehemaligen Kohlelagerflächen Coelln-Neuessen und Emil-Emscher ausreichendes Potenzial. Ein Mangel an geeigneten Ausweichflächen erscheint aufgrund des geringen Eingriffs in potenziell geeignete Habitats nicht ableitbar. Umfangreich vorhandene Rohböden auf den ehemaligen Kohlelagerflächen bieten günstige Voraussetzungen zur Verbesserung der Ausbreitungsmöglichkeit der Wirtspflanzen mit hoher Samenproduktion. In Abhängigkeit vom Stand der Sukzession sind ggf. im Vorfeld neue Rohbodenstandorte zur Verbesserung der Keimungsbedingungen der Futterpflanzen auf den Zielflächen zu schaffen (eine Vegetationsperiode Vorlauf vor Umsiedlung im Verhältnis 1:1,5 zu den beanspruchten Flächen). Die Überprüfung des Sukzessionsstandes erfolgt im Vorfeld durch die UBB. Geeignete Voraussetzungen für Vegetationsbestände mit Nachtkerze oder Weidenröschen finden sich an vielen Standorten, auch außerhalb der Bauflächen. Ein Mangel an eben solchen Strukturen ist nicht ableitbar. Ein Großteil der Bauflächen liegt zudem im durch Gehölze dominierten Straßenbegleitgrün. Nur einige Bereiche bei der Firma Remex lassen ein Vorkommen der Wirtspflanzen aufgrund der Standortbedingungen im Eingriffsbereich erwarten. Die ökologische Funktion bleibt somit im räumlichen Zusammenhang erhalten. Der Nachtkerzenschwärmer ist ins-

besondere dämmerungsaktiv. Relevante neuartige Störungen durch die Bauaktivitäten oder den späteren Betrieb sind diesbezüglich nicht zu erwarten. Die aktuellen Vorbelastungen durch den Straßenverkehr und den Industriestandort mit allen damit verbundenen Effekten werden von der Art bereits aktuell toleriert (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Zusammenfassende Beurteilung

Der Planfeststellungsbehörde liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dieses nach allgemein anerkannten Grundsätzen und Prüfmethoden ermittelte Ergebnis in Frage zu stellen. Die fachlichen Darlegungen der VHT und ihres Gutachters sind verständlich, nachvollziehbar und plausibel. Das Prüfergebnis des Fachgutachters wird von den Naturschutzbehörden geteilt. Unter Berücksichtigung der gewählten Methodik, der Darstellung und der ausführlichen Betrachtung der einzelnen Arten kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass das Artenschutzkonzept den rechtlichen Vorgaben entspricht.

Die von der VHT im Verfahren eingereichten artenschutz-fachrechtlichen Planunterlagen tragen damit auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Beurteilung, dass das hier planfestgestellte Schutzkonzept geeignet ist, eine Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände bezogen auf die planungsrelevanten Arten auszuschließen und deshalb keine Ausnahme oder Befreiung erforderlich ist.

5.3.12 Landschaftsschutzgebiete

Innerhalb des für das Ausbauvorhaben untersuchten Landschaftsraumes befinden sich zwei Landschaftsschutzgebiete nach § 26 BNatSchG:

- LSG-4407-0026 „Ebel“
- LSG-4407-0025 „Vonderort“

Eingriffe durch den Ausbau des Straßenkörpers und Inanspruchnahme von Flächen sind unvermeidbar. Diese Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, zur Wiederherstellung, zum Schutz und zur Sicherung sowie zur Gestaltung im Bereich der Straßenebenenflächen und zur Kompensation angemessen ausgeglichen bzw. ersetzt. Darüber hinaus finden die Belange des Artenschutzes gebührend Berücksichtigung (vgl. Unterlage 19.2 der festgestellten Planunterlagen).

Die Flächeninanspruchnahme im Bereich der o. g. Landschaftsschutzgebiete wird auf ein Minimum reduziert. Darüber hinaus wird durch die Baumaßnahme weder der Charakter der Gebiete verändert, noch die funktionalen Zusammenhänge im Schutzgebiet zusätzlich beeinträchtigt oder geschädigt.

Eine nachhaltige Beeinträchtigung der Schutzziele der betroffenen Landschaftsschutzgebiete durch das Vorhaben mit einer Ausnahme auszuschließen:

Die Regelungen der Unterschutzstellung der Landschaftsschutzgebiete, durch deren räumliche Geltungsbereiche die hiermit planfestgestellte Ausbaustrecke verläuft, stehen der Festlegung der Ausbaustrecke nicht als striktes Verbot entgegen. Zwar zählt das Vorhaben wegen der mit ihm verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu den grundsätzlich unzulässigen Maßnahmen. Die Verbote der Schutzausweisungen schließen das Vorhaben aber nicht zwingend aus. Ungeachtet der Frage, ob eine Ausnahme erteilt werden kann, sind jedenfalls die Befreiungsvoraussetzungen des § 67 Abs. 1 S. Nr. 1 BNatSchG i. V. m. § 75 LNatSchG erfüllt.

Das Landschaftsbild wird bereits heute durch die vorhandenen Verkehrswege, durch die Freisetzung von Lärmemissionen sowie die Einschränkung der Zugänglichkeit beeinträchtigt und die Auswirkungen auf die Landschaft werden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung kompensiert. Das Ausbaivorhaben dient gesetzlich anerkannten Zwecken. Im Hinblick auf die der ausgebauten Straße zugeordneten Funktionen (Entlastung, Steigerung der Leistungsfähigkeit der Verbindung u. a.) besteht an ihrem Ausbau ein öffentliches Interesse von hohem Gewicht. Daher überwiegen die Gründe des Wohls der Allgemeinheit an diesem Ausbaivorhaben.

Die Befreiungsmöglichkeit wird auch deshalb bejaht, weil das Straßenbauvorhaben die in Rede stehenden Landschaftsschutzgebiete nicht in einem solchen Maße beeinträchtigt, dass die Schutzausweisungen funktionslos würden; eine förmliche Aufhebung der Unterschutzstellungen ist deshalb nicht erforderlich. Die verbleibenden, unter Schutz gestellten Gebietsteile haben eine solche Ausdehnung, dass auch nach Ausbau der Straße große von der Straße nicht wesentlich geprägte Flächen verbleiben, für die die Schutzausweisungen ihren Sinn behalten.

