



Bezirksregierung Arnsherg

25.04-1.11-01/19

Planfeststellungsbeschluss

**für den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage
Lichtendorf-Süd an der A 1 in Fahrtrichtung Münster**

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen
Dritter sowie der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen
auf dem Gebiet der Stadt Schwerte

Arnsherg, den 21.12.2020

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Übersichtsplan	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	7
A. ENTSCHEIDUNG	9
1 Feststellung des Plans	9
2 Festgestellte Planunterlagen	9
3 Wasserrechtliche Regelung	11
4 Ausnahmen und Befreiungen	11
5 Nebenbestimmungen	12
5.1 Wasserwirtschaft	12
5.1.1 Wasserschutzgebiete	12
5.1.2 Wassertechnische Nebenbestimmungen	12
5.2 Verwendung von Recycling-Baustoffen	14
5.3 Bodenschutz	14
5.3.1 Allgemeines	14
5.3.2 Altlasten	14
5.3.3 Bodenverwendung	14
5.3.4 Bodenverdichtung	15
5.3.5 Weitere Nebenbestimmungen	15
5.4 Kampfmittel	17
5.5 Erschütterungen	17
5.6 Natur-, Landschafts- und Artenschutz	17
5.7 Landwirtschaft	20
5.8 Versorgungswege	21
5.9 Denkmalschutz	21
5.10 Straßenbautechnische Nebenbestimmungen	21
5.10.1 Allgemein	21
5.10.2 Baustellenverkehr	22
5.11 Luftimmission	22
5.12 Immissionsschutz	22
5.12.1 Bauimmissionen	22
5.12.2 Erschütterungen	23
5.13 Belange der Tank und Rast GmbH	24
6 Nebenbestimmungen im privaten Interesse	24

6.1	Grundstücksinanspruchnahmen	24
6.2	Ertragsminderungen	24
6.3	Mehrwege	25
6.4	Zufahrten und Wegverbindungen	25
6.5	Restflächen	25
7	Sonstige Nebenbestimmungen	25
7.1	Änderung der Planunterlagen	25
7.2	Rückwärtige Anbindung	26
8	Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen	26
8.1	Verfahrenseinwendungen	26
8.2	Berücksichtigte/ gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen	26
8.3	Präkludierte Einwendung	26
8.4	Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen	27
8.5	Spezielle Einwendungen und Forderungen	28
B.	BEGRÜNDUNG	29
1	Das Vorhaben	29
I.	Formell-rechtliche Bewertung	30
2	Verfahren	30
2.1	Zuständigkeit der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde	30
2.2	Erforderlichkeit der Planfeststellung	30
2.3	Zweck der Planfeststellung	30
2.4	Umfang der Planfeststellung	30
2.5	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	31
2.5.1	Einleitung und Durchführung des Verfahrens	32
2.5.2	Erörterungstermin	33
3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	33
3.1	Allgemeines	33
3.2	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls	34
3.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	35
3.3.1	Mensch	35
3.3.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	35
3.3.3	Boden	36
3.3.4	Wasser	37
3.3.5	Luft und Klima	39
3.3.6	Landschaft	39
3.3.7	Kultur- und sonstige Sachgüter	39

3.4	Bewertung der Umweltauswirkungen	40
3.4.1	Mensch	40
3.4.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	41
3.4.3	Boden	41
3.4.4	Wasser	42
3.4.5	Luft und Klima	42
3.4.6	Landschaft	43
3.4.7	Kultur- und sonstige Sachgüter	43
3.4.8	Zusammenfassung	43
II.	Materiell-rechtliche Bewertung	44
4	Planrechtfertigung	44
4.1	Planungsleitsätze	45
4.2	Grundsätzliches zur Abwägung	46
5	Verkehrliche Belange	47
5.1	Funktionale Bedeutung der Straße im Planungsraum	47
5.2	Derzeitige verkehrliche Situation	48
5.3	Planungsziel	48
5.4	Ausbaustandard	48
6	Planungsvarianten	49
6.1	Standortauswahl	49
6.2	Ausbauvariante	51
6.3	Variante des telematisch gesteuerten Parkens	51
7	Immissionsschutz	53
7.1	Lärmschutz	53
7.2	Schadstoffbelastung	57
7.3	Erschütterungen	58
7.4	Bauimmissionen	58
8	Gewässer- und Grundwasserschutz	59
8.1	Allgemeines	59
8.2	Potenziell betroffene Wasserkörper	61
8.3	Ermittlung des Ist-Zustandes potenziell betroffener Wasserkörper	61
8.4	Verbesserungsgebot	62
8.5	Verschlechterungsverbot	63
8.6	Bewertung	64
9	Überwachung der verwendeten Baustoffe	64
10	Bodenschutz	65

11 Naturschutz und Landschaftspflege	65
11.1 Rechtsgrundlagen	65
11.1.1 Vermeidbarkeit/ Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	65
11.1.2 Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen	66
11.1.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen	67
11.1.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	67
11.1.5 Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	69
11.2 Artenschutz	69
11.3 Landschaftsschutz-/ Naturschutzgebiete/ Biotope	70
12 Landwirtschaft	71
12.1 Allgemeines	71
12.2 Grunderwerb	72
12.3 Existenzgefährdung als öffentlicher Belang	72
13 Kommunale Belange	72
14 Denkmalpflegerische Belange	73
15 Haushaltsrechtliche Belange	73
16 Private Belange	73
16.1 Eigentumsgarantie	73
16.1.1 Grunderwerb	74
16.1.2 Wertminderung von Grundstücken	74
16.1.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe	74
16.1.4 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen	77
16.1.5 Übernahmeanträge für Restflächen	77
16.1.6 Ersatzlandgestellung	77
16.1.7 Sonstige Auswirkungen auf das Eigentum	77
16.2 Sonstige private Belange	78
17 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren	79
18 Abschließende Bewertung	79
19 Hinweise zum Entschädigungsverfahren	80
20 Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses	80
21 Hinweis auf die Auslegung des Planes	80
22 Rechtsbehelfsbelehrung	81

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm- Geräuschimmissionen
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBL	Bundesgesetzblatt
BlmSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BlmSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BlmSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte)
24. BlmSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
39. BlmSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
CEF	continuous ecological functionality-measures
DIN	Deutsches Institut für Normen
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Land Nordrhein-Westfalen
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
DVGW-Regelwerk	Regelwerk „Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V.“
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
ELA	Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau , Ausgabe 2013, ARS NR. 135 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 29.07.2015

EuGH	Gerichtshof der europäischen Union
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GV NRW	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
GWK	Grundwasserkörper
HNB	Höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Arnsberg
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz
LG NRW	Ehemaliges Landschaftsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (nunmehr LNatSchG NRW)
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MBI.NRW.	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, Ausgabe 2008
RdErl	Runderlass
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
T+R	Tank- und Rastanlage
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie

A. ENTSCHEIDUNG

1 Feststellung des Plans

Der Plan für den Um- und Ausbau der Tank- und Rastanlage (T+R) Lichten-
dorf-Süd an der A 1 in Fahrtrichtung Münster für den Streckenabschnitt zwi-
schen Bau-km 332+712 und Bau-km 332+ einschließlich der Folgemaßnah-
men an Verkehrswegen und Anlagen Dritter wird nach Maßgabe der folgenden
Bestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des von der Bundesrepublik Deutschland (Vorhabenträgerin),
letztlich vertreten durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau
GmbH (DEGES GmbH), Zweigstelle Düsseldorf als Vorhabenträgerin aufge-
stellten Plans erfolgt gemäß § 17 FStrG in Verbindung mit §§ 73 ff. VwVfG
NRW und §§ 5 ff. UVPG.

2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Erläuterungsbericht	1	28.01.2019	
2	Übersichtskarte	2		25.000
3	Übersichtslageplan	3		5.000
4	Lageplan	5		5.000
5	Höhenpläne	6/1 – 6/11		500/50
6	Kanallageplan	8/1		500
7	Kanallängenschnitt	08/2 – 8/9		500/100
8	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	9.2		1.000
9	Maßnahmenblätter	9.3		
10	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	9.4		
11	Grunderwerbsplan	10.1		500

12	Grunderwerbsverzeichnis	10.2		
13	Regelungsverzeichnis	11		
14	Straßenquerschnitt	14		
15	Detail Bausteine	14.1-14.2		10
16	Regelquerschnitt	14.3		25
17	Geländeschnitte	14.4-14.6		250/250
18	Schalltechnische Untersuchung	17.1		
19	Luftschadstoffgutachten	17.2		
20	Erläuterungsbericht LBP	19.1		
21	Bestands- und Konfliktplan	19.2		
22	UVP-Bericht	19.3		
23	Faunistische Untersuchung und ASAP	19.4		
24	Faunistische Planungsraumanalyse	19.5		
25	Wasserhaushaltsbilanz	21.1		
26	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie	21.2		

Weitere Unterlagen, die nicht öffentlich ausgelegt haben:

27	Synopsen (anonymisiert)			
28	2. Synopsen (anonymisiert)			
29	Niederschrift zu den Erörterungsgesprächen (anonymisiert)			
30	Wasserrechtliche Erlaubnis der Unteren Wasserbehörde		17.04.2018	

3 Wasserrechtliche Regelung

Die wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG für die Einleitung des Oberflächenwassers der BAB 1 und der T+R einschließlich der Erweiterung wurde der Bundesrepublik Deutschland bereits in einem gesonderten Verfahren durch die zuständige Wasserbehörde des Kreises Unna am 17.04.2018, Az. 69.2/66 30 26-11 Nr. 292, erteilt. Die wasserrechtliche Erlaubnis ist als Unterlage lfd. Nr. 30 Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen.

4 Ausnahmen und Befreiungen

Soweit Schutzgebiete und gesetzlich geschützte Biotope durch den vorgesehenen Ausbau oder durch die geplanten zugehörigen Kompensationsmaßnahmen betroffen sind, wird hiermit gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 75 LNatSchG NRW (vgl. vormals § 69 LG NRW) sowie gemäß § 78 a Abs. 1 Nrn. 3 und 6 und Abs. 4 WHG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art eine Befreiung erteilt, soweit die Gebiete von der Baumaßnahme betroffen sind.

Die Vorhabenträgerin wird gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, für die Umsetzung ihres Bauvorhabens von den einzelnen Schutzbestimmungen für folgende Gebiete befreit:

für die Landschaftsschutzgebiete gemäß § 26 BNatSchG

- L 6 – Landschaftsschutzgebiet „Kellerkopf“

für das Naturdenkmal

ND 6 2 Winterlinden; nordöstlich des Buschkampweges, ca. 30 m südöstlich der Ecke Buschkampweg / Sölder Straße

Biotope bzw. Biotopverbunde

- GB-4511-622 [innerhalb BK-4511-0175]
Unterer Bachlauf der Albecke (Biotoptyp gem. LANUV: "Fließgewässerbereiche, natürlich oder naturnah, unverbaut")
- GB-4511-001 [innerhalb BK-4511-0146]
Teilabschnitte des Kellerbachs und seiner Zuläufe (Biotoptyp gem. LANUV: "Fließgewässerbereiche, natürlich oder naturnah, unverbaut"; Seggen- und binsenreiche Nasswiesen")
- GB-4511-020 [innerhalb BK-4511-0146]
Feuchtwiese am Kellerbach westlich und nördlich des Reitplatzes (Biotoptyp gem. LANUV: "Seggen- und binsenreiche Nasswiesen")
- VB-A-4511-205 (Fließgewässer-Grünland-Gehölzkomplex nordwestlich Schwerte/ Klassifizierung "besonderer Bedeutung")
Grünlandbereiche östlich der Bebauung an der Lichtendorfer Straße sowie das Bachtalsystem der Albecke
- VB-A-4511-202 (Kellerbachtal / Klassifizierung: "herausragende Bedeutung")
Bereiche am östlichen Rand des UG

für den geschützten Landschaftsbestandteil gemäß § 29 BNatSchG

- LB 44 Kellerbachtal mit Fließgewässern, Quellmulden, Siepen, Hohlwegen, Teichen, Grünlandflächen, Brachen, Obstwiesen, Hochstaudenfluren und vielfältigen Gehölzstrukturen
- LB 46 Talbereiche von Gehrenbach und Albecke mit Gehölzbeständen bewaldeten Hangkanten, Grünland, Obstwiesen, Hochstaudenfluren sowie Fließ- und Staugewässern zwischen BAB A 1 und Schwerte-Ost
- LB 47 Grünland, Feuchtgrünland, Obstwiesen, Kleingewässer, Bachlauf, einzelnstehende Eichen, Gehölzstrukturen und bewaldete Hangkanten an der Lichtendorfer Straße
- LB 48 Lindenallee westlich der Kreuzung Sölder Str./Buschkampweg (geschützte Allee gem. § 41 LNatSchG)

Von den Verboten der gesetzlich geschützten **Biotope** wird gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG eine Ausnahme zugelassen, da die Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) ausgeglichen werden können. Hinsichtlich der Begründung wird auf Abschnitt B, Ziffer 11 dieses Beschlusses verwiesen.

5 Nebenbestimmungen

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

5.1 Wasserwirtschaft

Die wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG für die Einleitung des Oberflächenwassers der BAB 1 und der T+R einschließlich der Erweiterung wurde bereits in einem gesonderten Verfahren durch die zuständige Wasserbehörde des Kreises Unna am 17.04.2018, Az. 69.2/66 30 26-11 Nr. 292, erteilt.

5.1.1 Wasserschutzgebiete

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die RiStWag, Ausgabe 2002 zu beachten, soweit die Um- und Ausbaumaßnahme den Einzugsbereich des Wasserschutzgebietes „Dortmunder Energie und Wasser (DEW)“ (Wasserschutzzone III) berührt.

5.1.2 Wassertechnische Nebenbestimmungen

1. Die Erweiterungsfläche liegt innerhalb der Wasserschutzzone III A der DEW. Für die geplanten Geländeaufschüttungen dürfen deshalb aus wasserwirtschaftlicher Sicht nachweislich ausschließlich natürliche Bodenmaterialien (Fremdbestandteile < 10 %) der Qualität Z 0 der LAGA Boden, Stand 2004 im Feststoff und im Eluat eingesetzt werden. Der Einbau von Ersatzbaustoffen ist ausgeschlossen.
2. Für die chemischen Qualitätsnachweise sind die Bodenmaterialien vor Anlieferung je Herkunfts-ort in Chargen von maximal 500 m³ repräsentativ auf die Parameter der LAGA Boden, Stand 2004 im Feststoff und im Eluat

von einer zertifizierten Untersuchungsstelle zu analysieren. Probenahme-protokolle sind anzufertigen.

3. Die geplanten Geländeaufschüttungen sind von einer/einem Fachgutachter*in (z. B. ein*e anerkannte*r Altlastensachverständige*r oder ein* Gutachter*in, die/der nachweislich über die erforderliche Sachkunde in der Altlastenbearbeitung verfügt) kontinuierlich zu begleiten. Nach Anlieferung der Bodenmaterialien auf dem Grundstück sind diese im Rahmen von Eigenkontrolluntersuchungen von dem Altlastensachverständigen einer Sichtkontrolle zu unterziehen und repräsentativ zu beproben. Geeignete Bodenmischproben sind von einer zertifizierten Untersuchungsstelle auf die Parameter der LAGA Boden (Stand 2004) im Feststoff und Eluat chemisch zu analysieren.

Die konkreten Einbaubereiche der Bodenmaterialien unterschiedlicher Herkunftsorte sind in einem Plan nach Lage und Einbautiefe zu dokumentieren.

4. Die/der Fachgutachter*in hat ihre/seine Tätigkeiten und Überwachungspflichten im Rahmen der Geländeaufschüttungen in einem Bericht zu dokumentieren.

Der Dokumentation sind die Nachweise über die Herkunft, Menge und chemische Qualität der angelieferten Bodenmaterialien, die Ergebnisse der Eigenkontrolluntersuchungen, die graphische Darstellung der Einbaubereiche unterschiedlicher Herkunftsorte sowie sonstige relevante Daten und Pläne beizufügen.

Die Dokumentation ist der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Unna digital und in Papierform unaufgefordert nach Abschluss der Geländemodaufschüttungen vorzulegen.

5. Innerhalb der Wasserschutzzone III A ist unterhalb der geplanten Pflasterflächen die bautechnische Verwertung von Recycling-Baustoffen, industriellen Reststoffen und Bodenmaterialien der Qualitäten Z 1.1, Z 1.2 und Z 2 der LAGA Boden, Stand 2004 aus wasserwirtschaftlicher Sicht ausgeschlossen. Es dürfen ausschließlich natürliche Baustoffe (Steinbruchmaterialien) oder Bodenmaterialien der Qualität Z 0 der LAGA Boden, Stand 2004 eingesetzt werden.
6. Innerhalb der Wasserschutzzone III B ist unterhalb der geplanten Pflasterflächen die bautechnische Verwertung von Recycling-Baustoffen, industriellen Reststoffen und Bodenmaterialien der Qualität Z 2 der LAGA Boden, Stand 2004 aus wasserwirtschaftlicher Sicht ausgeschlossen.

Stadtentwässerung Schwerte

Für die Errichtung der WC-Anlage auf dem LKW-Parkplatz ist eine detaillierte Abstimmung (Entwässerungsantrag) mit der Stadtentwässerung Schwerte erforderlich.

5.2 Verwendung von Recycling-Baustoffen

Innerhalb der Wasserschutzzone III A ist unterhalb der geplanten Pflasterflächen die bautechnische Verwertung von Recycling-Baustoffen, industriellen Reststoffen und Bodenmaterialien der Qualitäten Z 1.1, Z 1.2 und Z 2 der LAGA Boden, Stand 2004 aus wasserwirtschaftlicher Sicht ausgeschlossen. Es dürfen ausschließlich natürliche Baustoffe (Steinbruchmaterialien) oder Bodenmaterialien der Qualität Z 0 der LAGA Boden, Stand 2004 eingesetzt werden.

Innerhalb der Wasserschutzzone III B ist unterhalb der geplanten Pflasterflächen die bautechnische Verwertung von Recycling-Baustoffen, industriellen Reststoffen und Bodenmaterialien der Qualität Z 2 der LAGA Boden, Stand 2004 aus wasserwirtschaftlicher Sicht ausgeschlossen.

5.3 Bodenschutz

5.3.1 Allgemeines

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. Die Baugrundeigenschaften sind objektbezogen zu untersuchen und zu bewerten. Böschungen sind so zu gestalten, dass sie dauerhaft standsicher sind.

5.3.2 Altlasten

Werden bei Bauarbeiten Altlasten im Sinne des § 2 Abs. 5 des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) und ggf. hierdurch verursachte Gewässer-Verunreinigungen entdeckt, hat die Vorhabenträgerin diese in Abstimmung mit der örtlich zuständigen unteren Bodenschutzbehörde zu sanieren (§ 2 Abs. 7 BBodSchG). Auch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) ist unverzüglich zu benachrichtigen.

5.3.3 Bodenverwendung

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

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.

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 dem Umweltamt des Kreises Unna bzw. der Stadt Unna unaufgefordert vorzulegen (s. a. § 12 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung).

5.3.4 Bodenverdichtung

Bodenverdichtungen, insbesondere durch Berücksichtigung der Bodenart, Bodenfeuchtigkeit und des von den eingesetzten Geräten verursachten Bodendrucks, sind durch Tiefenlockerungsmaßnahmen so weit wie möglich zu vermeiden. Schadenersatzansprüche gegen die Vorhabenträgerin hinsichtlich dennoch entstehender und nicht zu beseitigender Bodenverdichtungen bleiben unberührt.

5.3.5 Weitere Nebenbestimmungen

1. Die Erweiterungsfläche liegt innerhalb der Wasserschutzzone III A der DEW. Für die geplanten Geländeaufschüttungen dürfen deshalb aus wasserwirtschaftlicher Sicht nachweislich ausschließlich natürliche Bodenmaterialien (Fremdbestandteile < 10 %) der Qualität Z 0 der LAGA Boden, Stand 2004 im Feststoff und im Eluat eingesetzt werden. Der Einbau von Ersatzbaustoffen ist ausgeschlossen.
2. Für die chemischen Qualitätsnachweise sind die Bodenmaterialien vor Anlieferung je Herkunfts-ort in Chargen von maximal 500 m³ repräsentativ auf die Parameter der LAGA Boden, Stand 2004 im Feststoff und im Eluat von einer zertifizierten Untersuchungsstelle zu analysieren. Probenahme-protokolle sind anzufertigen.
3. Die geplanten Geländeaufschüttungen sind von einer/einem Fachgutachter*in (z. B. ein*e anerkannte*r Altlastensachverständige*r oder ein* Gutachter*in, die/der nachweislich über die erforderliche Sachkunde in der Altlastenbearbeitung verfügt) kontinuierlich zu begleiten. Nach Anlieferung der Bodenmaterialien auf dem Grundstück sind diese im Rahmen von Eigenkontrolluntersuchungen von dem Altlastensachverständigen einer Sichtkontrolle zu unterziehen und repräsentativ zu beproben. Geeignete Bodenmischproben sind von einer zertifizierten Untersuchungsstelle auf die Parameter der LAGA Boden (Stand 2004) im Feststoff und Eluat chemisch zu analysieren.

Die konkreten Einbaubereiche der Bodenmaterialien unterschiedlicher Herkunftsorte sind in einem Plan nach Lage und Einbautiefe zu dokumentieren.

4. Die/der Fachgutachter*in hat ihre/seine Tätigkeiten und Überwachungspflichten im Rahmen der Geländeaufschüttungen in einem Bericht zu dokumentieren.

