



Bezirksregierung Arnsberg

25.04-1.11-01/16

Planfeststellungsbeschluss

für den sechsstreifigen Ausbau der A 43 von der Anschlussstelle Bochum-Gerthe (Bau-km 24+425) bis zur Anschlussstelle Bochum-Riemke (Bau-km 28+161) auf dem Gebiet der Stadt Bochum, Gemarkung Bergen, Flur 4; Gemarkung, Harpen Flur 1, 8, 19; Gemarkung Hiltrop, Flur 8, 9; Gemarkung Grumme, Flur 1, 2, 3; Gemarkung Riemke, Flur 2, 3, 4, 7 sowie der Stadt Herne: Gemarkung Herne, Flur 38.

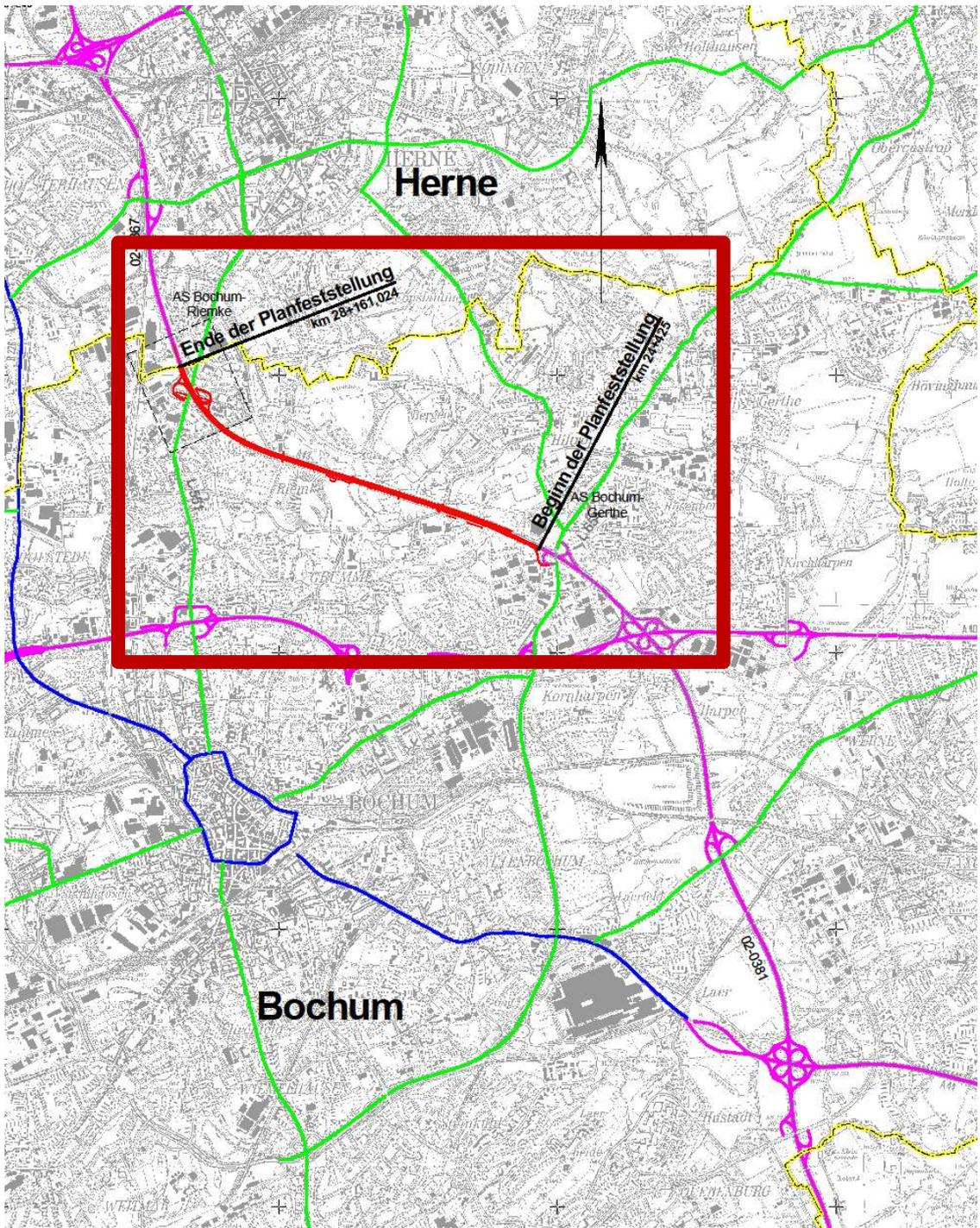
Arnsberg, den 22.11.2022

Festgestellt gemäß Beschluss vom heutigen
Tage
Arnsberg, den 22.11.2022
Bezirksregierung Arnsberg
- Planfeststellungsbehörde –
Im Auftrag

gez. Kürzel



Übersichtskarte



Inhaltsverzeichnis

Übersichtskarte.....	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	8
A. ENTSCHEIDUNG.....	11
1. Feststellung des Plans	11
2. Festgestellte Planunterlagen	11
3. Wasserrechtliche Regelung.....	14
3.1. Nebenbestimmung zur Wasserrechtlichen Erlaubnis	15
4. Ausnahmen und Befreiungen	16
5. Nebenbestimmungen	16
5.1. Wasserwirtschaft	16
5.1.1. Allgemeines	16
5.1.2. Weitere Nebenbestimmungen.....	18
5.2. Verwendung von (Recycling-) Baustoffen	19
5.3. Bodenschutz.....	20
5.3.1. Allgemeines:	20
5.3.2. Bodenverdichtung	20
5.3.3. Altlasten:	20
5.3.4. Sonstige Nebenbestimmungen	21
5.4. Natur- / Landschafts- und Artenschutz	21
5.4.1. Allgemeines	21
5.4.2. Weitere Nebenbestimmungen.....	23
5.5. Forstwirtschaft	24
5.6. Denkmalschutz.....	25
5.7. Einsatzorganisation	25
5.8. Erschütterungen	25
5.9. Lärmimmissionen	26
5.9.1. Allgemeines	26
5.9.2. Aktive Lärmschutzmaßnahmen.....	26
5.9.3. Passive Lärmschutzmaßnahmen.....	27
5.9.4. Baulärm.....	28
5.10. Luftimmissionen	29

5.11.	Baustellenverkehr und Brückenbauwerke	29
5.12.	Nebenbestimmungen im privaten Interesse	29
5.12.1.	Grundstücksinanspruchnahmen	29
5.12.2.	Ertragsminderungen	30
5.12.3.	Zufahrten und Wegverbindungen	30
5.12.4.	Restflächen.....	30
5.13.	Sonstige Nebenbestimmungen	31
6.	Abstimmungspflichten	31
7.	Änderung der Planunterlagen.....	32
8.	Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen	32
8.1.	Berücksichtigte / gegenstandslose Einwendungen bzw. Stellungnahmen ..	32
8.2.	Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen	33
8.3.	Spezielle Einwendungen und Forderungen	33
8.4.	Präkludierte Einwendungen.....	33
8.5.	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	34
B.	BEGRÜNDUNG	35
1.	Das Vorhaben	35
I.	Formell-rechtliche Würdigung.....	35
2.	Notwendigkeit der Planfeststellung	35
3.	Vorgängige Verfahren	36
3.1.	Linienbestimmung	36
3.2.	Bedarfsplan des Bundes	36
3.3.	Landesplanung.....	36
4.	Verfahren.....	36
4.1.	Zweck der Planfeststellung.....	36
4.2.	Umfang der Planfeststellung	36
4.3.	Zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde	38
4.4.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	39
4.4.1.	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung.....	39
4.4.2.	Anhörungsverfahren	39
4.4.3.	Teileinstellung.....	41
5.	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	42
5.1.	Allgemeines	42

5.2.	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkung.....	44
5.2.1.	Mensch	44
5.2.2.	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	44
5.2.3.	Boden	45
5.2.4.	Wasser.....	45
5.2.5.	Luft und Klima.....	47
5.2.6.	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	49
5.2.7.	Wechselwirkungen.....	49
5.3.	Bewertung der Umweltauswirkungen	49
5.3.1.	Mensch	49
5.3.2.	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	50
5.3.3.	Boden	51
5.3.4.	Wasser.....	52
5.3.5.	Luft und Klima.....	53
5.3.6.	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	56
5.3.7.	Zusammenfassung	56
II.	Materiell-rechtliche Bewertung	56
6.	Planrechtfertigung	56
6.1.	Fernstraßenausbaugesetz.....	56
6.2.	Vorratsplanung	59
6.3.	Planungsleitsätze	60
7.	Abwägung	61
7.1.	Grundsätzliches zur Abwägung.....	61
7.2.	Verkehrliche Belange	62
7.2.1.	Funktionale Bedeutung der Straße im Planungsraum	62
7.2.2.	Derzeitiges/zukünftiges Straßennetz und verkehrliche Situation	62
7.2.3.	Ausbaustandard.....	64
7.2.4.	Planungsziel.....	65
7.3.	Planungsvarianten.....	65
7.3.1.	Nullvariante	66
7.3.2.	Ausbauvariante (gewählte Variante).....	66
7.4.	Abschnittsbildung	67
7.5.	Verkehrspolitik.....	68
7.6.	Immissionsschutz	68
7.6.1.	Lärmschutz	69

7.6.2.	Schutz vor Luftschadstoffen.....	80
7.6.3.	Erschütterungen.....	82
7.6.4.	Bauimmissionen.....	83
7.7.	Naturschutz und Landschaftspflege	84
7.7.1.	Rechtsgrundlagen.....	84
7.7.2.	Vermeidbarkeit/ Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen.....	85
7.7.3.	Schutzmaßnahmen.....	85
7.7.4.	Vermeidungs-/ Verminderungsmaßnahmen	86
7.7.5.	Beschreibung der Beeinträchtigung	87
7.7.6.	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	87
7.7.7.	Einwendungen	89
7.8.	Artenschutz	90
7.8.1.	Rechtsgrundlage.....	90
7.8.2.	Verfahren	91
7.8.3.	Ergebnis.....	92
7.8.4.	Einwendungen	93
7.9.	Gewässer- und Grundwasserschutz.....	93
7.9.1.	Wasserrechtliche Erlaubnis.....	93
7.9.2.	Anforderung der WRRL	94
7.9.3.	Einwendungen	99
7.10.	Bodenschutz	99
7.11.	Denkmalschutz.....	100
7.12.	Forstwirtschaft.....	100
7.13.	Klimaschutz.....	101
7.14.	Private Belange	103
7.14.1.	Eigentumsgarantie.....	103
7.14.2.	Grunderwerb.....	103
7.14.3.	Wertminderung von Grundstücken und Immobilien.....	104
7.14.4.	Übernahmeanträge für Restflächen.....	104
7.14.5.	Sonstige Auswirkungen auf das Eigentum	104
7.14.6.	Wegebeziehungen/ Straßennetzgestaltung.....	106
7.14.7.	Umwege	107
7.14.8.	Radverkehr	107
7.15.	Haushaltsrechtliche Belange.....	107
8.	Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten.....	108
9.	Abschließende Gesamtbewertung	109
10.	Sofortige Vollziehung.....	109

C. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG UND HINWEISE	111
11. Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren.....	111
12. Hinweise zum Entschädigungsverfahren.....	111
13. Hinweis auf die Auslegung des Planes.....	112
14. Hinweis zur Geltungsdauer.....	112
15. Rechtsbehelfsbelehrung	113

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

A	Autobahn
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen
AwSV	Verordnung über Anlagen mit wassergefährdenden Stoffen
B	Bundesstraße
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
BGH	Bundesgerichtshof
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
39. BImSchV	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
BV-Nr.	Nummer des Bauwerksverzeichnisses
CEF	Maßnahme zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Land Nordrhein-Westfalen
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
DV FStrG	Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und entschädigungsgesetz)
EKA	Entwurfsklasse

ELA	Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau – Ausgabe 2013
ELES	Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes und des Landes NRW
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrAbG FStrBaG	Fernstraßenausbaugesetz Fernstraßen-Bundesamt-Einrichtungsgesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GrwV	Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung)
GV.NRW.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
KIAnG NRW	Klimaanpassungsgesetz des Landes NRW
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
KSG NRW	Klimaschutzgesetz des Landes NRW (v. 2021)
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LG	Landschaftsgesetz NRW (Vorgänger LNatschG)
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
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2005
MUNLV	s. Z. Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung – Ausgabe 2001 - ARS des BMVBW vom 27. Sept. 2001 -S 13/14. 87.02-04/39 Va 01-
MUVU	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung in der Straßenplanung
NSG	Naturschutzgebiet
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
Plafer 19	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2019, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2020)
PlanSiG	Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz)
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landesstraßen
RAS-EW	Richtlinien für die Anlagen von Straßen, Teil Entwässerung
RLBP 2011	Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau

RAS-LP 2	Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt2: Landschaftspflegerische Ausführung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RKB / RRB	Regenklärbecken, Regenrückhaltebecken
RIN	Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung
RiStWag	Richtlinien für die bautechnischen Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2016
RLS-90/ RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RohrFitGV	Verordnung über Rohrfernleitungsanlagen (Rohrfernleitungsverordnung)
RQ	Regelquerschnitt
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
TA Luft	Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft)
TERN	Trans European Road Network
THG	Treibhausgas
TKG	Telekommunikationsgesetz
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UBB	Umweltbaubegleitung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien) -VLärmSchR 97-
V-RL/VRL	Richtlinie 2009/147/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (kodifizierte Fassung)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
ZustVU	Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz

A. ENTSCHEIDUNG

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der A 43 für den Streckenabschnitt zwischen Bau-km 24+425 (AS Bochum-Gerthe) und Bau-km 28+161 (AS Bochum-Riemke) einschließlich der Folgemaßnahmen an Verkehrsanlagen und Anlagen Dritter und der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Städte Bochum und Herne wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des vom Landesbetrieb Straßenbau - Betriebssitz Gelsenkirchen, Regionalniederlassung Bochum aufgestellten Plans erfolgt gemäß § 17 FStrG in Verbindung mit §§ 72 ff. VwVfG NRW und §§ 3 ff UVPG.

Die Autobahn GmbH des Bundes hat zum 01.01.2021 die Ausführung von Aufgaben der Straßenbaulast im Sinne des § 3 FStrG übernommen und tritt gem. § 10 Abs. 2 Fernstraßen-Überleitungsgesetz (FernstrÜG) in laufende Vergabe- und Gerichtsverfahren sowie in sonstige Verfahren und Rechtspositionen ein (vgl. Art 90 Abs. 2 GG, Art 143e Abs. 1 GG i. V. m. FernstrÜG und Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz).

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Planunterlagen, die öffentlich ausgelegt haben:

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Anlage-Nr.	Maßstab 1 :
1	Erläuterungsbericht	1	
2	Übersichtskarte	2	100.000
3	Übersichtslageplan	3	25.000
4	Übersichtshöhenplan	4.1- 4.2	25.000/2500
5	Lagepläne	5.0-5.2	5.000/1.000/ 2.500/
6	Höhenpläne	6.1-6.7	1.000/100
7	Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen	7.1-7.2	
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen		
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen - Maßnahmenübersichtspläne - Maßnahmenpläne zum LBP - Maßnahmenblätter - Tabelle – Eingriff und Kompensation	9.1-9.4	

10	Grunderwerb - Grunderwerbspläne - Grunderwerbsverzeichnis	10.1-10.2	1000/2500
11	Regelungsverzeichnis	11	
12	Straßenquerschnitt	14.1-14.2	50
13	Sonstige Pläne und Unterlagen	16.A 16.2-16.3	1000
14	Immissionstechnische Untersuchungen - Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung - Berechnungsunterlagen - Darstellung der baulichen Nutzung - Übersichtspläne - Luftschadstoffgutachten	17.1-17.5	5000
15	Wassertechnische Untersuchung - Erläuterungsbericht - Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen - Übersichtslageplan: Einzugsgebiete - Pläne	18.0-18.3	5000
16	Umweltfachliche Untersuchungen - Bestands- & Konfliktübersichtsplan - Bestands- & Konfliktpläne - Bericht zum LBP - Artenschutzgutachten		
17	Umweltverträglichkeitsuntersuchung		5000

Deckblattunterlagen (Deckblatt I)

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Anlage-Nr.	Maßstab 1 :
Teil A			
18	Erläuterungsbericht	1 I	
19	UVP-Bericht	1A I	
Teil B			
20	Übersichtskarte	2 I	100.000
21	Übersichtslageplan	3 I	25.000
22	Übersichtshöhenpläne	4.1 I – 4.2 I	25.000/2500
23	Lagepläne zum Regelungsverzeichnis (mit Entwässerung)	5.1	5000 1000
24	Leitungspläne zum Regelungsverzeichnis	5.2	1000

25	Höhenpläne	6.1-6.2 6.4-6.5 6.7	5000/500 1000/100
26	Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen - Lagepläne der Schallschutzmaßnahmen an der A 43	7 7.1	1000
27	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	8	s. Unt. 5 & 6
28	Landschaftspflegerische Maßnahmen - Maßnahmenübersichtspläne - Maßnahmenpläne zum LBP - Maßnahmenblätter - Tabelle: Eingriff und Kompensation	9 9.1 9.2	5000 1000
29	Grunderwerb - Grunderwerbspläne - Grunderwerbsverzeichnis	10 10.1 10.2 I	1000+2500
30	Regelungsverzeichnis	11	
Teil C			
31	Straßenquerschnitt	14	
32	Ingenieurbauwerke	15	entfällt
33	Verkehrsgutachten	16.1	
34	Immissionstechnische Untersuchungen - Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung - Berechnungsunterlagen - Darstellung der baulichen Nutzung - Übersichtslagepläne - Luftschadstoffgutachten - Abwägung der Lärmtechnik	17 17.1 I 17.2 17.3 I 17.4 17.5 I 17. A	 5000 5000
35	Wassertechnische Untersuchungen - Erläuterungsbericht - Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen - Einzugsgebiete - Weitere Pläne - Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie	18 18.0 I 18.1 I 18.2 I 18.3 I	 5000 500/200/100/ 50/25

		18.4 I	
36	Umweltfachliche Untersuchungen	19	
	- Bestands- und Konfliktübersichtsplan	19.1 I	5000
	- Bestands und Konfliktpläne	19.2	1000
	- Bericht zum LBP	19.3 I	
	- Artenschutzgutachten	19.4 I	
37	Umweltverträglichkeitsuntersuchung	19. UVU	
	- Bericht	19. UVU I Text	
	- Karten	19. UVU I B.1-6	5000

Sonstige Unterlagen, die in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden

38	Gegenäußerungen des Landesbetriebs (Synopsis), soweit im Beschluss hierauf Bezug genommen wird
39	Niederschrift vom 09.03.2022 über den Erörterungstermin soweit im Beschluss hierauf Bezug genommen wird
40	Gegenäußerung des Landesbetriebs (Synopsis) zum Deckblatt I, soweit im Beschluss hierauf Bezug genommen wird

3. Wasserrechtliche Regelung

Der Vorhabenträgerin wird erlaubt, das von den befestigten Straßenflächen abfließende und gesammelte Niederschlagswasser in die in den wassertechnischen Unterlagen (s. Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nrn. 35 dieses Beschlusses) genannten Gewässer an den dort ausgewiesenen Einleitungsstellen mit den dort aufgeführten maximalen Mengen einzuleiten und dem Grundwasser zuzuführen.

Die geplante Ableitung des Oberflächenwassers der A 43 erfolgt über straßenbegleitende Mulden und Kanäle. Eingeleitet wird in den „Grummer Bach“, den „Dorneburger Mühlenbach“ und in die Straßenentwässerungskanäle.