5.3.13 Geschützte Landschaftsbestandteile

Innerhalb des für das Ausbaivorhaben untersuchten Landschaftsraumes befindet sich eine gesetzlich geschützte Allee nach § 29 BNatSchG i. V. m. § 41 LNatSchG NRW:

- S 23.08: Ausgleichsmaßnahme zum Ausbau des Rhein-Herne-Kanals: Gehölzpflanzung und 35 Straßenbäume am Rhein-Herne-Kanal / Vogelheimer Straße
- S 40.21: Angedachte und vorgemerkte Ausgleichsmaßnahme zum Ausbau BAB 52 / AK EssenNord bis AK Gladbeck: Umbau eines Pappelwaldbestandes zu einem standortgerechten Eichen-/Hainbuchenwald mit Waldrandausbildung innerhalb einer Waldfläche nordwestlich des AK Essen-Nord (tangiert das UG)
- 5_08_1_1Aend_Ersatzfläche: Es handelt sich um eine nicht umgesetzte Ersatzfläche zu einem Bebauungsplan. Geplant war hier die Entwicklung einer Streuobstwiese.
- Ökokonto_RVR_Emscherstraße: Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme wurde ein Acker in eine extensive Wiese mit Obstgehölzen (je 1 Baum auf 100 m²) umgewandelt.

5.3.14 Geschützte Biotope

Innerhalb des Vorhabenbereiches liegen keine nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope. Von Süden ragt die nach dem Biotopkataster NRW schützenswerte Fläche BK 4407-0010 „Großer, strukturreicher Magerweidenkomplex in Bottrop-Ebel“ mit ihrer nördlichen Teilfläche in den Untersuchungsraum. Schutzziel ist die Erhaltung einer großflächigen, strukturreichen Magerweide.

In der Gesamtschau wird das Bauvorhaben also nicht zu einer erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung bzw. zu einer Zerstörung solcher Bereiche führen.

5.3.15 Klimaschutz

Auf Grundlage des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG), welches am 18.12.2019 in Kraft getreten ist, sind die Ziele des Klimaschutzes gemäß § 3 Abs. 1 KSG auch bei Straßenbauvorhaben als Teilaspekt des Umweltschutzes bei der planerischen Abwägung zu berücksichtigen.

Nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24.04.2021 hat die Bundesregierung das KSG im selben Jahr novelliert. Die Gesetzesänderung trägt auch der vom Bundesverfassungsgericht eingeforderten Generationengerechtigkeit Rechnung und sieht vor, die Zielvorgaben für weniger CO₂-Emissionen anzu-

heben. Das Minderungsziel für 2030 steigt damit um 10 Prozentpunkte auf mindestens 65 Prozent. Die Neufassung des KSG trat am 31.08.2021 in Kraft. Für den Sektor Verkehr muss hiernach bis 2030 die zulässige Jahresemissionsmenge von 150 Mio. Tonnen auf 85 Mio. Tonnen gesenkt werden.

Das KSG bestimmt im § 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).

Die in § 17 Abs. 1 S. 4 FStrG enthaltene Verpflichtung, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt zu berücksichtigen, wird durch § 13 KSG inhaltlich ergänzt und in seinem materiellen Gehalt konkretisiert. § 13 KSG fordert dabei insbesondere, dass die Auswirkungen eines Straßenbauvorhabens nicht nur auf das Klein-klima, sondern auf das globale Klima zu berücksichtigen sind.

Diesem Gebot und dem Schutzgebot des Art. 20 a GG der natürlichen Lebensgrundlagen trägt auch das Gesetz zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen von 08. Juli 2021 Rechnung, dessen Zweck in der Festlegung der Klimaschutzziele in Nordrhein-Westfalen sowie der Gewährleistung der Erfüllung dieser Ziele und damit auch der Erbringung eines Beitrags zur Einhaltung der nationalen Klimaschutzziele sowie der europäischen Zielvorgaben liegt.

Gleiches gilt für das Klimaanpassungsgesetz Nordrhein-Westfalen (KlAnG) vom 08. Juli 2021, welches unter § 6 das Berücksichtigungsgebot aus § 13 KSG auch auf Landesebene verbindlich vorgibt. Damit besteht das Gebot zur Berücksichtigung der gesetzlich definierten Klimaschutzziele sowohl in der Bundes- als auch in der Landesgesetzgebung für NRW. Dementsprechend muss bei Planungen und Entscheidungen die Frage in den Blick genommen werden, ob und inwieweit diese Einflüsse auf die Treibhausgasemissionen haben und die Erreichung der Klimaziele gefährden können, d. h. konkret die Klimarelevanz des vorliegenden Infrastrukturvorhabens (Vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022, 9 A 7.21).

Es besteht also gem. § 13 Abs. 2 KSG 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 über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den

geringsten Kosten erreicht werden kann“. Dabei sollen „Mehraufwendungen (...) nicht außer Verhältnis zu ihrem Beitrag zur Treibhausgasminde rung stehen. Soweit vergaberechtliche Bestimmungen anzuwenden sind, sind diese zu beachten“ (§ 13 Abs. 2 S. 3 u. 4 KSG).

Darüber hinaus sind gem. § 13 Abs. 3 KSG 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.

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 mit Aktualisierungen) und den damit verbundenen Nutzungen als Autobahnen weitgehende Vorgaben für die Festlegung der äußeren Maße der Straßenfläche, Querschnitte (Regelquerschnitte), Knotenpunkte, Straßenflächengestaltung und die Verkehrssicherheit. Auch bestehen Vorgaben für den technischen Aufbau von Straßen, zu verwendende Baustoffe und Bauweisen entsprechend den erforderlichen Belastungsklassen für Verkehrsflächen (Asphalt, Betonbauweisen), die u. a. in der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012 (RStO 12) vorgegeben werden.

Entsprechend den einschlägigen Richtlinien sind Querschnitte für Straßen auf das notwendige Maß zu begrenzen bzw. so auszulegen, wie sie für die prognostizierte verkehrliche Nutzung benötigt werden. Unvermeidbare Eingriffe in den Naturhaushalt sind entsprechend der rechtlichen Vorgaben auszugleichen.

Konkrete Vorschriften, Leitfäden oder sonstige Handreichungen zu den Anforderungen des KSG liegen für die Straßenbauverwaltungen bisher jedoch nicht vor.

Für den Verkehrssektor ist es deshalb zweckmäßig, dass die Auswirkungen auf den globalen Klimaschutz auf vorherigen Planungsstufen und hier insbesondere beim Erlass des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes Berücksichtigung gefunden haben. In den Projektdossiers, die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegen, sind die Verkehrswirkungen und die Veränderungen der Abgasbelastungen ausgewiesen. Der aus dem Bundesverkehrswegeplan abgeleitete Bedarfsplan des Fernstraßenausleitungsgesetzes ist als gesetzliche Regelung für die Straßenplanung verbindlich. Soweit dort eine Ermittlung der globalen Klimaauswirkungen des Vorhabens erfolgt ist, ergibt sich für die UVP aus § 39 Abs. 3 UVPG, dass auf die in der strategischen Umweltprüfung des Bundesverkehrswegeplanes ermittelten glo-

balen Umweltauswirkungen zurückgegriffen werden kann und diese auf der Projektzulassungsebene nicht erneut ermittelt werden müssen (vgl. BVerwG Urteil vom 04.05.2022, 9 A 7.21).