Der Dokumentation sind die Nachweise über die Herkunft, Menge und chemische Qualität der angelieferten Bodenmaterialien, die Ergebnisse der Eigenkontrolluntersuchungen, die graphische Darstellung der Einbaubereiche unterschiedlicher Herkunftsorte sowie sonstige relevante Daten und Pläne beizufügen.

Die Dokumentation ist der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Unna digital und in Papierform unaufgefordert nach Abschluss der Geländemodenaufschüttungen vorzulegen.

5. Innerhalb der Wasserschutzzone III A ist unterhalb der geplanten Pflasterflächen die bautechnische Verwertung von Recycling-Baustoffen, industriellen Reststoffen und Bodenmaterialien der Qualitäten Z 1.1, Z 1.2 und Z 2 der LAGA Boden, Stand 2004 aus wasserwirtschaftlicher Sicht ausgeschlossen. Es dürfen ausschließlich natürliche Baustoffe (Steinbruchmaterialien) oder Bodenmaterialien der Qualität Z 0 der LAGA Boden, Stand 2004 eingesetzt werden.
6. Innerhalb der Wasserschutzzone III B ist unterhalb der geplanten Pflasterflächen die bautechnische Verwertung von Recycling-Baustoffen, industriellen Reststoffen und Bodenmaterialien der Qualität Z 2 der LAGA Boden, Stand 2004 aus wasserwirtschaftlicher Sicht ausgeschlossen.

Technischer Arbeitsschutz

1. Die Anforderungen der Baustellenverordnung einschließlich der Anhänge I und II sind zu beachten.
 - Schon in der Planungsphase müssen die allgemeinen Arbeitsschutzgrundsätze bei der Einteilung der verschiedenen Arbeitsabschnitte und der zeitlichen Abschätzung berücksichtigt werden.
 - Spätestens 2 Wochen vor Einrichtung der Baustelle ist der Arbeitsschutzbehörde das Bauvorhaben anzukündigen.
 - Vor Einrichtung der Baustelle muss ein Sicherheits- und Gesundheitschutzplan erstellt werden, der die erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen enthält.
 - Bei Tätigwerden mehrerer Firmen auf der Baustelle ist ein Koordinator zu bestellen, der während der Planungsphase und der Bauphase den Arbeitsschutz organisiert.
2. Vor dem Beginn von Arbeiten bzw. Sanierungsarbeiten in Bereichen, in denen eine Kontaminierung durch Gefahrstoffe nicht ausgeschlossen werden kann, sind Erkundung der vermuteten Gefahrstoffe und eine Abschätzung der, von diesen im Sinne der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes möglicherweise ausgehenden Gefährdung, vorzunehmen.
3. Die Ergebnisse dieser Erkundungen sind zu dokumentieren und allen, die in diesen Bereichen tätig sind, zur Verfügung zu stellen.
4. Die Ergebnisse der Erkundungen oder der Ermittlungen sind unter Berücksichtigung der in Betracht kommenden oder vorgesehenen Arbeitsverfahren und der Belange der Sicherheit, des Gesundheits- und Nachbarschaftsschutzes in einen Arbeits- und Sicherheitsplan umzusetzen. Dieser sollte Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen sein.

5. Beim Umgang mit Baumaterialien oder Bodenaushub, die mit Gefahrstoffen kontaminiert sind, müssen die Bestimmungen der Technischen Regel für Gefahrstoffe TRGS 524 „Schutzmaßnahmen für Tätigkeiten in kontaminierten Bereichen“ eingehalten werden. Insbesondere sind alle Einflussgrößen, die zu einer Gefährdung von Beschäftigten führen können, zu ermitteln und zu bewerten; angemessene Schutzmaßnahmen sind festzulegen und einzuhalten (Gefährdungsbeurteilung). Die Gefährdungsbeurteilung ist zu dokumentieren.

5.4 Kampfmittel

Spätestens sechs Monate vor Baubeginn bzw. vor Bodeneingriffen ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen.

5.5 Erschütterungen

Die Bauarbeiten sollen unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst ausgeführt werden. Die Vorhabenträgerin hat die Anhaltswerte für Erschütterungsimmissionen gemäß Nr. 5 des Gemeinsamen Runderlasses des MUNLV, des MWMEV und des MSWKS: "Messung, Beurteilung, Verminderung von Erschütterungsimmissionen" vom 31.7.2000 - MBI.NRW S. 945 - in der Fassung vom 4. Nov. 2003 sowie die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ (Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen) unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes einzuhalten.

Auf Grundlage der detaillierten Ausführungsunterlagen soll durch die Vorhabenträgerin im Bedarfsfall an relevanten Gebäuden die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens erfolgen. Die sich daraus eventuell ergebenden Entschädigungsansprüche bleiben dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. Abschnitt B, Ziffer 19). Darüber hinaus behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, der Vorhabenträgerin in diesen Fällen gem. §74 Abs. 2 S. 2 VwVfG Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die dem Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf Rechte anderer erforderlich sind.

5.6 Natur-, Landschafts- und Artenschutz

Eingriffe in naturnahe Bestände sind auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken. Der landschaftspflegerische Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) nebst Anlagen ist Bestandteil der Planfeststellung. Es dürfen nur die in diesem Fachplan (LBP) genannten Flächen in Anspruch genommen werden. Zusätzliche, in den festgestellten Planunterlagen nicht ausgewiesene Eingriffe oder Flächeninanspruchnahmen sind nicht zulässig.

Für die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde und – z.B. bei Erstaufforstungsmaßnahmen – mit der zuständigen Forstverwaltung

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.

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

Die Gehölzpflanzungen A 1 bis A 3 sowie A 5 bis A 7 sind vor Baubeginn anzupflanzen und durch einen temporären Bauzaun (V 4) zu sichern. Diese stellen als CEF-Maßnahme eine Ersatzleitlinie für strukturgebundene Fledermausarten dar, deren Wirksamkeit vor Beginn der Bautätigkeit gegeben sein muss. bzw. kürzer: Hierbei handelt es sich um CEF-Maßnahmen, deren Wirksamkeit vor Beginn der Bautätigkeit gegeben sein muss.

Die Durchführung der vorgenannten Maßnahmen im unmittelbaren Trassenbereich ist innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung der Verkehrsanlagen vorzunehmen. Hierbei ist die jeweilige Vegetationsperiode zu berücksichtigen.

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.

Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Die ELA, Ausgabe 2013 sind zu beachten.

Im Übrigen sind die Vorgaben der „Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau“ – HNL-S 99 – (Allgemeines Rundschreiben Nr. 9/1999) zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen auf ihre Kosten Sorge zu tragen und die erforderlichen Pflegemaßnahmen entsprechend den ELA, Ausgabe 2013 zu übernehmen. Die Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist im Rahmen der Ausführungsplanung nach den in ELA dargestellten Grundsätzen festzulegen.

Schutzmaßnahmen

Zum Schutz nicht zu beeinträchtigender Gehölze sind die Vorgaben der DIN 18920 und RAS LP 4 zu beachten.

Vermeidungsmaßnahmen

Die Vorbereitung des Baufeldes sowie vorzunehmende Gehölzarbeiten sind außerhalb der Brutzeit im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar durchzuführen. Soll hiervon abgewichen werden, ist vorlaufend durch eine ökologische Baubegleitung sicherzustellen, dass im Vorhabenbereich keine verbotstatbestandfähigen Tätigkeiten ausgeführt werden. In Ergänzung zu V1, V2 i.V.m. V5 sind letztere Kontrollen durch die ökologische Baubegleitung zu dokumentieren.

Zur Vermeidung von Tierverlusten ist das Baufeld vor dessen Räumung, insbesondere Gehölze, auf das Vorkommen von Lebensstätten wildlebender Tiere, insbesondere planungsrelevanter Arten, sowie auf das Vorkommen solcher Tiere selbst zu untersuchen. Gehölze mit Höhlenvorkommen ohne Fledermausbesatz sind unmittelbar zu fällen oder, falls zeitliche Verzögerungen eintreten werden, fachgerecht zu verschließen. Für durch Fledermäuse besetzte Höhlen ist sicherzustellen, dass diese zum Zeitpunkt der Fällung unbesetzt sind; insbesondere diese Fällungen sind schriftlich zu dokumentieren und eine entsprechende Anzahl an Ersatzquartieren im Verhältnis 1:1 ist dann vorzuhalten (V3). Die Naturschutzbehörden sind hierüber in Kenntnis zu setzen.

In Verbindung mit Maßnahmen A1 CEF bis A3 CEF und A5 CEF ist in der Ergänzung und initialen Funktionserfüllung dieser, ein 2 m hoher, lichtdurchlässiger Bauzaun entlang der o. g. Maßnahmen zu errichten. Der Bauzaun kann nach 5 Jahren entfernt werden, sofern die Gehölzanpflanzungen der Maßnahmen A1 bis A3 und A5 ihre Funktion als Fledermausleitlinie erfüllen (A4 CEF).

Die gesamten Bauarbeiten sind durch eine ökologische Baubegleitung zu begleiten (V5).

Das Beleuchtungskonzept zur Verringerung der Beeinträchtigungen von Insekten und Fledermäusen ist gemäß den Ausführungen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags Kapitel 8.1.2 auszuführen.

Ausgleichsmaßnahmen

Die Ausgleichsmaßnahmen A1 CEF bis A3 CEF, A4 CEF und A5 CEF bis A7 CEF sind entsprechend der Ausführungen der Maßnahmenblätter entsprechend umzusetzen.

Die CEF-Maßnahmen, insbesondere durch die Maßnahme A4 CEF, müssen vor Vornahme des Eingriffs wirksam sein.

Sonstiges

Baubeginn und –ende sind den zuständigen Naturschutzbehörden anzuzeigen.

Der Beginn der vorzeitigen Anpflanzung von Gehölzen als CEF-Maßnahmen (A1 CEF bis A3 CEF und A5 CEF bis A7) sind den zuständigen Naturschutzbehörden anzuzeigen.

Bodenverdichtungen sind im Bereich der durch die Baumaßnahme betroffenen Pflanzenbestände nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Wurzelraum ist zu sichern. Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind nur unter strikter Beachtung artenschutzrechtlicher Vorgaben außerhalb des o. g. genannten Zeitraums vorzunehmen.

Vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, z. B. durch das Ablagern von Baustoffen und Abstellen von Baumaschinen in den randlichen Freiflächen sind zu unterlassen. Zur Zwischenlagerung sind vorhandene Wege und andere befestigte Bereiche zu benutzen.

5.7 Landwirtschaft

Soweit in einem anderen Verfahren (z. B. Flurbereinigungsverfahren) für das nachgeordnete Wegenetz andere geeignete Lösungen gefunden werden, die eine ordnungsgemäße Erschließung der Grundstücke sicherstellen, kann der Vorhabenträger auf die Errichtung der dann entbehrlich werdenden Straßen- und Wegeteile nach diesem Beschluss verzichten.

Der Träger der Straßenbaulast hat sich durch Förderung von freiwilligem Landtausch zu bemühen, dass durch die Zuordnung von Restflächen an angrenzende Grundstücke die agrartechnisch sinnvolle landwirtschaftliche Weiternutzung der Restflächen bzw. eine Verwendung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen ermöglicht wird.

Restflächen, die ohne Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz verbleiben, sind auf Wunsch des Eigentümers von der Vorhabenträgerin zu übernehmen und dem Eigentümer der benachbarten Betriebsflächen - ggf. als Ersatzland - anzubieten.

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.

Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Technische Einzelheiten sind mit den betroffenen Grundstückseigentümern abzustimmen. Für den Fall, dass kein Einvernehmen hergestellt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor.

Die im Rahmen der Baumaßnahme vorübergehend als Arbeitsstreifen beanspruchten Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen. Die ursprüngliche Bodenqualität ist dauerhaft sicherzustellen.

Die betroffenen Landwirte sind rechtzeitig vor Baubeginn in geeigneter Weise über den Zeitpunkt der Inanspruchnahme ihrer Flächen zu unterrichten.

5.8 Versorgungswege

Die Vorhabenträgerin hat der/dem jeweiligen Betreiber*in der Anlagen und Leitungen die jeweiligen Bauarbeiten mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf anzuzeigen und die notwendigen Anpassungsarbeiten, Umbauten, Umlegungen und Sicherungsmaßnahmen rechtzeitig mit ihm abzustimmen. Die nachstehenden Nebenbestimmungen sind zu beachten.

Einschränkungen für Bepflanzungen in bestehenden Leitungsschutzstreifen sind zu beachten. Bezüglich der Gehölzpflanzungen im Bereich von Ver- und Entsorgungsleitungen gelten die Regelungen des DVGW-Regelwerkes (GW 125) bzw. des „Merkblatts über Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013, Nr. 939.

Insgesamt sind die Stellungnahmen der Versorgungsträger, die durch die Synopse zu den festgestellten Planungsunterlagen genommen wird, zu beachten und entsprechende Anweisungen zu befolgen.

Unterrichtungs-/Abstimmungspflichten

Die Ausführungsplanung ist mit folgenden Stellen möglichst frühzeitig abzustimmen:

- DB Energie GmbH, Energieversorgung West, Heyden-Rynsch-Str. 127, 44379 Dortmund – siehe Stellungnahme vom 10.04.2019
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Technische Infrastruktur Niederlassung West, Karl-Lange-Str. 29, 44791 Bochum – siehe Stellungnahme vom 30.04.2019
- Thyssengas GmbH, Kampstraße 49, 44137 Dortmund – siehe Stellungnahme vom 16.04.2019.

Erforderliche Anpassungsarbeiten an Anlagen Dritter (z. B. Umbau- und Sicherungsmaßnahmen) sind mit den v. b. Trägern abzustimmen. Sollte keine Einigung erzielt werden können und/ oder sollten genehmigungspflichtige Änderungen vorzunehmen sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung vor.

5.9 Denkmalschutz

Die Vorhabenträgerin hat bereits geplant eine archäologische Baubegleitung in den Bauablauf zu integrieren.

5.10 Straßenbautechnische Nebenbestimmungen

5.10.1 Allgemein

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, entsprechend der Forderungen aus der ergänzenden Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen vom 21.11.2019 die in den dort aufgeführten Punkten eingeforderte

Abstimmung im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Träger der Straßenbaulast durchzuführen. Diese Verpflichtung gilt unbeschadet der weiteren Entwicklung um den Übergang von Teilen der Straßenbauverwaltung NRW (Betreiber und Nutzer der Verkehrsanlage) und Vorhabenträgerin in die Autobahn-GmbH des Bundes.

5.10.2 Baustellenverkehr

Es ist darauf zu achten, dass die Erschließung der angrenzenden Ackerflächen nicht beeinträchtigt wird.

Der Baustellenverkehr ist über die A 1 abzuwickeln. Dies ist den am Bau beteiligten Firmen verbindlich vorzugeben. Sollte dennoch eine Abwicklung des Baustellenverkehrs über die Lichtendorfer Straße notwendig sein, ist dies auf das notwenigste Maß zu beschränken.

Sofern während der Baudurchführung die städtischen Wirtschaftswege zur Abwicklung des Baustellenverkehrs in Anspruch genommen werden müssen, sind für Begegnungsverkehr Ausweichbuchten anzulegen. Die städtischen Wirtschaftswege sind nach Abschluss der Baumaßnahme instand zu setzen. Hierzu hat vor Beginn der Baumaßnahme eine Zustandserfassung unter Beteiligung der Stadt Schwerte zu erfolgen. Der Zustand der Wirtschaftswege ist zu dokumentieren. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist der notwendige Umfang der Instandsetzung gemeinsam festzulegen. Danach hat eine Abnahme zu erfolgen.

5.11 **Luftimmission**

Hinweis

Die Einhaltung von Luftschadstoff-Grenzwerten wird gewährleistet, jedoch können erfahrungsgemäß punktuelle Grenzwertüberschreitungen nie gänzlich ausgeschlossen werden. Sollten derartige Feststellungen getroffen werden, sind entsprechende Vorkehrungen gem. § 75 Abs. 2 VwVfG NRW zu treffen.

5.12 **Immissionsschutz**

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

5.12.1 Bauimmissionen

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Die Vorhabenträgerin hat bei Durchführung der Bauarbeiten die Maßgaben der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen –“ vom 19.08.1970 zu beachten.

Sollte sich im Rahmen der Bauausführungsplanung ergeben, dass unvermeidbare Bauverfahren mit zu erwartenden erheblichen Baulärmimmissionen eingesetzt werden müssen, welche die Richtwerte der AVV Baulärm überschreiten, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, der Vorhabenträgerin gem. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf Rechte anderer erforderlich sind. Sollten entsprechende Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, wird ein Anspruch gem. § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festgestellt. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

Lärmintensive Arbeiten in der Nähe von Wohngebieten sind grundsätzlich, soweit es gemäß Bauablauf möglich ist, auf die Tageszeit zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr zu beschränken. Die gesetzlichen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten.

Soweit möglich, sind lärmarme Maschinen und Verfahren anzuwenden.

Baumaschinen müssen der Maschinenlärmschutzverordnung 32. BImSchV entsprechen. Die durchführenden Baufirmen sind vertraglich entsprechend zu verpflichten.

Sollte es während der Bauausführung an nahestehenden Gebäuden zu Überschreitungen der Vorgaben der AVV-Baulärm kommen, sind die Arbeiten zu unterbrechen, die Ursache der Überschreitung zu ermitteln und das Bauverfahren ggf. entsprechend zu modifizieren. Sollten trotz optimiertem Bauverfahren die Anhaltewerte überschritten werden und werden dadurch Schäden verursacht, sind diese nach den Grundsätzen des § 906 BGB zu entschädigen.

5.12.2 Erschütterungen

Zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen sind der Vorhabenträgerin bei allen Bauarbeiten in der Nähe von Gebäuden jedweder Nutzungsart die der DIN 4150-3 entnommenen und in Tabelle 1 zum Gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz- V B 2-8829 (VNr. 4/00), des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr – IV A 6-46-63, und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport – II A 4-850.1- „Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungs-immissionen“ vom 31.07.2000 (SMBl. 7129) Anhaltswerte für Erschütterungen vorgegeben, unterhalb derer schädliche Erschütterungsimmisionen ausgeschlossen werden können, zu beachten.

Sollte es während der Bauausführung an nahestehenden Gebäuden zu Überschreitungen der Anhaltewerte kommen, sind die Arbeiten zu unterbrechen, die Ursache der Überschreitung zu ermitteln und das Bauverfahren ggf. entsprechend zu modifizieren. Sollten trotz optimiertem Bauverfahren die Anhaltewerte überschritten werden und werden dadurch Schäden verursacht, sind diese nach den Grundsätzen des § 906 BGB zu entschädigen.

5.13 Belange der Tank und Rast GmbH

Die bewirtschaftete T+R muss zu jedem Zeitpunkt von der Bundesautobahn aus an- und abfahrbar für alle Fahrzeugarten sein.

Die wegweisende Beschilderung auf der bewirtschafteten T+R ist jederzeit, auch während der Bauzeit, aufrechtzuerhalten und muss auch nachts für alle Verkehrsteilnehmende klar und deutlich zu erkennen sein. Die gesamte Baumaßnahme ist so zu gestalten, dass die Beeinträchtigungen der T+R so gering wie möglich gehalten werden.

Unter Hinweis auf § 32 Straßenverkehrsordnung ist während der Bauzeit darauf zu achten, dass die baustellenbedingten Verschmutzungen der Fahrbahn als Verkehrsgefährdung so gering wie möglich gehalten werden und hierfür regelmäßig vom Verantwortlichen die Beseitigung der Verschmutzung unverzüglich zu veranlassen ist.

6 Nebenbestimmungen im privaten Interesse

6.1 Grundstücksinanspruchnahmen

Die durch die Baumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer*innen haben gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen sowie für sonstige durch das Bauvorhaben hervorgerufene unzumutbare Nachteile.

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer*innen die Übernahme dieser Flächen durch den Träger der Straßenbaulast verlangen. Werden die Flächen vom Träger der Straßenbaulast nicht übernommen, sind diese Flächen mit einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gem. § 15 Abs. 4 BNatSchG zu belasten.

Über die Höhe der Entschädigung wird – sofern es zwischen der DEGES GmbH und der/dem betroffenen Eigentümer*in nicht zu einer entsprechenden Einigung kommt – in dem Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW entschieden. Auf Abschnitt B, Ziffer 19 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die laufende Reinigung und die Wiederinstandsetzung – nach Abschluss der Bauarbeiten – aller als Zufahrten zur Baustelle benutzten Straßen und Wege sind zu gewährleisten.

6.2 Ertragsminderungen

Soweit durch das Bauvorhaben selbst oder durch Kompensationsmaßnahmen Ertragsminderungen eintreten (zum Beispiel durch Schattierung landwirtschaftlich genutzter Flächen), wird festgestellt, dass den Betroffenen ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt B, Ziffer 19). Dasselbe gilt für Gewerbeertragsminderungen (unter den genannten Voraussetzungen).

6.3 Mehrwege

Sofern sich Wege für die betroffenen Land-/Forstwirte im Rahmen des Baus erheblich verlängern und damit die Rechte der Betroffenen nachteilig berührt werden, steht diesen ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zu. Dies ist etwa der Fall, wenn zusätzliche Wegstrecken für den land-/forstwirtschaftlichen Betriebsablauf erheblich sind und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt B, Ziffer 19).

6.4 Zufahrten und Wegverbindungen

Es ist 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; notfalls sind vorübergehende Zufahrten einzurichten. Sollte auch dies nicht möglich sein, wird auf das dem Planfeststellungsverfahren nachstehende Entschädigungsverfahren verwiesen.

Bei der Ausgestaltung (Dimensionierung, Kurvenradien etc.) neuer Verbindungs- und Wirtschaftswege sind die Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW) und der ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege des Bundesverkehrsministeriums zu beachten.