Die Regelung stützt sich auf die §§ 2, 8, 9, 10, 11, 18, 19, 27, 44, 47 und 57 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit den §§ 12 ff. des Landeswassergesetzes (LWG).

Die Erlaubnis wird befristet für die Dauer von 20 Jahren erteilt. Sofern beabsichtigt ist, die Einleitung fortzusetzen, ist mindestens ein Jahr vor Ablauf der Erlaubnis die Verlängerung bei der zuständigen Behörde einzuholen. Sie steht des Weiteren unter dem Vorbehalt nachträglicher Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 WHG und ist jederzeit widerrufbar (§18 Abs.1 WHG).

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

Die Anlagen zur Gewässerbenutzung im Rahmen dieser Erlaubnis sind entsprechend den vorgelegten Plänen, Beschreibungen und Berechnungen sowie unter Beachtung der in dieser Erlaubnis Niederschlag findenden Nebenbestimmungen fertig zu stellen, in Betrieb zu nehmen und ordnungsgemäß zu betreiben und zu unterhalten.

3.1. Nebenbestimmung zur Wasserrechtlichen Erlaubnis

Der Einleiter haftet zivilrechtlich für alle Schäden, die Dritten durch die Gewässerbenutzung im Rahmen dieses Bescheides ggf. entstehen.

Die Erlaubnis geht gem. § 8 Abs. 4 WHG mit der Wasserbenutzungsanlage auf einen etwaigen Rechtsnachfolger über.

Auf die Anzeigepflicht nach §§ 57 Abs. 2 LWG bei Änderung der Gewässerbenutzungsanlagen wird hingewiesen. Ggf. ist ein entsprechender Änderungsantrag erforderlich. Gem. §§ 25 Abs. 1 und 33 Abs. 2 LWG sind Anlagen zur Benutzung eines Gewässers außerdem nach Wegfall der Benutzungsbefugnis zu beseitigen, wenn und sobald die zuständige Wasserbehörde dies anordnet. Dabei kann verlangt werden, dass der frühere Zustand wiederhergestellt wird.

Im Rahmen der Regelungen des § 101 WHG sind behördliche Überwachungen der Gewässerbenutzungen sowie der zugehörigen Abwasseranlagen zu dulden. Dazu ist den beauftragten Vertretern der Wasserbehörden jederzeit Zutritt zu den Anlagen zu gewähren. Die ggf. erforderlichen Arbeitskräfte, Unterlagen und Werkzeuge sind zur Verfügung zu stellen, verlangte Auskünfte zu erteilen.

Die Verkehrssicherungspflicht ist zu beachten. Ungeachtet der wasserrechtlichen Bestimmungen und der Regelungen dieser Erlaubnis sind daher alle Maßnahmen zu treffen, die im Zusammenhang mit den Einleitungsstellen, den Einleitungsbauwerken und den Einleitungen selbst zur allgemeinen Gefahrenabwehr für Leib und Leben Dritter notwendig sind. Sich aus der Umgebung der Einleitungsstelle heraus ergebende oder ggf. künftig entstehende Gefährdungspotentiale sind zu berücksichtigen.

Diese Erlaubnis befreit nicht von der Haftung nach § 89 WHG.

Diese Hinweise ergehen unbeschadet weiterer Rechtsvorschriften, die gesetzliche Gebote oder Verbote beinhalten.

Die Kosten der Überwachung der Gewässerbenutzung und etwaiger nachträglich gem. § 13 WHG angeordneter Maßnahmen gehen zu Lasten des Einleiters.

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.

Die Vorhabenträgerin wird für die Umsetzung seines Bauvorhabens von den einzelnen Schutzbestimmungen für folgende Gebiete befreit:

Naturschutzgebiete gem. §23 BNatSchG

- „NSG Tippelsberg/Berger Mühle“ (BO 002)

Biotope gem. §30 BNatSchG und §42 LNatSchG

- GB-4409-0009: stehende Binnengewässer (natürlich o. naturnah, unverbaut) (yFF0)
- GB-4409-0010: Quellbereiche (yFK2)
- GB-4409-0040: Quellbereiche (yFK0), Fließgewässerbereiche (natürlich o. naturnah, unverbaut) (yFM4), Seggen- und binsenreiche Nasswiesen (yEE3), Auwälder (yAM2)
- GB-4409-0048: Fließgewässerbereiche (natürlich o. naturnah, unverbaut) (yFM0)
- GB-4409-0049: Fließgewässerbereiche (natürlich o. naturnah, unverbaut) (yFM4), Quellbereiche (yFK0), Seggen- und binsenreiche Nasswiesen (yEE3), Auwälder (yAM2)
- GB-4409-0050: Seggen- und binsenreiche Nasswiesen (yEE3)

Biotope nach LANUV

- BK-4409-0046 „NSG Tippelsberg/Berger Mühle“
- BK-4409-0047 „Grünland südlich Tippelsberg“
- BK-4409-0006 „Grummer Bachtal

5. Nebenbestimmungen

5.1. Wasserwirtschaft

5.1.1. Allgemeines

Der Träger der Straßenbaulast hat der zuständigen Wasserbehörde

- die festgestellten wasserbautechnischen Unterlagen,
- den Planfeststellungsbeschluss,
- einen Übersichtsplan einschließlich der Darstellung der zu entwässernden Flächen,
- einen Lageplan mit Kenntlichmachung der Lage der Einleitungsstelle,
- die Bezeichnung der Vorfluter sowie
- die jeweilige Einleitungsmenge inkl. der Berechnungsgrundlage zu übersenden.

In das Wasserbuch der Bezirksregierung Arnsberg (Oberen Wasserbehörde, Dezernat 54) sind die Einleitungen, wie sie sich aus dem wasserrechtlichen Antrag des Trägers der Straßenbaulast ergeben, einzutragen.

Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Insbesondere ist bei der Verwendung wassergefährdender Stoffe (Treibstoffe, Öle und andere wassergefährdende Stoffe) die Verunreinigung eines Gewässers zu vermeiden. Ölbindemittel sind in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten.

Die Vorschriften des WHG und der „Verordnung über Anlagen mit wassergefährdenden Stoffen“ vom 18. April 2017 (AwSV) sowie der Runderlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz III.1 – 30-05/123/124 vom 31.3.2010 „Entwässerungstechnische Maßnahmen an Bundesfern- und Landstraßen“ sind zu beachten.

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

Vor Umbauten an Gewässern sowie von erneuerten Bauwerken und Durchlässen sind Bestandsunterlagen zu erstellen, die dem zuständigen Unterhaltungsverband zu übergeben sind. Bei entsprechenden Maßnahmen hat nach Beendigung der Arbeiten eine gemeinsame Abnahme der BundesBundesstraßenverwaltung und des zuständigen Unterhaltungsverbandes zu erfolgen.

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

Die Arbeiten an Gewässern sind in Abstimmung mit dem zuständigen Unterhaltungsverband auszuführen. Die Ausführungsplanung ist rechtzeitig mit dem zuständigen Unterhaltungsverband abzustimmen.

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

Die „Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in Nordrhein-Westfalen -Ausbau und Unterhaltung-“ (RdErl. des MUNLV vom 18.03.2010, MBl. NRW 2010, S. 203) ist zu beachten.

Oberflächengewässer und Grundwasserkörper sind so zu bewirtschaften, dass nachteilige Veränderungen ihres ökologischen und chemischen Zustandes vermieden werden bzw. dass ein guter ökologischer und chemischer Zustand erreicht wird (§ 27 WHG, WRRL). Insgesamt ist den Regelungen der Wasserrahmenrichtlinie zudem Rechnung zu tragen, so dass eine Verschlechterung der Gewässer auszuschließen ist und eine Verbesserung erreicht wird.

5.1.2. Weitere Nebenbestimmungen

Es wird angeordnet, dass der Auslaufkanal aus dem Regenklärbecken 4 verlegt und das anfallende Abwasser der Autobahn über ein neues Bauwerk direkt in den Durchlass unter dem Betriebsweg eingeleitet wird. Die Einleitung erfolgt demnach nicht mehr in den Grummer Bach, sondern in eine technische Anlage (siehe Abschnitt B Nr. 7.9.3).

Untere Wasserbehörde Bochum (UWB)

Es ist gutachterlich zu beurteilen, ob es durch im Boden verbleibende Spundwandbohlen zu einem künstlichen Aufstau von Grundwasser kommt. In Abhängigkeit dieser Beurteilung sind die Bohlen ggf. bis zu den Kreideschichten zu schlitzten.

Die Vorhabenträgerin muss der UWB vor Beginn der Bauausschreibung immissionsorientierte vereinfachte Nachweise nach BWK M3/M7 für die Einleitungen des Niederschlagswassers in die Oberflächengewässer vorlegen. Wenn zum Zeitpunkt der Errichtung der Anlagen das Gewässer noch nicht ökologisch verbessert wurde, ist es möglich, den hydraulischen Nachweis ersatzweise über den Sohlschubspannungsnachweis zu führen.

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Niederschlagswassers, Änderung der wassertechnischen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweisen sind unverzüglich der UWB anzuzeigen. Jede wesentliche Änderung der abwassertechnischen Anlagen bedarf der vorherigen Erlaubnis der zuständigen Wasserbehörde.

Es dürfen dem Gewässer keine Stoffe zugeleitet werden, die geeignet sind den biologischen, chemischen oder physikalischen Zustand des Gewässers nachteilig zu beeinflussen.

Die Verwendung von wassergefährdenden Stoffen ist auf den angeschlossenen Flächen nicht zulässig.

Einlaufbauwerke an den Einleitungsstellen sind so zu gestalten, dass der Abfluss strömungsgünstig einbindet und am Gewässer keinen Schaden verursacht. Die Umsetzung ist frühzeitig mit den Gewässerunterhaltungspflichtigen abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin ist als Einleiterin im Zusammenhang mit den Einleitungsstellen, den Einleitungsbauwerken und den Einleitungen selbst verkehrssicherungspflichtig.

Des Weiteren werden die in den Stellungnahmen der Stadt Bochum (UWB) vom 29.03.2016 und vom 14.10.2020 aufgeführten Nebenbestimmungen bezüglich der Wasserwirtschaft siehe Abschnitt A, Nr.2, lfd. 38 u. 40 dieses Beschlusses vollumfänglich Gegenstand dieses Beschlusses. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet diesen Nebenbestimmungen Rechnung zu tragen.

5.2. Verwendung von (Recycling-) Baustoffen

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

- Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 21.12.1992 (MBI. NRW, Nr. 17, 1993, S. 511, - Hinweise für die Wiederverwendung teerhaltiger Straßenbaustoffe -).
- Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV) vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 75, 2001, S. 1472, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau).
- Gemeinsamer Runderlass des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 76, 2001, S. 1494, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- und Erdbau -).
- Gemeinsamer Runderlass des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 77, 2001, S. 1508, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungssaschen im Straßen- und Erdbau -).
- Gemeinsamer Runderlass des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 78, 2001, S. 1528, - Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen- und Erdbau -).
- Gemeinsamer Runderlass des MUNLV und des MWMEV vom 14.09.2004 (MBI. NRW, Nr. 36, 2004, S. 871), in der Fassung vom 8.4.2005 (MBI.NRW, Nr. 22, 2005, S. 550 - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau -).
- Leitfaden „Produktion und Verwendung von güteüberwachten Recycling Baustoffen im Straßen- und Erdbau in Nordrhein-Westfalen“ (Stand 10/2015) sowie ergänzende Hinweise – s. Erlass des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW vom 07.03.2016- AZ: IV-3-952.02 (www.recycling-baustoffe.nrw.de)

Auf § 32 Abs. 2 und § 48 Abs.2 WHG wird hingewiesen.

Weiter wird darauf verwiesen, dass der Verwertung von Abfällen nach dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz sowie dem Landesabfallgesetz NRW – unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften – Vorrang einzuräumen ist.

Sofern ein Einbau von Böden vorgesehen ist, die nicht den Kriterien der v. g. Erlasse entsprechen, ist der Unteren Bodenschutzbehörde vor Baubeginn ein Sanierungsplan zur Zustimmung vorzulegen.

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.

Zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen bezüglich des Bodens werden bei Befahren von Bereichen verdichtungsempfindlicher Grundwasserböden Bagger- und Bodenschutzmatratzen ausgelegt. Im Bereich des Baufeldes werden die Oberböden im Anschluss an die Bauarbeiten gelockert und wiederhergestellt.

Die innerhalb der Baustrecke anfallenden Bodenmassen sind – soweit benötigt und geeignet - im Zuge der Baumaßnahme wiederzuverwenden.

Die Böden werden während der Bauarbeiten gem. DIN 18915 und ZTV La-StB05 behandelt.

5.3.2. 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.

5.3.3. Altlasten

Werden bei Bauarbeiten Altlasten im Sinne des § 2 Abs. 5 des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) und ggf. hierdurch verursachte Grundwasserverunreinigungen entdeckt, hat die Vorhabenträgerin diese in Abstimmung mit den örtlich zuständigen Unteren Bodenschutzbehörden zu sanieren (§§ 2 Abs. 7, 4 Abs. 3 BBodSchG). Auch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) ist unverzüglich zu benachrichtigen.

Soweit sich im Rahmen der Bauarbeiten Bodenauffälligkeiten, z. B. hinsichtlich Geruch, Farbe, Konsistenz, Zusammensetzung zeigen, so ist unverzüglich das

Umwelt- und Grünflächenamt - Untere Bodenschutzbehörde – bzw. die Stadt Bochum bzw. Herne zu informieren.

Erforderlich werdende Sanierungs- und Sicherungsmaßnahmen sind in Abstimmung mit diesen unter Beachtung der bodenschutzrechtlichen Bestimmungen durchzuführen.

5.3.4. Sonstige Nebenbestimmungen

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.

Vor dem Hintergrund des Schutzes der Böden im Plangebiet soll ein entsprechend zertifiziertes vorhabenbezogenes Bauschutzkonzept in Anlehnung an DIN 19639 erstellt werden.

Die in der Stellungnahme der Stadt Bochum vom 29.03.2016 und vom 14.10.2020 (siehe Abschnitt A, Nr.2, lfd. 38 u. 40 dieses Beschlusses) aufgeführten Hinweise zum Schutz des Bodens sind von der Vorhabenträgerin bei der Bauausführung zu beachten.

5.4. Natur- / Landschafts- und Artenschutz

5.4.1. Allgemeines

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.

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 zugeordneten Funktionen auf Dauer erfüllen können.

Bei nicht in das Eigentum des Straßenbulasträgers übergehenden Kompensationsflächen obliegt dem jeweiligen Eigentümer die Unterhaltungspflege; die Kosten hierfür hat der Träger der Straßenbulastr 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 Durchführung der festgestellten Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des unmittelbaren Trassenbereichs ist spätestens mit Baubeginn einzuleiten und grundsätzlich innerhalb eines Jahres abzuschließen.

Die Durchführung der vorgenannten Maßnahmen im unmittelbaren Trassenbereich ist innerhalb eines Jahres nach Herstellung der Fahrbahn 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 Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege sowie die Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA), Ausgabe 2013 sind zu beachten.

Im Übrigen sind die noch existierenden 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 Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA), Ausgabe 2013 zu übernehmen. Die Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist im Rahmen der Ausführungsplanung nach den in ELA dargestellten Grundsätzen festzulegen.

Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen hat während der Bauzeit gemäß DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 zu erfolgen. Im Zuge der Bauausführung entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen oder Gehölzbeständen sind durch sachgerechten Schnitt und Wundverschluss gemäß den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene Beschädigungen oder Zerstörungen von Pflanzenbeständen sind zu ersetzen.

Die Baufeldfreimachung darf nur in Zeitraum vom 01.10. bis zum 28.02. (einschl.) eines jeden Jahres erfolgen. Abweichungen sind im Vorfeld mit der Bezirksregierung Arnsberg (Höhere Naturschutzbehörde, Dez. 51) abzustimmen.

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.

5.4.2. Weitere Nebenbestimmungen

5.4.2.1. Stadt Bochum, Untere Naturschutzbehörde (UNB)

Die neu entstehenden Böschungsbereiche und Verkehrsnebenflächen sollen durch Wiederbepflanzung mit Gehölzen, Wildkräuterrasen und Landschaftsrasen gestaltet werden. Dabei ist darauf zu achten, dass ausschließlich zertifiziertes autochthones Pflanzenmaterial zum Einsatz kommt.

Da die Zillertalbrücke als Querungshilfe und Wanderkorridor für Fledermäuse und Amphibien fungiert, ist darauf zu achten, dass für den Zeitraum der Bauphase deren Durchgängigkeit gewährleistet und aufrecht gehalten wird. Störfaktoren, wie künstliche Lichtquellen während der Dämmerung und Nacht sind zu vermeiden.

Aufgrund der Gefährdungssituation des Feuersalamanders durch den eingeschleppten Erreger Bsal sind während der Bautätigkeiten spezielle Hygienemaßnahmen zu beachten. Eine Einschleppung des Erregers durch kontaminiertes Schuhwerk o.Ä. ist zu vermeiden.

5.4.2.2. Stadt Herne, Untere Naturschutzbehörde (UNB)

Zum Zeitpunkt des Baubeginns ist dieser und die namentliche Benennung der ökologischen Baubegleitung der UNB Herne mitzuteilen.

Bei Betroffenheit des Herner Stadtgebietes durch Baustelleinrichtungsflächen oder andere Maßnahmen, die den Arten- und Biotopschutz oder das Naturschutzrecht berühren, ist eine Abstimmung mit der UNB Herne erforderlich.

Auf dem Gebiet der Stadt Herne gilt die „Satzung zum Schutz des Baumbestandes“ in der aktuellen Fassung.

Bei Baumaßnahmen am Dorneburger Mühlenbach sollen geeignete Hygienemaßnahmen zum Schutz der Feuersalamander vor der Erkrankung an dem Hautpilz *Batrachochytrium salamandrivorans* durchgeführt werden.

Zur Vermeidung von Belastungen des Lebensraums Gewässer und der Gefährdung der Bachfauna ist bei der Errichtung der Regenrückhaltebecken und sonstiger Anlagen am Dorneburger Mühlenbach die Durchführung von Schutz- und Hygienemaßnahmen erforderlich. Das Schutz- und Hygienekonzept ist zu konkretisieren, mit der zuständigen UNB abzustimmen und die fachliche Umsetzung durch die Betreuung der ökologischen Baubegleitung während der Baumaßnahme zu gewährleisten.

5.4.2.3. Bezirksregierung Arnsberg, Höhere Naturschutzbehörde (HNB)

Die Vermeidungsmaßnahmen VA1 und VA3 sind vor Beginn der Straßenbauarbeiten im gesamten Bauabschnitt durchzuführen. Im Bereich der Talbrücke Zillertal ist gem. der Vermeidungsmaßnahme VA2 im Zuge der Straßenbauarbeiten eine Umweltbaubegleitung sicherzustellen und der UNB der Stadt Bochum namentlich zu benennen.

Die Kompensationsmaßnahmen A1.3, A2, E1.1, E 1.2 und E2 sind im Zuge der Straßenbauarbeiten durchzuführen. Die Durchführung der Maßnahmen ist der UNB und HNB schriftlich anzuzeigen und von den Naturschutzbehörden abnehmen zu lassen.

Nach Abschluss der Straßenbauarbeiten sind die Gestaltungsmaßnahmen G1 und G2 sowie die Wiederherstellungsmaßnahme W1 unverzüglich umzusetzen. Die Durchführung ist wiederum der HNB und UNB schriftlich anzuzeigen und abnehmen zu lassen.

Der HNB sind gem. §34 LNatSchG die Flächen sowie Art und Umfang der darauf durchzuführenden Maßnahme, die Art der Sicherung der Maßnahmen und nachfolgend deren Umsetzung mitzuteilen.