Vor diesem Hintergrund ist trotz fehlender Berücksichtigung des globalen Klimaschutzes in den der Planfeststellung zugrunde liegenden Unterlagen die planerische Abwägung gegeben, denn auf der Ebene des Bundesverkehrswegeplanes hat eine derartige Berücksichtigung der globalen Klimaauswirkungen bereits stattgefunden.

Auswirkungen eines einzelnen Projektes auf den globalen Klimawandel sind schwer zu quantifizieren. Demnach unterstützt das Vorhaben zwar nicht die Ziele die Treibhausgasemissionen insgesamt zu reduzieren, der nachteilige Beitrag ist aber bezogen auf die Gesamtbelastung in der Regel durch die THG-Lebenszyklusemissionen äußerst gering.

Unvermeidbar bei dem Betrieb von Straßen ist nach aktuellem Stand der Technik der Ausstoß des klimawirksamen Gases Kohlendioxid (CO₂).

Durch den Einsatz moderner und energieeffizienter Verbrennungstechnik bei Fahrzeugen, dem auf EU-Ebene beschlossenen Ausstieg aus der Verbrennungstechnik bis 2035 und der politisch geförderten E-Mobilität im Zusammenhang mit der stufenweise steigenden Preisentwicklung für fossile Brennstoffe, wie Benzin- und Dieselmotoren, bestehen aber bereits Lenkungsmechanismen, welche zu einer Reduzierung der verkehrsbedingten Auswirkungen auf das Klima durch Freisetzung von Treibhausgasen bei der Benutzung der Straße beitragen. Damit kann der CO₂-Ausstoß auch bei dem weiteren Betrieb der geplanten Straße weiter beschränkt werden und anteilig entsprechend der zukünftigen technischen Entwicklung weiter sinken.

Das Angebot einer modernen Infrastruktur in Form von Straßen wird auch durch den anstehenden Technologiewechsel bei Fahrzeugantrieben langfristig benötigt und steht den Klimaschutzziele als bauliche Anlage nicht entgegen. Weitergreifende politische Entscheidungen sind letztendlich ausschlaggebend für die verkehrsbedingten Auswirkungen von Straßen allgemein auf das Klima, die bauliche Anlage eines Verkehrsweges ist dabei nur mittelbarer Verursacher durch Zurverfügungstellung der entsprechenden Infrastruktur.

Zudem kommt es durch den Ausbau der A 42 zu einer Entlastung des bestehenden Straßennetzes, da die betroffene Autobahn eine hohe und steigende Verkehrsbelastung mit einem hohen Anteil an Schwerlastverkehr aufweist und im derzeitigen, ursprünglichen Ausbaustandard nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis

entsprechen. Durch den Ausbau wird die Stauanfälligkeit aufgrund eines flüssigeren Verkehrsgeschehens wesentlich reduziert, so dass ein besserer Verkehrsfluss unter höheren Reisegeschwindigkeiten möglich ist und es dadurch zu einer Entflechtung des Verkehrs kommt. Stop-and-Go-Verkehren bzw. einem vollständigen Erliegen des Verkehrs kann so entgegengewirkt werden und ein längerer Ausstoß von Emissionen an einem Punkt durch längere Standzeiten wird deutlich vermindert. In der Regel ist davon auszugehen, dass der Ausbau einer bestehenden Strecke zu einem effektiveren und THG-mindernden Verkehrsfluss beiträgt und keine wesentlichen zusätzlichen verkehrsbedingten THG-Emissionen verursacht.

Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die CO₂-Bilanz bei Investitionen im Straßennetz ergeben sich bezogen auf die Lebenszyklusemissionen bei der Ausgestaltung von Schutzeinrichtungen, Nebenanlagen sowie bei Lärmschutzmaßnahmen. Insbesondere sollten natürliche Baustoffe bei der Betrachtung der CO₂-Bilanz Vorrang gegenüber produzierten Baustoffen und Materialien haben (z. B. Lärmschutzwälle aus überschüssigen Bodenmassen oder Lärmschutzwände aus Holz oder Natursteinen anstelle von Lärmschutzwänden aus Beton oder Metall).

Die THG-Emissionsbilanz des Vorhabens wird ebenfalls beeinflusst durch Landnutzungsänderungen wie die Inanspruchnahme von klimarelevanten Böden und Vegetationsbeständen. Neben dem grundsätzlichen Vermeidungsgebot kann mit besonders klimawirksamen Kompensationsmaßnahmen die THG-Bilanz optimiert werden.

Es ist zu prüfen, ob durch die jeweilige Entscheidung die Emissionen von Treibhausgasen erhöht oder verringert werden. Nach der amtlichen Begründung sind dabei die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzgesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen (vgl. Bundestag – Drucksache, Amtl. Begr., BT-Drs. 19/14337, S. 36).

Diese Betrachtungen erfolgten im Rahmen der Planung zur vorliegenden Maßnahme. Allerdings sind im Hinblick auf Flächenbedarf, den Eingriffen in Rechte Dritter sowie durch bestehende bauliche Zwangspunkte nicht immer alle Maßnahmen (z. B. Erdwälle mit entsprechendem Flächenbedarf) realisierbar.

Durch die anlagebedingte Neuversiegelung kommt es zu einer Vergrößerung der Flächen mit Aufheizungseffekten. Mit der Versiegelung geht ein Verlust klimarelevanter Vegetationsstrukturen, insbesondere durch die Inanspruchnahme von Waldflächen einher, was zu einer Beeinträchtigung des Mikroklimas im Bereich des Vorhabens führen kann. Zudem kann durch die geplanten Baumaßnahmen ein Anstieg

der Staub- und Abgasbelastung in den angrenzenden Bereichen verursacht werden.

Der Erhöhung der Schadstoffmenge im Planungsraum durch die Schaffung zusätzlichen Verkehrsraumes und durch die zu erwartende allgemeine Verkehrssteigerung steht eine Verminderung der Schadstoffe durch den mit dem Ausbau der BAB A 42 erreichten gleichmäßigeren Verkehrsablauf sowie den steigenden Anteil an schadstoffarmen Kraftfahrzeugen gegenüber.

Für den Planfall liegen zum geplanten Ausbau der BAB A 42 in diesem Abschnitt die untersuchten Schadstoffkonzentrationen (NO₂-Jahresmittelwert, NO₂-Stundengrenzwert, PM₁₀- Jahresmittelwert, PM₁₀-Tagesmittelwert und PM_{2.5}-Jahresmittelwert) in allen beurteilungsrelevanten Bereichen deutlich unter den Grenzwerten der 39. BImSchV. Beeinträchtigungen der lufthygienischen und klimatischen Ausgleichsfunktionen entstehen durch den Verlust von Vegetationsstrukturen, insbesondere Gehölzen.