Existieren Verbindungen schon derzeit nicht und sind auch nicht für die Allgemeinheit von Nutzen, besteht für die Vorhabenträgerin auch zukünftig keine Verpflichtung auf Errichtung.

Eine neue Zufahrt ist entbehrlich, wenn das betreffende Grundstück anderweitig ausreichend erschlossen ist.

6.5 Restflächen

Die Vorhabenträgerin hat sich im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zu bemühen, dass durch die Zuordnung etwaiger Restflächen an angrenzende Grundstücke eine sinnvolle Weiternutzung der Restflächen bzw. eine Verwendung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen ermöglicht wird.

7 Sonstige Nebenbestimmungen

7.1 Änderung der Planunterlagen

Den von den zuständigen Trägern öffentlicher Belange und anderen Verfahrensbeteiligten im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen und Einwendungen, deren Berücksichtigung die Vorhabenträgerin zugesagt hat (s. Stellungnahmen zu den Einwendungen und Niederschrift über den Erörterungstermin), stimmt die Planfeststellungsbehörde zu. Sie werden Bestandteil dieses Beschlusses.

Die Planunterlagen sind von der Vorhabenträgerin entsprechend den sich aus diesem Beschluss ergebenden Ergänzungen, Änderungen, Auflagen und Verpflichtungen zu berichtigen („sog. Grüneintragungen“). Hierzu zählen auch die

Ergänzungen und Änderungen, die sich auf Grund der Stellungnahmen und Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren ergeben haben, soweit in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.

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; anderenfalls ist ein Planänderungsverfahren gem. § 76 VwVfG NRW oder ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

7.2 Rückwärtige Anbindung

Die Sperrung der rückwärtigen Anbindung ist während der Bauzeit auf ein Minimum zu begrenzen.

Die rückwärtige Anbindung der Rastanlage von der Lichtendorfer Straße aus ist für den Betriebs- und Versorgungsdienst aufrechtzuerhalten. Sie ist für den Betriebs- und Rettungsdienst freizugeben. Die Durchfahrt von und zu der Lichtendorfer Straße in das zukünftige Gelände der T+R ist mit einer Schranke oder einer gleichwertigen Anlage für den öffentlichen Verkehr zu sperren.

Ansonsten wird auf die Regelungen des Regelungsverzeichnisses verwiesen (vgl. lfd. Nr. 13 der planfestgestellten Unterlagen).

8 Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen

8.1 Verfahrenseinwendungen

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

8.2 Berücksichtigte/ gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen

Die Einwendungen und Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter werden, soweit sie durch

- Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren oder
- Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, für erledigt erklärt.

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

8.3 Präkludierte Einwendung

Nach dem Inhalt der Verwaltungsvorgänge ist ein Ehepaar mit seinen Einwendungen gegen den offen gelegten Plan ausgeschlossen.

Nach § 21 Abs. 1 und 2 UVPG i. V. m. § 73 Abs. 4 VwVfG NRW kann die betroffene Öffentlichkeit bis einen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben.

Die Einwendungsfrist in Verbindung mit der Auslegung bei der Stadt Schwerte endete mit Ablauf des 18.04.2019. Die Einwendung ging aber erst am 24.09.2019 auf dem Postweg bei der Anhörungsbehörde ein.

Die Versäumung der Frist hat zur Folge, dass die Einwendungen ausgeschlossen sind. Dies regelt § 73, Abs. 4, Satz 3 VwVfG NRW. Mit der dort vorgesehenen materiellen Präklusion sind die Einwendungen in der Sache verwirkt, so dass sie den Einwendern keine Rechtsposition mehr zu verleihen vermögen.

Dies schließt nach ständiger Rechtsprechung aus, dass die Anhörungsbehörde durch inhaltliche Befassung mit den verspäteten Einwendungen eine einmal eingetretene materielle Präklusion nachträglich wieder beseitigt und die Rechtsschutzmöglichkeiten neu eröffnet (vgl. u. a. BVerwG, Beschluss vom 18.09.1995, 11 VR 7.95).

Gründe, die nach § 32 Abs. 1 VwVfG NRW eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wegen Versäumung der Einwendungsfrist ermöglichen würden, sind nicht vorgetragen worden.

Insofern ist festzustellen, dass die Einwendung nach Ablauf der Einwendungsfrist eingegangen ist. Zudem hat das Ehepaar auf der Liste der Anlieger und Betroffenen unterschrieben, die als Einwendung P 7 geführt wird und die der Ansprechpartner stellvertretend fristgerecht zusammen mit einer Einwendung eingereicht hat. Laut Punkt 12 dieser Einwendung schließen sich alle auf der Liste den Einwendungen und Bedenken an und machen sich diese zu Eigen. Die Einwendungen wurden daher im Verfahren berücksichtigt.

8.4 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,
- unzumutbare Lärm- und Schadstoffeinwirkungen befürchtet und Lärmschutz gefordert wird,
- Bedenken hinsichtlich der Maßnahmen des Natur- und Landschaftschutzes erhoben werden,
- Beeinträchtigungen von Landwirtschaft und landwirtschaftlichen Nutzflächen und Gewerbebetrieben befürchtet werden,
- eine andere Variantenwahl gefordert sowie eine unzureichende Variantenprüfung bemängelt werden,
- die Ausgestaltung als fehlerhaft dargestellt wird,

- die Verkehrsuntersuchung und Verkehrsprognose u. a. mit der Folge als fehlerhaft bzw. unzureichend bemängelt werden, dass falsche Verkehrszahlen in die Planung und damit auch in die Einzelgutachten (Lärmtechnik, Luftschadstoffe) eingeflossen sind,
- sowie sonstige über den Planungsstand hinausgehende Forderungen wie z. B. Lage der E-Ladesäulen gefordert werden,
- bemängelt wird, das Luftschadstoffgutachten sei unzureichend sowie methodisch fehlerhaft,
- gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Staub und Immissionen befürchtet werden,

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

8.5 Spezielle Einwendungen und Forderungen

Die von Behörden, öffentlichen Trägern und privaten Beteiligten erhobenen speziellen Forderungen und Einwendungen werden aus den in Abschnitt B dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

Soweit dort nicht im Einzelnen explizit auf die Einwendungen eingegangen worden sein sollte, weil es sich zum Beispiel nicht um mehr als nur geringfügig betroffene Interessen handelt, schließt sich die Planfeststellungsbehörde den von der Vorhabenträgerin in ihren Gegenäußerungen vorgetragene Argumenten an und macht sich diese nach eigener Prüfung zu eigen. Soweit dort der Argumentation widersprochen wird, werden die Einwendungen und Bedenken zurückgewiesen.

Allein zur Vermeidung von Wiederholungen und zur besseren Lesbarkeit des Beschlusses wird deshalb auf die Synopsen unter Abschnitt A, Ziffer 2, lfd. Nrn. 27 und 28 verwiesen. Die Synopsen sind die/den jeweilige*n Einwenderinnen/Einwender*innen übersandt worden.

Bündelung von mehrfach vorgetragene Einwendungen

In einzelnen Gliederungspunkten setzt sich die Planfeststellungsbehörde mit Argumenten auseinander, die mehrfach vorgetragen wurde. Um Wiederholungen zu vermeiden, hat sie sich dazu entschieden, diese nur einmal zu behandeln.

B. BEGRÜNDUNG

1 Das Vorhaben

Das hiermit planfestgestellte Vorhaben umfasst den Um- und Ausbau der T+R Lichtendorf-Süd im Rahmen des Sonderprogramms des Bundes zur Kapazitätserhöhung der LKW-Stellplätze an Bundesautobahnen vor. Vorhabenträgerin ist die Bundesrepublik Deutschland, letztlich vertreten durch die DEGES GmbH, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH. Die T+R befindet sich im Abschnitt Westhofener Kreuz – Kreuz Dortmund/Unna, auf der südlichen Seite der A 1 bei Betriebs-km 70,8 in Fahrtrichtung Dortmund.

Bei der bestehenden T+R handelt es sich um zwei einseitige bewirtschaftete Anlagen für die Richtungsfahrbahnen. Die betrachtete Anlage in Fahrtrichtung Münster besteht aus einer getrennten Anlage, bei welcher der Rasthof von der Tankstelle abgekoppelt ist. Auf der Anlage sind 90 PKW-Stellplätze sowie 57 Stellplätze für Lastzüge, LKW und Busse vorhanden.

Die Tank & Rast GmbH hat die Konzession zum Betrieb der bewirtschafteten Rastanlage. Die Bundesstraßenverwaltung ist Grundstückseigentümerin der Betriebsgrundstücke.

Die T+R Lichtendorf-Süd liegt südöstlich der BAB 1 in Fahrtrichtung Münster zwischen der AS Schwerte (NK4511033A) und dem AK Dortmund/Unna (NK441109A) bei Betriebs-km 332,4. Die nächstgelegenen Tank- und Rastanlagen auf der BAB 1 sind von Südwesten kommend die T+R Remscheid (Entfernung ca. 49 km) sowie im weiteren Verlauf der BAB 1 in nordöstlicher Richtung die Tank- und Rastanlage Münsterland (Entfernung ca. 57 km).

Die T+R liegt auf dem Gebiet der Stadt Schwerte, Kreis Unna und ist dem Regierungsbezirk Arnsberg zugehörig. Unmittelbar nördlich der BAB 1 liegt der Dortmunder Stadtteil Lichtendorf. Die Anlage und die geplante Erweiterung liegen in der Gemarkung Altlichtendorf auf dem Gebiet der Stadt Schwerte.

Für den Streckenabschnitt wurde ein Fehlbedarf von 160 LKW -Stellplätzen ausgewiesen. Dieser Fehlbedarf wird durch die geplante Anlage mit 117 zusätzlichen Stellplätzen nur teilweise abgedeckt. Für die vollständige Abdeckung sind weitere Standorte zu entwickeln.

Der gesamte vorhandene Parkplatzbereich der Rastanlage wird durch neu anzulegende Fahrbahnen, Parkflächen, Gehwege und Rastflächen sowie Grünflächen ersetzt. Entlang der Durchfahrgasse werden Stellplätze für Großraum- und Schwertransporte sowie Busse hergestellt. Die Bereiche der vorhandenen Tankstellen- und Rasthofflächen werden nicht verändert. Auf der südlich gelegenen Ackerfläche werden neue LKW -Stellplätze hergestellt.

I. Formell-rechtliche Bewertung

2 Verfahren

2.1 Zuständigkeit der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde

Die Bezirksregierung Arnsberg ist die sachlich und örtlich zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde gem. § 22 Abs. 4 FStrG i. V. m. § 2 Abs. 3 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht vom 10.07.2018, geändert durch Art. 1 Nr.1 und 2 der Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht (GV. NRW. 2018 S. 396).

2.2 Erforderlichkeit der Planfeststellung

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Für den Um- und Ausbau der T+R Lichtendorf-Süd ist somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gem. § 17 S. 3 FStrG nach den Vorschriften der §§ 17 a ff FStrG und 72 bis 78 VwVfG NRW erforderlich.

Das Vorhaben ist damit zulässiger Gegenstand der straßenrechtlichen Planfeststellung. Dies gilt sowohl für die Verkehrsanlage selbst, also für den Straßenkörper mit allen Fahr-, Trenn- und Randstreifen einschließlich Unterbau und Bankette, für die sonstigen zugehörigen Bauwerke wie die Brücken, Dämme und Durchlässe, für Bepflanzungen sowie für die Entwässerungsanlagen (§ 1 Abs. 4 FStrG), für Schutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 VwVfG NRW und § 41 BImSchG), für die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (§ 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG NRW) sowie die zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

2.3 Zweck der Planfeststellung

Wie bereits zuvor erwähnt, stellt das Planfeststellungsverfahren ein besonderes Verwaltungsverfahren dar. Da Bauvorhaben regelmäßig in vorhandene tatsächliche Verhältnisse eingreifen und bestehende Rechtsverhältnisse berühren, regeln Planfeststellungsverfahren rechtsgestaltend und vor allem umfassend alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung. Diese Vorgehensweise erfüllt den Vorsatz der Problembewältigung.

2.4 Umfang der Planfeststellung

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW.). Der Planfeststellungsbeschluss umfasst dabei auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine „Notwendigkeit“ i.S. der vorgenannten Vorschrift ist für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur „Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind“. Dabei dürfen die Folgemaßnahmen „über Anschluss

und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben“ (BVerwG, Urteil v. 12.2.1988 -4 C 54.84- DVBl. 1988, S. 843).

Demnach stellen insbesondere die Maßnahmen zum Ausgleich für die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Verlegung von Ver- und Versorgungsleitungen notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und dem Ausbau besteht.

Soweit in das Regelungsverzeichnis Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen (ausgenommen 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 Bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln (vgl.: "Hinweise zur Behandlung von Ver- und Versorgungsleitungen sowie Telekommunikationslinien bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes" -Hinweise 2001-Anlage zum Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 48/2001 vom 19.12.2001 -S 16/08.33.00/59 Va 01-in VkB1. 2002, S. 113 ff.).

Lediglich für Telekommunikationslinien begründen die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG) insoweit ein öffentlich-rechtliches Nutzungsverhältnis, als die Deutsche Telekom AG nach § 72 Abs. 3 TKG im Falle der Änderung einer leitungsführenden 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, besteht zwischen ihnen und der Deutschen Telekom AG ein privatrechtliches Nutzungsverhältnis. 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.

Ein entsprechender Hinweis ist als Vorbemerkung in das Regelungsverzeichnis aufzunehmen.

2.5 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Das Anhörungsverfahren ist entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ordnungsgemäß durchgeführt worden. Sinn und Zweck einer Anhörung ist neben der Information der Allgemeinheit die Ermittlung des relevanten Sachverhalts und die Klärung aller für die Entscheidung erheblichen Fakten und Gesichtspunkte. Insoweit dient das Anhörungsverfahren der Vorbereitung der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Die maßgeblichen Regelungen zum Anhörungsverfahren finden sich für die straßenrechtliche Planfeststellung in den spezialgesetzlichen Bestimmungen des StrWG/FStrG sowie in den §§ 73 ff. VwVfG NRW. Die dort normierten Verfahrensvorgaben sind vorliegend alleamt eingehalten worden.

2.5.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens

Im Rahmen einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde am 11.10.2018 eine Bürgerinformationsveranstaltung in Schwerte durchgeführt.

Die DEGES GmbH, Zweigstelle Düsseldorf, hat den von ihr aufgestellten Plan mit Schreiben vom 30.01.2019 der Bezirksregierung Arnsberg zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet. Das Verfahren wurde daraufhin am 08.02.2019 entsprechend eingeleitet.

Der Plan hat auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 18.02. – 18.03.2019 (einschließlich) in der Stadt Schwerte und in der Zeit vom 15.04. – 14.05.2019 (einschließlich) in der Stadt Dortmund während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Städte haben Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. In den Bekanntmachungen wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind.

Die nicht ortsansässig Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, sind von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

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

Während der gesetzlichen Frist sind Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen gegen den Plan erhoben worden, zu denen sich die Vorhabenträgerin schriftlich geäußert hat.

Fehlerhafte Bekanntmachung

Im Anhörungsverfahren wurde eingewandt, dass die Bekanntmachung der Stadt Schwerte am 06.02.2019 zur Auslegung der Planunterlagen fehlerhaft und durch die korrigierte Bekanntmachung vom 11.02.2019 die Bekanntmachungsfrist nicht gewahrt worden sei.

Die Bekanntmachung in dem Amtsblatt der Stadt Schwerte vom 06.02.2019 war tatsächlich fehlerhaft und wurde daher durch die Bekanntmachung vom 11.02.2019 in einem Sonderamtsblatt der Stadt Schwerte ersetzt. Darauf wurde in der Bekanntmachung entsprechend hingewiesen („*Diese Bekanntmachung ersetzt die Bekanntmachung in dem Amtsblatt vom 06.02.2019.*“). Mit der Auslegung bei der Stadt Schwerte wurde am 18.02.2019 begonnen. Folglich lag zwischen der Bekanntmachung der Auslegung und dem Beginn der Auslegung eine Woche.

Eine Mindestfrist zwischen der Bekanntmachung und Beginn der Auslegung regelt das Gesetz nicht. Damit ist eine Bekanntmachung und Beginn der Auslegung auch erst einen Tag vor ihrem Beginn zulässig. Eine solche Praxis verkürzt aber die Zeit, die für die Einsicht in den Plan und die Erhebung von Ein-

wendungen zur Verfügung steht. Die Anstoßwirkung der öffentlichen Bekanntmachung soll auch bewirken, dass die eigentliche Auslegung auf ein vor Ort bereits vorinformiertes Publikum trifft. Daher sollte zwischen Bekanntmachung und Beginn der Auslegung eine Frist von einer Woche liegen. (Stelkens/Bonk/Sachs/Neumann/Külpmann, 9. Aufl. 2018, VwVfG § 73 Rn. 50).

Damit ist die Bekanntmachung vorliegend rechtzeitig erfolgt.

Die erhobenen Einwendungen gegen die Durchführung des Anhörungsverfahrens werden daher zurückgewiesen.

2.5.2 Erörterungstermin

Die Anhörungsbehörde hat entschieden, auf einen Erörterungstermin zu verzichten. Aufgrund von wenigen privaten Einwendungen und wenigen negativen Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange war ein zusätzlicher Erkenntnisgewinn, über den schriftlichen Austausch hinaus, nicht zu erwarten. Diese Entscheidung wurde in einem Vermerk vom 01.10.2019 entsprechend festgehalten und zu den Akten genommen. Die Anhörungsbehörde hat den Beteiligten mit Schreiben vom 17.10.2019 die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin übersandt und in diesem Zuge unter Angabe der Gründe mitgeteilt, dass auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet wird. Stattdessen wurde in demselben Schreiben erneut Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 22.11.2019 gegeben und darüber hinaus das Angebot eines persönlichen Gesprächs mit der Vorhabenträgerin eröffnet. Daraufhin gingen erneut Einwendungen bzw. Stellungnahmen ein. Die entsprechende Gegenäußerung wurde mit Schreiben 26.05.2020 übersandt. Mit demselben Schreiben haben die Einwenderinnen/ Einwender und Träger öffentlicher Belange, die Gesprächsbedarf angemeldet haben, zudem eine Einladung zu einem Einzeltermin mit der Vorhabenträgerin am 23.06.2020 im Kleinen Sitzungssaal der Bezirksregierung Arnsberg erhalten.

Die anonymisierte Niederschrift der Einzeltermine ist Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses (vgl. Abschnitt A, Ziffer 2, lfd. Nr. 29).

3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

3.1 Allgemeines

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) dient dazu, dass die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und dass die Ergebnisse der durchgeführten Umweltprüfungen bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit von Vorhaben so früh wie möglich berücksichtigt werden, damit das vom UVPG verfolgte Ziel, die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde zu verbessern, das Entscheidungsverfahren transparenter zu gestalten und damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen in vollem Umfang gerecht werden kann.

Alle entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sind in den Planunterlagen dargestellt und in die Abwägungsentscheidung im Rahmen dieses Beschlusses eingeflossen.

3.2 Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls

Nach den gesetzlichen Regelungen des UVPG bzw. des UVPG NRW ist für den Um- und Ausbau der T+R Lichtendorf-Süd eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht zwingend vorgeschrieben, sondern gem. § 1 Abs. 1 UVPG NRW in Verbindung mit Nr. 14.6 der Anlage zu § 1 UVPG NRW („Bau einer sonstigen Bundesstraße“) von dem Ergebnis einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls (§ 3 c UVPG) abhängig. Danach ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 des UVPG benannten Kriterien erhebliche negative Umweltauswirkungen haben kann.

Die umweltfachliche Vorprüfung erfolgte im Jahr 2016. Es wurden erheblich nachteilige Umweltauswirkungen beim Schutzgut „Boden“ als zu erwarten konstatiert, da landwirtschaftlicher Boden mit hoher Wertigkeit in Anspruch genommen wird. Bei den übrigen Schutzgütern lassen sich durch angepasste Planungen Umweltauswirkungen vermeiden oder verringern.

Aufgrund des erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Umweltschutzgut „Boden“ ist das Vorhaben UVP-pflichtig. Die Vorhabenträgerin hat einen entsprechenden UVP-Bericht gem. § 16 UVPG erstellt. Dieser ist als Unterlage Nr. 19.3 Bestandteil der Planunterlagen.

Die Anhörungsbehörde hat die Beteiligung anderer Behörden gem. § 17 UVPG durchgeführt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 18 UVPG) erfolgte hier durch das Anhörungsverfahren und entsprach damit den Anforderungen des § 73 Abs. 3 S. 1 und Absatz 5 bis 7 VwVfG NRW. (§ 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG).

Untersuchung der Varianten

Im Anhörungsverfahren wurde verschiedentlich eingewendet, dass Planungsvarianten nicht ausreichend geprüft worden seien, um eine sachgerechte Abwägung durchführen und eine nachvollziehbare Entscheidung treffen zu können. Diese Rügen sind, soweit ihnen nicht durch zusätzliche Ermittlungen und Untersuchungen entsprochen worden ist, unbegründet. Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden (BVerwG, Urteil v. 25.1.1996 -4 C 5.95- DVBl. 1996, S. 677). Auf die Prüfung der Varianten unter Abschnitt B, Ziffer 6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Beschränkung der Untersuchung

Auch den Anforderungen des § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt alle vernünftigen Alternativen unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen im UVP-Bericht zu beschreiben. Der UVP-Bericht enthält hierzu unter Abschnitt 14.3 die entsprechenden Ausführungen. Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil v. 25.1.1996 -4 C 5.95-, DVBl. 1996, S. 677).