5.5. Forstwirtschaft

Die Ersatzaufforstungen, deren genaue Lage und technische Ausführung, die zu verwendenden standortgerechten Baumarten sowie alle forstlichen Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind unter Berücksichtigung des landschaftspflegerischen Begleitplans und der Ausführungspläne in Abstimmung mit der zuständigen Forstbehörde durchzuführen.

Der Schutz neu angelegter Kulturen vor Wildschäden ist hinsichtlich des zu verwendenden Zaunbaumaterials (Höhe, Holzart, Pfostenstärke, Drahtstärke und Ausführung) mit der Forstbehörde abzustimmen.

Um einen größtmöglichen Schutz der angrenzenden Waldbestände zu gewährleisten, ist mit der Durchführung der Kompensations-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen frühestmöglich nach Vorliegen der planungsrechtlichen Voraussetzungen zu beginnen.

Die betroffenen Forstwirte sind rechtzeitig vor Baubeginn in geeigneter Weise über den Zeitpunkt der Inanspruchnahme ihrer Flächen zu unterrichten. Dies gilt auch im Falle der nur vorübergehenden Flächeninanspruchnahme.

Der Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen, Regionalforstamt Ruhrgebiet, ist bei der Aufforstung von Waldflächen zu beteiligen. Nach Durchführung der Pflanzung ist dem Regionalforstamt unaufgefordert der Herkunftsnachweis für die bei der Wieder-/ Erstaufforstung verwendeten Baumarten vorzulegen.

- Ersatzaufforstungsflächen sind bis zu ihrer Sicherung zu pflegen, zu schützen und gegen Wildverbiss zu sichern.
- Bei Pflanzausfällen von mehr als 30 % innerhalb der ersten 36 Monate sind sie nachzubessern.
- Gegen verdämmende Kräuter, Gräser oder Farn sind die Aufforstungen bis zu ihrer Sicherung freizuschneiden.
- Zum Zweck der vorbeugenden Mäusebekämpfung sind 2 Sitzjulen je begonnenen halben Hektar für Greifvögel aufzustellen.

Der Landesbetrieb Wald und Holz hat für die Durchführung der Ersatzmaßnahmen E 1.2 und E.1.1 sowie Unterbauten eine Frist gesetzt (31.12.2022), die durch den Verlauf des Planfeststellungsverfahrens nicht eingehalten werden kann. Der Vorhabenträgerin wird auferlegt, dem Landesbetrieb Wald und Holz den Baubeginn für Voranbauten und Bauende zur Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1.2 und E 1.1 mitzuteilen.

5.6. Denkmalschutz

Im Plangebiet befindet sich ein eingetragenes Denkmal im Bereich „Berger Mühle“. Es handelt sich um das Wohngebäude Stembergstr. 2. Die Untere Denkmalbehörde (Stadt Bochum) ist im Abstimmungsprozess gem. §9 DSchG NRW zu beteiligen, bevor in der unmittelbaren Umgebung Veränderungen geplant werden.

5.7. Einsatzorganisation

Die Vorhabenträgerin soll frühzeitig die Stadt Bochum und die Stadt Herne über Sperrungen von Auf- und Abfahrten der Autobahn während der Baumaßnahme für die Einsatzorganisation der Feuerwehr informieren.

5.8. 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 - MBl. 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 C, Nr. 11 f.).

Der Einwender Nr. 69 hat ein Beweissicherungsverfahren beantragt. Dieses soll auf Grundlage der aktuell geltenden Regeln und Richtlinien vorgenommen werden.

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.

5.9. Lärmimmissionen

5.9.1. Allgemeines

Von der Vorhabenträgerin ist für die vorliegende Baumaßnahme unter Beachtung der vom Bundesministerium für Verkehr eingeführten "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990 -RLS-90- eine lärmtechnische Untersuchung mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2025 durchgeführt worden (vgl. Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 14). Ende des Jahres 2019 wurde die lärmtechnische Untersuchung auf den Prognosehorizont 2030 angepasst (vgl. Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 34).

Entsprechend den Ergebnissen der Untersuchung und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage (vgl. 16. BImSchV) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an der Straße, Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände, Lärmschutzwahl-/wandkombinationen und offeneporige Asphaltdeckschicht bzw. an den baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Auf Abschnitt B, Nr.7.6 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

Inzwischen wurde die RLS-90 durch die RLS-19 abgelöst. Die RLS-19 wurde am 31.10.2019 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur amtlich bekannt gemacht. Für Verfahren, die jedoch vor dem 01.03.2021 eingeleitet wurden, besteht eine Pflicht zur Durchführung nach den Richtlinien der RLS-90.

5.9.2. Aktive Lärmschutzmaßnahmen

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

Soweit möglich, soll die Vorhabenträgerin die Lärmschutzanlagen zum Schutz der Anwohner vor den Baumaßnahmen fertigstellen.

Die Vorhabenträgerin hat im Planfeststellungsabschnitt einen Straßenbelag aufzubringen, der sicherstellt, dass die in den lärmtechnischen Berechnungen angegebenen Korrekturwerte D_{StrO} von - 5 dB(A) erzielt und zusammen mit weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen dadurch die in den lärmtechnischen Unterlagen genannten Beurteilungspegel bzw. die durch die 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte auf Dauer eingehalten werden. Davon ausgenommen sind die Auffahr- und Abfahrrampen.

Soweit die dauerhafte Einhaltung der in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht gewährleistet werden kann, ist die Einhaltung der Pegelwerte bzw. der Immissionsgrenzwerte durch zusätzliche Maßnahmen sicherzustellen; ggf. ist für die Festlegung dieser Maßnahmen ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Auf das Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 22. April 1996 -StB 11/14.86.22-11/21 Va 96- wird ergänzend hingewiesen.

Soweit die Vorhabenträgerin die Verwendung eines offenporigen Asphalts (OPA) nach dem jeweiligen Stand der Technik festgesetzt und insoweit einen Korrekturwert D_{StrO} von -5 dB(A) in die Berechnungen der jeweiligen Beurteilungspegel eingestellt hat, wird ihr aufgegeben, die von ihr angenommene Schallpegelminderung von -5 dB(A) nach 8 Jahren regelmäßig dahingehend nach dem neuesten Stand der Technik zu überprüfen, ob die lärmindernde Wirkung des OPA weiterhin anhält. Gegebenenfalls ist durch regelmäßigen Ersatz der Deckschicht die Wirkungsweise wiederherzustellen.

Die Dehnungsfugen bzw. die Übergangskonstruktionen zwischen Brückenbalken und Widerlager, sind entsprechend dem Stand der Technik so schallemmissionsmindernd auszubilden, dass auffällige und lästige Pegel- und Frequenzänderungen sowie nach unten abstrahlende tieffrequente Geräuschanteile auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt werden.

5.9.3. Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke sind von der Vorhabenträgerin darauf hinzuweisen, dass sie, soweit die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV vorliegen, gegen den Träger der Straßenbaulast Anspruch dem Grunde nach auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen haben, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und die Durchführung der notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97. Wie bereits eingangs geschildert, wird dabei auf die Prognosewerte für das Jahr 2030 abgestellt.

Die Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können aber nur erstattet werden, wenn die vorhandenen Bauschalldämmmaße der baulichen Anlagen nicht bereits den auftretenden Lärm auf zumutbare Innenpegel abmindern.

Durch den Ausbau der A 43 haben dem Grunde nach die Eigentümer folgender Gebäude Anspruch auf passiven Lärmschutz, soweit die Grenzwerte überschritten werden:

Straße	Hausnr.
Auf dem Güstenberg	5, 5a, 9
Beisingstraße	18, 18a, 20, 20a, 22, 24, 26, 28, 30, 33, 33a, 33c, 41, 43, 45, 47, 49, 51, 53, 55, 57, 59, 61, 65a, 67, 67a, 71, 73, 75
Bochumer Straße (Herne)	226
Castroper Hellweg	162, 164, 166, 171
Cruismannstraße	6, 8, 10, 21, 41, 41a, 41b, 41c, 41d, 41e, 43, 43a, 57, 64, 66, 68
Dietrich-Benking-Straße	90, 92, 94, 98, 100, 115, 117, 119, 121, 123, 125, 127, 129,

Händelstraße	2
Herner Straße	426, 426a, 428, 432, 434, 436, 456,
Hiltroper Straße	301, 309, 310, 311, 312, 313, 316, 318, 319, 326
Oberscheidstraße	3, 5, 7, 9, 13
Riemker Straße (Herne)	118
Stembergstraße	7
Stettiner Weg (Herne)	39
Südstraße (Herne)	95, 97, 99, 101, 103, 109
Tröskenstraße	37a, 39, 41, 43

Die Eigentümer der folgender Grundstücke

- Castroper Hellweg 162 (Terrasse)
- Castroper Hellweg 164 (Balkon)
- Castroper Hellweg 166 (Terrasse)

sind mit einem Außenwohnbereich ausgestattet und haben – sofern die zulässigen Grenzwerte hier überschritten sind – gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch den Verkehrslärm, der von dem hier planfestgestellten Bauabschnitt ausgeht; dabei ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die Eigentümer dieser Grundstücke auf die Möglichkeit hinzuweisen, Entschädigungsansprüche geltend zu machen.

Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97. Für den Fall, dass keine Einigung über die Höhe der Entschädigung erzielt wird, setzt die Bezirksregierung die Entschädigung fest (§ 19 a FStrG, § 42 Abs. 3 BImSchG in Verbindung mit § 41 EEG NRW; vgl. Abschnitt C, Nr.11 f.).

5.9.4. Baulärm

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

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

Um die Lärmbelastung für die Anwohner während der Bauphase möglichst gering zu halten, wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, die heute vorhandenen Lärmschutzwände nach Möglichkeit erst nach Fertigstellung der neuen Wände abzutragen. Die Vorhabenträgerin hat alle ihr zumutbaren Anstrengungen zu unternehmen, um die Zeiträume – und die jeweils betroffenen Bereiche – in denen weder die alten noch neue Wände Lärmschutz bieten, auf das

unumgänglich notwendige Maß zu begrenzen. Ggf. sind hierzu mobile Lärmschutzwände einzusetzen.

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.

5.10. Luftimmissionen

Die Einhaltung von Luftschadstoffen 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.

Eine sogenannte Luftschadstoffschutzwand ist nicht nötig.

5.11. Baustellenverkehr und Brückenbauwerke

Die Unterhaltung der von Baustellenverkehren genutzten Wege ist für die Zeit der Benutzung durch die BundesBundesstraßenverwaltung zu gewährleisten.

Geplante Brückenbauwerke müssen die Anforderungen an eine Militärstraße – MLC 50/50 – 100 gemäß STANAG 2021 erfüllen. Die Durchfahrtshöhe von Bauwerken, die über eine Straße des Militärgrundnetzes führen, darf 4,50 m nicht unterschreiten.

Die Abfolge der einzelnen Brückenbaumaßnahmen und notwendigen Umleitungen ist mit den jeweiligen Gemeinden zu koordinieren.

5.12. Nebenbestimmungen im privaten Interesse

5.12.1. Grundstücksinanspruchnahmen

Die durch die Straßenbaumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer haben gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Entschädigung (dem Grunde nach) für die Inanspruchnahme von Grundflächen sowie für sonstige durch das Straßenbauvorhaben hervorgerufene unzumutbare Nachteile.

Die vorübergehenden Inanspruchnahmen von Grundstücken sind rechtzeitig den betroffenen Eigentümern mitzuteilen und, falls notwendig und möglich, abzustimmen. Beeinträchtigungen sind so gering wie möglich zu halten.

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer die Übernahme dieser Flächen durch die Trägerin der Straßenbaulast verlangen. Werden die Flächen von der Trägerin der Straßenbaulast nicht übernommen, sind diese Flächen mit einer

beschränkten persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gegen eine entsprechende Entschädigung gem. § 15 Abs. 4 BNatSchG zu belasten.

Über die Höhe der Entschädigung wird – sofern es zwischen der Vorhabenträgerin und dem betroffenen Eigentümer nicht zu einer entsprechenden Einigung kommt – in dem Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW entschieden. Auf Abschnitt C, Nr. 11 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.

5.12.2. Ertragsminderungen

Soweit durch das Straßenbauvorhaben selbst oder durch Kompensationsmaßnahmen Ertragsminderungen eintreten (z.B. durch Verschattung 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 C. Nr. 11f.). Dasselbe gilt für Gewerbebeertragsminderungen (unter den genannten Voraussetzungen).

5.12.3. 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.

5.12.4. 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.

5.13. Sonstige Nebenbestimmungen

Die Andienung des Gewässers und der Kanalschächte des Dorneburger Mühlenbaches ist für die Emschergenossenschaft dauerhaft zu gewährleisten. Für eventuelle neue Zufahrten sind entsprechende grundbuchliche Wegrechte zu Gunsten der Emschergenossenschaft einzuräumen.

Die Ausführungsplanung inklusive der Vergabe der Bauarbeiten hat unter Beachtung der Zielvorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) zu erfolgen.

Es wird angeordnet, dass die Zillertalstraßenbrücke und die Brücke Oberdrewerfeldweg nicht zeitgleich abgerissen werden, um einen Zugang zum Naturschutzgebiet zu gewährleisten.

6. Abstimmungspflichten

Die Vorhabenträgerin hat dem jeweiligen Betreiber der Anlagen und Leitungen die jeweiligen Bauarbeiten mit ausreichendem zeitlichen 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 Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989.

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

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist außer den bereits erwähnten Behörden/ Firmen folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

- Ordnungsamt der Stadt Bochum, Willy-Brandt-Platz 2-6, 44777 Bochum, amt32@bochum.de (sechs Wochen vor Beginn der Arbeiten)
- Betriebsabteilung der Emschergenossenschaft, Kronprinzenstraße 24, 45128 Essen (sechs Wochen vor Beginn)
- LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe, In der Wüste 4, 57462 Olpe, (6 Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen)
- Gelsenwasser AG, Postfach 10 09 44, 45809 Gelsenkirchen (unter Beifügung von Detailplänen so rechtzeitig, dass Sicherungen/Umlegungen der Anlagen geplant und abgestimmt werden können)
- BOGESTRA, 44782 Bochum (bei Änderungen mind. 6 Monate vor Baubeginn)

- RAG Montan Immobilien GmbH, Management Nachbergbau, Sanierungsmanagement, Im Welterbe 1-8, 45141 Essen (rechtzeitig vor Baubeginn)
- PLEDOC, Postfach 12 05 44, 45312 Essen (rechtzeitig vor Baubeginn)
- Landeskommando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden (Anzeige Beginn und Ende der Bauarbeiten)
- Stadtwerke Bochum Holding GmbH, Postfach 10 23 50, 44722 Bochum
- Stadt Herne, Tiefbauamt und Verkehr, Langekampstraße 36, 44652 Herne

7. 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. Dabei ist zu beachten, dass die Zuständigkeit für die Durchführung eines Verfahrens nach §17 d FStrG i.V.m. §76 VwVfG gem. §2 FStrBAG beim Fernstraßenbundesamt liegt.

8. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

8.1. Berücksichtigte / gegenstandslose Einwendungen bzw. Stellungnahmen

Den Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter wird, soweit sie durch

- die Planänderungen in Form von Deckblättern oder
- die Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren oder
- Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, inhaltlich Rechnung getragen.

Soweit vom Plan betroffene Grundstücke vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits an die BundesBundesstraßenverwaltung veräußert worden sind, sind nunmehr etwaige Einwendungen hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme gegenstandslos.

8.2. 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,
- eine andere Linienführung verlangt wird,
- unzumutbare Lärm- und Schadstoffeinwirkungen befürchtet und weitergehender (aktiver) Lärmschutz gefordert werden,
- Bedenken hinsichtlich der Maßnahmen des Natur- und Landschaftsschutzes erhoben werden,
- Beeinträchtigungen von Landwirtschaft und landwirtschaftlichen Nutzflächen und Gewerbebetrieben befürchtet werden,

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

8.3. Spezielle Einwendungen und Forderungen

Die von Behörden, Stellen und privaten Beteiligten sowie den anerkannten Naturschutzvereinen erhobenen speziellen Forderungen und Einwendungen werden aus den in Abschnitt B, dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

8.4. Präkludierte Einwendungen

Nach dem Inhalt der Verwaltungsvorgänge sind mehrere Einwender:innen mit ihren Einwendungen gegen den offen gelegten Plan ausgeschlossen.

Nach § 73 Abs. 4 VwVfG NRW kann jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis 2 Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben.¹

Die Einwendungsfrist des Deckblattverfahrens endete mit Ablauf des 28.07.2020. Zwei Einwendungen gingen aber erst an den Tagen nach Fristablauf ein. Die erhobenen Einwendungen gegen die Durchführung des Anhörungsverfahrens werden zurückgewiesen.

Die Versäumung der Frist hat zur Folge, dass die Einwendungen im Verwaltungsverfahren ausgeschlossen sind. Dies regelt § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG NRW. Mit der dort vorgesehenen materiellen Präklusion sind die Einwendungen in der Sache verwirkt.

¹ Verfahren nach § 4 UVPG sind nach der Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt, zu Ende zu führen, wenn vor diesem Zeitpunkt die Unterlagen nach § 6 UVPG in der bis dahin geltenden Fassung dieses Gesetzes vorgelegt wurden. In diesem Verfahren sind somit die Übergangsvorschrift und das Gesetz in der Fassung, die vor dem 16. Mai 2017 galt, anzuwenden.

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

Im Übrigen sind mit den präkludierten Einwendungen keine neuen, bisher gänzlich unberücksichtigt gebliebenen grundsätzlichen Gesichtspunkte vorgetragen worden. Die geäußerten Forderungen, Bedenken und Anregungen sind überwiegend bereits durch rechtzeitig erhobene Einwendungen erfasst und somit im Verfahren behandelt bzw. berücksichtigt worden. Soweit es sich um spezielle Einwendungen handelt, hat sich die Vorhabenträgerin u. a. im Erörterungstermin und im Deckblattverfahren ohne rechtliche Verpflichtung ausführlich mit ihnen auseinandergesetzt.

8.5. Zusagen der Vorhabenträgerin

Im Hinblick auf ihr Vorhaben und die im Vorfeld dazu im Anhörungsverfahren abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen hat die Vorhabenträgerin verschiedene Zusagen gemacht, die hiermit bestätigt und damit verbindlich und als sonstige Nebenbestimmung zum Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses werden.

Die Vorhabenträgerin hat auch alle sonstigen Zusagen, die im Anhörungsverfahren schriftlich dokumentiert worden sind (z. B. in den Stellungnahmen zu den Einwendungen sowie in der Niederschrift zum Erörterungstermin) einzuhalten, sofern in diesem Beschluss nichts anderes geregelt ist. Dies gilt auch dann, wenn die Vorhabenträgerin die Zusagen vorbehaltlich der Zustimmung der Planfeststellungsbehörde gegeben hat und die Zustimmung in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausdrücklich verweigert wird.