Die VHT hat im Rahmen ihrer Planungen zum Ausbau der A 42 verschiedene Maßnahmen berücksichtigt, um die Auswirkungen auf das Schutzgut Klima zu minimieren. Durch den Ausbau der A 42 auf 6 Fahrstreifen werden die heutigen Verkehrsbehinderungen und damit der umweltbelastende „Stop-and-go-Verkehr“ zu den Verkehrsspitzen im Bereich der A 42 und anschließenden Autobahnen beseitigt. Zusätzlich wird durch den Ausbau der A 42 das örtliche und ortsnahe Straßen- und Wegenetze der Städte Oberhausen, Bottrop und Essen insbesondere vom Durchgangsverkehr entlastet. Standzeiten an Verkehrsregelungseinrichtungen werden hierdurch verringert zu Gunsten des fließenden Verkehrs. Im Bereich der Baumaßnahme erfolgen Ausgleichspflanzungen mit Bäumen und Sträuchern, die mit Blick auf ihren Zuwachs ortsnah CO₂ binden und durch Verdunstung ausgleichend auf das örtliche Klima wirken. Mit der Ausarbeitung und Wahl des technischen Entwurfs für den Ausbau der BAB A 42 mit der Einbeziehung der vorhandenen überbreiten Standstreifen wurde ein nicht unerheblicher Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele geleistet. Eine zusätzliche Versiegelung der Fläche und somit eine deutliche Zunahme an Aufheizung des Mikroklimas sowie damit einhergehende Hitzeinseln wurde durch diese planerische Maßnahme verhindert.

Entsprechend den o. g. gesetzlichen Bestimmungen wurden die für das vorliegende Projekt gegebenen Maßnahmen zum Klimaschutz in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien, wie Kosten sowie Eingriffe in Rechte Dritter berücksichtigt. Im Zuge der sich an die Planfeststellung anschließenden Ausführungsplanung, Ausschreibung sowie bei der Baustellenablaufplanung sind weitere Maßnahmen im

Sinne des KSG zu prüfen und umzusetzen. Diese Maßnahmen beziehen sich insbesondere auf Ausstattungselemente (Materialwahl) sowie auf das Recycling vorhandener ausgebauter Baustoffe im Rahmen von Umbaumaßnahmen (Deckenaufbruch von Asphalt- u. Betontragschichten) und der grundsätzlichen Wiederverwendung von ausgebauten Massen im Rahmen der Baumaßnahme (Massenmanagement).

Die VHT kommt ihren gesetzlichen Verpflichtungen nach § 13 KSG gem. § 6 Klimaanpassungsgesetz Nordrhein-Westfalen nach, durch planerische Maßnahmen den Folgen der Treibhausgasemissionen entgegenzuwirken (gesetzliches Berücksichtigungsgebot).

Alternativen wurden objektiv unter Beachtung der bestehenden Richtlinien im Straßenbau im Zuge des Planungsprozesses geprüft und im Rahmen der Möglichkeiten angewendet.

Weiterhin erfolgt durch die VHT eine Berücksichtigung der Vorgaben dieser Gesetze im Zuge der späteren Bauausführung. Zudem werden auch Treibhausgasemissionen bei zukünftigen Instandhaltungsmaßnahmen berücksichtigt.

Zusammenfassend lässt sich also feststellen, dass das Vorhaben mit den Belangen des Klimaschutzes vereinbar ist.

5.3.16 Land- und Forstwirtschaft

Allgemeines

Durch das Ausbauvorhaben sind landwirtschaftliche Hofstellen in unmittelbarer Trassennähe nicht betroffen. Und Bei Realisierung des Planvorhabens wird durch den dauerhaften anlagebedingten Entzug landwirtschaftlicher Fläche für den vorgesehenen Eingriff, nämlich der Erweiterung der Trasse von 4 auf 6 Spuren mit den hierfür direkt erforderlichen Nebenanlagen, z.B. in Form der Regenrückhaltebecken o.ä., eine Existenzgefährdung eines oder mehrerer landwirtschaftlicher Betriebe nicht ausgelöst. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen für dieses Bauvorhaben greifen in keine landwirtschaftlichen Flächen ein.

Grunderwerb

Für den Grunderwerb gilt grundsätzlich, dass die Straßenbauverwaltung gehalten ist, zunächst den gesamten Flächenbedarf freihändig zu erwerben. Dabei müssen die für die Straßenanlage unmittelbar benötigten Flächen auf jeden Fall vom Träger der Straßenbaulast erworben werden. Die für die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen benötigten Flächen können im Einzelfall unter Beachtung des verfassungsrechtlich

garantierten Bestands- und Wertschutzes bei den betroffenen Grundstückseigentümern verbleiben. Es ist nicht zwingend, alle Ausgleichs-/Ersatzflächen in öffentliches Eigentum zu überführen; deshalb kann auf Wunsch des jeweiligen Eigentümers die ausgewiesene Fläche in seinem Eigentum verbleiben. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass unter Berücksichtigung der mit den Maßnahmen verfolgten Ziele auch weiterhin eine sinnvolle Bewirtschaftung dieser Flächen möglich ist. Deshalb geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die durch die Ausgleichs-/Ersatzflächen Betroffenen grundsätzlich Übernahmeansprüche wegen der eintretenden Erschwernisse geltend machen können.

5.3.17 Kommunale Belange

Die Gemeinden, deren Gebiet durch das Straßenbauvorhaben berührt wird, sind am Planfeststellungsverfahren beteiligt worden. Das Recht auf Mitwirkung an überörtlichen, sich auf den Gemeindebereich erstreckenden Planungen hat seine Grundlage in dem verfassungsrechtlich gewährleisteten Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 78 Abs. 2 LVerf NRW). Dieses schließt die gemeindliche Planungshoheit zur Wahrnehmung der ortsplanerischen Belange mit ein. Obwohl den Sachzwängen der überörtlichen Planung unterworfen, steht den Gemeinden ein ordnungsgemäßes Verwaltungsverfahren zu, in dem dafür gesorgt sein muss, dass die Gemeinden von überörtlichen Planungsentscheidungen nicht überrascht werden. Dies ist durch das durchgeführte Anhörungsverfahren sichergestellt. Eine Verletzung des Beteiligungsrechts der Gemeinden liegt somit nicht vor.

5.3.18 Denkmalpflegerische Belange

Bei der Planung für den Ausbau der A 42 sind auch die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege – nach Maßgabe des Denkmalschutzgesetzes – angemessen berücksichtigt. Des Weiteren wird auf die Nebenbestimmungen im Abschnitt A, Nr. 5.9 dieses Beschlusses verwiesen.