3.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Aus den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen, wie den o. g. UVP-Bericht, den behördlichen Stellungnahmen, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie eigenen Ermittlungen ergeben sich folgende Wirkungen des Vorhabens auf die nachfolgend im Einzelnen genannten Schutzgüter:

3.3.1 Mensch

Als baubedingte negative Auswirkungen auf den Menschen sind zunächst Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen sowie Erschütterungen und Licht durch den Baustellenbetrieb und den Baustellenverkehr zu nennen.

Anlagen- bzw. betriebsbedingt entstehen Lärm, Gerüche, Erschütterungen, Fahrzeugbewegungen (Parkverkehr), was eine Beeinträchtigung der Wohn- und Wohnumfeldfunktion zu Folge hat. Zudem wird das Landschaftsbild beeinträchtigt.

Die entstehenden Immissionen bewegen sich im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte. Die angrenzenden Flächen werden standortgerecht bepflanzt, sodass sich die T+R verbessert in das Landschaftsbild einpasst.

3.3.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Auswirkungen das o. g. Schutzgut ergeben sich durch die Anlage selbst sowie durch den Bau und den Betrieb der T+R und sind unterschiedlicher Art.

Der Schwerpunkt liegt auf dem Verlust bzw. der Störung der Lebensräume, insbesondere in der Bauzeit. Das bezieht sich nicht nur auf hochwertige Lebensräume, sondern auch auf Acker- und Weideflächen, da auch diese Flächen wichtige Lebensraumfunktionen erfüllen.

Da sich die zusätzlich beanspruchte Erweiterungsfläche der T+R auf einer Fläche außerhalb des heutigen Straßenkörpers erstreckt, ist mit dem Vorhaben in erster Linie ein Verlust von Flächen und damit auch von Lebensräumen verbunden.

Im Planungsgebiet befinden sich Biotope, Landschaftsschutzgebiete und geschützte Landschaftsbestandteile, welche jedoch keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen durch den Um- und Ausbau erfahren.

Die Vorhabenträgerin hat eine Erfassung der Biotoptypen sowie faunistische Erfassungen (planungsrelevanter) Arten durchgeführt. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass vereinzelt Fledermäuse im Untersuchungsgebiet vorkamen, aber keine Quartiere und essenzielle Jagdhabitate vorhanden sind. Im Untersuchungsgebiet wurden Brutplätze nachgewiesen bzw. Bereiche mit Brutverdacht ausgewiesen der Arten Feldsperling, Mäusebussard, Rauchschwalbe, Rotmilan, Schwarzspecht und Turmfalke. Diese Bereiche befinden sich auch nach der Erweiterung deutlich außerhalb der Fluchtdistanz der jeweiligen Arten. Zudem wurden keine Amphibien oder Reptilien im Untersuchungsbereich angetroffen.

Vor dem Hintergrund der Vorbelastung im Bereich der T+R wird sowohl für die nachgewiesenen Fledermausarten als auch für die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vogelarten keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos und damit das Tötungsrisikos nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erwartet.

Es werden spezielle Schutz- und Sicherungsmaßnahmen, wie ein Bauzaun, avisiert. Vor Baubeginn wird das Baufeld im Bereich von Gehölzbeständen auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten überprüft und ggfls. außerhalb der Fortpflanzungs- und Ruhezeiten entfernt. Durch eine Bauzeitenbeschränkung sollen darüber hinaus Störungen planungsrelevanter Arten zu bestimmten Zeiten vermieden werden.

3.3.3 Boden

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Boden“, die durch den Um- und Ausbau zu erwarten sind, sind vielfältig. Im Zusammenhang mit der Baumaßnahme kommt es zum Verlust anstehender Böden mit hoher Bodenfruchtbarkeit und zu großflächigen Neuversiegelungen.

Die Böden im Bereich der T+R werden abgeschoben und ggf. andernorts wieder eingebaut. Für die Aufschüttungsfläche wird entsprechend geeignetes Bodenmaterial angeliefert und aufgebracht. Die maximale Böschungshöhe im unteren Plateaubereich beträgt ca. 5,60 m, in der Rampe zum oberen Plateau bis zu 5,80 m. Die Flächen der Fahrbahnen und Stellflächen sowie die WC-Anlage und Bereiche zur Aufstellung des Mobiliars (Sitzgruppen) stellen zukünftig versiegelte Bereiche dar.

Schutzwürdige Böden (gem. GD NRW) mit Bedeutung als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte oder für das Biotopentwicklungspotential (Extremstandorte) sind nicht betroffen.

Ebenso werden keine Bereiche beansprucht, die als Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen erfasst sind.

Das Vorhaben beansprucht Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit (Schutzwürdigkeitsklasse 1). Hierbei handelt es sich um die Bodentypen:

- L4510_L343 / Typische Parabraunerde (ca. 5,4 ha),
- L4510_S-L342SW2 / Pseudogley-Parabraunerde (ca. 3,0 ha)
- L4510_S343SW3 / Typischer Pseudogley (ca. 0,1 ha).

Die Flächen werden derzeit ackerbaulich genutzt, so dass davon auszugehen ist, dass diese Bodenfunktion auch aktuell von Bedeutung ist. Allerdings sind gem. ELES (STRASSEN.NRW, 2010) Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit nicht als „Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung“ einzuordnen.

Gemäß der Planung werden im Erweiterungsbereich ca. 85.000 m³ Boden eingebaut und ca. 4.000 m³ vor Ort ausgehoben. Folglich müssen ca. 81.000 m³ Boden angeliefert werden. Zudem werden ca. 24.500 m³ Oberboden abgetragen, wovon nur 3.900 m³ wieder eingebaut werden können. Die rd. 20.600 m³ Überschussmassen beim Oberboden sind ohne Einschränkung zum Einbau oder zur Andeckung an anderer Stelle verwendbar.

Der Haupteingriff erfolgt jedoch durch den Flächenverbrauch als erhebliche und nachhaltige Veränderung des Bodens. Mit dem Vorhaben ist ein Flächenbedarf von ca. 8,5 ha verbunden. Hiervon entfallen ca. 3,7 ha auf unversiegelte Flächen und ca. 4,8 ha auf versiegelte Flächen. In größerem Maße werden bereits versiegelte Flächen der bisherigen T+R überplant. Die Neuversiegelung beträgt ca. 3,3 ha. Dadurch wird in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion), die Produktionsfunktion und in die Lebensraumfunktion eingegriffen. Als wesentliche Folgen der Versiegelung von Flächen sind zu nennen:

- Beschleunigter Oberflächenwasserabfluss,
- Konzentration von (Schad-) Stoffen am Fahrbahnrand,
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und
- Beeinflussung der Grundwasserneubildung.

Als weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors „Boden“ sind der potenzielle Schadstoffeintrag in den Boden, insbesondere bei Bauarbeiten oder bei Stör- und Unfällen, sowie der mögliche Verlust von vermuteten Bodendenkmälern zu nennen.

Maßnahmen gegen diese Beeinträchtigungen sind flächensparende und schonende Baudurchführung sowie Verringerung des Flächenbedarfs durch flächensparenden Böschungsbau. Zudem soll bei entsprechender Eignung wieder einzubauender Oberboden abgetragen und sachgerecht gelagert werden.

3.3.4 Wasser

Das Schutzgut Wasser wird durch Schadstoffeintrag in das Grund- und Oberflächenwasser sowie durch die Störung des Wasserhaushaltes durch Versiegelung tangiert. Es wird in zwei separat zu betrachtenden Teilgebiete, nämlich in Oberflächengewässer und Grundwasser, gegliedert.

Oberflächenwasser

Im Rahmen des Bauvorhabens werden keine Oberflächenwasserkörper im Sinne des § 3 Nr. 6 WHG bzw. Art. 2 Nr. 10 EG-WRRL direkt beansprucht. Der im Wirkungsbereich des Bauvorhabens vorkommende Oberflächenwasserkörper ist ein Abschnitt der Ruhr. Oberflächengewässer im Einzugsgebiet des Oberflächenwasserkörpers sind die Albecke mit Nebenlauf, der Gehrenbach und der Mühlenstrang.

Der ökologische Zustand des Oberflächenwasserkörpers „Ruhr“ wird als „unbefriedigend“ und der chemische Zustand, ohne Berücksichtigung von Quecksilber und ubiquitäre Stoffen, als „gut“ eingestuft. Für die Albecke mit Nebengewässern liegen keine WRRL-relevanten Untersuchungen vor, da es ein nicht WRRL-pflichtiges Kleingewässer handelt.

Für die Einleitung des Oberflächenwassers aus der Erweiterungsfläche in den Vorfluter Gehrenbach und damit indirekt in den Mühlenstrang sowie in den benannten WRRL-berichtspflichtigen Abschnitt der Ruhr liegt bereits eine wasserrechtliche Genehmigung vor. Daher ist diese nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Zur vorgeschalteten Rückhaltung des auf den versiegelten Flächen der T+R anfallenden Niederschlagswassers wurde bereits ein Regenrückhaltebecken von dem Landesbetrieb Straßenbau NRW gebaut.

Auswirkungen auf das potenziell betroffene Fließgewässer Albecke sind die Erhöhung des Oberflächenabflusses durch die Neuversiegelung von Flächen sowie die Ableitung des auf den versiegelten Flächen der T+R anfallenden Wassers, das gegebenenfalls durch auslaufende Kraft- und Schmierstoffe bei Unfällen belastet sein kann.

Zur Beurteilung nicht auszuschließender Auswirkungen auf die Wasserführung/ Quellschüttung der Albecke und ihres Nebenlaufes hat die Vorhabenträgerin eine Wasserhaushaltsbilanz erstellen lassen. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass der sog. Gesamtabfluss um jeweils ca. 5 Prozent abnimmt. Diese Reduktion ist jedoch als gering und gleichfalls als nicht erheblich in Bezug zum gesamten Oberflächenwasserkörper einzustufen.

Grundwasser

Grundwasser entsteht durch Versickern des Niederschlagswassers, welches nach Infiltration von verschiedenen Bodenzonen in die wassergesättigte Grundwasserzone eintritt. Daher sind die entstehenden Belastungen mit denen des Oberflächenwassers vergleichbar.

Bei dem betroffenen Grundwasserkörper handelt es sich um einen überwiegend silikatisch ausgeprägten Kluftgrundwasserleitertyp aus intensiv gefalteten Schiefertönen (Ton- und Schluffsteinen) im Wechsel mit teilweise konglomeratischen Sandsteinen mit Steinkohleflözen. Die Ton- und Schluffsteine sind sehr gering durchlässig, während mächtige Sandsteinfolge als mäßig durchlässig gelten.

Baubedingte Wirkungen auf den betroffenen Grundwasserkörper sind die folgenden:

- Potenzielle Beeinträchtigung des Grundwassers durch Verringerung der Deckschichtenmächtigkeit im Rahmen der Flächeninanspruchnahme für die Baustellungseinrichtungs-, Bodenlagerungsflächen sowie die Anlage der Baustraße und
- Potenzielle Schadstoffemissionen: Versickerung von Schad- und Betriebsstoffen sowie Kontaminationen durch auslaufende Kraft- und Schmierstoffe.

Als anlagenbedingte Wirkungen sind die Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses sowie die Verringerung der Grundwasserneubildungsrate durch die Versiegelung von Flächen zu nennen.

Durch den Betrieb der Anlage resultierende Wirkungen sind

- Emissionen von Schadstoffen und (Fein-)Stäuben durch den Straßenverkehr,
- Ableitung des auf den versiegelten Flächen der T+R anfallenden Wassers, das gegebenenfalls durch auslaufende Kraft- und Schmierstoffe bei Unfällen belastet werden kann sowie
- Eintrag von Tausalz in das Grundwasser im Winterbetrieb.

Zur Verminderung des Verschmutzungsrisikos sind im Bereich der Wasserschutz-zonen die Schutzmaßnahmen gemäß RiStWag anzuwenden. Je höher die Wirksamkeit der Maßnahmen gemäß RiStWag einzustufen ist, desto geringer ist das verbleibende Verschmutzungsrisiko zum Beispiel durch Unfälle, Störfälle einzuschätzen. Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung (Wasserschutzzone III) lassen sich so mit Ausnahme eines unvermeidbaren Restrisikos vermeiden.

3.3.5 Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, z.T. auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben spezifischen Abgas-Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem LKW -Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Benzol, Blei und Partikel (PM₁₀).

Bereiche mit hoher Bedeutung für das Schutzgut Klima und Luft sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Die z.T. von Flächeninanspruchnahme betroffenen mit Gehölzen bestandenen Bereiche (derzeitige Eingrünung der T+R) wurden einer mittleren Schutzgutbewertung zugeordnet. Der Verlust der Gehölze ist durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen auszugleichen. Die im Bereich der Autobahnböschung der A 1 bzw. der T+R verbleibenden Gehölze können weiterhin Immissionschutzfunktion übernehmen.

Durch die Inanspruchnahme von Freiflächen verringert sich lokal auch die Menge entstehender Kaltluft, die gemäß Klimaatlas aber nicht als sehr ergiebig einzuschätzen ist. Mikroklimatisch sind mit der zusätzlichen Versiegelung Aufheizungseffekte verbunden.

Beeinträchtigungen des Schutzgutes mit Auswirkungen auf das Makroklima sind insgesamt jedoch nicht zu erwarten.

3.3.6 Landschaft

Die mit der Erweiterung der T+R verbundene Flächeninanspruchnahme führt aufgrund der erforderlichen Geländeanhebung von bis zu 5,8 m zu einer Veränderung des Landschaftsbildes. Es ist davon auszugehen, dass die T+R nach Umplanung bzw. Erweiterung durch entsprechende Eingrünungsmaßnahmen in das Landschaftsbild eingebunden werden kann.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes sind – eine entsprechende Eingrünung östlich, südlich und westlich der T+R vorausgesetzt – nicht zu erwarten.

3.3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Bereich des Vorhabens befindet sich eine archäologische Fundstelle (Steinzeitliche Lesefundstelle). So kann es bei den erforderlichen Erdarbeiten

zu Beeinträchtigungen von weiteren archäologischen Fundstellen wie unbekanntem Bodendenkmälern kommen.

Denkmäler, die gesetzlich geschützte Allee "Alte Langestraße" sowie tradierte Wegeverläufe sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes sind – eine archäologische Baubegleitung vorausgesetzt – nicht zu erwarten.

3.4 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 25 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 landschaftspflegerischen Begleitplan 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.

3.4.1 Mensch

Bereiche mit besonderer Bedeutung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion sind durch die Planung nicht betroffen.

Lärmschutzmaßnahmen sind durch die Planung nicht erforderlich, da es zu keiner wesentlichen Änderung der Lärmbelastung kommt und die Grenzwerte eingehalten werden.

Sichtbeziehungen auf die Erweiterungsfläche der T+R sind von einzelnen Wohngebäuden aus möglich, wobei vorhandene Gehölze/ Einzelbäume sowie die vorgesehene Eingrünung durch Gehölze abschirmend wirken werden. Erheblich optische Beeinträchtigungen für die Wohn- bzw. Wohnumfeldfunktion sind mit dem Vorhaben daher nicht verbunden.

Die baubedingten Auswirkungen sind zeitlich beschränkt. Die Beeinträchtigungen werden minimiert durch die vorrangige Andienung der Baustelle über die A 1 sowie durch die Erstellung von detaillierten Bauablaufplänen in Abstimmung mit der Stadt Schwerte bzw. dem Kreis Unna.

Sowohl die Grenzwerte von Luftschadstoffimmissionen als auch die von Lärmimmissionen werden nicht überschritten, sodass mit einer Gefährdung der menschlichen Gesundheit nicht zu rechnen ist. Da die baubedingten Auswirkungen zeitlich beschränkt sind und die vorhandene Vorbelastung durch die A 1 zu berücksichtigen ist, kommt es insgesamt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes.

3.4.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Landschaft sind mit den gesetzlichen Umweltauflagen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes ergeben (vgl. Abschnitt B, Ziffer 3.3.3 dieses Beschlusses), vereinbar.

Mit der Flächeninanspruchnahme des Vorhabens geht der derzeitige Biotoypenbestand verloren, die jedoch überwiegend der Wertstufe nachrangig zu ordnen sind. Nicht ausgleichbare Biotoypen werden nicht beansprucht.

Mit dem Vorhaben ist die Unterbrechung einer als Leitlinie fungierenden Gehölzpflanzung für Fledermäuse verbunden. Essenzielle Jagdhabitats sowie Quartierbäume von Fledermäusen sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Zudem führt die großflächige Rauminanspruchnahme zu einer Verkleinerung von Nahrungs-, Jagd- bzw. Rasthabitats dort nachgewiesener Arten. Nachgewiesene Brutplätze planungsrelevanter Vogelarten sind vom Vorhaben nicht betroffen. Es stehen im angrenzenden Bereich der T+R Habitats in ausreichendem Umfang zur Verfügung, auf die ausgewichen werden kann. Ein erhöhtes Kollisionsrisiko wird im Hinblick auf die vorhandene Vorbelastung nicht konstatiert.

Der Eingriff kann durch entsprechende Vermeidungs-/ CEF-Maßnahmen und sonstige Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. Insgesamt ist eine gravierende Beeinträchtigung des Schutzgutes nicht zu erwarten.

3.4.3 Boden

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind mit den gesetzlichen Umweltauflagen, die sich u.a. aus dem Bundes-Bodenschutzgesetz in Verbindung mit der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung ergeben (vgl. Abschnitt B, Ziffer 5.4.8 dieses Beschlusses), vereinbar.

Die Böden im Bereich der T+R werden abgeschoben und gegebenenfalls andernorts wieder eingebaut. Für die Aufschüttungsfläche wird entsprechend geeignetes Bodenmaterial verwendet. Die maximale Aufschüttung beträgt 5,8 m.

Im Zusammenhang mit dem Um- und Ausbau der T+R kommt es zu einem Verlust anstehender Böden mit hoher Bodenfruchtbarkeit und zu großflächigen Neuversiegelungen.

Insgesamt können die zusätzlichen Belastungen des Schutzgutes Boden infolge Versiegelung und Bodenabtrag unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen als vertretbar bezeichnet werden.

3.4.4 Wasser

Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Umwelanforderungen – wie sie sich für das Schutzgut Wasser aus dem Wasserhaushaltsgesetz und dem Landeswassergesetz ergeben (vgl. Abschnitt B, Ziffer 3.3.4 dieses Beschlusses) – vereinbar.

Das auf den Flächen der T+R anfallende Oberflächenwasser kann aufgrund der Lage im Wasserschutzgebiet (Zone III) nicht zur Versickerung gebracht werden. Auswirkungen auf grundwasserabhängige Lebensräume, die sich im Oberlauf der Albecke befinden (Röhrichte, Ufergehölze) sind hieraus nicht abzuleiten, da zum einen nur eine geringe Verringerung der Grundwasserneubildungsrate prognostiziert ist und zum anderen davon auszugehen ist, dass dieser Effekt von jahreszeitlichen Schwankungen positiv überlagert wird.

Während der Bauzeit ist ein Restrisiko wie zum Beispiel Verschmutzung infolge von Maschinenschäden oder Unfällen, menschliches Versagen im Zusammenhang mit dem Umgang mit wassergefährdenden Stoffen nicht vollkommen auszuschließen.

Aufgrund der Lage des Vorhabens innerhalb der Wasserschutzzone III kommen Schutzmaßnahmen gemäß RiStWag zur Anwendung. Das auf den versiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser wird über Mulden abgeleitet und den Rückhaltebecken bzw. schließlich gereinigt den Vorflutern zugeleitet. Da das Niederschlagswasser im Bereich der neuversiegelten Flächen nicht mehr vor Ort versickern kann, verringert sich die Grundwasserneubildung, die gemäß Wasserhaushaltsbilanzierung jedoch als geringfügig einzuschätzen ist.

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut sind insgesamt nicht zu erwarten.

3.4.5 Luft und Klima

Das UVPG verlangt ausdrücklich die "Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfmethode", so dass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die bestehenden lufthygienischen Grenz- bzw. Orientierungswerte als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

Bereiche mit hoher Bedeutung für das Schutzgut Klima und Luft sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Durch die Inanspruchnahme von Freiflächen verringert sich lokal auch die Menge entstehender Kaltluft, die gemäß Klimaatlas aber nicht als sehr ergiebig einzuschätzen ist. Mikroklimatisch sind mit der zusätzlichen Versiegelung Aufheizungseffekte verbunden. Beeinträchtigungen des Schutzgutes mit Auswirkungen auf das Makroklima sind insgesamt jedoch nicht zu erwarten.

Nach dem Ergebnis der Schadstoffabschätzung werden die zurzeit gültigen Grenz- und Orientierungswerte sowie Konzentrationswerte nicht überschritten. Auch die künftig geltenden Immissionsgrenzwerte und Alarmschwellen

für Luftschadstoffe nach der 22. BImSchV werden nicht überschritten (vgl. Abschnitt B, Ziffer 7.2 dieses Beschlusses). Die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Belastungen des Schutzgutes Luft sind daher als vertretbar anzusehen.

3.4.6 Landschaft

Es ist davon auszugehen, dass die T+R nach Umplanung bzw. Erweiterung durch entsprechende Eingrünungsmaßnahmen in das Landschaftsbild eingebunden werden kann.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes sind – eine entsprechende Eingrünung östlich, südlich und westlich der Anlage vorausgesetzt – nicht zu erwarten.

3.4.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Durch die Zusagen der Vorhabenträgerin und der Auflagen in Abschnitt A, Ziffer 5.9 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Belange der Bodendenkmalpflege in angemessener Weise berücksichtigt werden.

Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Anforderungen, die sich aus dem Denkmalschutzgesetz ergeben, vereinbar.