B. BEGRÜNDUNG

1. Das Vorhaben

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss beinhaltet in erster Linie:

- den sechsstreifigen Ausbau der A 43 von Bau-km 24+425 bis Bau-km 28+161,024
- Anpassung der Anschlussstelle Bochum-Gerthe
- Anpassung der Anschlussstelle Bochum-Riemke
- Verlegung der Straße „Auf dem Güstenberg“
- Abbruch folgender Brückenbauwerke im Zuge der A 43:
 - Brücke über die ehemalige Zechenbahn Constantin, Bau-km 28+140
 - Brücke der ehemaligen Zechenbahn Lothringen, Bau-km 24+967
- Erneuerung folgender Brückenbauwerke im Zuge der A 43:
 - o Harpener Feld, Bau-km 24+603
 - o Hiltroper Straße, Bau-km 25+382
 - o Oberdreuer Feldweg, 25+778
 - o Zillertal, Bau-km 26+215
 - o Zillertalstraße, Bau-km 26+870
 - o Cruismannstraße, Bau-km 27+502
 - o Herner Straße, Bau-km 27+920
- Errichtung von drei Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Regenklärbecken im Zuge der A 43 u.a. westlich der Zillertalbrücke auf der Südseite der A 43.
- Errichtung eines Regenklärbeckens südlich der A 43, westlich der Straße Harpener Feld
 - die Errichtung von Lärmschutzanlagen
 - die zur Kompensation der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft erforderlichen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen
 - die Maßnahmen zur Gewährleistung des Artenschutzes

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter.

I. Formell-rechtliche Würdigung

2. Notwendigkeit der Planfeststellung

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Für den sechsstreifigen Ausbau der A 43 von der Anschlussstelle Bochum-Gerthe bis zur Anschlussstelle Bochum-Riemke 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.

3. Vorgängige Verfahren

3.1. Linienbestimmung

Für das Ausbaufahren war eine vorherige Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG nicht erforderlich, da es sich hierbei um den Ausbau einer vorhandenen Straße handelt. Die Linienführung ist damit vorgegeben; der Ausbau erfolgt im Wesentlichen unter Nutzung der vorhandenen Trasse. Geringfügige Verschiebungen bedingen keine Linienfindung.

3.2. Bedarfsplan des Bundes

Der Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz hat durch das 6. FStrAbÄndG vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354) Gesetzeskraft erlangt.

Darin ist die hier festgestellte Maßnahme unter der lfd. Nr. 891 AS Witten-Heven bis AS Marl-Sinsen als "Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung " ausgewiesen. Damit ist gesetzlich festgelegt, dass die Maßnahme den fachgesetzlichen Zielvorstellungen entspricht und vernünftigerweise geboten ist.

3.3. Landesplanung

Die Planung entspricht Ziel 36 des Regionalplan – Teilabschnitts „Oberbereich Bochum und Hagen“, darin heißt es „das landesplanerisch bedeutsame Straßennetz ist in seiner Leistungsfähigkeit so zu sichern und zu unterhalten, dass es wesentliche Anteile des Verkehrsaufkommens funktionsgerecht aufnehmen kann. Ergänzungen des Straßennetzes sind auf notwendige Neutrassierungen und Ausbaumaßnahmen zu beschränken“ denn „Mehrere Abschnitte dieser Bundesautobahnen sind derart überlastet, dass sie entsprechend der Bedarfsplanung für die Bundesfernstraßen 1993 auf sechs Fahrstreifen erweitert werden müssen. Hierzu gehören [...] und die A 43 vom Autobahnkreuz Recklinghausen bis zum Autobahnkreuz Bochum/Witten“.

4. Verfahren

4.1. 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 der Trägerin der Straßenbaulast (hier die Autobahn GmbH) und anderen Behörden sowie Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung. Diese Vorgehensweise erfüllt den Grundsatz der Problembewältigung.

4.2. 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

- Anpassungen an vorhandene Straßen,
- der Bau von Ersatzwegen und Überführungsbauwerken,
- die Verlegung eines Geh- und Radweges,
- die wasserrechtlichen Maßnahmen,
- die Maßnahmen zum Ausgleich für die Eingriffe in Natur und Landschaft

notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und dem Ausbau besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Bauvorhaben eingreift, wiederhergestellt werden muss, damit diese nach wie vor ihre bisherigen Aufgaben erfüllen können.

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 Entsorgungsleitungen 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.

4.3. Zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Die Verwaltung der Bundesautobahnen wurde nach Art. 90 Abs. 2, 143e Abs. 1 GG bis spätestens 31.12. 2020 in die Bundesverwaltung überführt. Das bedeutet, dass ab dem 01.01.2021 das Fernstraßenbundesamt für die Durchführung von Planfeststellungsverfahren zuständig ist.

Die Bezirksregierung Arnsberg ist dennoch für die Planfeststellung des Ausbaus der A 43 Anschlussstelle Bochum-Gerthe (Bau-km 24+425) bis zur Anschlussstelle Bochum-Riemke (Bau-km 28+161), welches am 29.02.2016, nach Feststellung der Vollständigkeit der Unterlagen, eingeleitet wurde, die sachlich zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.

Dies ergibt sich im Einzelnen durch folgende Herleitung:

Gemäß § 74 Abs. 1 S. 1 VwVfG (NRW) stellt die Planfeststellungsbehörde den Plan fest. Die Doppelzuständigkeit von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist zulässig. Eine Differenzierung der Behörden ist somit nicht erforderlich.

Die zuständige Planfeststellungsbehörde wird durch die einzelnen Fachplanungsgesetze des Bundes bestimmt. Im Bereich der Fernstraßen bestimmt der § 17b Abs. 1 Nr. 2 FStrG, dass für Planfeststellungsbeschluss und Plangenehmigung § 74 des VwVfG (NRW) mit folgenden Maßgaben gilt:

Die oberste Landesstraßenbaubehörde stellt den Plan fest, [...] trifft die Entscheidung nach §74 Abs. 7 VwVfG (NRW), soweit sich aus § 2 Abs. 1 S.1 Nr.4 und §2 Abs. 2 und 3 und § 3 Abs. 3 S. 7-11 des FStrBAG keine andere Zuständigkeit ergibt.

Für die Zuständigkeitsregelung gilt § 22 Abs. 4 FStrG. Danach bestimmen die Länder die zuständigen Behörden, soweit nach diesem Gesetz die Zuständigkeit von Landesbehörden begründet ist. Sie sind ermächtigt, die Zuständigkeit der obersten Straßenbaubehörden der Länder, soweit sie nach diesem Gesetz begründet ist, auf nachgeordnete Behörden zu übertragen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist hiervon zu unterrichten.

Gemäß § 1 Abs. 4 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenverkehrsrecht und dem Eisenbahnrecht vom 26.01.2010 i. d. F. vom 01.01.2021 sind die Bezirksregierungen für ihren jeweiligen Regierungsbezirk für Verfahren für Bundesautobahnen, die bis zum 01.01.2021 eingeleitet worden sind, zuständig.

Der Abschnitt Bochum-Gerthe bis Bochum-Riemke liegt im Regierungsbezirk Arnsberg, weshalb neben der zuvor sachlich beschriebenen Zuständigkeit auch die örtliche Zuständigkeit gegeben ist.

4.4. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

4.4.1. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Inhalte des Planfeststellungsentwurfs für das hier vorliegende Ausbauprojekt wurden am 29.09.2015 im Rahmen einer Veranstaltung für die politischen Vertreter der Stadt Bochum und am 20.10.2015 im Rahmen einer Bürgerversammlung in Bochum vom Vorhabenträger, seinerzeit Straßen NRW, vorgestellt.

Am 19.11.2019 fand im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eine Info-Messe für das Autobahnkreuz Bochum statt. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden Anwohner, interessierte Bürger und Vertreter der Presse auch über die Erstellung des Deckblattes, die geänderten Planfeststellungsbereiche und die sich daraus ergebenden Möglichkeiten informiert. Der Vorhabenträger hat die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde über die Ergebnisse gem. §25 Abs. 3 VwVfG (NRW) informiert.

4.4.2. Anhörungsverfahren

Das Anhörungsverfahren ist entsprechend der 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 § 17a FStrG sowie in den §§ 72 ff. VwVfG. Die dort normierten Verfahrensvorgaben sind vorliegend allesamt eingehalten worden.

4.4.2.1. Einleitung des Verfahrens

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Gelsenkirchen, hat den von ihm aufgestellten Plan mit Schreiben vom 14.12.2015 der Bezirksregierung Arnsberg zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.

Der Plan hat auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 04.04.2016 bis 03.05.2016 (einschließlich) in der Stadt Bochum und in der Stadt Herne während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Gemeinde hat Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben 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.

Gemäß §27a Abs. 1 VwVfG NRW konnten die Planunterlagen in digitaler Form auch auf den Internetseiten der Stadt Bochum und der Stadt Herne eingesehen werden. Maßgeblich ist jedoch der Inhalt der auszulegenden Unterlagen (§27a Abs.1 S.4 VwVfG NRW). Der Link zu den Unterlagen in digitaler Form wurde entsprechend § 27a Abs.2 VwVfG bekannt gemacht.

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

Es wurde moniert, dass die Unterlagen nicht bis zum Ende der Einwendungsfrist einsehbar waren. § 73 Abs. 2, Abs. 3 S.1 VwVfG NRW legt fest, dass die Unterlagen für die Dauer eines Monats einsehbar sein sollen. Die Planunterlagen waren der rechtlichen Vorgabe entsprechend innerhalb der Auslagefrist einsehbar. Diese Einwendung wird daher zurückgewiesen.

4.4.2.2. Deckblatt I

Im Rahmen der Bearbeitung der Einwendungen und Stellungnahmen durch den Vorhabenträger, sowie durch die Aktualisierung des Bundesverkehrswegeplans, in welchem auch die A 40 in die höchste Dringlichkeitsstufe für einen sechsstreifigen Ausbau aufgenommen wurde, ergaben sich erforderliche Änderungen, Ergänzungen und Aktualisierungen der Antragsunterlagen.

An der A 40 waren bisher östlich des Autobahnkreuzes Bochum lediglich Anpassungsmaßnahmen auf einer Länge von rund 1.300 m vorgesehen. Dadurch, dass die A 40 nun auch in die höchste Dringlichkeitsstufe aufgenommen wurde, wird diese auch in dem genannten Abschnitt sechsstreifig ausgebaut. Das Brückenbauwerk des AK Bochum (A 43/A 40) wird aufgrund der Erweiterung der A 40 und A 43 größer und benötigt somit durch die neue Baulänge einen Mittelpfeiler. Dieser steht zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen der A 40 und kann erst endgültig bestimmt werden, wenn die Ausbaurichtung der A 40 festliegt. Durch diese neuen Parameter muss das Autobahnkreuz Bochum gesondert betrachtet werden, um die Position des Mittelpfeilers flexibel gestalten zu können.

Eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung mit Blick auf das Jahr 2030 war ebenfalls gleichwohl wie die Erstellung eines Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie erforderlich.

Der dritte Planfeststellungsabschnitt begrenzte sich nunmehr auf den nördlichen Planfeststellungsbereich von der Anschlussstelle Bochum-Gerthe (Bau-km 24+425) bis zur Anschlussstelle Bochum-Riemke (Bau-km28+161).

Diese eingebrachten und durch diesen Beschluss festgestellten Unterlagen (Deckblatt) ersetzen die ursprünglichen Planunterlagen vollumfänglich

Am 02.03.2020 wurde das Deckblatt I vom 19.12.2019 der Bezirksregierung Arnsberg übergeben, verbunden mit dem Antrag zur Durchführung eines Planänderungsverfahrens nach § 73 Abs. 8 VwVfG.

Die geänderten Planunterlagen (Zeichnungen und Erläuterungen) lagen in der Zeit vom 15.06.2020 bis 14.07.2020 (einschließlich) in der Stadt Bochum und der Stadt Herne zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Eine Veröffentlichung der auszulegenden Unterlagen ist auch nach § 27a Abs. 1 VwVfG im Internet erfolgt. Eine Unterrichtung der Öffentlichkeit im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 20 Abs. 2 S. 1 UVPG erfolgte im zentralen Umweltverträglichkeitsinternetportal des Bundes.

Im Hinblick auf die Bewegungsbeschränkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie wurde gebeten, verstärkt auf die digitale Einsichtmöglichkeit zurückzugreifen. Die vor-Ort-Einsichtnahme wurde durch Terminabsprachen ermöglicht.

Verfahren nach § 4 UVPG sind nach der Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt, zu Ende zu führen, wenn vor diesem Zeitpunkt die Unterlagen nach § 6 UVPG in der bis dahin geltenden Fassung dieses Gesetzes vorgelegt wurden.

In diesem Verfahren waren somit die Übergangsvorschriften und das Gesetz in der Fassung, die vor dem 16. Mai 2017 galt, anzuwenden.

Während der gesetzlichen Frist sind Einwendungen und Stellungnahmen eingegangen.

4.4.2.3. Erörterungstermin

Die Anhörungsbehörde hat die Beteiligten unter Übersendung des ihre Einwendungen und Stellungnahmen jeweils betreffenden Teils der Äußerung der Bundesstraßenverwaltung zum Erörterungstermin am 09.03.2022 in der Akademie Mont-Cenis in Herne eingeladen. Der Erörterungstermin ist vorab ortsüblich bekannt gemacht worden.

Die Funktion des Erörterungstermins liegt u.a. darin, potenziell Planbetroffenen rechtliches Gehör zu gewähren. Die Rechte der Beteiligten, auf die Planungsentscheidung Einfluss zu nehmen, wurden auch im Übrigen gewahrt. Die Beteiligten erhielten im Erörterungstermin ausreichend Gelegenheit, sich zu den entscheidungsrelevanten Gesichtspunkten zu äußern. Die Niederschrift wurde auf Antrag anschließend den Beteiligten zugesendet.

4.4.3. Teileinstellung

Mit Antrag vom 09.06.2022 hat die Autobahn GmbH als Vorhabenträgerin die Teileinstellung des Planfeststellungsbereiches AK Bochum/ Dortmund bis AS Bochum-Gerthe beantragt. Hintergrund waren die im Deckblatt I erwähnten Erwägungen. Zusätzlich gab es einige gesetzliche Änderungen bezüglich der Bewertung des Eingriffs in die Ökologie und des Immissionsschutzes. Mit Beschluss vom 20.06.2022 wurde daher das Planfeststellungsverfahren für den o.g. Bereich eingestellt.

Das Planfeststellungsverfahren wurde unter der Bezeichnung „sechstreifiger Ausbau der A 43, Planfeststellungsabschnitt 3, AS Bochum-Gerthe (Bau-km 24+425) bis zur AS Bochum-Riemke (Bau-km 28+161)“ weitergeführt.

Eine Mitteilung die Teileinstellung erfolgte sowohl ortsüblich (25.07.2022) als auch öffentlich (22.07.2022).

5. Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

5.1. 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 erreicht werden kann.

Verfahren nach § 4 UVPG sind nach der Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt, zu Ende zu führen, wenn vor diesem Zeitpunkt die Unterlagen nach § 6 UVPG in der bis dahin geltenden Fassung dieses Gesetzes vorgelegt wurden. In diesem Verfahren sind somit die Übergangsvorschrift gem. §74 Abs. 2 UVPG und das Gesetz in der Fassung, die vor dem 16. Mai 2017 galt, anzuwenden.

Für das Bauvorhaben ist nach § 3e UVPG a.F. i. V. mit Nr. 14.5 der Anlage 1 zu § 3 UVPG a. F. eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese konnte nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG a. F. als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden.

Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG a. F. erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG a. F. zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG a. F.) erfolgte hier durch das Anhörungsverfahren mit ortsübliche Bekanntmachung der öffentlich ausgelegten Planunterlagen, in der auch auf das beantragte Zulassungsverfahren für das Straßenbauvorhaben und die zuständige Verfahrensbehörde, dessen UVP-Pflicht und auch darauf hingewiesen wurde, dass die offengelegten Planunterlagen die notwendigen Angaben zur UVP enthalten, was ausnahmslos für alle ausgelegten Erläuterungsberichte zu den Fachplanungsunterlagen in übersichtlicher Art und Weise zutrifft. Das Anhörungsverfahren entsprach damit den Anforderungen des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG NRW (§ 9 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 1a UVPG a.F.).

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

Eine Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung im Rahmen des Deckblattes I ist nicht erforderlich, der Landschaftspflegerische Begleitplan wird unter Berücksichtigung des verminderten Eingriffs angepasst.

Der UVP-Bericht und die UVU sind auch sonst hinreichend aktuell.

Etliche der in einer UVU zu berücksichtigenden Belange und Schutzgüter unterliegen zum einen keinen ständigen Veränderungen, so dass ihre Erfassung auch über einen längeren Zeitraum gültig bleibt (vgl. BayVGH, Urteil vom 16.03.2010, 15 N 04.1980). Zum anderen fehlt es auch an einer Bestimmung einer Geltungsfrist, nach deren Ablauf etwa eine früher erstellte UVU einer Planfeststellung nicht mehr zugrunde gelegt werden kann. Ob eine UVU die umweltrelevanten Einflussgrößen noch zutreffend beschreibt, ist vielmehr eine Frage des Einzelfalls und von zeitlichen Faktoren unabhängig (s. OVG Münster, Beschluss vom 23.03.2007, 11 B 916/06.AK, unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 24.11.2004, 9 A 42.03 und BVerwG, Beschluss vom 10.10.2006, 9 B 27.05).

In diesem Zusammenhang ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass sich die für eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendigen Daten und Informationen nicht notwendigerweise allein aus einem gesonderten, abgeschlossenen Dokument wie z.B. dem Umweltbericht/einer UVU ergeben müssen. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist vielmehr hinreichend geklärt, dass § 16 UVPG (in der Altfassung des UVPG § 6) – auch im Einklang mit europarechtlichen Regelungen – lediglich Mindestanforderungen an die von der Vorhabenträgerin zu erbringenden Angaben setzt, jedoch nicht vorschreibt, in welcher Form er diese Angaben zu machen hat (s. hierzu z.B. BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, juris Rn. 27).

Es ist daher nicht zu beanstanden, wenn sich die Planfeststellungsbehörde bei der Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen nicht nur auf den UVP-Bericht/die UVU stützt, sondern zugleich auf die aktuell ins Verfahren gebrachten umweltrelevanten Unterlagen wie den LBP.

Auch eine damit verbundene kontinuierliche Anpassung und Aktualisierung der Daten stellt keine Verletzung des § 16 UVPG bzw. § 6 UVPG a.F. dar. *„§ 6 UVPG ist nicht schon dann verletzt, wenn sich im weiteren Verlauf des Verfahrens herausstellt, dass ergänzende Untersuchungen und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind. Denn das Anhörungsverfahren dient gerade dazu, Aufschluss über bislang nicht erkannte Umweltauswirkungen zu erhalten. Mängel der Antragsunterlagen können im Lauf des weiteren Verfahrens ausgeglichen werden.“* (BVerwG, Urteil vom 24.11.2004, 9 A 42.03).

Damit wird gleichzeitig dem Aktualisierungsgebot, wie es von der Generalanwältin Kokott im Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof C-416/10 mit Blick auf stets mögliche Veränderungen der Verhältnisse oder des Vorhabens im Verlauf langdauernder Planungsprozesse für notwendig erachtet wird, entsprochen.

5.2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkung

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

5.2.1. Mensch

Als baubedingte negative Auswirkungen auf den Menschen sind zunächst Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen durch den Baustellenbetrieb und den Baustellenverkehr sowie vorübergehende Verkehrsbehinderungen im Bereich der Knotenpunkte während der Bauzeit zu nennen.

Die Beseitigung von Straßenbegleitgrün führt vorübergehend zu einer verstärkten visuellen Wahrnehmung des landschaftsuntypischen Straßenkörpers sowie potentiell betriebsbedingten Beeinträchtigung der Luftqualität.

Durch den Betrieb der Ausbaustrecke können sich ebenfalls Auswirkungen ergeben (Lärmbelastungen, Schadstoffbelastungen, Beeinträchtigung der Erholungsfunktion des Außenbereichs durch die Maßnahme etc.).

5.2.2. Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

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

Da sich der Ausbau der A 43 im Wesentlichen auf die bestehenden Grenzen des vorhandenen Straßenkörpers beschränkt, ist mit dem Vorhaben in erster Linie ein Verlust des Böschungsbewuchses verbunden. Weitere Beeinträchtigungen ergeben sich durch die dauerhafte Versiegelung von Flächen und die bauzeitlich bedingte Flächeninanspruchnahme.