5.3.19 Rohrfernleitungen

Die Änderungen und Arbeiten an den Rohrfernleitungsanlagen betreffend den Standort westlich der Anschlussstelle Bottrop-Süd, die Rohrleitungsbrücke und die Brücke über den Rhein-Herne-Kanal wurde intensiv mit den TöBs abgestimmt. Für

die letztgenannten beiden Standorte bestehen unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss aufgenommenen Hinweise und festgeschriebenen Nebenbestimmungen im Ergebnis keine Bedenken.

Für die Querung der Rohrfernleitungsanlage Wasserstoffnetz der AIR LIQUIDE Deutschland GmbH (ALD), Leitungsstrang FG 29 DN 300, der Ethylen-Rohrfernleitungsanlage der ARG mbH & Co. KG, Leitungsstrang FG 30DI DN 250 und der RMR-Rohrfernleitungsanlage westlich der Anschlussstelle Bottrop-Süd ist grundsätzlich festzustellen, dass durch geplante Vorhaben die Sicherheit der in Rede stehenden Rohrleitungsanlagen beeinträchtigt werden kann. Zum jetzigen Zeitpunkt ist die genaue Lage der Rohrfernleitungsanlagen FG 29 DN 300 und FG 30DI DN 250, bzw. der sie umgebenden Mantelrohre im Bereich der Autobahnquerung noch nicht bekannt, ebenso wenig wie die genaue Lage der RMR-Rohrfernleitungsanlage bzw. der Etagen-Sprünge im Böschungsbereich der Autobahnquerung. Je nach Ergebnis der noch durchzuführenden Suchschachtungen können sich als notwendige Folgemaßnahmen unterschiedliche Sicherungsmaßnahmen für die Rohrfernleitungen ergeben. Von der Prüfstelle nach § 6 RohrFLtgV der TÜV SÜD Industrie Service GmbH wurde hierzu im Auftrag der Autobahn GmbH gutachtliche Stellungnahmen vom 11.04.2024 (FG 29 DN 300 und FG 30DI DN 250) und 06.06.2024 (RMR-Rohrfernleitungsanlage) erstellt. Im ersten Gutachten werden die vier möglichen Ergebnisse der Suchschachtungen beschrieben und hierzu von der Autobahn GmbH des Bundes erarbeitete jeweils vier Planungsvarianten in Hinblick auf die Sicherheit der o.g. Rohrfernleitungen bewertet. Gemäß dieser Stellungnahme können die Anforderungen der RohrFLtgV und der TRFL für alle Varianten erfüllt werden. Im Gutachten für die RMR-Rohrfernleitungsanlage wird das Ergebnis der vom Betreiber durchgeführten Ermittlung der Mantelrohrenden und der sich daraus ergebende Lösungsvorschlag geprüft und bewertet. Demzufolge können die Anforderungen der RohrFLtgV und der TRFL erfüllt werden, jedoch muss die Detailplanung noch erheblich ergänzt werden.

Die erforderlichen abschließenden Nachweise, dass die Sicherheit aller genannten Rohrfernleitungsanlage durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden kann, bzw. die Anforderungen der RohrFLtgV und der TRFL eingehalten werden, wird in beiden Gutachten nicht abschließend bescheinigt. Diese können wegen der nicht vorliegenden Detailplanung der Sicherungsmaßnahmen auch nicht erfolgen. Gleichwohl erscheint nach den Gutachten die Planung in Bezug auf die betroffenen Rohrleitungen bei entsprechender Detailplanung auch unter sicherheitstechnischen Aspekten grundsätzlich machbar.

Demgemäß ist es sachgerecht, im Einklang mit den Stellungnahmen der für die Rohrfernleitungen zuständigen Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf die Sicherheit der in Rede stehenden Rohrfernleitungen über die Aufnahme der Nebenbestimmung (5.11.5, 5.11.6 und 5.11.7) in diesen Beschluss abzusichern.

5.3.20 Private Belange

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen bei der planerischen Abwägung gegenläufige öffentliche und private Belange gegenüber, die aufgrund der Gewichtung der Vorhabeninteressen überwunden werden können. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass aus privaten, insbesondere landwirtschaftlich genutzten Grundstücken Flächen benötigt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange in die Abwägung einbezogen. Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor, da die Eingriffe in die Rechte der Betroffenen – auch unter Berücksichtigung des Ergebnisses des außerhalb der Planfeststellung durchzuführenden Entschädigungsverfahrens – nicht unverhältnismäßig sind.

Gesundheit

Beeinträchtigungen gesundheitlicher Belange, die dem Vorhaben entgegenstehen könnten, sind vor dem Hintergrund der beschriebenen bau- und anlagebedingten Wirkungen nicht zu erwarten. Hinsichtlich der anlagebedingten Auswirkungen durch Straßenlärm und die Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen zum Immissionsschutz (Abschnitt B, Nr. 5.3.7) verwiesen.

Vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücken

Zur Realisierung des Vorhabens müssen private Grundstücke dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Vor dem Hintergrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des festgestellten Plans gem. §§ 19 und 19a FStrG muss der Planfeststellungsbeschluss die Voraussetzungen für eine Enteignung nach Art. 14 Abs. 3 GG erfüllen. Durch den rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht des Eigentümers aus Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG überwunden und in ein Entschädigungsrecht gewandelt. Grundlage für das Enteignungs- und Entschädigungsverfahren ist der Planfeststellungsbeschluss, der für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst. Sie hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen zu überwinden geeignet ist. Dabei hat sie insbesondere geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum bzw. die Beeinträchtigungen, die sich für Nutzungsmöglichkeiten der betroffenen Grundstücke ergeben, hätten gemindert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren Grundstücksbedarf hätten führen können, ohne gleichzeitig die verfolgten Planungsziele zu beeinträchtigen oder in Frage zu stellen oder Rechte anderer zu beeinträchtigen.

Bei der Abwägung der von einem Straßenbauprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 GG fallende Grundeigentum in herausgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen (so OVG Lüneburg, Beschluss vom 19. Januar 2012 – 1 MN 93/11, mit zahlreichen Nachweisen zur Rechtsprechung des BVerfG und BVerwG). Die Planfeststellungsbehörde verkennt auch nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den davon betroffenen Eigentümer darstellt. Allerdings genießt das Interesse des Eigentümers am Erhalt seiner Eigentumssubstanz bei im öffentlichen Interesse liegenden Vorhaben keinen absoluten Schutz. Der verfassungsgemäße Eigentumsschutz stößt dort an Grenzen, wo Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge, zu der auch die Energieversorgung mittels Leitungen gehört, erfüllt werden müssen. Insoweit unterliegt das Grundrecht der Sozialbindung des Eigentums gem. Art. 14 Abs. 2 GG. Das Eigentum ist daher mit anderen relevanten Belangen abzuwägen. Dies kann dazu führen, dass die Belange der betroffenen Eigentümer bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden können.

Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke insbesondere für den Ausbau des Straßenkörpers sowie die Anlage der Böschungen und Bankette nicht verzichtet werden, ohne das mit dem Vorhaben verbundene öffentliche Interesse am Planungsziel zu gefährden. Aufgrund der vorhandenen Straßenführung sowie der lokalen Zwangspunkte bestehen sind keine Möglichkeiten, den Umbau unter Verzicht auf die Inanspruchnahme einzelner Grundstücke oder Grundstücksteilflächen bzw. mit geringerem Flächenbedarf oder geringeren Einschränkungen bezüglich der Grundstücksnutzung zu realisieren nicht ersichtlich.

Die Planung der VHT trägt dem Interesse der hiervon betroffenen Grundstückseigentümer (und ggf. auch den Pächtern) angemessenen Rechnung, indem sie soweit

wie möglich auf vorhandene Wege und hier zunächst auf öffentliche Wege zurückgreift.

Bei der Durchführung der Baumaßnahme werden Geländestreifen als Arbeitsraum benötigt. Die VHT hat den beauftragten Unternehmen die hierfür erforderlichen Flächen zur Verfügung zu stellen. Es sind daher in den Grunderwerbsunterlagen entsprechende Flächen ausgewiesen. Ohne die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht - auch nicht vorübergehend - in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan gemäß § 19 Abs. 2 FStrG dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Die Bauflächen werden lediglich für den Zeitraum, in dem sie als Arbeitsstreifen oder Lagerflächen in Anspruch genommen werden, belastet. Diese Belastung ist für die Betroffenen zumutbar. Die dauerhaft für den Leitungsbetrieb benötigten Schutzstreifen- und Stationsflächen sind auf das erforderliche Minimum zugeschnitten worden.

Den Betroffenen steht in jedem Fall eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Im Übrigen müssen die für Bautätigkeiten genutzten Flächen in einem ordnungsgemäß wiederhergestellten Zustand an die Eigentümer zurückgegeben werden. Dies bedeutet insbesondere, dass die benötigten Flächen nach Abschluss der Arbeiten vollständig zu räumen, Bodenverdichtungen zu beseitigen und die Flächen ggf. wieder an das angrenzende Geländeniveau anzupassen sind. Abgebundene oder beschädigte Drainagen sind funktionstüchtig wiederherzustellen.

Wertminderung von privaten Grundstücken

Sonstige mittelbare Beeinträchtigungen wie z. B. solche durch Mietwert- oder Wertminderungen, die am Grundstücks- oder Mietwohnungsmarkt ggf. allein durch die Nachbarschaft zur Lage des jeweiligen Grundstücks entstehen, müssen vom Betroffenen jedoch entschädigungslos hingenommen werden. Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden von § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW nicht erfasst (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20/08, Folgerechtsprechung zu: BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, A 39.95, allgemein zum Verkehrswert: BVerwG, Beschluss vom 09.02.1995, 4 NB 17/94).

Zwar sind in die Abwägung nicht nur diejenigen öffentlichen und privaten Belange einzustellen, in die zur Verwirklichung des Vorhabens unmittelbar eingegriffen werden muss (Grundstücksinanspruchnahmen), sondern auch solche Belange, auf die

sich das Vorhaben nur mittelbar auswirkt (BVerwG, Urteil vom 16.04.1977, 4 C 100.74). Das Interesse eines betroffenen Eigentümers, von nachteiligen Einwirkungen des Vorhabens verschont, insbesondere durch sie nicht in der bisherigen Nutzung seines Grundstücks gestört zu werden, gehört deshalb zu den abwägungsrelevanten Belangen. Die Wertminderung eines Grundstücks oder die Minderung der aus Verpachtung oder Vermietung erzielbaren Einnahmen als solche sind jeweils für sich gesehen jedoch kein eigenständiger Abwägungsposten. Der Eigentümer ist nicht vor nachteiligen Veränderungen in seiner Nachbarschaft generell geschützt, sondern nur insoweit, als ihm das Recht Abwehr- und Schutzansprüche zugesteht. Als Rechtsgrundlage für einen solchen Anspruch kommt allein § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW in Betracht.

Nach dieser Vorschrift hat der von der Planung Betroffene dann einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn weitere Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können. Der Entschädigungsanspruch ist in diesem Zusammenhang ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen; greift § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so ist auch für die Anwendung von § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW kein Raum (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 21. 6. 2006, 7 KS 63/03; BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 6/04; BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51; BVerwG, 14.06.1992, 4 C 8.89; BVerwG, Urteil vom 27.11.1996, 11 A 27.96).

Wenn ein Grundstück am Grundstücksmarkt – oder eine Mietwohnung am Mietwohnungsmarkt – daher nur deswegen an Wert verliert, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Belegenheit zu einer solchen Leitung hat, ist allein damit noch keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers verbunden. Eine solche Wertminderung, die letztlich durch subjektive Vorstellungen der Marktteilnehmer geprägt wird und keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasst § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW nicht (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, 4 A 39/95 und BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 6.04). Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, 4 C 9.95 und vom 24.05.1996, 4 A 39.95). Dies gilt auch für etwaige Mieteinbußen, die wie auch der Verkehrswert eines Grundstücks nicht zum Abwägungsmaterial gehören (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2005, 9 A 80/03). Bei einem im Außenbereich oder nahe zum Außenbereich gelegenen Grundstück muss der Eigentümer ohnehin damit rechnen, dass in seinem Umfeld Infrastrukturmaßnahmen projektiert werden. Wertminderungen dürfen

zwar bei der Abwägung insgesamt nicht unberücksichtigt bleiben, der Grundstückseigentümer genießt jedoch keinen Vertrauensschutz und muss eine Minderung der Rentabilität ggf. hinnehmen.

Es ist in der Rechtsprechung ganz herrschende Auffassung, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines Planvorhabens ausgelöst wird, eine Pflicht zum finanziellen Ausgleich i. S. des Art. 14 Abs. 3 S. 3 GG begründet.

Das BVerwG führt in seinem Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1001/04 Rn. 409 dazu aus: „Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i. S. d. Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Welcher Wertschätzung sich ein Grundstück erfreut, bestimmt sich nicht nach starren unwandelbaren Regeln. Der Verkehrswert wird durch zahlreiche Umstände beeinflusst, die je nach der vorherrschenden Verkehrsauffassung positiv oder negativ zu Buche schlagen. Die Auswirkungen eines Planvorhabens kommen in der Gesamtbilanz lediglich als einer der insoweit maßgebenden Faktoren zur Geltung. Welches Gewicht der Grundstücksmarkt ihnen beimisst, liegt außerhalb der Einflussosphäre des Planungsträgers (m. w. N.)“. Abwägungserhebliches Gewicht kann insoweit nur den konkreten Auswirkungen zukommen, die von dem planfestgestellten Vorhaben faktisch ausgehen (BVerwG, Urteil vom 27.10.1999, 11 A 31.98; BVerwG, Beschluss vom 28.02.2013, 7 VR 13.12; OVG NRW, Urteil vom 06.09.2013, 11 D 118/10.AK).