Der durch das geplante Bauvorhaben verursachte, aber auf ein erforderliches Mindestmaß begrenzte Eingriff in die vorhandenen Bodendenkmäler ist aufgrund des überwiegenden Interesses an der Straßenbaumaßnahme unvermeidbar; dies gilt auch bezogen auf etwaige Zufallsfunde während der Bauarbeiten. Eine archäologische Baubegleitung ist bereits Teil der Planung.

3.4.8 Zusammenfassung

Mit dem Um-/Ausbauvorhaben sind zahlreiche negative Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen verbunden. Durch die Umweltbaubegleitung (Ökologische und Bodenkundliche Baubegleitung/ Altlastsachverständige*r) sowie die archäologische Baubegleitung und die planfestgestellten Schutzmaßnahmen und die vorgesehenen landschaftspflegerischen 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 Vorhabeninteresse und allen anderen betroffenen Interessen gemäß § 17 FStrG erfolgt insbesondere unter Abschnitt B, Ziffer 4 ff.

II. Materiell-rechtliche Bewertung

4 Planrechtfertigung

Der Um- und Ausbau der T+R sowie die Maßnahmen zum Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft sind gemessen an den Zielen des FStrG erforderlich.

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt auch eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern muss gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts erforderlich sein und angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG) den verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Grundeigentums (Artikel 14 Abs. 3 GG) standhalten. Eine Planung findet ihre Rechtfertigung darin, dass sie objektiv vernünftigerweise geboten ist. „Vernünftigerweise geboten“ bedeutet dabei nicht, dass die vorgesehene Maßnahme unausweichlich ist (BVerwG, Urteile v. 22.6.1985, 4 C 15.83, und 8.7.1998, 11 A 53.97).

Diesen Anforderungen genügt die Planung für den Um- und Ausbau der T+R. Diese Feststellung beruht im Einzelnen auf folgenden Überlegungen:

Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind Bundesfernstraßen – und damit nach § 1 Abs. 2 Nr. 5 i. V. mit § 15 Abs. 1 FStrG auch Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen – grundsätzlich in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Nebenbetriebe an den Autobahnen dienen u. a. der Versorgung der Verkehrsteilnehmer mit Kraftstoffen und der Bereitstellung von Stellplätzen für Erholungs- und Ruhezeiten, insbesondere auch für die gesetzlich vorgeschriebenen Stand- und Ruhezeiten des Fahrpersonals der LKW (Verordnung EG Nr. 561/2006 des Rates vom 15.03.2006 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften). Sie haben daher eine hohe Bedeutung für die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs.

Die T+R Lichtendorf-Süd ist ein wichtiger Bestandteil dieses Systems der Nebenbetriebe im Netz der Bundesautobahnen.

Die A 1 ist gemäß Landesentwicklungsplan NRW und Regionalplanung des Regierungsbezirks Arnsberg als Straßenverbindung von großräumiger Bedeutung eingestuft. Im Vorfeld der Planung wurde durch die BAST ein Fehlbedarf von 160 LKW -Stellplätzen in dem betroffenen Autobahnabschnitt der A 1 ermittelt. Der Ausbau der T+R Lichtendorf-Süd erfolgt mit der Maßgabe den Fehlbedarf an diesem Standort soweit wie möglich herzustellen. Innerhalb der neuen Anlage entstehen 170 LKW - und 4 Bus-Stellplätze, damit im Vergleich zum Bestand 117 zusätzliche LKW -Stellplätze.

Aufgrund der Verkehrsprognosen ist in den kommenden Jahren von einem weiteren Anstieg der Fahrleistungen im Straßengüterverkehr auszugehen. Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (beauftragt durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Juni 2014) zeigt, dass der Anteil des Straßengüterverkehrs am gesamten Güterverkehrsaufkommen auch weiter

deutlich ausfällt und im Vergleich zu heute stark zunehmen wird (Zunahme Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr von 2010 bis 2030 um 39 Prozent).

Die vorhandenen Rastanlagen decken den Bedarf an LKW -Stellplätzen nicht ab. Es besteht ein erheblicher und mit der zu erwartenden weiteren Verkehrszunahme noch weiterwachsender Stellplatzmangel, der in nicht unerheblichem Maße mit Unfallgefahren sowohl auf den Autobahnen selbst als auch auf den Rastplätzen verbunden ist. Durch den Um- und Ausbau der T+R wird die Überlastung der LKW -Stellplätze in diesem Bereich deutlich reduziert. Hierdurch wird die Gefahr reduziert, dass LKW unzulässig – insbesondere in den Zufahrts-, Abfahrts- und Knotenbereichen – parken und den Verkehr gefährden.

Überschreiten Berufskraftfahrer unter Missachtung der Lenk- und Ruhezeiten die zulässigen Fahrzeiten hinter dem Lenkrad der LKW, da sie keinen Stellplatz finden, kann dies auch aufgrund von Übermüdung für alle Verkehrsteilnehmer zu verkehrsgefährdenden Situationen führen.

Die weitestgehend Trennung von LKW - und PKW-Verkehr, besonders die Auslagerung des LKW - und Busverkehrs aus dem PKW-Bereich, erhöht die Sicherheit insbesondere für Fußgänger.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange rechtfertigen damit auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Darauf wird näher erst im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen. Im Ergebnis ist das Vorhaben damit aber nicht nur geeignet, sondern auch notwendig, um die mit ihm verbundenen Ziele zu erreichen. Es ist im Sinne der Zielvorgaben des FStrG planerisch gerechtfertigt.

4.1 Planungsleitsätze

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

Demgegenüber sind Normen mit schwächerer inhaltlicher Bindung wie etwa Beachtens- oder Optimierungsgebote sowie Ge- und Verbote mit Ausnahme- oder Befreiungsvorbehalt und Gewichtungsvorgaben (BVerwG NVwZ 2007, 445 Rn. 54) in der Abwägung zu behandeln.

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.

Ein Planungsleitsatz ist das Gebot gem. § 15 BNatSchG, vermeidbare, erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (Vermeidungsgebot) sowie nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (Ausgleichsgebot). Dieses Gebot ist, wie sich im Folgenden zeigt, beachtet worden.

Dabei hat die Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt, dass ein Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Variante oder durch Aufgabe des Vorhabens nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebotes sein kann. Jedoch wurde auch dem Übermaßverbot Rechnung getragen, denn Flächen für die Kompensation werden nur im Rahmen der Zumutbarkeit in Anspruch genommen.

Weiterhin wurden auch die Ziele des Wasserrechts als zwingendes Recht befolgt. Eine Verschlechterung des Wassers findet nicht statt. Die Ziele des WHG und der WRRL werden stringent verfolgt. Es wird auf die Prüfung unter Abschnitt B, Ziffer 8 dieses Beschlusses verwiesen.

Neben dem Natur- und Artenschutz und dem Wasserrecht wird auch die Sicherstellung, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche durch das Vorhaben hervorgerufen werden, als zwingendes Recht angesehen (BVerwG NVwZ 1999, 1222 = BVerwGE 108, 248 (256)). Die nach dem BImSchG definierte fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle kann im Wege allgemeiner fachplanerischer Abwägung nicht überwunden werden. Dieses Vorhaben hält die Grenzen gemäß einschlägiger Gesetze ein. Im Folgenden soll auf diese Thematik noch näher eingegangen werden (vgl. Abschnitt B, Ziffer 7.1).

4.2 Grundsätzliches zur Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 17 Satz 2 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Dieses Gebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis.

Gegenstand der Abwägung ist das, was nach „Lage der Dinge“ in sie eingestellt werden muss. 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, der durchgeführten Untersuchungen, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Äußerungen der Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele mit der gebotenen Schärfe und Untersuchungstiefe möglich. 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 und § 4a Abs. 2 LG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss v. 21. August 1990 – 4 B 104/90 – NVwZ 1991, S. 69).

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, das heißt, was auf Grund der konkreten Planungssituation relevant ist. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der Anlieger.

Ergänzend wird auf Folgendes hingewiesen:

Art und Inhalt der Einwendungen machen deutlich, dass sich einige Bürger*innen 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 Anlage auf die vom Plan Betroffenen rechtsgestaltend zu regeln. Eine Betroffenheit im Sinne der Planfeststellung liegt vor, wenn in das Grundeigentum einer/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, 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 nicht verkannt werden dürfen.

5 Verkehrliche Belange

5.1 Funktionale Bedeutung der Straße im Planungsraum

Die T+R übernimmt bereits aktuell die am Verkehrsaufkommen und regelmäßigen Verkehrsbedürfnis orientierte Grundversorgung der Verkehrsteilnehmer zusammen mit den anderen auf der Strecke befindlichen bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen. Durch das verbesserte Stellplatzangebot und die neue Verkehrsführung wird eine Verbesserung der Verkehrssituation und der Umweltbelange eintreten.

5.2 Derzeitige verkehrliche Situation

Der Güterverkehr auf den Bundesautobahnen hat in den vergangenen Jahren ständig zugenommen. Deutschland ist das europäische Transitland Nr. 1. Die Auswirkungen der EU-Osterweiterung im Jahre 2004 sind unmittelbar spürbar. Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 zeigt, dass der Anteil des Straßengüterverkehrs am gesamten Güterverkehrsaufkommen auch weiter deutlich ausfällt und im Vergleich zu heute stark zunehmen wird.

Die auf der Strecke befindlichen bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen sind bereits heute deutlich überlastet. Im Vorfeld der Planung wurde durch die BAST ein Fehlbedarf von 160 LKW -Stellplätzen in dem betroffenen Autobahnabschnitt der A 1 ermittelt.

5.3 Planungsziel

Die bestehenden Kapazitätsprobleme, die weiterhin zu erwartende kontinuierliche Steigerung des Verkehrsaufkommens wie auch die Sicherheitsprobleme der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der Berufskraftfahrer*innen, führen zu einer großen Problemdichte. Deshalb ist es Ziel,

- ein am Verkehrsbedürfnis orientiertes angemessenes Angebot an Tank- und Rastanlagen mit einem verbesserten Angebot an Stellplätzen insbesondere für den Schwerlastverkehr zu schaffen,
- die Situation für Berufskraftfahrer*innen mit ihren arbeitsschutzrechtlichen und verkehrssicherheitstechnischen Rahmenbedingungen zu verbessern sowie
- die Verkehrssicherheit für alle weiteren Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

5.4 Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie die Folgemaßnahmen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange entsprechen.

Dabei orientiert sie sich insbesondere an den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS), wobei dort dargestellte verkehrsbezogene Gesichtspunkte und straßenbauliche Erfordernisse keine absoluten Maßstäbe sind. 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. Die vorgesehene Dimensionierung und Ausgestaltung der T+R mit der vorgesehenen Stellplatzanzahl ist zur Sicherstellung einer der Verkehrsbedeutung der A 1 entsprechenden Verkehrsqualität und einer größtmöglichen Verkehrssicherheit notwendig und angemessen.

6 Planungsvarianten

6.1 Standortauswahl

Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist es auch, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen in die Abwägung einzustellen. Zum Abwägungsmaterial gehören Standortvarianten, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, 4 B 211.88, NVwZ-RR 1989, S. 458). Sie sind mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunktes der Umweltverträglichkeit einzubeziehen.

Dies erfordert im Abwägungsvorgang, dass der Sachverhalt hinsichtlich der Planungsvarianten so weit aufgeklärt wird, wie dies für eine sachgerechte Standortwahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Dabei müssen allerdings nicht alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwoگenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend untersucht und die Variantenprüfung muss nicht bis zuletzt offengehalten werden. Eine Alternative, die auf der Grundlage einer fehlerfrei erstellten Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, darf schon in einem frühen Verfahrensstadium ausgeschlossen werden. Wird in dieser Weise verfahren, ist das Abwägungsergebnis nicht schon fehlerhaft, wenn sich herausstellt, dass die verworfene Lösung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre, sondern erst dann, wenn sich diese Lösung als die vorzugswürdige hätte aufdrängen müssen (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, 4 C 5.95, Urteil vom 18.07.1997, 4 C, 3.95, Beschluss vom 24.09.1997, 4 VR 21.96, Urteil vom 26.03.1998, 4 A 7.97, Urteil vom 26.02.1999, 4 A 47.96). Die Auswahl unter verschiedenen in Betracht kommenden Trassenvarianten ist, ungeachtet dabei zu beachtender zwingender rechtlicher Vorgaben, eine fachplanerische Abwägungsentscheidung (§ 17 S. 2 FStrG).

Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassen- oder wie hier Standortwahl erst dann überschritten, wenn ein anderer als der gewählte Standort sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere sowie öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante darstellen würde.

Vorliegend handelt es sich um eine Ausbau-, nicht um eine Neubaumaßnahme. Da der Ausbau einer bestehenden Anlage – naturgemäß – geringere Eingriffe in den Landschafts- und Siedlungsraum und weniger Beeinträchtigungen anderer öffentlicher und privater Belange als eine „Neubauvariante“ verursacht, ist ein Ausbau deutlich zu bevorzugen.

Der Güterverkehr hat sich in Deutschland zwischen 1990 und 2015 um 23 Prozent erhöht. Gemäß der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI wird der Straßengüterverkehr zwischen den Jahren 2010 und 2030 um 16,8 Prozent steigen. Diese Zunahme wirkt sich automatisch auf den Bedarf an LKW-Stellplätzen aus. Um dies zu erfassen, wurde 2008 von der BAST eine

Stellplatzerhebung durchgeführt. Der Fehlbedarf im Abschnitt A1-10 zwischen dem Autobahnkreuz Westhofen (A 45) und dem Autobahnkreuz Dortmund/Unna (A 44) lag bei ca. 125 LKW-Stellplätzen. In den Jahren 2013 und 2018 wurden erneut Stellplatzerhebungen durchgeführt. 2018 lag der Fehlbedarf inzwischen bei ca. 170 LKW-Stellplätzen.

Fehlende Stellplätze in diesem betroffenen Abschnitt zwingen die LKW-Fahrer*innen verkehrswidrig auf den Rastanlagen oder im Bereich der Autobahn abzustellen, da sie gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeiten einhalten müssen. Dies stellt eine starke Gefährdung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen dar. Daher ist eine ausreichende Anzahl an LKW-Stellplätzen dringend erforderlich.

Der vorgenannte Streckenabschnitt ist auf alternative Standorte untersucht worden. Der Ausbau muss für den Bedarf erfolgen, der im betreffenden Streckenabschnitt besteht. Das sind zusätzliche 117 LKW-Stellplätze in Fahrtrichtung Bremen. Bereiche außerhalb des Streckenabschnittes sind zur Entlastung im betroffenen Streckenabschnitt nicht geeignet.

Um den Bedarf auf Basis der Prognose in diesem Autobahnabschnitt abzudecken, werden Netzkonzepte für alle Bundesautobahnen entwickelt. Dabei sind sowohl der Ausbau bestehender Rastanlagen, als auch ein Neubau von Anlagen zu betrachten. Bei der Betrachtung sind die Kriterien der ERS heranzuziehen. Es handelt sich um folgende Kriterien:

- Funktionale Randbedingungen (Flächenangebot, Lageattraktivität, Nachteilige Einrichtungen, Erweiterbarkeit)
- Verkehrliche Randbedingungen (Abstände zu Knotenpunkten sowie Rastanlagen, verkehrssichere Gestaltung)
- Wirtschaftliche Anforderungen (Bodenbewegungen, Ver- und Entsorgung, besondere technische Anforderungen auf die Ausgestaltung von Anlagen in Wasserschutzgebieten und Überschwemmungsgebieten, vorh. Leitungen)
- Auswirkungen auf die Umwelt (Belange von Natur und Landschaft)

Diese Kriterien sind in ihrer Gesamtheit zu erfassen und zu bewerten.

Im betroffenen Abschnitt hat die A 1 eine gestreckte Linienführung und weist keine besonderen Steigungs- bzw. Gefällestrrecken auf. Jedoch sind auf dem gesamten Abschnitt vor und nach der Rastanlage Lichtendorf Tunnel- und Brückenbauwerke errichtet, um die kreuzenden Straßen, Bahnlinien und Wasserwege mit der A 1 zu queren. Weiterhin sind entlang der Autobahn Lärmschutzeinrichtungen mit Erdwällen und Lärmschutzwänden vorhanden. Die Wohnbebauung der Städte Schwerte, Holzwickede und Unna grenzt überwiegend direkt an die Autobahn und gilt somit für die Errichtung einer neuen Anlage als absolutes Ausschlusskriterium. Ebenfalls grenzen im weiteren Verlauf der Autobahn die Autobahnmeisterei Kamen und das Gewerbegebiet Kamen Ost bis unmittelbar an die Autobahn heran. Dies sind einige weitere Kriterien, die dazu geführt haben, dass der Ausbau der bestehenden Anlage als planerische Lösung favorisiert wird.

Die Errichtung einer neuen Anlage bedeutet zudem, dass neue Infrastruktur geschaffen werden muss, wobei einige Komponenten einer Rastanlage (z.B. Zu- und Abfahrt, Entwässerungsanlage, Abwasser) ungeachtet der Größe der Anlage hergestellt werden müssen und nicht proportional zur Anzahl der Stellplätze wachsen. Somit bedeutet eine zusätzliche kleinere Anlage einen im Verhältnis zur Kapazitätssteigerung größeren Eingriff. Eine weitere Anlage kann daher nicht flächenschonender eingerichtet werden.

Unter den o.g. Kriterien ist der Ausbau der bestehenden T+R Lichtendorf-Süd die beste Lösung, um das starke Defizit an LKW- Stellplätze zu reduzieren.

Die Beibehaltung des bisherigen Zustands (Null-Variante) ist somit verkehrlich nicht geeignet, die Planungsziele zu erreichen. Die derzeitige Ausstattung des hier in Rede stehenden Streckenabschnitts der A 1 ist bereits heute nicht mehr ausreichend und genügt damit nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis i. S. des § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG.

Der Standort der T+R „Lichtendorf Süd“ bietet die Gewähr dafür, dass der Abstand zu den beiden nächstgelegenen Tank- und Rastanlagen auf dem Abschnitt der A 1 bedarfsgerecht ausfällt und eine Grundversorgung sichergestellt werden kann, die dem Verkehrsbedürfnis entspricht.

6.2 Ausbauvariante

Im Rahmen der Planaufstellung wurden drei Ausbauvarianten näher untersucht, die sich im Wesentlichen in der Verkehrsführung der PKW und LKW sowie in der Anordnung der Stellplätze unterscheiden. Als bevorzugte Variante wurde die dritte Ausbauvariante gewählt. Maßgebende Kriterien der Wahl der Vorzugsvariante waren die verteilte Verkehrsbelastung im LKW-Bereich und die damit einhergehende gleichmäßige Auslastung der Stellplätze, die höhere Verkehrssicherheit für Fußgänger durch die Trennung von PKW- und LKW-Verkehr sowie die gute Erschließung der Rastanlage durch Busse. Die Wahl sowie die ausschlaggebenden Argumente wurden von der Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, sodass sich die Planfeststellungsbehörde der Vorzugsvariante anschließt.

Nähere Ausführungen zu den drei Varianten können der Unterlage Abschnitt A, Ziffer 2, lfd. Nr. 1 entnommen werden.

6.3 Variante des telematisch gesteuerten Parkens

Grundsätzlich können neben konventionellem Neubau und konventionellen Erweiterungen bestehender Anlagen auch besondere Parkverfahren eingesetzt werden. Diese können sowohl als Ergänzung einer konventionellen Parkplatzplanung dienen, als auch zur Erweiterung von Rastanlagen im Bestand eingesetzt werden, um die Stellplatzkapazitäten zu erhöhen und somit den Parkdruck zu reduzieren.

Der Einsatz von telematisch gesteuertem Parken an der bestehenden Rastanlage Lichtendorf-Süd wurde technisch geprüft.

Das telematisch gesteuerte Parken weist derzeit noch erhebliche Nachteile, gegenüber einer konventionellen Anlage auf. Unter anderem ist es noch ungeklärt wie der Brandschutz im Havariefall bei fehlenden Fahrgassen gelöst werden soll. Die Kapazitätssteigerung und somit die Effizienz des telematischen Parkens kann sehr stark variieren, weil diese insbesondere von der Länge der ankommenden Fahrzeuge auf der Anlage abhängt. Die Vorhabenträgerin arbeitet eng mit der BASt und dem Entwickler des Kolonnen Parken Systems zusammen, um auch diese Probleme zu lösen. Es gibt in Deutschland zwei Pilotvorhaben, die in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden müssen.

Diese Systeme sind besonders effektiv, wenn in Zukunft eine Kapazitätssteigerung im Bestand durch Telematik möglich ist. Dies würde bedeuten, dass auf eine Neuversiegelung teilweise verzichtet werden kann. Bei der Betrachtung von Telematik auf bestehenden Anlagen werden diese zunächst anhand mehrerer Kriterien in geeignete, bedingt geeignete und nicht geeignete Anlagen separiert bzw. eingestuft. Dabei sind insbesondere die Größe sowie die Geometrie der Anlage entscheidend. Anlagen, die im Bestand als ungeeignet einzustufen sind, verlieren auf Anhieb den größten Vorteil (keine neue Versiegelung) gegenüber dem konventionellen Ausbau einer Rastanlage.

Die Rastanlage Lichtendorf-Süd ist im Bestand ungeeignet, um den Fehlbedarf an LKW -Stellplätze durch Telematik abzudecken. Durch die Geometrie der verfügbaren Fläche, die aus den vorhandenen Leitungen (Hochpassungsfreileitung und Gastransportleitung) entstehenden Zwänge sowie die Höhensituation können bei den alternativen Parkverfahren die systemimmanenten Vorteile nicht vollumfänglich zum Tragen kommen.