Insgesamt werden 52.704 m² bisher unversiegelte Bodenfläche versiegelt. Gleichzeitig werden 17.225 m² bisher versiegelte Flächen entsiegelt. Die Neuversiegelung beträgt damit 35.479 m².

Durch Bankette, Mulden, Böschungen und sonstige Straßenebenenflächen werden 130.417 m² (13,0 ha) Bodenfläche beansprucht. Davon sind allerdings schon heute über 9,8 ha Straßenebenenflächen der bestehenden A 43, 0,73 ha Wälder und Feldgehölze, 1,25 ha Kleingehölze, 0,78 ha Grünländer und Staudenfluren sowie 0,14 ha Acker.

Im Planungsgebiet befinden sich Biotop und es grenzt ein Naturschutzgebiet an. Die Freiflächen des Plangebiets sind als Landschaftsschutzgebiet (LSG Nr. 4409-0047 und 4409-0048) festgesetzt. Die erwähnten Gebiete werden jedoch keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen durch den Ausbau erfahren.

Die Tierwelt ist aufgrund der Vorbelastungssituation im Umfeld der A 43 durch verbreitete und häufige Arten der Siedlungsbereiche und der Siedlungsrandbereiche gekennzeichnet. Ein größeres Artenspektrum und auch seltene und gefährdete Arten weist das NSG Tippelsberg / Berger Mühle auf,

wobei im direkten Umfeld der A 43 auch hier die störepfindlichen Arten fehlen. Das Zillertal hat eine sehr hohe Bedeutung als Vernetzungselement und dient als Flugkorridor für mehrere Fledermausarten.

5.2.3. Boden

Die Böden im Plangebiet haben sich zumeist aus einer mächtigen Lößdecke entwickelt, großflächige Bodentypen sind Parabraunerden mit hoher Ertragsfähigkeit und einer mittleren Speicher- und Reglerfunktion für Schadstoffe. Besondere Funktionen als Lebensraum sind im Umfeld der A 43 nicht vorhanden. Vorbelastungen bestehen großflächig durch Stoffeinträge, anthropogene Überformung und Umlagerung.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors "Boden", die durch den Bau der Autobahn/Bundesstraße zu erwarten sind, sind vielfältig. Es ist davon auszugehen, dass neben der Flächenversiegelung Beeinträchtigungen durch Bauabläufe entstehen.

Als Erstes ist hierbei die Entfernung der Vegetationsdeckschicht als Schutzschicht des Bodens vor Erosion und Schadstoffeintrag zu nennen. Als Nächstes in der Bauabfolge stellt der Bodenab- bzw. -auftrag eine Beeinträchtigung des Bodengefüges dar. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls die Bodenverdichtung zu sehen, die nicht nur den Boden innerhalb der künftigen Versiegelungsfläche betrifft, sondern auch durch den Baustellenverkehr verursacht wird. Hinzu kommt die zeitweilige Flächeninanspruchnahme durch Lagerflächen für Baumaterialien sowie Deponien.

Der Haupteingriff erfolgt jedoch durch den Flächenverbrauch als erhebliche und nachhaltige Veränderung des Bodens. 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;
- Beeinflussung der Grundwasserneubildung.

Als weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors "Boden" sind die als betriebsbedingte Beeinträchtigungen geltenden Immissionsbelastungen zu betrachten. Boden wird durch Schadstoffeintrag in seiner Struktur und in seinem Aufbau beeinträchtigt. Nicht übersehen werden darf auch die beim Betrieb der Straße immer gegebene potenzielle Gefährdung bei Unfällen mit Gefahrguttransporten.

5.2.4. 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.

Im Einzelnen wird auf die wassertechnischen Unterlagen unter Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 35 verwiesen und auf die Bewertung des Grund- und Oberflächengewässerschutzes vgl. Abschnitt B. Nr. 7.9.

5.2.4.1. Oberflächenwasser

Wassergewinnungsanlagen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden, ebenso sind keine Wasserschutzgebiete ausgewiesen.

Durch das Untersuchungsgebiet verläuft die Wasserscheide zwischen der Ruhr im Süden und der Emscher im Norden. Zum Einzugsgebiet der Emscher gehören der Hofsteder / Grummer Bach und der Dorneburger Mühlenbach. Der Hofsteder Bach wurde als Abwasserkanal genutzt. Er wird derzeit im Zuge des Umbaus des Emschersystems renaturiert und von der Abwasserfracht befreit. Der Hofsteder Bach fließt dem Hüller Bach zu, der in Gelsenkirchen in die Emscher mündet. Der Dorneburger Mühlenbach entspringt in Bochum-Bergen nördlich der A 43 aus drei Quellbächen als Mühlenbach. Alle Quellbereiche sind naturnah ausgeprägt. Im späteren Verlauf wurde dieser auch als Abwasserkanal benutzt, wird im Zuge des Umbaus des Emschersystems renaturiert und von der Abwasserfracht befreit.

Alle Fließgewässer zeigen sich unterschiedlich stark durch die anthropogenen Einflüsse vorbelastet. Gemein sind die typischen Probleme für dicht besiedelte Ballungsräume mit hohem Versiegelungsgrad: reduzierte Niedrigwasserabflüsse, häufig steil ansteigende Hochwasserwellen und stoffliche Belastungen durch Notauslässe der Mischwasserkanalisationen; hohe Belastungen durch Nährstoffe und, bedingt durch die räumlichen Verhältnisse bzw. die dichte Siedlungsstruktur und die vielen Nutzungsansprüche, oft nur sehr eingeschränkter Raum für die naturnahe Gewässerentwicklung.

Während des Betriebs der Straße werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- und Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich des Straßenrandes oder in den Versickerungseinrichtungen.

Das von den befestigten Verkehrsflächen ablaufende Niederschlagswasser ist unterschiedlich stark mit organischen (Kohlenwasserstoffe) und anorganischen Stoffen (Schwermetalle, Blei, Cadmium, Zink und Chrom) belastet. Als Ursache sind Kraftstoff- und Ölverluste, Reifen- und Bremsenabrieb, Fahrbahnabrieb und Unfallfolgen zu nennen.

Der tatsächliche Umfang des von der Straße abfließenden Oberflächenwassers und dessen Grad der Verunreinigung hängen von den jeweiligen örtlichen Bedingungen, insbesondere Dauer der vorausgegangenen Trockenperiode, Niederschlagsmenge, Verkehrsaufkommen und Straßengefälle, ab. Die in den Wintermonaten eingesetzten Auftaustoffe werden mit dem Oberflächenwasser, dem Spritzwasser oder staubförmig auf die der Straße benachbarten Nutzungen und Funktionen verfrachtet. Die Ausbreitung hängt wesentlich von der Trassenführung (Dammlage oder Einschnitt) und der Morphologie der Umgebung ab.

Als Folge der vom Straßenwasser mitgeführten Salzfracht können Schädigungen an Pflanzen sowohl durch Salzgicht, die zum Absterben von Knospen, Nadeln und Trieben führen können, als auch durch Bodenversalzung mit möglicher Bildung absterbender Gewebepartien entstehen. Diese möglichen Schäden beschränken sich jedoch auf einen Bereich von wenigen Metern neben der Fahrbahn.

5.2.4.2. 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.

Die Poren- und Kluftgrundwasserleiter des Plangebietes weisen überwiegend mäßig ergiebige bis ergiebige Grundwasservorkommen auf. Durch den Bergbau sind die Grundwasserverhältnisse großflächig verändert.

Die flächige Versickerung des Niederschlagswassers über die Böschungen bzw. über die Versickerungsmulden lässt – anders als die punktförmige Versickerung - erwarten, dass durch Ausnutzen der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten weitgehend vermieden werden kann, dass die vom Oberflächenwasser mitgeführten Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Wege zum Grundwasser verringert.

Größere Grundwasserentnahmestellen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Zum Teil können vereinzelt private Brunnen zur Deckung des täglichen Bedarfs vorhanden sein.

Der Rest des Untersuchungsraumes weist keine hohen Sensibilitäten gegenüber einem Schadstoffeintrag auf.

5.2.5. Luft und Klima

Klima und Lufthygiene des Plangebietes sind mit Vorbelastungen verbunden, die durch die Lage im Ballungsraum bestimmt werden. Kalt- und Frischluftquellgebiete sowie zugehörige Leitbahnen besonderer Bedeutung mit Siedlungsbezug sind im Umfeld der A 43 nicht vorhanden.

Die Wälder und Gehölze im Plangebiet sind Immissionsschutzwald der Stufe II und haben daher eine besondere Bedeutung für den klimatischen und lufthygienischen Ausgleich.

5.2.5.1. Luft

Die Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren und durch Abrieb von Reifen und Fahrbahnbelägen.

Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, z. T. auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den 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 und PM 2,5).

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Kfz-Verkehr hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedingungen sowie fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie und die Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen.

So tritt mit Ausnahme des Stickstoffdioxids in etwa 30 m Entfernung eine Halbierung der Schadstoffe ein und in etwa 100m Entfernung sind nur noch etwas mehr als 10% der Schadstoffe nachweisbar.

Im Ballungsraum Ruhrgebiet unterliegt die Lufthygiene durch die hohe Siedlungsdichte, durch Industrie und Verkehr zahlreichen Vorbelastungen. Relevante Luftschadstoffe sind Stickoxide, Ozon, SO₂ und CO sowie Feinstaub, Ruß, Kohlenwasserstoffe, Dioxine und Furane. Die in den vergangenen Jahrzehnten durchgeführten Luftreinhaltemaßnahmen im Ruhrgebiet sowie der Strukturwandel der Region haben zu einer deutlichen Verbesserung der lufthygienischen Situation geführt, trotzdem sind die Belastungen mit Ausnahme der Ozonbelastungen noch deutlich höher als in ländlich geprägten Reinluftgebieten.

Probleme entstehen durch die Überschreitung der Grenzwerte für Feinstaub (PM10) an einigen Messstationen, insbesondere an stark befahrenen Innenstadtstraßen.

5.2.5.2. Klima

Eine Veränderung des Klimas durch den von dem Straßenverkehr verursachten Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht bezifferbar. Zwar mag die von dem auf dem künftigen Straßenabschnitt rollenden Verkehr emittierte Schadstoffmenge mit zum Treibhauseffekt und damit zur Erwärmung der Atmosphäre und zur Klimaänderung beitragen, doch ist dies nicht im Sinne der juristischen Kausalitätslehre genau diesem Straßenabschnitt zuzuordnen. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was ein konkretes Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag, verlassen und der Bereich des vorrechtlichen, jenseits verwaltungsbehördlicher Überprüfbarkeit liegenden politisch-administrativen Gestaltungsspielraums erreicht.

Allerdings können durch die Versiegelung und den Verlust von für die kleinklimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion wichtigen Vegetationsstrukturen im unmittelbaren Straßenumfeld kleinräumige Änderungen und Störungen des Kleinklimas etwa in Form einer geringfügigen lokalen Erwärmung und einer daraus resultierenden Erhöhung der Verdunstungsrate auftreten. Auswirkungen auf die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion entstehen durch die anlage- und baubedingte Beanspruchung von Gehölzen auf Straßennebenflächen und in den angrenzenden Gehölzbeständen. Beansprucht werden insgesamt 0,73 ha Wald sowie 2,5 ha Böschunggehölze.

Beeinträchtigungen für das Klima und die Lufthygiene ergeben sich allenfalls während der Bauphase kurzfristig durch die Nutzung der notwendigen Baufahrzeuge und -maschinen bzw. bezüglich möglicher Ozon- und Stickoxidbildungen.

5.2.6. Kultur- und sonstige Sachgüter

Der Raum Bochum stellt eine wichtige archäologische Siedlungskammer mit zahlreichen archäologischen Relikten und Fundstellen aus unterschiedlichen Epochen dar. Die Fundstellen wurden z.T. im Zuge des Neubaus der A 43 entdeckt. Die Ausdehnung ist oft nicht vollständig erfasst, so dass im Zuge der Ausbaumaßnahme mit weiteren Funden zu rechnen ist. Des Weiteren ist auch mit neuen, bisher nicht bekannten Funden zu rechnen. Die Fundstellen wiesen eine hohe kulturhistorische Bedeutung auf.

Kulturgüter sind im übrigen Planungsbereich nicht bekannt. Gleichwohl ist dort nach den Ausführungen der Denkmalbehörde stellenweise das Auftreten von Bodendenkmälern bei der Durchführung von Erdarbeiten nicht auszuschließen.

5.2.7. Wechselwirkungen

Zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß dem UVPG gehören nicht nur die unmittelbaren Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, sondern auch mittelbare Auswirkungen, die sich aufgrund von Wechselbeziehungen zwischen den genannten Schutzgütern als Wechselwirkung ergeben können.

Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern können sich ergeben aus der Verstärkung der Barrierewirkung, dem Verlust bzw. der Veränderung der Lebensräume für Pflanzen und Tiere, der Veränderung des Landschaftsbildes, die Auswirkungen auf den Boden, den Wasserhaushalt und das Mikroklima.

Der bei Durchführung der Baumaßnahme hervorgerufene Lärm durch Baumaschinen, Transportfahrzeuge, usw. kann insbesondere die Erholungsnutzung und in Siedlungsnähe die Wohnnutzung und damit den Menschen stören. Für die Tierwelt können durch Lärmbelastigung vorübergehende Beeinträchtigungen, wie Entwertung von Brutbiotopen von Vögeln, Beunruhigung und Vertreibung von Tieren usw. entstehen.

Jede Beeinträchtigung des Landschaftsbildes beinhaltet gleichzeitig eine Verringerung der Erholungseignung des Raumes für den Menschen. Jede Vernichtung von das Landschaftsbild prägenden Elementen bedeutet gleichzeitig eine Verringerung der Biotopausstattung der Landschaft mit unmittelbaren Folgen für Fauna und Flora. Gleiches gilt für die Zerschneidung der Landschaft durch ein technisches Bauwerk.

5.3. Bewertung der Umweltauswirkungen

5.3.1. Mensch

Die zu erwartende Lärmbelastung ist für die Anwohner zumutbar. Die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge werden nur

an wenigen Anwesen überschritten. Diese Lärmbelastung ist unvermeidbar und wird durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen reduziert bzw. dem Grunde nach finanziell entschädigt.

Gesundheitsgefahren durch Luftschadstoffe sind nach dem Ergebnis der Schadstoffabschätzung für den Menschen nicht zu erwarten. Bereits in unmittelbarer Trassennähe überschreitet die aus Vorbelastung und straßenverkehrsbedingter Zusatzbelastung ermittelte Schadstoffgesamtbelastung die bestehenden Grenz- bzw. Orientierungswerte nicht. Die nicht näher spezifizierten Behauptungen betreffend Gesundheitsbeeinträchtigungen infolge von Luftverunreinigungen sind nicht geeignet, diese Grenzwerte in Frage zu stellen. Dies gilt auch für die vielfach behaupteten, bereits vorhandenen Atemwegserkrankungen (Bronchitis, Asthma), sonstigen Erkrankungen und Allergien, bzw. eine befürchtete allgemeine Schwächung des Immunsystems. Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass bereits eine geringe Zunahme von Schadstoffmengen im Einzelfall zu Schädigungen oder Verschlechterungen von vorhandenen Krankheitsbildern führen kann, dies kann jedoch nicht zu einer generellen Abkehr von der Anwendung entsprechender Zumutbarkeitsschwellen führen. Insoweit ist bei jeder Planungsentscheidung eine Abwägung von Gefährdungspotenzial und Planung erforderlich. Hierfür geben gesetzliche Grenz- und Orientierungswerte sachverständige Entscheidungshilfen vor. Sofern solche Werte vorhanden sind, sind sie grundsätzlich auch zu beachten, es sei denn, ihr Geltungsanspruch wird mit wissenschaftlich abgesicherten und verallgemeinerungsfähigen neueren Erkenntnissen in Frage gestellt. Dies ist vorliegend nicht geschehen.

Auch mit einer Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch Ablagerung von Schadstoffen in den umliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen und im Aufwuchs ist unter Berücksichtigung der (im Vergleich mit hochfrequentierten Autobahnstrecken) relativ geringen Verkehrsbelastung sowie der technischen Weiterentwicklung der Kraftfahrzeuge nicht zu rechnen.

Die negativen baubedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen sind zeitlich begrenzt und werden so gering wie möglich gehalten. Durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird der Lärmschutz und damit einhergehend die Wohnqualität durch eine Reduzierung des Verkehrslärms vielerorts sogar verbessert.

5.3.2. Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut sind mit den gesetzlichen Umwelanforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes ergeben, vereinbar.

Durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Renaturierungs-, Extensivierungs- und Anpflanzungsmaßnahmen werden Tier- und Pflanzenlebensräume neu geschaffen bzw. optimiert und neue naturraumtypische, landschaftsgliedernde und biotopvernetzende Strukturen entwickelt.

Der Autobahnausbau bedingt die gebotene räumliche Erweiterung bzw. Verlagerung vorhandener straßentechnischer Elemente (Bankett, Böschungen,

Querungsbauwerke o. ä.). Das durch die Verbreiterung der Autobahn beanspruchte Begleitgrün kann trassenbegleitend an nahezu gleicher Stelle wiederhergestellt werden.

Gravierende und dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes im Nahbereich der Autobahn treten nicht ein, zumal das Autobahnumfeld bereits heute optisch, akustisch und durch die bestehende Trasse deutlich vorbelastet ist. Eine Verstärkung der Zerschneidungseffekte im Planungsgebiet bleibt aus.

Die Artenschutzprüfung hatte zum Ergebnis, dass unter Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen und unter Berücksichtigung der Ergebnisse vorlaufender Quartierskontrollen und ggf. erforderlicher CEF-Maßnahmen keine Verletzungen von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten sind. Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffen in die Tierwelt sind jedoch grundsätzlich nicht erforderlich.

5.3.3. Boden

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind mit den gesetzlichen Umwelanforderungen, die sich u.a. aus dem Bundes-Bodenschutzgesetz in Verbindung mit der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung ergeben (vgl. Abschnitt B, Nr. 7.10 dieses Beschlusses), vereinbar.

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen für die Lebensraumfunktion werden auch positive Wirkungen auf den Boden und die natürlichen Bodenfunktionen haben.

Während der Bauzeit wird auf eine sorgfältige Bauausführung – gemäß dem Stand der Technik – zur Vermeidung bauzeitbedingter Stoffeinträge in den Boden geachtet.

Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen zur Lagerung von Baustoffen, Baustelleneinrichtungen und ähnlichem werden wiederhergestellt. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Bodens ergeben sich aus den verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen, die v.a. im Bereich der Bankette und der geplanten Straßenböschungen zu erwarten sind.

Unter Berücksichtigung vorliegender Untersuchungs- und Forschungsergebnisse zur Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen sind etwaige auf den Straßenverkehr zurückzuführende schädliche Bodenveränderungen allenfalls unmittelbar neben dem Fahrbahnrand (im Bereich des Banketts) anzutreffen.

Die potenzielle Gefahr der Bodenverunreinigung durch Unfälle mit Gefahrguttransporten wird aufgrund der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Baumaßnahme gegenüber dem derzeitigen Zustand verringert.

Gemäß der Karte des Geologischen Dienstes liegen für das Plangebiet keine Böden mit schutzwürdigem Biotopentwicklungspotenzial oder mit besonderer Archivfunktion vor. Geschützte und schutzwürdige Geotope sind nicht bekannt.

Demnach sind die Böden im Plangebiet als Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung anzusprechen.