Im Übrigen bleiben die Nutzbarkeit vorhandener Gebäude sowie die Möglichkeit, sie bzw. einzelne Wohnungen zu vermieten, unangetastet und es treten auch keine Beeinträchtigungen durch Immissionen in einem Maße auf, dass sie unzumutbar, weil gesundheitsgefährdend oder als enteignungsgleicher Eingriff im Sinne von Art. 14 GG zu werten wären. Die entsprechenden Grenz- und Richtwerte werden bei der Baudurchführung eingehalten, so dass auch insoweit der Regelungsbereich des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW nicht zum Tragen kommt.

Die durch § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist auch verfassungskonform, denn es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums i. S. d. Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996 - A 39.95). Die Annahme, dass eine mögliche

Wertminderung, die (mit-)ursächlich auch staatlichem Verhalten bzw. Handeln zugerechnet werden kann, stets ausgleichspflichtig ist, ist deshalb unzutreffend.

Sollte der Ausbau der A 42, der – wie die Prüfung im Einzelnen gezeigt hat – den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots entspricht, darüberhinausgehende Wertminderungen des Grundstücks zur Folge haben, müssen die Betroffenen dies als Ausfluss der Sozialbindung ihres Eigentums hinnehmen (BVerwG, Urteile vom 24.05.1996 -A 39.95, und 27.10.1999 -11 A 31.98, sowie 26.09.2002 - 9 A 6.02).

Den rechtlichen Anforderungen wurde damit Genüge getan. Die Planfeststellungsbehörde vermag keine Beeinträchtigungen zu erkennen, die nach den zuvor dargestellten Grundsätzen eine Verletzung der sich aus Art. 14 GG ergebenden Rechte bewirken könnten.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des mit diesem Beschluss festgestellten Vorhabens im Hinblick auf betroffene Grundstücksflächen ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG i. V. m. § 19a FStrG das eigenständig durchzuführende Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit zwar enteignungsrechtliche Vorwirkung, regelt den Rechtsübergang bzw. die Beschränkung des Grundeigentums als solchen aber nicht.

Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

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

Es besteht die Möglichkeit für den Einwender, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens beim Straßenbaulastträger geltend zu machen. Auf Abschnitt D, Nr. 1 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

5.3.21 Sonstige Stellungnahmen und Einwendungen

Vorbemerkung

Soweit Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der vorstehenden Ausführungen noch nicht behandelt wurden, werden diese nachfolgend betrachtet. Es ist jedoch zu beachten, dass sich dieser Beschluss nicht mit allen Stellungnahmen und Einwendungen ausdrücklich befasst, sondern Stellungnahmen und Einwendungen aus Gründen der Vereinfachung und des Sachzusammenhangs zusammenfasst und im allgemeinen Begründungsteil behandelt. Dies gilt insbesondere für die in Abschnitt B, Nr. 5.3 dieses Beschlusses genannten Inhalte. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind aber alle Belange, die im vorliegenden Verfahren entscheidungserheblich und bedeutsam sind, aufgeklärt und in der Gesamtabwägung berücksichtigt worden.

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen

Die aufgrund von Stellungnahmen im Anhörungsverfahren abgegebenen Zusagen des VHT werden bestätigt. Sofern den im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange gefolgt werden konnte, erfolgte die planerische Umsetzung durch den VHT sowie ergänzend durch Auflagen/Nebenbestimmungen/Hinweise (vgl. Abschnitt A, Nr. 0 dieses Beschlusses). Den darüberhinausgehenden Stellungnahmen/Forderungen konnte aus den nachfolgend dargestellten Erwägungen nicht entsprochen werden.

Stellungnahme der Stadt Essen: Abfallwirtschaft

Die Maßnahme wurde bereits in der Entwurfsphase und wird im weiteren Verlauf der Ausführungsplanung/Baudurchführung durch einen Bodengutachter begleitet und mit der unteren Bodenschutzbehörde in enger Zusammenarbeit abgestimmt.

Ausstehende Analysen des Gutachters werden in Kürze erwartet und dem zuständigen Stadtamt zugeleitet. Die Entsorgung gefährlicher Abfälle findet unter Verwendung des elektronischen Abfallnachweisverfahrens (eANV) statt. Darüber hinaus wird die seit dem 01.08.23 geltende Mantelverordnung (ErsatzbaustoffV, novellierte BBodSchV) angewandt.

Stellungnahme der Stadt Essen: Luft/Lufthygiene

In dem vorgelegten Luftschadstoffgutachten wird der Prognose-Planfall (Verkehrsbelastung nach Ausbau der A 42 für das Prognosejahr 2030) mit dem Prognose-Nullfall (Verkehrsbelastung ohne Ausbau der A 42 im Abschnitt AS Bottrop-Süd bis AK Essen-Nord für das Prognosejahr 2030) gegenübergestellt und so die Auswirkungen der Planungen für die betrachteten Untersuchungsgebiete aufgezeigt. Darüber hinaus liegende Straßenabschnitte waren auf Grundlage gutachterlicher Einschätzungen im Hinblick auf die dort, unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsänderungen, vergleichsweise gering zu erwartenden Auswirkungen der Planungen auf die Luftschadstoffbelastung nicht näher zu betrachten. Das folgt daraus, dass sich an der Zubringerstraße B 224 eine ca. 2 km südlich der Kreuzung B 224/Vogelheimer Straße die LANUV-Messstation VEAE an der Gladbecker Straße 244 befindet. Die Umgebung der Messstation VEAE ist geprägt durch umliegende Wohnnutzungen in Form geschlossener mehrgeschossigen Blockrandbebauung, d. h. deutlich eingeschränkte Durchlüftungsverhältnisse also im Hinblick auf die Ausbreitung von verkehrsbedingten Luftschadstoffen ungünstige Bedingungen. Vergleichbare Verhältnisse liegen für den Abschnitt der Gladbecker Straße bis zur Kreuzung Vogelheimer Straße vor. Hier wurde in den letzten Jahren deutlich keine Konflikte mit dem Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ erfasst. Zuletzt lag eine Grenzwertüberschreitung im Jahr 2018 vor. 2017, dem Analysejahr der Verkehrsuntersuchung, lagen die NO₂-Immissionen im Jahresmittel bei 41 µg/m³. Im selben Jahr wurde an der Messstation EVOG in Essen-Vogelheim ein für den städtischen Hintergrund repräsentativer NO₂-Jahresmittelwert von 27 µg/m³ erfasst. Unter Berücksichtigung dieser Zusammenhänge und unter Vernachlässigung zwischenzeitlich vorliegenden sowie möglichen weiteren Verbesserungen der lufthygienischen Verhältnisse bis zum Jahr 2030 lässt sich ableiten, dass bei einer Zunahme der Verkehrsstärke von 7 (Prognose-Nullfall 2030 zu Analyse-Fall 2017) sich der verkehrsbedingte Beitrag an der Station VEAE um 1 µg/m³ erhöht und zu Jahresmittelwert bis 42 µg/m³ führt. Das heißt eine gewisse Verschlechterung der lufthygienischen Situation bereits ohne Ausbau der A 42 im beplanten Abschnitt. Mit der Umsetzung der Planungen ist eine weitere Zunahme der Verkehrsbelastung um ca. 2 prognostiziert (Prognose-Planfall zu Prognose-Nullfall). Damit verbunden ist weitere, jedoch geringe Zunahme der verkehrsbedingten Beiträge um deutlich weniger als 1 µg/m³. Damit ist bezogen für die Planungen keine wesentliche Verschlechterung der lufthygienischen Verhältnisse an der Messstelle VEA sowie an den nördlich anschließenden Straßenabschnitten bis zur Kreuzung B 224/Vogelheimer Straße abzuleiten. Eher ist diese Erhöhung der NO₂-Gesamtbelastung als