Große Bereiche bleiben bei diesen Verfahren weiterhin von der Maßnahme betroffen, ohne dass sie für Parkstände genutzt werden können. Auch eine andersartige Anordnung der Parkstände bewirkt hier keine Verbesserung, da durch eine Winkeländerung der Parkstände weiterhin große ungenutzte Bereiche entstehen.

Bei Anwendung des konventionellen Parkens entsteht eine Anlage, welche einen äußerst geringen technischen Wartungsaufwand verursacht, wenig störungsanfällig ist und gleichzeitig die zur Verfügung stehende Fläche gut ausnutzt. Der Aspekt des Wartungsaufwands und der Störungsanfälligkeit fällt insbesondere ins Gewicht, da es sich bei den alternativen Parkverfahren um neue Systeme handelt, bei denen es noch weiterer Entwicklung und Erfahrung bedarf. Wegen der schlechteren Wirtschaftlichkeit der Szenarien „Kolonnenparken“ und „Kompaktparken“ eignet sich dieser Standort nicht als Standort für eine weitere Pilotanlage.

Bezogen auf den Ausbau der Rastanlage Lichtendorf-Süd kann somit eine Neuversiegelung durch den Einsatz von Telematik nicht verhindert werden. Da bei der konventionellen Planung ein besonderes Augenmerk auf den Flächenverbrauch gelegt wurde, wäre die versiegelte Fläche bei Realisierung des telematischen Parkens lediglich um ca. 5,8 % (beim Kompaktparken) und 8,7 % (beim Kolonnenparken) geringer als bei der vorliegenden konventionellen Pla-

nung. Neben den u.a. oben aufgeführten Problemen bedeuten die telematischen Systeme einen erhöhten Betriebs- und Unterhaltungsaufwand. Dies hat große wirtschaftliche Nachteile und kann bei der Bewertung nicht unberücksichtigt bleiben.

Der Einsatz von Telematik zu Abdeckung des Fehlbedarfs auf der Rastanlage Lichtendorf-Süd wurde ausreichend untersucht. Der konventionelle Ausbau ist an diesem Standort die absolute Vorzugslösung.

7 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Um- und 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.

Das planfestgestellte Vorhaben ist aus den bereits dargestellten Gründen gewählt worden. Die Planfeststellungsbehörde hatte daher zu prüfen, ob und ggf. auf welche Weise bei dem vorgesehenen Ausbau ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann.

Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind von dem Straßenbauvorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Gebiete zu erwarten.

7.1 Lärmschutz

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Auffassung gelangt, dass die maßgebliche Grundlage der schalltechnischen Untersuchung der Vorhabenträgerin sich im Rahmen einschlägiger Regelwerke halten und von plausiblen Grundannahmen ausgehen.

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.

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.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von §§ 41 bis 43 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

Die Verkehrslärmschutzverordnung ist gemäß §§ 41 - 43 BImSchG die gesetzliche Beurteilungsvorschrift für öffentliche Straßen.

Grundlage für diese Berechnung stellen die RLS-90 dar. Sie beruhen auf den Vorgaben der 16. BImSchV (§ 3, Anlage 1). Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Das vom Gesetzgeber vorgeschriebene Rechenverfahren ist im Gegensatz zu Messungen nebengeräusch- und witterungsunabhängig. Wie eine Reihe von Vergleichsmessungen zeigt, ergibt dieses Verfahren zudem höhere, also für die Betroffenen günstigere Pegelwerte, da es stets von den günstigsten Schallausbreitungsbedingungen, zum Beispiel Mitwindlage, ausgeht.

Andere Regelwerke, die wie z. B. die Umgebungslärmrichtlinie oder die TA Lärm günstigere Grenz- und Orientierungswerte bzw. andere Bewertungen vorsehen, finden hier keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben, sich mit anderen Regelungsstatbeständen befassen und nicht vergleichbare Berechnungsverfahren zu Grunde liegen.

Das Bauvorhaben erfüllt das Anwendungskriterium nach § 1 der 16. BImSchV aufgrund des erheblichen baulichen Eingriffs in die Verkehrsanlage. Insofern ist das Vorliegen einer wesentlichen Änderung zu prüfen und festzustellen, ob Anspruchsvoraussetzungen auf Schallschutz dem Grunde nachgegeben sind.

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:

	Kategorie	Tag	Nacht
1	Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
2	reine und allg. Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
3	Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
4	Gewerbegebiete	69 dB(A)	59 dB(A)

Nach den vorliegenden Informationen aus dem Baustufenplan Lichtendorf der Stadt Dortmund sind die Gebäude nördlich der Autobahn A 1 entlang der Römerstraße als Wohngebiet zu berücksichtigen. Die Bebauung südlich der Autobahn an der Lichtendorfer Straße ist in diesem Plan als Dorfgebiet gekennzeichnet. Bei den Gebäuden an der Lichtendorfer Straße und der Sölder Straße handelt es sich um Gebäude, die im unbeplanten Außenbereich liegen. Diesen wird im Zuge der schalltechnischen Untersuchung der Schutzanspruch eines Kern-, Dorf- oder Mischgebiets zugewiesen.

Die o.g. Grenzwerte sind im Falle eines Neubaus oder einer wesentlichen Änderung einzuhalten (§ 2 der 16. BImSchV). 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 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.

Mit dem planfestgestellten Vorhaben ist weder eine Veränderung der Autobahntrasse der A 1 als solche verbunden noch wird die Verkehrsfunktion verändert. Die T+R liegt insoweit außerhalb des eigentlichen Straßenkörpers, nimmt aber gleichwohl einen Teil des Verkehrsgeschehens auf und ist dem Straßenkörper als Nebenanlage zuzurechnen. Die Erweiterung der vorhandenen T+R Lichtendorf-Süd ist somit als bauliche Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung zu bewerten.

Um weiterhin zu prüfen, ob es sich um eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV handelt, werden die Immissionen folgender Situationen miteinander verglichen:

- Planungs-Null-Fall
 - prognostiziertes Verkehrsaufkommen auf der A 1
 - bestehende T+R-Anlage auf der Nord- und Südseite
- Planfall
 - Beurteilungspegel NACH Durchführung der Baumaßnahme
 - prognostiziertes Verkehrsaufkommen auf der A 1
 - erweiterte T+R-Anlage auf der Südseite
 - T+R auf Nordseite bleibt unverändert

Die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutzmaßnahmen sind erfüllt, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms

1. um mindestens 3 dB(A) erhöht wird oder
2. auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder
3. der Pegel bereits vor am Ausbau über 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht liegt und weiter erhöht wird (gilt nicht in Gewerbegebieten) und
4. der Beurteilungspegel den gebietsspezifischen Immissionsgrenzwert überschreitet.

Für die A 1 liegt der Prognose-DTV bei rd. 118.600 Kfz/24h mit maßgeblichen LKW-Anteilen von 18 % tags und 40,1 % nachts. Auf der A 1 wurden Fahrgeschwindigkeiten von 130 km/h für PKWs und 80 km/h für LKWs berücksichtigt.

Die bestehende T+R-Anlage „Lichtendorf-Süd“ hat 57 LKW/Bus- und 90 PKW-Stellplätze.

Die erweiterte T+R-Anlage „Lichtendorf-Süd“ wird über eine bedeutend größere Anzahl an Parkmöglichkeiten verfügen und zwar

- 126 PKW-,
- 165 LKW-,
- 5 LKW-Schwertransport-,
- 5 Bus-Parkplatz Süd- und
- 4 Bus-Parkplatz Nord-Stellplätze.

Parkplätze werden als gleichförmig abstrahlende Flächenschallquellen betrachtet. Für das Verkehrsaufkommen eines Parkplatzes wird die Anzahl der Stellplätze mit 1,5 Fahrbewegungen je Stellplatz pro Stunde tags und 0,8 nachts berücksichtigt. Über den Zuschlag für Parkplatztypen, hier 10 dB(A) für einen "LKW- und Omnibusparkplatz", werden die unterschiedlichen Emissionen der Fahrzeugarten und der Parkplatztypen berücksichtigt.

Die Veränderungen der Beurteilungspegel sind auf ganze dB-Werte aufzurunden. Die Pegelerhöhungen durch die Erweiterung liegen an den Gebäuden innerhalb des Ausbauabschnitts bei 1 dB(A) und bei den Gebäuden außerhalb des Ausbauabschnitts bei 2 dB(A). Das Kriterium für die wesentliche Änderung (Pegelzunahme um mindestens 3 dB(A)) ist damit weder an den Gebäuden innerhalb noch außerhalb des Ausbauabschnitts erfüllt. Weiterhin werden im Planfall keine Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder bereits bestehende Belastungen in der dieser Größenordnung weiter erhöht. Die Bedingungen der wesentlichen Änderung sind somit nicht erfüllt. Damit bestehen für die Gebäude innerhalb und außerhalb des Ausbauabschnitts keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach.

Bedingt durch die dominanten Immissionen der A 1 sind die Veränderungen durch die Rastplatzerweiterung nicht wahrnehmbar. Schutzmaßnahmen sind nicht erforderlich und nicht geplant.

Zudem waren Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der LKW-Fahrer*innen zu prüfen. Durch die Erweiterung der T+R liegen die LKW-Stellplätze zukünftig schalltechnisch günstiger, da sie sich nicht mehr direkt an der A 1, sondern auf der Erweiterungsfläche und damit mindestens 120 m von der Autobahn entfernt befinden. Der zum Schutz der Nachtruhe der LKW -Fahrer*innen angestrebte Beurteilungspegel von 65 Db(A) wird an den LKW -Stellplätzen deutlich unterschritten.

Die Stellplätze für Großraum- und Schwertransporte sowie für vier Busse befinden sich hingegen auch im Planfall direkt neben der Autobahn. Dies hat zur Folge, dass der Grenzwert an Parkständen der Großraum- und Schwertransporter um bis zu 10 Db(A) überschritten wird. Aus diesem Grund wurde eine

Schallschutzmaßnahme in Form einer Schallschutzwand mit einer Höhe von 4 m und einer Länge von 185 m geprüft. Ein Wall kann aus Platzgründen nicht vorgesehen werden und die Höhe und Länge der Schallschutzwand hat sich aus entsprechenden Berechnungen ergeben. Solch eine Lärmschutzwand würde einen Kostenaufwand von ca. 276.000,- € bedeuten. Insgesamt kann durch die Errichtung dieser Lärmschutzwand an den Stellplätzen für Schwerttransporter und an den vier Busparkplätzen erreicht werden, dass der Zielwert von 65 Db(A) eingehalten wird. Die ausschließlich für Schwertransporte vorgesehenen Flächen werden voraussichtlich nicht häufig und zudem eher tagsüber genutzt, so dass die nötige Schallschutzmaßnahme wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Eine Nutzung durch gewöhnliche LKW in der Nachtzeit ist straßenrechtlich nicht zulässig und somit nicht schutzwürdig. Unter Berücksichtigung des Kostenaufwands ist die Errichtung einer Lärmschutzwand unwirtschaftlich.

7.2 Schadstoffbelastung

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

Für die Beurteilung der Luftschadstoffbelastung gilt die nach § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG erlassene 39. BImSchV vom 02. August 2010. In dieser Verordnung werden die Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa, die Richtlinie 2004/107/EG vom 15. Dezember 2004 über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatisierte Kohlenwasserstoffe in der Luft sowie die Richtlinie 2001/81/EG vom 23. Oktober 2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe umgesetzt. Die 39. BImSchV enthält wie die vorher gültige 22. BImSchV neben Immissionsgrenzwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit auch Grenzwerte zum Schutz von Ökosystemen.

Grenzwerte:

PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] Jahresmittel	PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] Tagesmittel	PM2,5 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] Jahresmittel	NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] Jahresmittel	NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] Jahresmittel Max. 1h-Wert
40	50	25	40	200

Die Vorhabenträgerin hatte zur Abschätzung und Quantifizierung der lufthygienischen Auswirkungen des dem Straßenbau zuzurechnenden Vorhabens eine lufthygienische Untersuchung (Luftschadstoffuntersuchung, vgl. Abschnitt A, Ziffer 2, lfd. Nr. 19) erstellen lassen.

Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass die Luftschadstoffbelastungen im Untersuchungsgebiet durch die Hintergrundbelastung sowie zusätzlich durch Emissionen der A 1 geprägt sind. Dies bedeutet, dass das Untersuchungsgebiet nicht ohne Vorbelastungen ist.

Die Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der T+R Lichtendorf Süd durch den Ausbau der Parkplätze hat insgesamt nur sehr geringe Auswirkungen auf die Immissionsbelastung an den untersuchten Bebauungen. Durch den Aus-

bau ist eine Erhöhung der Stickstoffdioxidimmissionen und Feinstaubimmissionen (PM10 und PM2,5) von je unter $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erwarten. Die Einhaltung des Jahresmittelgrenzwerts ist für die Schadstoffe NO₂, PM10 und PM2,5 sichergestellt.

Im Übrigen schließt die Verwirklichung des Vorhabens, selbst wenn es entgegen der Prognose zu Grenzwertüberschreitungen kommen sollte, nicht die Möglichkeit aus, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Vorliegend bewirkt die Realisierung des Vorhabens im Hinblick auf Lage, Ausbaustandard und Verkehrsbelastung keine atypische Schadstoffsituation. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass entgegen der Prognose eintretende Grenzwertüberschreitungen durch Minderungsmaßnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastung für die Anwohner vermieden werden können.

Wesentlich wird auch die weitere technische Entwicklung sein. Die Schadstoffemissionen können auf längere Sicht durch Maßnahmen an den Fahrzeugen und durch die Änderung der Zusammensetzung der Brenn- und Treibstoffe bzw. die Verwendung alternativer Kraftstoffe – veranlasst durch entsprechende Gesetze – nachhaltig reduziert werden.

7.3 Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der T+R ergeben sich Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Dies gilt, obwohl bisher gesetzliche Vorschriften für den Erschütterungs-Immissionsschutz fehlen. Denn zum einen sind die Bauarbeiten unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Bautechnik auszuführen, zum anderen befinden sich keine erschütterungsempfindlichen Anlagen und Gebäude in der Nähe der auszubauenden T+R. Im Anhörungsverfahren ist auch nicht auf das Vorhandensein derartiger Anlagen hingewiesen worden.

Zur Frage der Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungs- immissionen wird auf den Gem. RdErl. 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- in der Fassung vom 4. Nov. 2003 sowie die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ (Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen) verwiesen.

7.4 Bauimmissionen

Verschiedene Einwender befürchten, dass durch die notwendigen Bauarbeiten nicht zumutbarer Lärm entsteht und dass es durch die von der Baustelle ausgehenden Staub- und Schmutzeinwirkungen zu erheblichen Belästigungen und Beeinträchtigungen kommen wird.

Zum Schutz des Menschen während der Baudurchführung werden die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm), die

32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) sowie alle weiteren für den Bau von Straßen geltenden Richtlinien berücksichtigt.

Grundsätzlich gilt hierzu Folgendes (BGH, Urteil v. 30.10.1970 -V ZR 150/67-DVBl. 71, S. 264):

- 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 Satz 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 B, Ziffer 18 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 ebenfalls im Entschädigungsverfahren (vgl. Abschnitt B, Ziffer 19 dieses Beschlusses) zu entscheiden ist.

8 Gewässer- und Grundwasserschutz

8.1 Allgemeines

Das Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer und für das Grundwasser nach Art. 4 WRRL i. V. m. §§ 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 48 WHG), um eine Verschlechterung des Zustandes aller Oberflächengewässer zu verhindern. Zum anderen schützen, verbessern und sanieren die Mit-

gliedstaaten gem. Art. 4 Abs. 1 lit. a Ziff. ii und iii der WRRL alle Oberflächengewässer mit dem Ziel, spätestens Ende des Jahres 2015 einen guten Zustand der Gewässer zu erreichen (EuGH, Urteil vom 01.07.2015 – C – 461/13).

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 (EuGH, Urteil vom 01.07.2015 – C – 461/13).

Art. 4 Abs. 1 Buchst. B. der Richtlinie 2000/60 stellt für das Grundwasser Pflichten auf, die mit den für die Oberflächengewässer vorgesehenen Pflichten weitgehend identisch sind. So führen die Mitgliedsstaaten alle erforderlichen Maßnahmen durch, um eine Verschlechterung des Zustands der Grundwasserkörper zu verhindern. Des Weiteren schützen, sanieren und verbessern sie alle Grundwasserkörper mit dem Ziel einen guten Zustand zu erreichen (EuGH, Urteil vom 28.05.2020 – C – 535/18)

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 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 Oberflächenwasserkörpers dar (EuGH, Urteil vom 01.07.2015 – C – 461/13).

Da bei Grundwasserkörpern in Bezug auf den chemischen bzw. mengenmäßigen Zustand nur in „gut“ oder „schlecht“ unterschieden wird, gilt ebenfalls, dass eine Verschlechterung eintritt, sobald die Wasserqualität sich negativ verändert.

Im Fachbeitrag zur WRRL (vgl. Abschnitt A, Ziffer. 2, lfd. Nr. 26 der festgestellten Unterlagen) wurden 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 wurden die potenziell betroffenen Oberflächenwasserkörper und die Grundwasserkörper 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.

8.2 Potenziell betroffene Wasserkörper

Im Rahmen des Bauvorhabens werden keine Oberflächengewässer im Sinne des § 3 Nr. 6 WHG bzw. Art. 2 Nr. 10 WRRL direkt beansprucht.

Im Wirkungsbereich des Bauvorhabens liegt der folgende Oberflächenwasserkörper, der vom Ausbaurvorhaben indirekt betroffen ist:

- Ruhr (DE_NRW_276_99023; Gewässerabschnitt von der Eisenbahnbrücke Wandhofen bis Werk Villigst).

In den genannten Oberflächenwasserkörper entwässern die vom Ausbaurvorhaben tangierten Oberflächengewässer Albecke mit Nebenlauf, Gehrenbach/Gerrenbach und Mühlenstrang.

Für die Einleitung von Oberflächenwasser in den Gehrenbach und damit indirekt in den Mühlenstrang sowie in den o.g. Abschnitt der Ruhr, liegt eine wasserrechtliche Genehmigung vor.

Festgesetzte Überschwemmungsgebiete sind an dem betroffenen Oberflächenwasserkörper nicht ausgewiesen.

Natürliche Stillgewässer gibt es im Untersuchungsgebiet nicht.

Der vom Vorhaben betroffene Grundwasserkörper ist der ca. 113 km² große GWK 276_06 „Ruhrkarbon/Ost“.

Die vorhandene T+R befindet sich in einer festgelegten Wasserschutzzone IIIB des Wasserschutzgebietes „Dortmunder Energie und Wasser (DEW)“ der Wasserwerke Hengsen, Villigst, Ergste sowie Westhofen 1 und 2. Die geplante Erweiterung tangiert die Wasserschutzzone IIIA der o.g. Wasserwerke.

8.3 Ermittlung des Ist-Zustandes potenziell betroffener Wasserkörper

Die Ermittlung des Ist-Zustandes der Gewässer im Rahmen des durch die Vorhabenträgerin eingebrachten Fachgutachtens zur WRRL ist umfassend und nachvollziehbar.

Im Einzelnen wurden der ökologische sowie der chemische Zustand der Oberflächenwasserkörper ermittelt. Der Zustand des Grundwasserkörpers wurde anhand des mengenmäßigen und chemischen Zustandes bestimmt. Die Einzelheiten, insbesondere die Zustände der einzelnen Gewässerkörper können dem Fachgutachten zur WRRL (Ifd. Nr. 26 der festgestellten Unterlagen) entnommen werden.

Im Ergebnis wird der ökologische Zustand des Oberflächenwasserkörpers „Ruhr“ als „unbefriedigend“ und der chemische Zustand, ohne Berücksichtigung von Quecksilber und ubiquitäre Stoffen, als „gut“ eingestuft. Für die Albecke mit Nebengewässern liegen keine WRRL-relevanten Untersuchungen vor, da es sich um ein nicht WRRL-pflichtiges Kleingewässer handelt.

Der betroffene Grundwasserkörper GWK 276_06 befindet sich in einem guten mengenmäßigen und chemischen Zustand. Es werden keine Schwellenwerte überschritten.

8.4 Verbesserungsgebot

Gemäß der WRRL sollen die Mitgliedstaaten alle Oberflächenwasserkörper mit dem Ziel, einen guten Zustand zu erreichen (Art. 4 Abs. 1a ii WRRL), schützen, verbessern und sanieren. Bei künstlichen und erheblich veränderten Wasserkörpern soll ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand der Oberflächengewässer erreicht werden. Nach Art. 2 Nr. 10 WRRL sind Oberflächenwasserkörper einheitliche und bedeutende Abschnitte eines Oberflächengewässers. Sie bilden innerhalb der jeweiligen Flussgebietseinheit die eigentlichen Bewirtschaftungseinheiten.

Auch Grundwasserkörper sollen geschützt, verbessert und saniert werden, um einen guten Zustand des Grundwassers zu erreichen (Art. 4 Abs. 1b ii WRRL). Ebenso soll ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und –neubildung gewährleistet werden (Art. 4 Abs. 1b ii WRRL). Grundwasserkörper sind nach Art 2 Nr. 12 WRRL abgegrenzte Grundwasservolumen innerhalb einer oder mehrerer Grundwasserleiter.