Mit der Wiederbepflanzung der neuen Böschungen können angrenzende Böden vor Schadstoffeinträge geschützt werden.

Der Ausgleich für die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgt über ein umfangreiches Maßnahmenkonzept, das die ökologische Aufwertung von ca. 10,7 ha Fläche vorsieht. Die Kompensationsmaßnahmen tragen darüber hinaus gemeinsam mit den vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen zu einer landschaftsgerechten Wiederherstellung und Neugestaltung des Landschaftsbildes bei. Somit sind auch Eingriffe in das Landschaftsbild vollumfänglich ausgeglichen.

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

5.3.4. 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, Nr. 7.9 dieses Beschlusses) – vereinbar.

Das Risiko einer Verschmutzung während der Bauphase lässt sich durch eine umsichtige und dem Stand der Technik entsprechende Bauausführung minimieren.

5.3.4.1. Oberflächenwasser

Die Quellfluren und Quellgewässer unterliegen derzeit erheblichen Vorbelastungen durch Straßenwässer der A 43. Mit dem Ausbau wird auch die Entwässerung neu geregelt. Die Straßenwässer im Bereich der Quellgewässer werden nun einem Rückhaltebecken zugeführt und dann vorgeklärt abseits der Quellbereiche dem Mühlenbach zugeführt. Damit ist eine Verbesserung der bestehenden Situation verbunden. Während der Bauphase zum Neubau der Zillertalbrücke sind Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen in diesem Bereich vorgesehen. Die Ableitung des Oberflächenwassers der A 43 erfolgt über straßenbegleitende Mulden und Kanäle und vor Einleitung in den „Grummer Bach“ und den „Dorneburger Mühlenbach“ über Regenklärbecken mit nachgeschalteten Regenrückhaltebecken. Hierbei werden die Einleitungsmengen in die Vorfluter auf ein gewässerverträgliches Maß gedrosselt.

5.3.4.2. Grundwasser

Das Risiko einer Grundwasserverunreinigung durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge besteht bereits heute und erfährt keine wesentlichen Änderungen.

Die Böden des Untersuchungsgebietes sind großflächig durch eine mittlere Ausprägung der Speicher- und Reglerfunktion gekennzeichnet. Aufgrund der

überwiegend hohen Grundwasserflurabstände sind die Risiken von Schadstoffeinträgen im Bereich der terrestrischen Böden als relativ gering einzuschätzen. Erhöhte Risiken bestehen lediglich in den Bereichen mit oberflächennah anstehendem Grundwasser, d. h. im Bereich der Bachtäler.

Als Bereiche mit erhöhtem Verschmutzungsrisiko für den obersten Grundwasserleiter sind die grundwassergeprägten Gleyböden im Bereich der Bachtäler (G 42.42 und G 42.43) anzusprechen. In den restlichen, durch großflächige Parabraunerden mit hohen Grundwasserflurabständen gekennzeichneten Bereichen ist die Verschmutzungsgefährdung aufgrund der großen Filterstrecke gering.

Ein unmittelbares Eingreifen durch das Straßenbauvorhaben in den Grundwasserkörper erfolgt nicht. Beeinträchtigungen von Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung liegen im Hinblick auf das Grundwasser nicht vor.

5.3.5. Luft und Klima

Die Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch noch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation.

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.

5.3.5.1. Luft

Durch die Baumaßnahme ergeben sich hinsichtlich der Luftqualität sowohl positive als auch negative Aspekte. So wird zwar die Trassenbreite gegenüber dem Bestand etwas zunehmen und das Verkehrsaufkommen ausbaubedingt etwas steigen, doch steht dem eine Verminderung der Schadstoffe durch Vermeidung von Staubbildung und Verflüssigung des Verkehrsablaufs gegenüber. Insgesamt wird daher die lufthygienische Situation durch die Baumaßnahme nicht verschlechtert, wenn nicht durch eine Verringerung der Autoabgase sogar etwas verbessert.

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. Die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Belastungen des Schutzgutes Luft sind daher als vertretbar anzusehen.

Durch Aktions- und Luftreinhaltepläne soll für eine Einhaltung der Grenzwerte gesorgt werden.

5.3.5.2. Klima

Vorhabenbedingte örtliche Veränderungen können Ausfluss auf das Mikroklima haben und vom Bau und später von dem Straßenverkehr ausgehende Treibhausgase grundsätzlich das Makroklima beeinträchtigen. Indes lassen sich solche Veränderungen kaum beziffern und im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens kausal einem konkreten Straßenabschnitt zuordnen. Von daher würde der Bereich dessen, was ein Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang mit der zugehörigen Umweltverträglichkeitsprüfung zu leisten vermag, überschritten.

Durch die Neuversiegelungen entstehen möglicherweise Beeinträchtigungen auf das Mikroklima. Jedoch im Vergleich zum hohen Versiegelungsgrad des Planfeststellungsuntersuchungsgebietes ist die Neuversiegelung durch die A 43 eher gering. Dauerhaft führt dann aber die Neuanlage der hohen Lärmschutzwände dazu, dass die Ausbreitung verkehrsbedingter Immissionen deutlich reduziert wird. Dies gilt nicht nur für Lärmimmissionen, sondern aufgrund einer stärkeren „Einfassung“ der Immissionsquellen darstellenden Kraftfahrzeuge letztlich auch für die Ausbreitung von Schadstoffimmissionen. Ergänzend dazu werden die Böschungsflächen der A 43 und auch der Arbeitsstreifen wieder bepflanzt. Emissionsseitig sind einhergehend mit der verhältnismäßig geringen Verkehrszunahme zudem nur in begrenztem Umfang Steigerungen zu erwarten. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten (vgl. Abschnitt B Nr. 7.6.2).

Neue oder zusätzliche erhebliche betriebsbedingte Wirkungen auf das Klima entstehen nicht.

Die Beanspruchung von Gehölzen auf den Böschungen wird soweit möglich durch den Ausbau von der Fahrbahnseite aus und durch den Erhalt bestehender Gehölzstrukturen gemindert.

Nach Abschluss der Ausbaumaßnahme werden neue Böschungsbepflanzungen angelegt, die beanspruchten Gehölze im Bereich des Baustreifens werden ebenfalls wieder hergestellt. Zudem werden Gehölzpflanzungen im Stadtgebiet der Stadt Bochum angelegt.

Es verbleiben zeitlich begrenzte Auswirkungen durch den Verlust von Gehölzen mit hoher Bedeutung für die lufthygienische Ausgleichsfunktion überwiegend auf den Böschungen der A 43. Nach Abschluss der Ausbaumaßnahme, Kompensation des Waldverlustes und Anlage neuer Böschungsgehölze ist die lufthygienische Ausgleichsfunktion mittelfristig wiederhergestellt.

Mit der Wiederherstellung baubedingter Gehölzbeanspruchungen, der Anlage von Gehölzpflanzungen auf den Böschungen und der Aufforstung von 1,876 ha Fläche im Zuge der Maßnahmen E1.1, E1.2, E2, werden die Beeinträchtigungen der klimatischen und lufthygienischen Ausgleichfunktionen ausgeglichen.

Beim Makroklima sind Beeinträchtigungen durch Treibhausgasemissionen denkbar, die sich durch den Ausbau der A 43, vorrangig aber durch ihren Betrieb, d. h. durch vom Straßenverkehr emittierte CO₂-Einträge, in die Atmosphäre ergeben. Sie waren nach der bis Mai 2017 geltenden Altfassung des UVPG und der einschlägigen Rechtsprechung letztlich kein in die UVU einzubeziehender

Aspekt des Schutzgutes Klima, weswegen die hier planfestgestellte UVU zwar allgemein die vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Klima, nicht aber eigens Treibhausgasemissionen bzw. CO₂-Einträge behandelt. Da diese rechtlich gesehen mit dem am 29.07.2017 in Kraft getretenen Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017 über § 16 UVPG und die Anlage 4 Ziffer 4 Buchst. c Doppelbuchst. gg UVPG grundsätzlich zu berücksichtigender Bestandteil des Schutzgutes Klima geworden sind, wäre die UVU unvollständig, wenn sie insoweit zu erwartende Beeinträchtigungen außer Acht gelassen hätte. Dies ist jedoch nicht der Fall.

Art und Ausmaß von Treibhausgasemissionen sind, wie der entsprechenden Gesetzesbegründung zu entnehmen ist, im UVP-Bericht bzw. der UVU nur dann zu benennen, wenn sie für die Zulassungsentscheidung auch relevant sind. Gleichzeitig stellt die Gesetzesbegründung klar, dass in Bezug auf das Schutzgut Klima eine Berechnung der Auswirkungen eines einzelnen Projektes auf das Globalklima nach wie vor weder möglich noch europarechtlich erforderlich ist (vgl. Bundestagsdrucksache 18/12994 vom 28.06.2017). Dies hat so auch das OVG Berlin-Brandenburg festgestellt (vgl. Urteil vom 12.03.2020, Az. 11 A 7.18, und nachlaufend dazu auch BVerwG, Beschluss vom 18.02.2021, Az. 4 B 25/20). In dem OVG-Urteil (Rn. 99) heißt es: „..... muss es im UVP-Bericht darum gehen, für die Entscheidung darzustellen, ob ein Vorhaben in mehr als geringfügiger Weise Treibhausgasemissionen verursacht oder einspart und durch welche Maßnahmen eine bessere Treibhausgasbilanz möglich ist. Es kann nur allgemein wertend unter Berücksichtigung des Schutzgutes Klima ermittelt werden, ob die bezeichneten Treibhausgasemissionen eine echte Relevanz für die Abwägungsentscheidung der Behörde aufweisen. Dabei ist einzustellen, dass die Berechnung der Auswirkungen eines einzelnen Projekts bzw. Vorhabens auf das globale Klima weder möglich noch europarechtlich erforderlich ist, denn einem einzelnen Projekt, Vorhaben bzw. Treibhausgasemittenten können spezifische Auswirkungen beim Klimawandel auch nach Auffassung des Gesetzgebers nicht zugerechnet werden (BT-Drs. 18/12994, S. 19 f.).“

Da sich vorliegend vorhabenbedingte Ausweitungen klimaschädlich bedeutsamer CO₂-Einträge durch den Straßenverkehr ausschließen lassen, mussten sie in der UVU auch nicht explizit thematisiert werden.

Das Inkrafttreten des Bundes-Klimaschutzgesetzes führt auch nicht zu einer nachträglichen „Aufladung“ und Erweiterung des Begriffs der Umweltauswirkungen bei der UVP um den Aspekt des globalen Klimas. Das hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 04.05.2022 zur Nordverlängerung der A 14 (BVerwG 9 A 7.21) klargestellt. Das KSG begründet nicht neue Aufgaben. Besteht in einem Planfeststellungsverfahren nach den Vorschriften des UVPG keine Verpflichtung das globale Klima zu betrachten, wird eine solche Pflicht nicht durch das KSG erstmals begründet. Dies ist vorliegend der Fall. Das Verfahren wurde im Jahr 2016 eingeleitet. Es gelten damit die Übergangsvorschriften des UVPG, wonach das Verfahren nach der alten Fassung des UVPG zu Ende zu führen ist. Die Ergänzung zum Klimaschutz im Erläuterungsbericht als sog. „Grüneintragung“ (vgl. Abschnitt A, Nr. 2 lfd. Nr. 18) ist demnach nicht als neue Unterlage zur Bewertung der Umweltverträglichkeit i.S.d. §6 UVPG a.F. zu bewerten, die neu ausgelegt werden muss, sondern als Teil des Abwägungsgebotes aus §17 Abs. 1 Satz 4 FStrG. Es gibt keine neuen,

im Verhältnis zum ursprünglichen Planungen veränderten Umweltauswirkungen und die Planung wurde inhaltlich nicht verändert.

5.3.6. Kultur- und sonstige Sachgüter

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

Im Untersuchungsgebiet und in dessen direkter Nachbarschaft sind nach den Angaben des Westfälischen Amtes für Bodendenkmalpflege (LWL Archäologie für Westfalen) Bodendenkmäler bekannt. Die Bodendenkmäler können angetroffen werden. Die Bundesstraßenverwaltung ist deshalb angehalten, der zuständigen Denkmalbehörde den Beginn der Erdbewegungen 2 Wochen vorher schriftlich mitzuteilen (vgl. Abschnitt A, Nr. 6 dieses Beschlusses).

Gebäudeabbrüche werden im Zusammenhang mit der Baumaßnahme nicht erforderlich.

Durch die Auflagen in Abschnitt A, Nr. 5.6 ist sichergestellt, dass die Belange des Denkmalschutzes in angemessener Weise berücksichtigt werden.

5.3.7. Zusammenfassung

Mit dem Ausbauvorhaben sind zahlreiche negative Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen verbunden. Durch die technische Gestaltung des Straßenkörpers, 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, Nr. 6 ff.

II. Materiell-rechtliche Bewertung

6. Planrechtfertigung

6.1. Fernstraßenausbaugesetz

Der Ausbau der A 43 im hiermit festgestellten Abschnitt sowie die Maßnahmen zum Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft, sind gemessen an den Festlegungen des FStrAbG und den Zielen des FStrG erforderlich.

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern muss gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes erforderlich sein und – angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG) den verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Grundeigentums (Art. 14

Abs. 3 GG) standhalten. Eine straßenrechtliche Planung findet ihre Rechtfertigung darin, dass sie objektiv vernünftigerweise geboten ist (BVerwG NVwZ 2006 Beilage I Rn. 182 = BVerwGE 125, 116). „Vernünftigerweise geboten“ bedeutet dabei nicht, dass die vorgesehene Maßnahme unausweichlich ist.

Diesen Anforderungen genügt der Plan für den Ausbau der A 43. Zum einen wurde die entsprechende verkehrliche Notwendigkeit zum Ausbau der A 43 über den Fernstraßenbedarfsplan verbindlich per Gesetz festgestellt, zum anderen genügt das Vorhaben auch ansonsten den Anforderungen an die Planrechtfertigung und ist damit vernünftigerweise geboten.

Nach § 3 Abs.1 Satz 2 FStrG sind Bundesfernstraßen grundsätzlich in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Die gesetzliche Grundlage der Planrechtfertigung ist der § 1 Abs. 1 FStrAbG in Verbindung mit der Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2 FStrAbG.

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

Der sechsstreifige Ausbau der A 43 von der Anschlussstelle Bochum-Gerthe bis zur Anschlussstelle Bochum-Riemke ist als vordringlicher Bedarf in der Anlage des FStrAbG aufgeführt.

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

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

Es handelt sich bei der Ausweisung in der Bedarfsplanung nach dem FStrAbG um eine politische Leitentscheidung, welche die für das Vorhaben sprechenden Gründe stärkt. Die Planfeststellungsbehörde ist daher befugt, aus der gesetzgeberischen Leitentscheidung für die Abwägung Gesichtspunkte abzuleiten, die für das Vorhaben sprechen.

Dem Gesetzgeber steht bei dem Bedarfsplan ein weiter Gestaltungs- und Prognosespielraum zu (VG Aachen, Urteil vom 13.12.2006, 6 K 20/05 mit Verweis auf BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073.04). Die gesetzgeberische Entscheidung ist insoweit nur an den Vorgaben des Verfassungsrechts zu messen (BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, 4 C 4.94; BVerwG, Urteil vom 22.01.2004, 4 A 32.02). Verfassungswidrig kann das Bedarfsgesetz aber nur dann sein, wenn der Gesetzgeber sein gesetzgeberisches Ermessen überschritten hätte.

Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber mit seiner Bedarfsfeststellung für den Ausbau der A 43 die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat, sind nicht ersichtlich. Davon ist nur auszugehen, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich ist, wenn es also für das Vorhaben offenkundig keinerlei Bedarf gibt, der die Annahme des Gesetzgebers rechtfertigen könnte (Urteil vom 09.06.2010 - BVerwG 9 A 20/08 Rn. 38).

Solche Gründe liegen nicht vor. Die Verkehrsbelastung der A 43 liegt im planfestgestellten Bereich deutlich über dem nordrheinwestfälischen Durchschnitt für Bundesfernstraßen, sodass gerade hier die Stadt Bochum stark belastet wird. Durch den Ausbau auf sechs Spuren im Planungsbereich können die Anwohner entlastet werden bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit der Trasse.

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

Insoweit ist die Forderung, die Planung einer erneuten Kosten-Nutzen-Analyse zu unterwerfen, nicht begründet. Der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan liegt ebenso wie die Einstufung des Vorhabens als vordringlicher Bedarf eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse des Gesetzgebers zugrunde. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen. In diese Bewertung fließen u. a. die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, Prognosen der Verkehrsentwicklung und Verkehrsströme, Beiträge zur Verkehrssicherheit, Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die voraussichtlichen Investitions- und Unterhaltungskosten ein. Die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung schließt es deshalb aus, im Planfeststellungsverfahren die zugrunde liegende Kosten-Nutzen-Analyse unbeachtet zu lassen und eine erneute Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu fordern (BVerwG, Urteil v. 12.6.1997 -4 C 3.95- UPR 1998, S. 25). Dahingehende Einwendungen werden aus o. g. Gründen zurückgewiesen.

Zudem führt die ständige Überlastung durch das stark gestiegene Verkehrsaufkommen bereits heute zu einem massiven Substanzverlust, der permanente, aufwendige Instandsetzungsarbeiten erforderlich macht. Diese Zustandsverschlechterung wird sich angesichts des vor allem im Güterverkehr weiter ansteigenden Verkehrsaufkommens noch beschleunigen.

Durch die Ausbaumaßnahme auf drei Fahrstreifen pro Richtungsfahrbahn wird die A 43 über den gesamten Netzabschnitt für die zu erwartende Verkehrsstärke auf einen leistungsfähigeren Querschnitt gebracht.

Durch diesen Ausbau sind folgende wesentliche Verbesserungen zu erwarten:

- Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes,
- Reduzierung der Umweltbelastungen durch Vermeidung von Kolonnenbildung und Staus,
- Stärkung der Wirtschaft durch Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur,
- Verbesserung der Verkehrsqualität und Verkürzung der Reisezeiten,
- Verbesserung der verkehrlichen Situation im Hinblick auf das Unfallgeschehen.

Durch den sechsstreifigen Ausbau der A 43, auch im Zusammenhang mit anderen Autobahnbauprojekten, werden sich die Verkehrsabläufe und die Verkehrssicherheit im innerdeutschen Fernstraßennetz sowie das transeuropäische Straßennetz in Nord-Süd-Richtung nachhaltig verbessern. Der Ausbau der A 43 wird in hohem Maße zur Bewältigung der zu erwartenden Verkehrsprobleme beitragen. Er ist daher aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten.

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.

6.2. Vorratsplanung

Der Planfeststellungsbeschluss stellt keine rechtlich unzulässige Vorratsplanung dar. Da die Planung nach § 17 Abs. 1 FStrG ihrem Wesen nach Objektplanung ist, mit deren bestandskräftigen Abschluss bereits Anbauverbote und Veränderungssperren verbunden sind, würde sie dem Gesetz widersprechen, wenn im Zeitpunkt der Planfeststellung ausgeschlossen wäre, dass das planfestgestellte Vorhaben auch verwirklicht wird. Eine Planung ist daher verfrüht und damit unzulässig, wenn sie nicht innerhalb des Zeitrahmens mit ihrer Verwirklichung rechnen kann, den § 17 Abs. 7 FStrG für die Geltungskraft des Planfeststellungsbeschlusses setzt (BVerwG, Urteil v. 24.11.1989 -4 C 41.88-DVBl. 1990, S. 424; Urteil v. 20.5.1999 -4 A 12.98- UPR 1999, S. 355).