kaum erfassbar einzustufen, so dass Maßnahmen der Luftreinhalteplanung aufgrund der geringfügigen Zunahmen durch die Planungen jedoch nicht eingeschränkt werden. Zusätzlich ist festzuhalten, dass diese Ableitung in Form einer sehr konservativen Abschätzung beruht, da wie bereits angeführt bereits zwischenzeitliche positive lufthygienische Entwicklungen hier nicht enthalten sind, so auch mögliche zukünftige Tendenzen durch technische Fortschritte und politische Vorgaben. Nördlich der Kreuzung B 224/Vogelheimer Straße ist die Gladbecker Straße geprägt durch überwiegend umliegende Gewerbenutzungen deren Bebauung deutlich abgerückt von der Straße gelegen ist. Zusätzlich ist die Bebauung im Vergleich zur Situation an der Messstelle VEAE deutlich niedriger und überwiegend in aufgelockerter Form. Damit bestehen nördlich der Vogelheimer Straße deutlich günstigere Durchlüftungsverhältnisse im Vergleich, so dass hier auch unter Berücksichtigung der im Verkehrsgutachten prognostizierten Verkehrsbelastungen keine höheren Luftschadstoffbelastungen bestehen. Abschätzungen mittels RLuS bestätigen das. Für den unmittelbar östlich vom Bauvorhaben liegenden Autobahnabschnitt zwischen AK Essen-Nord und AS Essen-Altenessen wird eine planungsbedingte Zunahme der Verkehrsstärke von weniger als 1 prognostiziert. Die Auswirkungen der damit verbundenen verkehrsbedingten Zusatzbelastung auf die Gesamtbelastung ist daher aus lufthygienischer Sicht als untergeordnet einzustufen.

Private Einwendungen

Bezüglich der erhobenen Einwendungen verweist die Planfeststellungsbehörde zunächst auf die bisherigen Ausführungen in diesem Beschluss. Hierdurch sind die im Verfahren geltend gemachten Aspekte wie beispielsweise die Notwendigkeit des Vorhabens, die Alternativen- und Variantenprüfung einschließlich der Variantenauswahl, die Trassenführung, die gesundheitlichen Beeinträchtigungen, Eigentumsbelange einschließlich Wertminderungen, etc. in die Abwägung eingeflossen.

Aus Datenschutzgründen wurden die Einwenderinnen und Einwender anonymisiert und in der Folge jeweils mit (Synopsen-) Nrn. wiedergegeben. Den Einwenderinnen und Einwendern wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung jeweils ihre entsprechende Nummer mitgeteilt, die so die individuelle Zuordnung ermöglicht.

6 Abschließende Bewertung

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Straßenbauvorhaben ist nach Abwägung aller Belange – einschließlich der Umweltverträglichkeit – aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt und erweist sich als vernünftig. Das Vorhaben ist zur Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme geeignet

und erforderlich. Mit der gewählten Trasse werden die dargelegten Ziele erreicht. Eine andere Ausbauvariante, mit der die angestrebten Ziele unter gleichen oder geringeren Opfern von entgegenstehenden Belangen – wie Natur-, Arten- und Landschaftsschutz, Eigentumsschutz – erreicht werden könnte, bietet sich vorliegend nicht an. Optimierungsgebote sind beachtet worden und die Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange werden auf das unabdingbare Maß begrenzt.

Im Ergebnis kann sich das Vorhaben mit seinem durch die Planrechtfertigung gegebenen Gewicht gegenüber den abgewogenen gegenläufigen öffentlichen und privaten Belangen durchsetzen.

C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

erhoben werden.

Die Klägerin/Der Kläger muss sich durch eine bevollmächtigte Person vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Die Klägerin/Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung ihrer/seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG i. V. m. § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 VwGO keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht gestellt und begründet werden (§ 17e Abs. 2 S. 2 FStrG).

Hinweis:

Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite www.justiz.de.

D Hinweise

1 Hinweis zum Entschädigungsverfahren

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernissen, anderer Nachteile und des Lärmschutzes an Gebäuden) betreffen, sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung zu entscheiden ist – nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden. Solche Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an die Vorhabenträgerin

**Die Autobahn GmbH des Bundes -
Niederlassung Westfalen, Außenstelle Bochum
Philipppstraße 3
44803 Bochum**

gerichtet werden.

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

**Bezirksregierung Münster
Domplatz 1-3
48143 Münster**

zuständig ist.

2 Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt nach § 17c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist; es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

3 Hinweis zur Bekanntmachung des Beschlusses

Die öffentliche Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses (§ 27 UVPG, § 17b Abs. 3 FStrG) erfolgt dadurch, dass die Entscheidung mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan für zwei Wochen auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster unter www.brms.nrw.de/go/verfahren (Stichwort: Planfeststellung Straße) veröffentlicht wird. Zusätzlich wird der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Veröffentlichung auf die oben genannte Internetseite der Bezirksregierung Münster verbunden mit dem Hinweis auf leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten in den örtlichen Tageszeitungen der kreisfreien Städte Essen, Bottrop und Oberhausen bekannt gemacht. Auf Verlangen eines Beteiligten, das bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Bezirksregierung Münster zu richten ist, wird ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung zu stellen.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist (hier: Frist der Veröffentlichung im Internet) gilt der Beschluss als zugestellt (§ 17b Abs. 3 FStrG).

Bezirksregierung Münster

-Planfeststellungsbehörde-

Im Auftrag



Milan Hoff

(Oberregierungsrat)