Wie bereits beschrieben, befinden sich im Wirkungsbereich des geplanten Bauvorhabens keine WRRL-pflichtigen Oberflächengewässer. Die Albecke mit ihrem Nebenarm ist das nächstgelegene Fließgewässer und wird durch das Bauvorhaben nicht erheblich beeinträchtigt. Die geringfügigen Veränderungen des Wasserhaushalts sind lokal ausgeprägt und führen zu keinen erheblichen Veränderungen der Albecke an sich sowie des mit der Albecke in Verbindung stehenden Abschnitts des Oberflächengewässers Ruhr. Somit wird die Zielerreichung des guten ökologischen Potenzials des o.g. Oberflächenwasserkörpers nicht erschwert bzw. gefährdet. Das Bauvorhaben steht der Durchführung den vorgeschriebenen ökologischen Verbesserungsmaßnahmen im o.g. Abschnitt der Ruhr nicht entgegen.

Bei dem Grundwasserkörper GWK 276_06 besteht kein Handlungsbedarf, da das Bewirtschaftungsziel der Erreichung eines guten mengenmäßigen und chemischen Zustandes bereits zum Jahr 2015 erreicht wurde. Aktuell stehen keine speziellen ökologischen Verbesserungsmaßnahmen für den GWK an. Daher soll der GWK weiter so bewirtschaftet werden, dass eine Verschlechterung jeder Art ausgeschlossen wird.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch den Um- und Ausbau der T+R das Verbesserungsgebot für Oberflächenwasserkörper und Grundwasserkörper nicht nur nicht behindert wird, sondern mögliche Maßnahmen zur Verbesserung unter Berücksichtigung der vorgesehenen Baudurchführung und der

landschaftspflegerischen Begleitplanung initiiert werden. Negative Einflüsse auf das Verbesserungsgebot sind nicht zu erwarten.

8.5 Verschlechterungsverbot

Der Fachbeitrag zur WRRL hat das Ziel zu ermitteln, ob und wenn ja welche durch das Vorhaben möglicherweise bau-, anlage- und betriebsbedingten Verschlechterungen auf die betroffenen Wasserkörper hervorgerufen werden können. Auf dieser Grundlage werden alle potenziellen Ursache-Wirkungsbeziehungen zwischen dem Planvorhaben und den im Wirkungsbereich des Vorhabens liegenden Grund- und Oberflächenwasserkörpern auf ihre Relevanz geprüft. Die potenziellen Auswirkungen auf die Gewässerkörper wurden anhand der Ausführungen des landschaftspflegerischen Begleitplans sowie des Fachbeitrags zur WRRL im Hinblick auf die Bewirtschaftungsziele nach §§ 27 und 47 WHG geprüft.

Oberflächenwasserkörper

Relativ nah zum geplanten Bauvorhaben (ca. 260 m südöstlich des Bauvorhabens) befindet sich das kleine natürliche Fließgewässer - die Albecke mit Nebenarm (Länge ca. 1.705 m), die der Entwässerung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen und natürlichen Einzugsgebieten dient. Dabei handelt es sich gemäß § 2 LWG um ein sogenanntes „Sonstiges Gewässer“.

Durch die geplante vorhabenbedingte Flächenversiegelung und Ableitung der anfallenden Niederschlagswässer (Anforderungen gemäß RiStWag) wird der vorhandene gesamte Oberflächenabfluss im Bereich der Albecke in einer Höhe von ca. 5 Prozent reduziert. Gemäß den Modellrechnungen in der Wasserhaushaltsbilanzierung ist diese Reduzierung als nachrangig einzustufen und führt zu keinen messbaren erheblichen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt des gesamten Oberflächenwasserkörpers Ruhr DE_NRW_276_99023. Weitere Auswirkungen auf EG-WRRL-pflichtige Oberflächenwasserkörper (Ruhr), die mit lokalen Gewässern wie der Albecke in Verbindung stehen, können ausgeschlossen werden. Eine Verschlechterung der relevanten Qualitätskomponenten und somit Verschlechterung des ökologischen Zustandes der WRRL-Vorflut (Ruhr) ist durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten.

Grundwasserkörper

Auf die Grundwasserkörper im Planungsgebiet könnten baubedingte, anlagenbedingte sowie betriebsbedingte Verschlechterungen einwirken.

Im Rahmen des Bauvorhabens könnten baubedingt umweltgefährdende Stoffe in das Grundwasser eingetragen werden. Durch die Verwendung biologisch abbaubarer Betriebs- und Treibstoffe und die Errichtung eines gesicherten Tank- und Wartungsplatzes kann der Eingriff vermieden bzw. vermindert werden. Darüber hinaus wird das Schmutzwasser bzw. das auf den versiegelten Flächen anfallende Wasser über die vorhandenen Schmutzwasserkanäle an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen. Der qualitative (chemische) Zustand des gesamten Grundwasserkörpers bleibt somit unverändert. Aufgrund der kleinen räumlichen Ausdehnung des Bauvorhabens in Bezug auf die Größe des Grundwasserkörpers „276_06 Ruhrkarbon/Ost“ von ca. 113 km²

sind Auswirkungen des Bauvorhabens auf den quantitativen (mengenmäßigen) Zustand nicht zu erwarten.

Zu den anlagebedingten Wirkungen gehört wiederum die Neuversiegelung, die zu einer geringfügigen Verringerung der Grundwasserneubildungsrate im Bereich der Erweiterung der T+R führt. Durch die versiegelte Fläche kann der Niederschlag nicht mehr dem Grundwasser zugeführt werden, sondern wird den Oberflächengewässern zugeleitet. Der hier betroffene Grundwasserkörper ist jedoch so groß, dass die Versiegelung der Fläche auf diese keine Auswirkungen hat.

Potenziell kann betriebsbedingt salzhaltiges Schmelzwasser von den Tausalzeinträgen während des Winterdienstes in das Grundwasser durch die Versickerung gelangen. Darüber hinaus ergibt sich durch die neu angeschlossenen zusätzlichen Betriebsflächen eine Erhöhung der Schadstoffmengen und Feinstäuben innerhalb der T+R. Da im Bereich der Erweiterungsfläche das auf den versiegelten Flächen anfallende Oberflächenwasser in die vorhandene Regenwasserbehandlungsanlage Gehrenbach eingeleitet wird, ist eine Versickerung und damit verbundener Tausalze sowie Schadstoffeintrag in das Grundwasser im Regelbetrieb ausgeschlossen. Aufgrund der geringen Fahrzeuggeschwindigkeiten (Parkplatzsuchverkehr) im Bereich der T+R ist davon auszugehen, dass es über den Bereich der T+R hinaus zu keiner Ausbreitung von Tausalzeinträgen in Form von z.B. Spritzwasser in angrenzende unversiegelte Flächen kommt.

Zusammenfassend ist vorhabenbedingt keine Verschlechterung des chemischen und mengenmäßigen Zustands des betrachteten Oberflächenwasserkörpers und Grundwasserkörpers durch das Bauvorhaben zu erwarten.

8.6 Bewertung

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der festgestellten Maßnahmen und Nebenbestimmungen den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässer- und Hochwasserschutzes. Weder durch den Bau noch durch den Betrieb der T+R sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner unzumutbar negativ berühren. Diese Einschätzung ist von den am Verfahren beteiligten Wasserbehörden einvernehmlich geteilt worden.

Die von den Wasserbehörden vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich in den verfügbaren Teil übernommen (vgl. Abschnitt A, Ziffer 5.1 dieses Beschlusses). Diese sind für die Vorhabenträgerin verpflichtend. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG.

9 Überwachung der verwendeten Baustoffe

Einige Einwendungen haben zum Inhalt, dass in der Wasserschutzzone III lediglich spezielle Böden verwendet werden dürfen. Die untere Bodenschutzbehörde des Kreises Unna hat der Vorhabenträgerin dazu einige Auflagen aufgegeben, die als Nebenbestimmungen unter Abschnitt A, Ziffer 5 Bestandteil dieses Beschlusses sind. Die Vorhabenträgerin hat in der Synopse bereits die

Einhaltung und Beachtung dieser Nebenbestimmungen zugesagt. Da die Vorhabenträgerin zur Einhaltung der Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses verpflichtet ist, bedarf es zu den verwendeten Baustoffen keiner weiteren Regelung.

10 Bodenschutz

Im Zusammenhang mit dem Um- und Ausbau der T+R Lichtendorf Süd kommt es zum Eingriff in den Boden in einem Umfang von über 20.000 m³ und damit zu einem Verlust anstehender Böden mit hoher Bodenfruchtbarkeit und zu großflächigen Neuversiegelungen. Dieser Eingriff soll mit Gestaltungsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Hinsichtlich der Begründung wird auf Abschnitt B, Ziffer 11.1.4 dieses Beschlusses verwiesen.

11 Naturschutz und Landschaftspflege

11.1 Rechtsgrundlagen

Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben hat die Vorhabenträgerin die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Satz 2 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 (vgl. vormals § 4a Abs. 1 und 2 LG) hat die Vorhabenträgerin, 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 vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen).

11.1.1 Vermeidbarkeit/ Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach den Neuregelungen des BNatSchG vom 29. 07 2009, BGBl. I S. 2541 i. d. F. vom 19.06.2020, stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe – also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes erheblich beeinträchtigen können – zu unterlassen (§ 14 Abs. 1 und § 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar.

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot beachtet, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechtes bedarf. 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 07. 03. 1997, 4 C 10.96-NuR 1997, S. 404).

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.

Für den Planfeststellungsbeschluss hat die Vorhabenträgerin ein Kompensationsmodell bestehend aus der landschaftspflegerischen Begleitplanung und dem Erläuterungsbericht erarbeitet. Die Beeinträchtigungen werden durch die geplanten Vermeidungsmaßnahmen so gering wie möglich gehalten, für die unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Die Vorhabenträgerin hat eine Auswahl von grundsätzlich geeigneten und erforderlichen Kompensationsmaßnahmen getroffen und dabei eine mögliche ökologische Aufwertung vorhandener Strukturen vorrangig berücksichtigt, die Maßnahmen untereinander als naturschutzfachliches Konzept abgestimmt und insbesondere zur Minimierung der Inanspruchnahme von Maßnahmenflächen insgesamt multifunktionale Kompensationswirkungen berücksichtigt. Dadurch ist der Gesamtumfang der festgesetzten Kompensationsflächen auf das erkennbar unabdingbar notwendige Maß beschränkt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung entspricht insofern den gesetzlichen Vorgaben des § 15 BNatSchG; die unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch die geplanten Eingriffe in Natur und Landschaft können vollständig ausgeglichen werden.

11.1.2 Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen

Folgende Maßnahmen sind dementsprechend vorgesehen:

V 1: Zeitliche Beschränkung für das Freiräumen des Baufeldes mit Entfernung der Gehölze

V 2: Zeitliche Beschränkung für das Freimachen des Baufeldes im Offenland

V 3: Überprüfung des Baufeldes auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten (Horste, Nester, Fledermausquartiere, Baumhöhlen, usw.) vor Gehölzrodung und Entfernung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. Verschließen von Baumhöhlen außerhalb der Fortpflanzungs- oder Ruhezeiten zur Vermeidung von Tierverlusten

V 4: Errichtung eines temporären lichtundurchlässigen Bauzauns in Verbindung mit den Gehölzpflanzungen A 1 – A 3 und A 5

V 5: Umweltbaubegleitung

S 1: Bauzeitlicher Baumschutz

S 2: Bauzeitlicher Schutz angrenzender Gehölzstrukturen

Im Einzelnen wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

11.1.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Auch unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen verursacht das Vorhaben u. a. durch die Inanspruchnahme des Landschaftsraums Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaftsschutz, die im Landschaftspflegerischen Begleitplan ermittelt, bewertet und quantifiziert worden sind.

Im Hinblick auf Details bezüglich der von der Maßnahme ausgehenden Beeinträchtigungen wird auf die Darstellung der Umweltauswirkungen in Abschnitt B, Ziffer 3.3 verwiesen.

11.1.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das naturschutzrechtliche Gebot, vorrangig Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG) ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung.

Eine Beeinträchtigung durch einen Eingriff ist gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Dies setzt neben einem räumlichen Zusammenhang zwischen der ausgleichsbedürftigen Beeinträchtigung und der Ausgleichsmaßnahme 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 Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Baumaßnahme 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 Ausgleichsmaßnahmen 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 Ausgleichsmaßnahmen die gestörten Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen.

Vorliegend werden folgende Ausgleichsmaßnahmen angeordnet:

A 1 CEF/ A 3 CEF: Anlage und Entwicklung eines Feldgehölzes

A 2 CEF/ A 6 CEF: Anlage und Entwicklung eines Gehölzstreifens

A 4: Entwicklung von Extensivgrünland

A 5 CEF/ A 7 CEF: Anpflanzung von Einzelbäumen bzw. Baumreihen

Nähere Einzelheiten sind dem Landschaftspflegerischer Begleitplan zu entnehmen.

Übrige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden, wie bereits ausgeführt, durch die Zahlung eines Ersatzgeldes kompensiert.

Sowohl von der Höheren Naturschutzbehörde als auch von der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Unna wurde eingewendet, dass der o. g. Eingriff nicht durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen „in sich ausgeglichen“ werden kann und die durch die Gestaltungsmaßnahmen vereinnahmte Grundfläche (Acker) als vollständiger Verlust des Ausgangsbiotops Acker zu bewerten ist.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Ansicht nicht. Die Stellungnahmen werden insoweit zurückgewiesen.

Die Anrechenbarkeit von Gestaltungsmaßnahmen bei der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung wird bei ELES in Arbeitshilfe 4.3 Straßenbegleitgrün dargestellt.

Besondere ökologische Effekte müssen für die Anwendung der "in-sich-ausgeglichen-Regelung" entgegen der Einwendungen nicht vorliegen. Zur Würdigung besonderer ökologischer Effekte kann eine zusätzliche Aufwertung des Straßenbegleitgrüns vorgenommen werden (Überflughilfen, Kompensation für spezifische faunistische Funktionen).

Eine besondere ökologische Funktion wurde den Gestaltungsmaßnahmen nicht beigemessen. In den Maßnahmenblättern Unterlage 9.3 wurde bei der Gestaltungsmaßnahme G4 ein Kollisionsschutz / Überflughilfe für Vögel / Fledermäuse sowie gewisse Eignung als Teillebensraum für die Tierwelt aufgeführt. Dies führt jedoch nicht zu einer höheren Bewertung im Sinne eines Wertpunktebonus.

Zur Begriffsbestimmung von Gestaltungsmaßnahmen (S 3) äußert ELES, dass Gestaltungsmaßnahmen mit bzw. ohne naturschutzfachliche Bedeutung gibt. Letztere dienen lediglich der Eingliederung des Bauwerkes in die Landschaft und sind als Teil der Betriebsflächen anzusehen. Hierzu zählen alle versiegelten und teilversiegelten Flächen sowie Flächen zwischen den Fahrbahnen (z.B. begrünte Mittelstreifen, begrünte Lärmschutzwände, Bankette). Zu berücksichtigen ist, dass sich ELES hier begrifflich an einem Streckenabschnitt einer Straßenbaumaßnahme (Neubau / Ausbau) orientiert und nicht an dem vorliegenden Vorhabentyp T+R. Der angeführte Begriff "Freiflächen" wird in diesem Kontext bei ELES nicht benannt.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach eingehender Prüfung der Auffassung, dass ebenso wie die seitlich des Straßenkörpers im Bereich der Böschungen angelegten Gestaltungsmaßnahmen auch die z.T. großflächigen „Flächen mit Gestaltungsmaßnahmen“ (G2: ca. 0,6 ha, G3: ca. 0,5 ha, G4: ca. 2,1 ha) im Bereich der T+R bei der „in-sich-ausgeglichen-Regelung“ heranzuziehen sind. Betriebsbedingte Einflüsse und die regelmäßige Pflege gelten sowohl für Gestaltungsmaßnahmen auf Straßenböschungen als auch für Flächen im Bereich der T+R.

Die Anrechenbarkeit von Gestaltungsmaßnahmen bei der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung wird im ELES Erlass unter Ziffer 3.2.3.1 „direkte Projektwirkungen“ sowie in der ELES Arbeitshilfe unter Ziffer 4.3 „Bewertung von Straßenbegleitgrün“ dargelegt.

Unter Bezugnahme auf die ELES-Arbeitshilfen ist die Anrechnung der Gestaltungsmaßnahmen G2 bis G4 als "in-sich-ausgeglichen" inhaltlich zutreffend.

Der zuständigen Behörde, der Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Unna, wurde die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin auf deren Stellungnahme zugesandt und erneut Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die Untere Bodenschutzbehörde hat sich dazu nicht geäußert und hat damit auch den Ausführungen der Vorhabenträgerin in der Gegenäußerung nicht widersprochen.

11.1.5 Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Die Ausgleichsmaßnahmen sollen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes in dem betroffenen Natur- und Landschaftsraum wiederherstellen bzw. neugestalten. Auch der Ersatz muss noch in einer nachvollziehbaren Beziehung zu dem stehen, was es zu ersetzen gilt. Da also ein biologisch-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden.

Die durch die zusätzliche Versiegelung gestörten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes können nicht allein durch eine entsprechende Bodenentsiegelung funktionsloser Straßenabschnitte und Gebäudeflächen ausgeglichen werden. Die Kompensation erfolgt bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen durch eine Überführung der Flächen in einen höherwertigen Zustand. Dies wird hier durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen erreicht. Es ist nicht erforderlich und in einem ländlich geprägten Bereich auch kaum möglich, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Entsiegelungen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

Durch die Einbindung der unterschiedlichen Fachbehörden wird hinreichend sichergestellt, dass die vorgesehenen Maßnahmen funktionsgerecht umgesetzt werden.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet sein wird.

11.2 **Artenschutz**

Die Vorhabenträgerin hat die für eine artenschutzrechtliche Beurteilung erforderliche Datengrundlage geliefert und dargestellt.

Das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Fachgutachten (vgl. Unterlage lfd. Nr. 23 dieses Beschlusses) belegt, dass das Vorhaben keine der in § 44 BNatSchG benannten Verbotstatbestände erfüllt. Die Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG ist bei dieser fachlichen Ausgangslage für die Zulassung des Vorhabens nicht erforderlich.

11.3 Landschaftsschutz-/ Naturschutzgebiete/ Biotope

Eingriffe durch den Ausbau des Straßenkörpers und Inanspruchnahme von Flächen sind unvermeidbar. Diese erheblichen 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 Straßennebenflächen und zur Kompensation angemessen ausgeglichen bzw. ersetzt. Darüber hinaus finden die Belange des Artenschutzes gebührend Berücksichtigung (vgl. Abschnitt B, Ziffer 3.3.2).

Die Flächeninanspruchnahme im Bereich des planfestgestellten Vorhabens wird auf ein Minimum reduziert. Darüber hinaus werden durch die Baumaßnahme weder der Charakter der Gebiete verändert, noch die funktionalen Zusammenhänge im Schutzgebiet erheblich beeinträchtigt oder geschädigt.

Die Regelungen der Unterschutzstellung der betroffenen Gebiete, durch deren räumliche Geltungsbereiche der hiermit planfestgestellte Ausbau der T+R verläuft, stehen der Festlegung des Ausbaus 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 Satz Nr. 1 BNatSchG i.V.m. § 75 LNatSchG erfüllt.

Das Landschaftsbild wird bereits heute durch die vorhandene T+R Lichten-dorf-Süd, 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 Ausbauvorhaben dient gesetzlich anerkannten Zwecken. Im Hinblick auf die der ausgebauten T+R zugeordneten Funktionen (Erhöhung der Parkplatzkapazitäten und der Verkehrssicherheit, Entlastung der LKW-Fahrer*innen, usw.) besteht an ihrem Um- und Ausbau ein öffentliches Interesse von hohem Gewicht.

Daher überwiegen die Gründe des Wohls der Allgemeinheit an diesem Bauvorhaben und erfordern die Befreiung. Es ist in diesem Fall gerechtfertigt, die eine Befreiung von den o. g. Verbote trotz der damit verbundenen Nachteile für Natur und Landschaft zu gewähren.

Die Befreiungsmöglichkeit wird auch deshalb bejaht, weil das Straßenbauvorhaben die in Rede stehenden Schutzgebiete 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 T+R große von der Straße nicht wesentlich geprägte Flächen verbleiben, für die die Schutzausweisungen ihren Sinn behalten.

12 Landwirtschaft

12.1 Allgemeines

Durch das Ausbauvorhaben werden landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen.

Diese landwirtschaftlichen Flächen gehen dauerhaft verloren bzw. werden durch Ausgleichsmaßnahmen zumindest in ihrer entsprechenden Nutzung beschnitten. Auch für die verbleibenden Grundstücke ergeben sich teilweise durch ihre reduzierte Größe oder ihren veränderten Zuschnitt Nutzungseinschränkungen.

In einem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren sind die Belange der Landwirtschaft in zweifacher Hinsicht in die Abwägung einzustellen: Zum einen sind die privaten Interessen der betroffenen Landwirte zu berücksichtigen. Zum anderen hat die Vorhabenträgerin das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft zu beachten (wie es sich u. a. aus § 1 Landwirtschaftsgesetz ergibt).

Beiden Belangen wurde mit der Planung des Ausbaus Rechnung getragen.

So wurden auch bei der Festlegung der Ausgleichsflächen/ Ersatzflächen die Interessen der Landwirtschaft so weit wie möglich berücksichtigt.

Allerdings müssen für die Kompensation landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden.

Jedoch sind dafür im Interesse des Naturschutzes und der Landschaftspflege solche Grundstücke ausgewählt worden, mit denen die Eingriffe optimal ausgeglichen werden können, wobei hier die Empfehlungen der Landschaftsbehörden eingeflossen sind. Bei der Umsetzung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen lässt sich somit nicht vermeiden, dass hierfür - in der Regel - intensiv landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen. Denn allein durch Aufwertung solcher Flächen können die mit den Ausgleichsmaßnahmen verfolgten Ziele erreicht werden.