Auch unter Finanzierungsgesichtspunkten bieten der Bedarfsplan und das Planvorgaben keinen Anlass zu rechtlichen Bedenken. Die Finanzierung des Straßenbauvorhabens ist weder Bestandteil der planerischen Abwägung noch sonst Regelungstatbestand des Planfeststellungsbeschlusses (BVerwG, Urteil v. 20.5.1999, 4 A 12/98; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil v. 12.5.2005, 1 C 11472/04;

VGH Bad.-Württ., Urteil v. 2.11.2004, 5 S 1063/04). Von der Planfeststellungsbehörde ist nur zu prüfen, ob es ausgeschlossen ist, dass das Vorhaben innerhalb des dafür nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zur Verfügung stehenden Zeitrahmens von zehn Jahren verwirklicht werden kann (BVerwG, Urteil v. 24.11.1989, 4 C 41/88), denn eine Planung, die objektiv nicht realisierungsfähig ist, ist rechtswidrig. Allerdings darf nicht verkannt werden, dass, soweit ein Straßenvorhaben im Bedarfsplan im vordringlichen Bedarf aufgeführt ist, dann auch der Vorrang der Finanzierung festgestellt und damit gesichert ist (BVerwG, Urteil v. 15.1.2004, 4 A 11/02; BVerwG, Urteil v. 22.1.2004, 4 A 32.02).

Es gilt als sicher, dass der Planfeststellungsbeschluss innerhalb des sich aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ergebenden Zeitrahmens von 10 Jahren verwirklicht werden wird.

6.3. Planungsleitsätze

Die Planung für den Ausbau der A 43 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.

Neben dem Natur- und Artenschutz und dem Wasserrecht wird auch die Sicherstellung, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche 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 durch aktiven und passiven Lärmschutz die Grenzen gemäß einschlägiger Gesetze ein. Im Folgenden soll auf diese Thematik noch näher eingegangen werden (vgl. Abschnitt B, Nr. 7).

7. Abwägung

7.1. 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 des Vorhabenträgers 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. 2 BNatSchG 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 viele Bürgerinnen und Bürger intensiv mit der Planung beschäftigt haben. Die vorgetragenen Verbesserungsvorschläge, Anregungen und Hinweise verdeutlichen die Auseinandersetzung mit dieser Planung.

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

7.2. Verkehrliche Belange

7.2.1. Funktionale Bedeutung der Straße im Planungsraum

Die Bundesautobahn A 43 ist eine wichtige überörtliche Nord-Süd-Verkehrsverbindung zwischen dem Münsterland und dem Bergischen Land. Sie beginnt am Autobahnkreuz Münster-Süd und endet am Autobahnkreuz Wuppertal-Nord. Dabei durchquert die A 43 das Ruhrgebiet und verknüpft über mehrere Autobahnkreuze alle wichtigen Autobahnen (A 52, A 2, A 42, A 45 und A 1) miteinander.

Ihre funktionale Bedeutung für den überregionalen Verkehr zeigt sich, da sie für ein Teil der Fernverkehre auf dem Abschnitt zwischen Münster und Wuppertal aufgrund ihrer nur geringfügig längeren Strecke als alternative Route zur weiter östlich verlaufenden A 1 dient.

Neben ihrer Funktion für den überregionalen Fernverkehr hat die A 43 für den regionalen Verkehr und hier insbesondere für den Pendlerverkehr erhebliche Bedeutung. Dies spiegelt sich in der großen Zahl an auf- und abfahrenden Fahrzeugen an den Anschlussstellen der A 43 wieder.

7.2.2. Derzeitiges/ zukünftiges Straßennetz und verkehrliche Situation

Die A 43 ist derzeit durchgängig mit zweistreifigen Richtungsfahrbahnen ausgestattet. Mit der vorhandenen Verkehrsbelastung von bis zu 89.136 Kfz/24h weisen die Richtungsfahrbahnen erhebliche Kapazitätsprobleme auf. Die Überlastung der durchgehenden Strecke der A 43 wirkt sich auf die Knotenpunkte im Autobahnabschnitt aus. Die Ausfahrten weisen noch eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität auf. Die Verkehrsqualität der

Einfahrten auf die Hauptfahrbahn oder die Parallelfahrbahn und die Verflechtungsbereiche im Autobahnkreuz sind hingegen ungenügend. Um diesen erheblichen Qualitätsdefiziten entgegenzuwirken und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sicherzustellen sind der sechsstreifige Ausbau der A 43 sowie eine Verbesserung der Anschlussstellen und Verknüpfungsbereiche unabdingbar.

Im vorliegenden Ausbauabschnitt befinden sich 10 Bauwerke, wovon zwei entfallen (BW 4409 666 „ehemalige Zechenbahn Lothringen“ und BW 4409 678 „Sammelbahnhof Constantin“) und drei, die nicht verändert werden (Durchlässe im Bereich des AS Bochum-Riemke über den Dorneburger Mühlenbach).

Prognose

Für die Prognose der zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastung wurde der Prognosehorizont 2030 gewählt. Dafür wurden Annahmen zum Mobilitätsverhalten getroffen, die voraussichtlich durch den zu erwartenden demographischen Wandel sowie den wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen eintreffen werden. Die Verkehrsprognose baut auf Prognosen von unterschiedlichen Strukturdaten auf.

Dazu gehören

- die demografische und wirtschaftliche Entwicklung,
- das Mobilitätsverhalten, das sich bereits in den zurückliegenden Jahrzehnten ständig verändert hat und folglich voraussichtlich auch in Zukunft weiteren Änderungen unterliegt,
- strukturelle Änderungen im Untersuchungsgebiet, z.B. veränderte Nutzungen auf einzelnen Flächen sowie
- Veränderungen des Infrastrukturangebotes und hier insbesondere des Straßennetzes

Bezüglich der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030 wurde auf verschiedene Datengrundlagen aufgebaut

- aus der Verflechtungsprognose 2030
- aus der Vorausschätzung der Bevölkerungsentwicklung vom Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen

Zudem wurden die Ergebnisse des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen mit den Dringlichkeitsstufen VB und VB-E aus dem Fernstraßenausbaugesetz zugrunde gelegt. Außerdem ist für die Verkehrsprognose eine Vielzahl von Straßenbaumaßnahmen zu berücksichtigen, die im Untersuchungsgebiet bis zum Jahr 2030 die Verteilung der Verkehrsströme verändern. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die in der Zwischenzeit umgesetzt wurden, in Kürze umgesetzt werden oder im vordringlichen Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes stehen. Dazu gehören unter anderem:

- A 40, sechsstreifiger Ausbau zwischen AS Gelsenkirchen und AS Bochum-Stahlhausen
- A 40, Umbau AK Bochum-Stahlhausen
- A 43, sechsstreifiger Ausbau zwischen AS Recklinghausen-Herten und AK Bochum / Witten
- A 44, Neubau Bochum / Sheffieldring bis AK Bochum / Witten

- A 52, vierstreifiger Neubau zwischen AS Gelsenkirchen-Buer-West und AK Essen-Nord

Da davon auszugehen ist, dass durch die Fertigstellung der A 52 eine weitere leistungsfähige Nord-Süd-Straßenachse im Ruhrgebiet zur Verfügung steht, wird die Verkehrsbelastung auf der A 43 im vorliegenden Abschnitt bis zum Prognosejahr 2030 lediglich moderat ansteigen.

Das bedeutet, dass für das Jahr 2030 eine Verkehrsbelastung von knapp über 100.000 Kfz/ 24h an den Werktagen erwartet wird. Die Schwerverkehrsbelastungen liegen je nach Richtung zwischen 3871 und 4018 Kfz/24h an den Werktagen (vgl. Verkehrsgutachten; Abschnitt A Nr. 2 lfd. 33).

Trotz des moderaten Anstiegs der Verkehrsbelastung wird der sechsstreifige Ausbau der A 43 auf diesem Teilstück vorangetrieben, da der vorhandene Querschnitt bereits für die heutige Verkehrsbelastung erhebliche Qualitätsprobleme aufweist. Ebenfalls wird durch die zu erwartende Erhöhung des Verkehrsaufkommens bei dem derzeitigen Ausbauzustand die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs weiter abnehmen. Der Ausbau der A 43 ist deshalb zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Verkehrsqualität dringend geboten.

7.2.3. Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend den 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.

Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008 und Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008), Ausgabe 2008 wird die A 43 als eine Autobahn mit großräumiger Verbindungsfunktion in die Kategorie AS I eingestuft. Dimensioniert wird die A 43 nach der Entwurfsklasse EKA 1 A für eine Fernautobahn innerhalb und außerhalb bebauter Gebiete.

Autobahnen der Entwurfsklasse EKA 1 A werden nach der RAA 2008 so geplant, dass keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist, somit gilt die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Für die A 43 ist als Regelquerschnitt der RQ 36, mit 4,0 m breitem Mittelstreifen, nach RAA 2008 gewählt worden.

Die in den Richtlinien dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr waren diesen Erfordernissen auf den Einzelfall bezogen die sonstigen berührten Belange gegenüberzustellen und gegeneinander abzuwägen.

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

7.2.4. Planungsziel

Die bestehenden Kapazitätsprobleme, die zu erwartende Steigerung des Verkehrsaufkommens und der erhebliche Lkw-Anteil am Verkehrsaufkommen machen für beide Richtungsfahrbahnen eine Erweiterung auf jeweils 3 Fahrstreifen und eine entsprechende Anpassung der Anschlussstellen erforderlich, um eine sichere und störungsfreie Bewältigung des derzeitigen und zukünftigen Verkehrsaufkommens zu gewährleisten.

Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 43 zwischen der Anschlussstelle Bochum-Gerthe und der Anschlussstelle Bochum-Riemke soll ein deutlich verbesserter Verkehrsfluss erreicht werden.

Darüber hinaus ist das Bauvorhaben aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der verkehrlichen Infrastruktur und aus strukturpolitischen Gründen und somit aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten und dies auch unabhängig von den Festlegungen des Fernstraßenausbaugesetzes.

7.3. Planungsvarianten

Der diesem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegende Trassenverlauf wurde unter dem Aspekt der Machbarkeit, Durchführbarkeit und unter Abwägung der verkehrlichen, umweltrelevanten und denkmalpflegerischen Belange sowie unter Berücksichtigung der planerischen Zwangspunkte als die kürzeste und trassentechnisch vorteilhafteste Verbindung festgelegt.

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.

Im Rahmen der UVP ist im Verlauf der vorbereitenden Planung für die Baumaßnahme eine Raumuntersuchung durchgeführt worden. Diese hatte zum Ziel, die Umwelt im Untersuchungsraum zu beschreiben sowie die anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

Es wurde festgestellt, dass ein durchgängig konfliktfreier Korridor nicht existiert. Auf der Grundlage der Raumuntersuchung wurden Ausbauvarianten unter Berücksichtigung bautechnischer Zwänge erarbeitet, deren jeweilige erhebliche Umweltauswirkungen innerhalb eines Variantenvergleichs gegenübergestellt und vor dem Hintergrund des Prognose-Null-Falls bewertet wurden.

Auf der Grundlage der abschließenden gutachterlichen Ausbauempfehlung, die neben dem relativen Vergleich auch die absolute Verträglichkeit der einzelnen Varianten berücksichtigt, wurde eine weiter zu verfolgende, konkrete Ausbauplanung erstellt.

Aufgrund der vorgegebenen Siedlungs- und Landschaftsstruktur erfolgt der sechsstreifige Ausbau der A 43 grundsätzlich im Linienvverlauf der vorhandenen vierstreifigen Trasse. Im Rahmen der Entwicklung von Lösungsvarianten kommt somit ein axialer Ausbau oder ein Ausbau mit Achsverschiebung nach Osten oder Westen in Frage.

Insgesamt ist überwiegend ein symmetrischer, beidseitiger Ausbau der A 43 zu empfehlen. Konflikte, die durch einen einseitigen Ausbau gemindert werden können, bestehen bei mehreren an die A 43 grenzenden Wohngebiete und dem Naturschutzgebiet „Tippelsberg / Berger Mühle“.

7.3.1. Nullvariante

Als Prognose-Null-Fall (Null-Variante) wird der heutige Zustand des Straßennetzes (ohne weiteren Ausbau) und der Umwelt mit den prognostizierten zukünftigen Verkehrsbelastungen bezeichnet. Der Prognose-Null-Fall stellt aus landschaftspflegerischer Sicht, wegen der Vermeidung von Neueingriffen, immer die günstigste Lösung dar.

Der Verzicht auf die Baumaßnahme scheidet mit Blick auf die verfolgten Planungsziele als zu verfolgende Planungsalternative aus. Der bestehende Straßenzug genügt in seinem derzeitigen Zustand unter Berücksichtigung der bestehenden und künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen nicht mehr den aktuellen Erfordernissen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (vgl. Abschnitt B, Nr. 6 dieses Beschlusses).

Dadurch bedingt treten die Immissionen (Lärmbeeinträchtigungen und Luftschadstoffe) noch konzentrierter auf. Insbesondere werden sich durch den Prognose-Null-Fall ein erhöhtes Unfallrisiko sowie eine weitere Zunahme der heute schon schwerwiegenden Stauerscheinungen bis zum vollständigen Zusammenbruch des Verkehrs und der damit verbundenen gesamtwirtschaftlichen Nachteile ergeben.

Des Weiteren kommt ein Verzicht auf die Baumaßnahme nicht in Betracht, weil die Durchführung der Maßnahme im Fernstraßenausbaugesetz als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft wurde.

7.3.2. Ausbauvariante (gewählte Variante)

Zur Konfliktminderung gibt es Bereiche, in denen ein einseitiger Ausbau der Autobahn realisiert wird. Dabei sind die Auswirkungen auf angrenzende Abschnitte und Knotenpunkte zu berücksichtigen und möglichst gering zu halten.

Bei einer einseitigen Verbreiterung kann es auch auf der gegenüberliegenden Seite zu einem Eingriff kommen. Entweder wird die Achse nicht um die volle Breite von zwei Fahrstreifen verschwenkt oder es kommen im Verlauf der Planung z.B. Lärmschutzwände hinzu.

Nördlich der Straße „Harpener Feld“ ca. km 24+600 bis km 27+200 nördlich der Zillertalbrücke wird die Achse westlich verschwenkt. Hier grenzt auf der Ostseite Seite das Naturschutzgebiet Tippelsberg / Berger Mühle an die A 43. Das hohe Konfliktpotenzial kann durch einen einseitig nach Westen orientierten Ausbau gemindert werden. Dabei ist von Vorteil, dass sich der Neubau der „Zillertalbrücke“ besser realisieren lässt, wenn zunächst der linke (westliche) Teil und anschließend der rechte (östliche) Teil der Brücke erneuert wird.

Trotzdem ist zu beachten, dass es in diesem Bereich auch auf der gegenüberliegenden Seite der A 43, durch die Baumaßnahmen am Oberbau, zu einem Eingriff innerhalb der vorhandenen Böschung kommt.

Im weiteren Verlauf bis zum nördlichen Abschnittsende grenzt im Westen ein Wohngebiet des Stadtteils Bochum-Riemke an die A 43. Durch eine Verbreiterung der Autobahn Richtung Osten rückt die A 43 nicht näher an das Wohngebiet und der Konflikt kann abgemildert werden.

7.4. Abschnittsbildung

Der vorliegend gewählte Abschnitt ist sachgerecht und unter vollständiger Abwägung aller planungsrelevanten Interessen gebildet worden. Die Verkürzung/ Teilung des 3. Abschnitts auf den Planfeststellungsbereich AS Bochum-Gerthe bis AS Bochum-Riemke steht dieser Feststellung nicht im Wege.

Die Abschnittsbildung ist ein zulässiges Instrument der planerischen Problembewältigung. Mit ihr wird ein komplexes Großvorhaben in einzelne Vorhaben geteilt, für die gesonderte Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Für die Abschnittsbildung gilt die alleinige planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers. Dementsprechend sind im Einzelfall sehr unterschiedliche Lösungen statthaft, sofern sie auf sachlich vertretbaren Erwägungen beruhen.

Die Abschnittsbildung ist zulässig, wenn der jeweilige Teilabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion besitzt und der weiteren Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (vgl. Urteil vom 30. Januar 2008 - BVerwG 9 A 27.06 - NVwZ 2008, 678 Rn. 41).

Damit soll gewährleistet werden, dass die Teilplanung auch dann nicht sinnlos wird, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein als nicht realisierbar erweist. Hinter der Senatsrechtsprechung steht das Motiv, einer willkürlichen Parzellierung der Planung entgegenzuwirken und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos von vornherein vorzubeugen.

Für den Planfeststellungsabschnitt gilt, dass jeder Abschnitt alle verfahrens- und materiell-rechtlichen Anforderung erfüllen muss ohne die Problembewältigung in einen anderen Abschnitt folgen zu lassen.

Ausgehend von diesen Grundsätzen kann die Abschnittsbildung hier nicht beanstandet werden. Dem hier planfestgestellten Abschnitt kommt in jedem Fall eine eigenständige Verkehrsfunktion und –bedeutung zu. Im Hinblick auf die

anderen Planungsabschnitte wird zudem festgestellt, dass mit einem positiven Gesamturteil zu rechnen ist.

7.5. Verkehrspolitik

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

Die Einwendungen, die alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene fordern, verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme).

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

7.6. Immissionsschutz

Zu den privaten eigenen Belangen eines Anwohners, die bei einem Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, gehören 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; insbesondere im Hinblick auf die Trassierung stellen sie einen abwägungserheblichen Belang dar (BVerwG, Beschluss v. 14.09.1987 -4 B 176.87- UPR 1988, S. 71; Urteil v. 4.5.1988 -4 C 2.85- NVwZ 1989, S. 151).

Nach § 50 BImSchG sollen Straßen so trassiert werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Der Immissionsschutz stellt für die straßenrechtliche Planung zwar einen gewichtigen abwägungserheblichen Belang dar, bestimmt aber nicht als Planungsleitsatz das Ziel der Straßenplanung und verleiht den Bewohnern der zu schützenden Gebiete keine subjektiven öffentlichen Rechte. So ist § 50 BImSchG eine Regelung, die nach ihrem Inhalt („soweit wie möglich“) nur bei der Abwägung des Für und Wider in der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann (BVerwG, Urteil v. 22.3.1985 -4 C 73.82- VklBl. 1985, S. 639).

Das planfestgestellte Vorhaben ist aus den bereits dargestellten Gründen gewählt worden. Die Planfeststellungsbehörde hatte daher zu prüfen, ob und ggf. auf welche Weise bei der vorgesehenen Straßenführung 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.

7.6.1. Lärmschutz

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

Rechtsgrundlagen

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

Der Begriff der "schädlichen Umwelteinwirkungen" des § 41 Abs. 1 BImSchG wird in § 3 Abs. 1 BImSchG definiert als Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Allerdings löst nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagegebot aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des "Erheblichen" nicht erreichen (BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 -4 C 10.77- NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil v. 29.1.1991 -4 C 51.89- BVerwGE 87, 332, S. 361).

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

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und den Betrieb von Straßen aus der

gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken.

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 Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) dar. Sie beruhen auf den Vorgaben der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (§ 3, Anlage 1). Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Exkurs: Neue RLS

Die RLS-19 wurden am 31.10.2019 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur amtlich bekannt gemacht. Als Nachfolger der im Jahr 1990 eingeführten RLS-90 werden mit ihr in Zukunft die Lärmimmissionen von Straßen berechnet. Durch die Änderung der 16. BImSchV ist die RLS-19 zum Stichtag 01.03.2021 für Verfahren im Einflussbereich der 16. BImSchV anzuwenden (§ 6 Nr.1 16. BImSchV). Da dieses Planfeststellungsverfahren bereits 2016 eingeleitet worden ist, muss dieses Verfahren nach den Vorschriften der RLS 90 zu Ende geführt werden. Dabei obliegt weder der Vorhabenträgerin noch der Planfeststellungsbehörde ein Ermessensspielraum.