Wie die abwägende Prüfung ergeben hat, ist die geplante Ausbaumaßnahme im vorgesehenen Umfang im öffentlichen Interesse dringend erforderlich, so dass auf den Um- und Ausbau der T+R Lichtendorf-Süd auch wegen der ent-

gegenstehenden öffentlichen Belange der Landwirtschaft nicht verzichtet werden kann. Die Landwirtschaft ist immer noch ertragsfähig. Insofern ist die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen unvermeidbar.

Im Übrigen ist beachtet worden, dass der Ausbau bzw. die damit im Zusammenhang stehenden Maßnahmen die landwirtschaftlichen Belange nicht unverhältnismäßig beeinträchtigen wird.

12.2 Grunderwerb

Für den Grunderwerb gilt grundsätzlich, dass die Vorhabenträgerin gehalten ist, zunächst den gesamten Flächenbedarf freihändig zu erwerben, zumal für das Vorhaben einschließlich der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen ein nicht unerheblicher Bedarf an landwirtschaftlichen Nutzflächen besteht. Dabei müssen die für die T+R unmittelbar benötigten Flächen auf jeden Fall von der Vorhabenträgerin 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 der*s jeweiligen Eigentümerin*s 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.

12.3 Existenzgefährdung als öffentlicher Belang

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar.

13 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). 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 sowohl für die Stadt Schwerte als auch für die Stadt Dortmund sichergestellt. Eine Verletzung des Beteiligungsrechts der Gemeinde liegt somit nicht vor.

14 Denkmalpflegerische Belange

Bei der Planung des Um- und Ausbaus der T+R einschließlich der Folgemaßnahmen sind auch die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege – nach Maßgabe des Denkmalschutzgesetzes – angemessen berücksichtigt.

Die Zusagen der Vorhabenträgerin und die Nebenbestimmungen im Abschnitt A, Ziffer 5.10 dieses Beschlusses stellen sicher, dass dem Denkmalschutz Rechnung getragen wird.

15 Haushaltsrechtliche Belange

Die Kosten für eine T+R bestimmen nicht deren Planungsziel. Sie stellen aber mit Rücksicht auf das Wirtschaftlichkeitsgebot nach der Haushaltsordnung einen abwägungserheblichen Belang dar. So kommt bei der Diskussion der verschiedenen Varianten den Kosten daher grundsätzlich eine Bedeutung zu. Im vorliegenden Fall drängen sich keine anderen Varianten auf. Die festgestellte Variante ist als verkehrstechnisch günstig und unter Abwägung der öffentlichen Belange als optimal zu bezeichnen. Die Kosten für die Baumaßnahme sind in die Abwägung mit einbezogen worden; sie waren letztlich aber nicht entscheidungsrelevant.

Zu Zeiten immer knapper werdender Haushaltsmittel ist die Forderung nach äußerst sparsamem und effektivem Einsatz von Haushaltsmitteln ein öffentlicher Belang, der besonderes Gewicht erhalten hat und der der Verwirklichung eines Vorhabens oft sehr enge Grenzen setzt und wünschenswerte Alternativen zurückstehen lässt. Die Planfeststellungsbehörde hatte somit zwischen dem öffentlichen Belang an einer baldigen, möglichst kostengünstigen Lösung und den entgegengesetzten privaten Belangen der Anlieger abzuwägen.

16 Private Belange

16.1 Eigentumsgarantie

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige private Belange entgegen. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass aus privaten landwirtschaftlich genutzten Grundstücken erhebliche Flächen benötigt werden und von dem Vorhaben Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgehen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange in die Abwägung einbezogen.

Die Prüfung hat ergeben, dass mit Rücksicht auf die im Interesse der Allgemeinheit notwendige Straßenbaumaßnahme die sich für die Betroffenen ergebenden Nachteile in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden müssen. Die Vorschrift des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW. findet keine Anwendung, weil diese nur dem Ausgleich solcher Einwirkungen der straßenrechtlichen Planung auf rechtlich geschützte Belange Dritter dient, die nicht -wie etwa der Zugriff auf das Grundeigentum- einen unmittelbaren Eingriff bedeuten, sondern -wie etwa der Verkehrslärm- nur als Folge der zugelassenen Planung und der mit ihr verbundenen Situationsveränderung in der Umgebung des Vorhabens auftreten.

Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor, da der Eingriff in die Rechte der Betroffenen -unter Berücksichtigung des Ergebnisses des außerhalb der Planfeststellung durchzuführenden Entschädigungsverfahrens- nicht unverhältnismäßig ist. Die Eingriffe sind notwendig und auf ein Minimum reduziert. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst, sondern auch für die Flächen, die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen werden.

16.1.1 Grunderwerb

Für den Grunderwerb gelten die Ausführungen unter Abschnitt B, Ziffer 12.2 entsprechend.

16.1.2 Wertminderung von Grundstücken

Hinsichtlich der von einigen Beteiligten angesprochenen Wertminderung ihrer Grundstücke ist festzuhalten, dass die Auswirkungen des Planfeststellungsbeschlusses auf den Verkehrswert eines Grundstücks zwar zum Abwägungsmaterial gehören, soweit das Grundstück selbst betroffen ist. Etwas Anderes gilt jedoch für nur mittelbare Auswirkungen auf den Verkehrswert.

Die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf "Nachbargrundstücke" beurteilt sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren Beeinträchtigungen. Der Verkehrswert ist nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks. Der Wert einer Liegenschaft hängt von vielen Faktoren ab. Wesentlichen Einfluss hat die Nutzung der umliegenden Grundstücke. In die Abwägung sind nicht die potenziellen Wertveränderungen von Grundstücken einzustellen, sondern nur die Auswirkungen, die von der geplanten Straße faktisch ausgehen (BVerwG, Urteil v. 9.2.1995 -4 NB 17.94- UPR 1995, S. 390). Vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft ist ein Grundstückseigentümer nur geschützt, soweit das Recht ihm Abwehransprüche zubilligt. Gegenüber hoheitlichen Maßnahmen, wie dem Bau einer öffentlichen Straße, können sich solche Abwehrrechte in erster Linie aus den Vorschriften ergeben, die von der Behörde bei der Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens zu beachten sind (BVerwG, Urteil v. 14.4.1978 -4 C 96.76- NJW 1979, S. 995; und Urteil v. 4.5.1988 -4 C 2.85- NVwZ 1989, S. 151). Derartige Vorschriften wurden im vorliegenden Fall beachtet.

16.1.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Die Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe als privater Belang ist im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nur beachtlich, wenn der mit diesem Beschluss planfestgestellte konkrete straßenbaubedingte Eingriff einschließlich der Kompensationsmaßnahmen hierfür ursächlich ist. Möglicherweise eintretende weitere Verschlechterungen der wirtschaftlichen Lage durch andere Ereignisse (z. B. Pandemiegeschehen, kommunale Bauleitplanung, Agrarpolitik der EU, Änderung von Förderbedingungen nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz) müssen insoweit unberücksichtigt bleiben.

Die langfristige Existenzfähigkeit eines Betriebes wird nicht dadurch beeinträchtigt, dass vorübergehend Flächen für Arbeitsstreifen, Lagerflächen oder Ähnliches in Anspruch genommen werden.

Eine Existenzgefährdung scheidet im Regelfall auch dann aus, wenn der Flächenverlust 5 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche nicht überschreitet. Nach den Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann die Betriebsorganisation, die immer einige Spielräume aufweist, solche Flächenverluste im Regelfall ohne Nachteile ausgleichen.

Pachtflächen sind in die Prüfung der Existenzgefährdung nur dann einzubeziehen, wenn für sie langfristige Verträge bestehen.

Zudem sollte aus betriebswirtschaftlicher Sicht eine Entlohnung von 100 Prozent oder mehr erreicht werden; liegt diese jedoch mehrere Jahre unter 70 Prozent wird von einer Existenzgefährdung ausgegangen. Anders formuliert: Werden auf den gesamten Betrieb bezogen die betriebseigenen Produktionsfaktoren Arbeit und Kapital zu unter 70 Prozent entlohnt, bietet der Betrieb keine gesicherte Existenzgrundlage. Zur Ermittlung dieser Nettoertragsfähigkeit wird der Gewinn ins Verhältnis zu der Summe der Faktoransprüche (Pachtansatz Boden, Zinsansatz Eigenkapital, Lohnansatz Familien-Arbeitskraft) gesetzt.

Die Vorhabenträgerin hat für die beiden Betriebe, für die eine Existenzgefährdung geltend gemacht wird, jeweils ein Gutachten durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Sparte landwirtschaftlicher Gutachterdienst, erstellen lassen.

Einwender P 1.2

Dem Betrieb des Einwenders P 1.2 werden für den Ausbau der T+R von 32,97 ha landwirtschaftlich genutzter Gesamtfläche (Eigentums- und Pachtflächen) 4,9031 ha Eigentumsfläche entzogen, was rund 14,9 Prozent der landwirtschaftlich genutzten Gesamtfläche entspricht. Da damit die Zumutbarkeitschwelle von 5 Prozent Flächenverlust überschritten wird, war eine gutachterliche Überprüfung der möglichen Existenzgefährdung unumgänglich.

Der Betrieb weist jedoch eine Nettoertragsfähigkeit von lediglich 55 Prozent auf, sodass der Betrieb bereits im Ist-Zustand keine langfristige Existenzgrundlage darstellt. Das Gutachten für den landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb des Einwenders P 1.2 kommt daher zu dem Ergebnis, dass mit Stand des Erstellungszeitpunktes (30.07.2019) der Betrieb keine gesicherte Existenzgrundlage bietet und damit die Flächeninanspruchnahme durch das Ausbauprojekt nicht Auslöser einer Existenzgefährdung sein kann.

Einwender P 1.1

Dem Betrieb des Einwenders P 1.1 werden für den Ausbau der T+R von 54,21 ha landwirtschaftlich genutzter Gesamtfläche (Eigentums- und Pachtflächen) 3,7399 ha Eigentumsfläche entzogen, was rund 6,9 Prozent der landwirtschaftlich genutzten Gesamtfläche entspricht. Da damit die Zumutbarkeitschwelle von 5 Prozent Flächenverlust überschritten wird, war eine gutachterliche Überprüfung der möglichen Existenzgefährdung unumgänglich.

Nach Auswertung der Buchführungsdaten kommt das Gutachten zu den folgenden Ergebnissen:

- Die gutachterlich ermittelte Eigenkapitalbildung, die für eine langfristige Fortführung des Betriebs erforderlich ist, liegt bei 7.268 €. Die Eigenkapitalbildung beträgt jedoch lediglich 4.000 € pro Jahr.
- Bei einer ausreichenden Entlohnung der Produktionsfaktoren Boden und Kapital verbleibt für die eingesetzte Arbeitskraft ein durchschnittlicher Stundenlohn von 7,54 € (sog. Faktorentlohnung Arbeit). Dieser liegt unter dem gesetzlichen Mindestlohn und ist damit als nicht ausreichend anzusehen.
- Der Betrieb weist eine Nettorentabilität von lediglich 58 Prozent auf und liegt damit deutlich unter der für eine langfristige Existenzfähigkeit notwendigen Schwelle von 70 Prozent.

Zusammenfassend kommt das Gutachten für den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders P 1.1 zu dem Ergebnis, dass mit Stand des Erstellungszeitpunktes (01.08.2019) der Betrieb keine gesicherte Existenzgrundlage bietet und damit die Flächeninanspruchnahme durch das Ausbauvorhaben nicht Auslöser einer Existenzgefährdung sein kann.

Gegen das Gutachten wurden inhaltliche Einwendungen erhoben sowie ein weiterer, vorläufiger Jahresabschluss 2018/2019 vorlegt. Die Vorhabenträgerin ist in einer zweiten Gegenäußerung vollumfänglich auf die Einwendungen eingegangen und hat die Berechnungen unter Einbeziehung des vorgelegten, vorläufigen Jahresabschlusses angepasst:

- Die Eigenkapitalbildung liegt nun bei 6.000 € und damit immer noch unter 7.268 €.
- Die Faktorentlohnung Arbeit liegt nun bei 8,10 € und damit immer noch unter dem Mindestlohn.
- Die Nettorentabilität liegt immer noch unter dem Schwellenwert von 70 Prozent.

Folglich führen weder die vorgebrachten Einwände noch die Einbeziehung des vorläufigen Buchführungsabschlusses des Wirtschaftsjahres 2018/2019 zu einer anderen Beurteilung als im Gutachten vom 01.08.2019.

In dem Erörterungsgespräch wurde nachträglich ein Betriebsentwicklungskonzept vorgelegt. Vorausgesetzt, die geplante Erweiterung der Direktvermarktung wird erfolgreich umgesetzt, ergibt sich unter Berücksichtigung des zusätzlichen Gewinns eine positive Eigenkapitalbildung. Der Lohnansatz für die Familien-Arbeitskraft steigt und bleibt geringfügig unterhalb der mindestens erforderlichen Grenze von 10 € pro Stunde. Auch die Nettorentabilität steigt und liegt knapp unter dem Schwellenwert von 70 Prozent. Das Betriebsentwicklungskonzept zeigt folglich, dass der Betrieb durch eine zeitnahe Umsetzung der vorgeschlagenen Erweiterung der Direktvermarktung Entwicklungspotenzial besitzt und zukunftsfähig gestaltet werden kann. Der Verlust der Hofanschlußfläche hat die folgenden zwei Auswirkungen:

- Der geplanten Erweiterung der Freilandhaltung von Hühnern sind aufgrund der geringen, am Hof verbleibenden Restfläche enge Grenzen gesetzt.
- Der Gewinnrückgang infolge des Deckungsbeitragsverlustes auf den betroffenen Ackerflächen bewirkt, dass sich trotz Umsetzung der im Betriebsentwicklungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen keine positive Eigenkapitalbildung ergibt.

Da sowohl die Faktorentlohnung als auch die Nettorentabilität – wenn auch nur knapp – des Betriebes unter den Grenzwerten liegen, liegt bereits im Ist-Zustand keine gesicherte Existenzgrundlage vor und damit die Flächeninanspruchnahme durch das Ausbauvorhaben nicht Auslöser einer Existenzgefährdung sein kann.

Das Vorhaben verursacht keine Existenzgefährdung des Betriebs des Einwenders P 1.1, da dieser bereits im Ist-Zustand nicht existenzfähig ist.

16.1.4 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen

Für dieses Bauvorhaben müssen keine Grundstücksflächen vorübergehend in Anspruch genommen werden.

16.1.5 Übernahmeanträge für Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust etc. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil v. 14.05.1992 - 4 C 9.89- NVwZ 1993, S. 477).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten zur Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

16.1.6 Ersatzlandgestellung

Durch das Vorhaben werden keine Existenzgefährdungen hervorgerufen, so dass eine Ersatzlandgestellung nicht notwendig ist.

16.1.7 Sonstige Auswirkungen auf das Eigentum

Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG ist bei einem unmittelbaren Grundstückseingriff über Entschädigungsansprüche des Planbetroffenen für die Folgewirkungen dieses Zugriffs auf das Restgrundstück einschließlich eines Anspruchs auf Übernahme des gesamten Grundstücks (als besondere Form der Entschädigung) – anders als über den Ausgleich für ausschließlich mittelbare planungsbedingte Grundstücksbeeinträchtigungen – nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern im nachfolgenden Enteignungsverfahren zu entscheiden (vgl. Urteil des BVerwG vom 07.07.2004, 9 A 21.03, NVwZ 2004,

1358, 1359). Dort ist dann über die Entschädigung nicht nur für den Flächenverlust, sondern auch für solche Folgewirkungen wie zum Beispiel Verkleinerung eines Gartens als Erholungsraum, nachteilige optische Wirkungen eines Lärmschutzwalls oder andere mittelbare Beeinträchtigungen durch das Vorhaben (Nutzungsbeeinträchtigungen durch Geräusch- und Feinstaubimmissionen, Erschütterungen), auch in der Summierung dieser Gesichtspunkte, zu befinden.

Allein zulässig und zugleich auch erforderlich wäre eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang also dann, wenn aus Sicht des Betroffenen auch bloß mittelbare Folgen des Vorhabens so schwer wiegen würden, dass ein Übernahmeanspruch geltend gemacht wird.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern schließen mit unterschiedlicher Intensität auch andere Grundstücke ein. Die Planung der Vorhabenträgerin trägt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch dem Interesse dieser Eigentümer angemessen Rechnung, indem sie diese so weit wie möglich von mittelbaren Beeinträchtigungen verschont. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, wie beispielsweise dem Bau einer Straße oder einem Nebenbetrieb einer Bundesfernstraße, nicht generell, sondern nur insoweit geschützt ist, wie ihm das Recht Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt.

Gem. § 41 BImSchG und § 72 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW haben Nachbarn einen Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, anderenfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen.

Sofern sich die faktischen Beeinträchtigungen dabei im Rahmen des gesetzlich Zulässigen halten, stehen dem Betroffenen jedoch grundsätzlich Abwehr-, Schutz- und Entschädigungs- oder gar Übernahmeansprüche nicht zu.

Das Vorhaben führt dort nicht - wie dargelegt - zur Anwendbarkeit der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV. Die Gesundheit beeinträchtigende oder in anderer Weise unzumutbare Auswirkungen durch Immissionen sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

Verbleibende Beeinträchtigungen müssen danach vom Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden, und zwar auch dann, wenn etwa der Grundstücksmarkt die – auf die Nachbarschaft zur neu errichteten Verkehrsanlage bezogene – neue Lage des jeweiligen Grundstücks wertmindernd berücksichtigen sollte. Derartige nicht planbedingte, sondern allein lagebedingte Wertminderungen werden von § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW nicht erfasst.

16.2 Sonstige private Belange

Die Vorhabenträgerin plant auf der Erweiterungsfläche der T+R ein WC-Gebäude zu errichten. Darüber hinaus wurde mehrmals die Errichtung eines

weiteren WC-Gebäudes mit Duschen vor dem Hintergrund der steigenden Anzahl an Parkplätzen gefordert. Im Rastgebäude befinden sich 13 und im Tankstellenbereich weitere 9 WCs. Auf dem LKW-Modul ist zudem eine unentgeltliche Toilettenanlage mit 4 WCs geplant, sodass die gesamte T+R nach der Erweiterung insgesamt 26 WCs aufweist. Dies wird als ausreichend erachtet. Nach Auskunft des Pächters sind 4 Duschen vorhanden und diese Anzahl ist nach den Erfahrungen des Betreibers ausreichend, sodass auch die Anzahl an Duschen als ausreichend erachtet wird.

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Zudem wurde von mehreren Einwendern die Errichtung eines Zauns um die gesamte Anlage gefordert. Die Errichtung einer dauerhaften Stabgitterzaunanlage mit einer Höhe von 2,5 Metern, die (fast) komplett um die Anlage verläuft, ist bereits Bestandteil der Planung der Vorhabenträgerin. Dadurch wird versucht, das Verlassen der T+R in Richtung öffentlicher Bereich (Lichtendorfer Straße) zu lenken und so das Betreten privater Flächen künftig zu erschweren. Eine Lücke in der Zaunanlage ist im Bereich der rückwärtigen Anbindung unumgänglich.

Die Forderung nach einer kompletten Umzäunung wird zurückgewiesen.

17 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 der Trägerin 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.

Gleichwohl besteht die Möglichkeit für den Einwender, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens bei der Vorhabenträgerin geltend zu machen. Auf Abschnitt B, Ziffer 19 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

18 Abschließende Bewertung

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Straßenbauvorhaben ist aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt. Das Vorhaben ist zur Lösung der anstehenden Probleme geeignet. Mit der gewählten Um- und Ausbauvariante werden die anstehenden Ziele erreicht. Eine andere Variante, mit der die angestrebten Ziele unter gleichen oder geringeren Opfern von entgegenstehenden Belangen erreicht werden könnte, bietet sich vorliegend nicht an.

19 Hinweise zum Entschädigungsverfahren

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche 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

**DEGES GmbH
Zweigstelle Düsseldorf
Völklinger Straße 4
40219 Düsseldorf**

gerichtet werden.

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

**Bezirksregierung Arnsberg
Seibertzstraße 1
59821 Arnsberg**

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

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

20 Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gemäß § 17 c 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 der Straßenbaulast von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

21 Hinweis auf die Auslegung des Planes

Dieser Beschluss wird in den Städten Dortmund und Schwerte, in deren Gebiet das Straßenbauvorhaben liegt bzw. es sich voraussichtlich auswirken wird, mit einer Ausfertigung der Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (§ 74 Abs. 5 VwVfG NRW.).

Ergänzender Hinweis:

Unabhängig von vorstehender Bekanntmachung/Zustellung kann der Beschluss spätestens ab Beginn der öffentlichen Auslegung auf der Homepage der Bezirksregierung Arnsberg unter <https://www.bra.nrw.de/4899783> abgerufen werden.

22 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach deren Zustellung, Klage beim

**Oberverwaltungsgericht für das
Land Nordrhein-Westfalen
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster**

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist (vgl. Abschnitt B, Ziffer 21 dieses Beschlusses).

Die/der Kläger*in muss sich durch eine*n Prozessbevollmächtigte*n vertreten lassen. Welche Prozessbevollmächtigte dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 VwGO.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage kann auch durch Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts erhoben werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Es muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 55a Absatz 4 VwGO eingereicht werden. Die für die Übermittlung und Bearbeitung geeigneten technischen Rahmenbedingungen bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803).

Die Klage muss die/den Kläger*in, den Beklagten – das Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 25 – und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf der vorgenannten Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückwiesen werden.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat aufschiebende Wirkung.

Im Auftrag

gez.
H. Kürzel
(Oberregierungsrat)

Ausgefertigt

gez.
L. Schulze
(Regierungsinspektorin)