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, z. B. 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 Regelungstatbeständen befassen und nicht vergleichbare Berechnungsverfahren zu Grunde liegen.

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 öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

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

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutz der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzen sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

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

Durch die 16. BImSchV geschützt werden nicht die zuvor bezeichneten Gebiete oder die darin gelegenen Grundstücke, sondern ausschließlich die dort befindlichen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs. Auch Sportstätten, Spielplätze, Park- und andere Anlagen, in denen sich Menschen nur vorübergehend aufhalten, genießen keinen - eigenständigen - Lärmschutz nach der 16. BImSchV.

Die vorgenannten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV finden aber nur Anwendung beim Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen.

Eine wesentliche Änderung liegt gem. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert wird oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von der zu ändernden Straße ausgehenden Verkehrslärms (Immissionsort) um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder
- der Beurteilungspegel des von der jeweils zu ändernden Straße (Immissionsort) ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht für Gewerbegebiete.

Der geplante Ausbau der A 43 im vorliegenden Streckenabschnitt ist wesentlich, da beide Richtungsfahrbahnen um je einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert wird.

Lärmschutzkonzept und Kosten-Nutzen-Analyse

Der von der A 43 im planfestgestellten Abschnitt ausgehende Verkehrslärm begründet im Ergebnis der lärmtechnischen Berechnungen an verschiedenen Punkten einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV wegen Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für die jeweilige Schutzkategorie.

Durch die aus den Planunterlagen ersichtlichen Lärmschutzmaßnahmen (Offenporiger Asphalt, Lärmschutzwälle und/ oder Lärmschutzwände) wird das gebietsspezifische Immissionsschutzniveau gewährleistet (vgl. Abschnitt A, Nr. 2 lfd. Nr. 34 dieses Beschlusses).

In den Fällen, in denen aktive Lärmschutzmaßnahmen oder weitergehende als die in den Planunterlagen enthaltenen Maßnahmen an der Straße notwendig wären, jedoch nicht planfestgestellt wurden, standen die Kosten für solche Maßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Diese Tatsache hat verschiedentlich zu Einwendungen geführt (s.u.)

Die Planfeststellungsbehörde darf und muss sämtliche öffentlichen und privaten Belange, die Einfluss auf das Maß des aktiven Lärmschutzes haben, bei ihrer Verhältnismäßigkeitsprüfung berücksichtigen. Der Vorhabenträger ist gehalten, mit planerischen Mitteln eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt.

Aufgrund von § 41 Abs. 2 BImSchG ist immer zugleich auch die Kostenfrage aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abschlüsse gegenüber einer optimalen Lösung, d.h. der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können.

Diese Verhältnismäßigkeitsprüfung stellt nicht individuell auf den einzelnen Lärmbetroffenen in der Nachbarschaft ab. Es ist nicht zu beanstanden, wenn lediglich abgrenzbare Schutzbereiche einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden, im Übrigen aber überschlägig die Gesamtkosten der

Schutzanlagen im Planfeststellungsabschnitt ermittelt und hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes bewertet werden. Ziel dieser Bewertung muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Dabei sind insbesondere innerhalb von Baugebieten Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten. Nur im Rahmen einer differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse kann schließlich topographischen Schwierigkeiten (Trasse in Dammlage, Brückenbauwerke) planerisch angemessen Rechnung getragen werden. Selbst bei einer noch so differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse kann keine bestimmte Relation vorgegeben werden, ab der unverhältnismäßige Kosten in verhältnismäßige umschlagen.

Ausschlaggebend ist vielmehr, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt.

Maßgebend bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind in erster Linie die Kosten im Verhältnis zur Verringerung der Lärmbelastung, wobei die Zahl der Lärmbetroffenen sowie besonders störanfällige Objekte eine Rolle spielen können bzw. müssen. Daneben können andere Gesichtspunkte miteinbezogen werden, z.B. allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden mit der Höhe) aber auch städtebauliche Gesichtspunkte (vgl. schon OVG Münster, Urteil vom 20.12.1985, 9 A 719/83, in: NJW 1986, S. 2657ff sowie zu den an den Ermittlungsumfang zu stellenden Anforderungen OVG Münster, Urteil vom 14.08.2008, 7 D 68/07.NE; BayVGH, Urteil vom 12.4.2002, 20 A 01.416/-17/-18, in : DVBl. 2002, S. 1140f und in: Juris; BVerwG, Urteil vom 24.9.2003, 9 A 69.02, in: NVwZ 2004, S. 340).

Die geplante Straßenbaumaßnahme ist den Anliegern auch unter Berücksichtigung der durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmten Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit insofern zuzumuten, als das von dem Vorhabenträger entwickelte Lärmschutzkonzept, einer Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen, den konkreten örtlichen Verhältnissen angemessen Rechnung trägt. Im Vordergrund der hier vorzunehmenden Abwägung des Vorhabenträgers stand die sachgerechte Abwägung der Belange des Immissionsschutzes. Diese hat der Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde rechtsfehlerfrei ermittelt, bewertet und im Rahmen seiner eigenverantwortlich vorzunehmenden abwägenden Gewichtung in nicht zu beanstandender Weise als der Nachbarschaft zumutbar angesehen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Auffassung gelangt, dass die maßgeblichen Grundlagen der Verkehrsuntersuchung und der schalltechnischen Untersuchung des Vorhabenträgers sich im Rahmen einschlägiger Regelwerke halten und von plausiblen Grundannahmen ausgehen.

Das darauf aufbauende und hiermit planfestgestellte Lärmschutzkonzept ist mit § 41 BImSchG vereinbar. Es ist – insbesondere auch unter Beachtung des Vorrangs des aktiven Lärmschutzes gegenüber dem passiven (§ 41 Abs. 2 BImSchG) – rechtlich nicht zu beanstanden.

Bei der Beurteilung des planfestgestellten Lärmschutzkonzeptes geht die Planfeststellungsbehörde im Einklang insbesondere mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (grundlegend: BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 46.97, in: NVwZ 2001, S 81ff und Urteil vom 03.03.04, 9 A 15.03, in: UPR 2004, S. 275) von folgenden Grundsätzen aus:

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), wobei prinzipiell ein Anspruch auf Vollschutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen besteht. Das Ziel der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht allerdings unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG. Danach gilt die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Neben den öffentlichen Belangen des Landschaftsschutzes und der Stadtbildpflege können des Weiteren im Einzelfall auch schutzwürdige private Belange negativ Betroffener, beispielsweise das Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, veränderter Licht- und Belüftungsverhältnisse, Lärmverlagerungen sowie Verlust der Sichtbeziehungen den Ausschlag gegen eine vollständige Ausschöpfung an sich möglicher technischer Varianten des aktiven Lärmschutzes geben.

Insbesondere zum regelmäßig im Vordergrund stehenden Kostengesichtspunkt hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 15. März 2000 (BVerwG, 11 A 42.97, in: BVerwGE 110, 370 (390)) ausgeführt, dass die für die Anwendbarkeit des § 41 Abs. 2 BImSchG maßgebliche Frage, ob die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, nicht davon abhängt, ob der Aufwand für den aktiven Lärmschutz im Vergleich zu den Kosteneinsparungen im Bereich des passiven Lärmschutzes eine quantifizierbare Verhältnismäßigkeitschwelle übersteigt. Entscheidend ist vielmehr, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz im Einzelnen zuzuschreiben ist, was nicht allein an der Einsparung von Kosten für den passiven Lärmschutz zu messen ist.

Das Bundesverwaltungsgericht hat dann in seinem Urteil vom 13.05.2009 (BVerwG 9 A 72.07) die anzuwendenden Maßstäbe nochmals grundlegend wie folgt zusammengefasst:

„Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht es nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz -wie regelmäßig - erheblich billiger wären (vgl. Urteile vom 15. März 2000 -BVerwG 11 A 42.97 - BVerwGE 110, 370 <390> und -BVerwG 11 A 46.97 -Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 34 S. 85). Vielmehr ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind - ausgehend von diesem

grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau - schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles (vgl. Beschluss vom 30. August 1989 -BVerwG 4 B 97.89 -Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 5 S. 2). Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (vgl. Urteile vom 15. März 2000 -BVerwG 11 A 42.97 -a.a.O. S. 382, vom 24. September 2003 -BVerwG 9 A 69.02 -Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 39 S. 103 und vom 3. März 2004 -BVerwG 9 A 15.03 -Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 40 S. 113). Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. Urteil vom 15. März 2000 -BVerwG 11 A 42.97 a.a.O. S. 383).“

Diesen Anforderungen wird das vom Vorhabenträger entwickelte Lärmschutzkonzept für das Straßenbauvorhaben gerecht.

Der Vorhabenträger hat den Volllärmschutz erzielende oder angestrebte aktive Lärmschutzmaßnahmen untersucht. Als Immissionsorte wurden dabei die einzelnen Geschosse der betroffenen Wohnbebauung (hausseitendifferenziert) herangezogen, bei denen es ohne aktiven Lärmschutz zu Überschreitung der Grenzwerte kommen würde. Die Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen je Schutzfall (Immissionsort) hat die Planfeststellungsbehörde abgewogen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass bereits heute im Istzustand eine erhebliche Lärmbetroffenheit vorliegt (Vorbelastung). In Verbindung mit dem Ausbau der A 43 (ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen) verschlechtert sich die Situation noch deutlich.

Zusammenfassung

Aufgrund der vom Vorhabenträger vorgesehenen und im Tenor verbindlich vorgeschriebenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass künftig keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche für die Nachbarschaft hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Die über die planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen hinausgehenden Forderungen sind unbegründet und werden zurückzuweisen. Insbesondere auf weitergehende aktive Maßnahmen ergeben sich aus § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV vorliegend keine Ansprüche.

In den Fällen, in denen von der Anordnung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen abgesehen wurde, ist dem Träger der Straßenbaulast auferlegt worden, Entschädigungen für Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten (§ 42 Abs. 1 i.V.m. Abs. 2 BImSchG), es sei denn, die vorhandenen Bauschalldämmmaße der baulichen Anlagen mindern den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel ab (vgl. Teil A, Nr. 4.3.2 dieses Beschlusses).

Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen zu schützenden Außenwohnbereich (z.B. Terrassen oder Balkone) haben die betroffenen Eigentümer nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW. einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, sofern der Lärmpegel über dem entsprechend der Gebietsart zumutbaren Lärmgrenzwert für den Tag liegt (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.9.3). Die in dieser Auflage dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung richtet sich nach den VLärmSchR 97.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Bundesstraßenverwaltung ausreichende und den verordnungsrechtlichen Anforderungen entsprechende Lärmvorsorge getroffen hat. Insbesondere ist nach dem derzeitigen Stand der Technik davon auszugehen, dass der auftretende Lärm durch Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden auf zumutbare Innenpegel gemindert wird, sodass sowohl verkehrslärmbedingte Schlafstörungen während der Nachtstunden als auch Kommunikationsstörungen während des Tages ausgeschlossen werden können. Da der Gesetzgeber den Anwohnern von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen u.a. auch den Einbau von Schallschutzfenstern (ggf. in Verbindung mit Lüftungseinrichtungen) zumutet, ist von den Anwohnern in Kauf zu nehmen, dass sie bei gelegentlich geöffneten Fenstern oder beim Aufenthalt im Außenwohnbereich grenzwertüberschreitendem Verkehrslärm ausgesetzt sind. Dieser Nachteil kann nur finanziell ausgeglichen werden.

Die betroffenen Grundstückseigentümer*innen sind von der Vorhabenträgerin auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 i.V.m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage der 24. BImSchV; vgl. auch C.VI.13 VLärmSchR 97). Dies bedeutet, dass in der

24. BImSchV abschließend geregelt ist, welche Räume schutzbedürftig sind. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für das gesamte Gebäude besteht nicht. Passive Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend, um Innenpegel zu gewährleisten, die verkehrslärmbedingte Kommunikations- und Schlafstörungen ausschließen. Wenn der Gesetzgeber die Anwohner von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweist, mutet er ihnen damit u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern zu. Diese sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit in der Regel nicht angedient, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen. Folglich ist in Kauf zu nehmen, dass passiver Schallschutz in der Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, Az. 11 A 86.95, NVwZ 1996, 901).

Lärmimmissionen unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle

Auch wenn unterhalb der einfach-gesetzlichen Zumutbarkeitsschwelle kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht (so zuletzt nochmals BVerwG, Beschluss vom 04.09.2003, 4 B 76/03), hat die Planfeststellungsbehörde gleichwohl zu prüfen, ob es vorliegend besonders gelagerte Sachverhalte gibt, die es erforderlich machen könnten, über das bisher die Zumutbarkeitsgrenzen sichernde Lärmschutzkonzept hinausgehend weitere Maßnahmen vorzusehen. Dies ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht der Fall.

Besonders bewältigungsbedürftig erscheinende Sachverhalte wurden weder im Verfahren aufgezeigt noch sind sie für die Planfeststellungsbehörde sonst ersichtlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, aus denen sich die Notwendigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen unterhalb bzw. unabhängig von den Grenzwerten der 16. BImSchV etwa im Sinne eines Lärminderungsanspruchs ergeben könnten. Eine atypische Sondersituation, die zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würde, ist nicht gegeben.

7.6.1.1. Einwendungen

Flüssesiedlung

Es wurde vielfach eingewendet, dass die sog. „Flüssesiedlung“, die westlich der Autobahn in diesem Planungsabschnitt liegt, bei der Lärmuntersuchung nicht mitbetrachtet worden sei. Dabei sei auch zu berücksichtigen, dass bei wechselnder Windrichtung die Lärmimmissionen sehr hoch seien und dass auf der anderen Seite der Lärm der A 40 in die Siedlung getragen werde. Dabei werde angeregt nicht nur die Bewohner mit Lärmschutzwänden vor Lärm zu bewahren, sondern deren Bauform zu prüfen (anstatt gerader Wände gekrümmte Wände).

Die Vorhabenträgerin hat die der A 43 nächstgelegenen Gebäude lärmtechnisch untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass keine Grenzwerte überschritten werden. Da die Lärmuntersuchungen auf einer Berechnung und nicht auf einer Messung beruhen, basiert diese auf die ungünstigste Windsituation.

Bezüglich der Forderung einen sog. Summenpegel (A 43/A 40) zu bilden, stellt die Planfeststellungsbehörde folgendes fest: „Summenpegel“ bedeutet, dass der von einer neuen Straße ausgehende Verkehrslärm unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege ermittelt wird.

Bei dem Bau einer öffentlichen Straße besteht ein Anspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nur, wenn der von der neuen Straße ausgehende Verkehrslärm den nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreitet. Dies legt den Umkehrschluss nahe, den Ausschluss einer summativen Berechnung als gewollt anzusehen / den hierfür maßgebenden Beurteilungspegel eben grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ zu ermitteln. (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95, in: DVBl. 1996, S. 916 und Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13.99 in: NVwZ 2001, S. 1154).

Dies ergibt sich aus den folgenden Überlegungen:

Lärmgrenzwerte erlangen ihre Aussagekraft nur im Zusammenspiel mit einem Mess- oder Berechnungsverfahren, in dem sie zu ermitteln sind. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Verfahren waren die Grenzwerte unbestimmt. Ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene (BVerwG, Urteil v. 20.10.1989 - 4 C 12.87 - BVerwGE 84, 31, 42).

§ 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ermächtigt demgemäß den Verordnungsgeber zum Erlass von Vorschriften auch über das "Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen". Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet. Dabei kommt es, wie sich aus § 1 der Verordnung und ihrer Entstehungsgeschichte ergibt, allein auf den von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm an (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, 4 C 9.95; BVerwG, Beschluss vom 11. November 1996, 11 B 66.96).

Die Beurteilungspegel sind für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen. Für Straßen ergibt sich dies aus Anlage 1 der 16. BImSchV. Diese Anlage lässt in die Berechnung nur Faktoren eingehen, welche sich auf die jeweilige neue oder zu ändernde Straße beziehen. Auswirkungen, die von anderen Verkehrswegen ausgehen, bleiben unberücksichtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, 4 C/95 BVerwG, BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, 4 A 5.04).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der maßgebende Beurteilungspegel grundsätzlich nicht als sog. Summenpegel unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege - auch verschiedener Art - zu ermitteln ist (BVerwG, Urteil vom 17. März 2005, 4 A 18/04).

Eine Berücksichtigung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels könnte lediglich dann geboten sein, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit einem nicht zu rechtfertigenden Eingriff in das Leben, die Gesundheit oder die Substanz

des Eigentums verbunden ist. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 S. 1 und Artikel 14 Abs. 1 GG enthaltenen Grundrechte.

Die §§ 41 Abs. 1 und 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG ermächtigen den Verordnungsgeber nicht, durch seine Berechnungsverfahren grundrechtswidrige Eingriffe zuzulassen, indem Immissionsgrenzwerte festgelegt werden, die im Falle von summierten Immissionen zu einer Gesundheitsgefährdung der Betroffenen führen oder die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten.

Zwar ist bislang nach wie vor noch nicht hinreichend gewiss, bei welcher Schwelle die Grenze zur Gefährdung der menschlichen Gesundheit bzw. zum enteignenden Eingriff überschritten wird. Nach der seitdem mehrfach bestätigten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (Urteil vom 25.03.1993, III ZR 60/91, in: NVwZ 1993) und des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89 in: BVerwGE 87,332(382)) ist jedoch diese Schwelle bei Lärmwerten im Bereich von 70 – 75 dB(A) tagsüber und von 60 – 65 dB(A) nachts anzusetzen.

Auch das Oberverwaltungsgericht für das Land NRW hat sich dieser Linie angeschlossen und zuletzt in seinem Urteil vom 13. März 2008 (Az.: 7 D 34/07.NE) Folgendes ausgeführt:

„Wo die Grenze exakt verläuft, bei der verfassungsrechtliche Schutzanforderungen greifen und die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht bzw. überschritten wird, ist allerdings höchstrichterlich bislang nicht abschließend geklärt und dürfte auch schwerlich mit einem bestimmten dB(A)-Wert allgemeingültig zu umschreiben sein. Vielmehr ist in der höchstrichterlichen Rechtsprechung seit langem anerkannt, dass die Bewertung zur Bestimmung der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle nicht schematisch von der Erreichung bestimmter Immissionsgrenzwerte abhängig gemacht werden darf. Vielmehr lässt sich die Grenze nur aufgrund wertender Betrachtung des Einzelfalles ziehen, wobei auch die Gebietsart und die Lärmvorbelastung eine wesentliche Rolle spielen (BVerwG, Urteil vom 17.11.99, 11 A 4.98). Der Senat geht daher in Übereinstimmung mit der jüngeren höchstrichterlichen Rechtsprechung davon aus, dass der aus grundrechtlicher Sicht kritische Wert in Wohngebieten weiterhin bei einer Gesamtbelastung oberhalb der Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts beginnt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.05, 4 A 5.04) und dass für Gebiete, die – auch – dem Wohnen dienen, die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei Mittelungspegeln von 70 bis 75 dB(A) tags zu ziehen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.06, 4 A 1075.04).“

Dennoch einen Lärmschutz auf Grundlage der Freiwilligkeit zu etablieren, läuft der sinnvollen Verwendung von Steuergeldern und dem Gebot der Wirtschaftlichkeit fehl. Es ist zwar eine rechte Annahme, dass der gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutz ein „Mindestlärmschutz“ darstelle und die Planfeststellungsbehörde auch darüberhinausgehend Lärmschutz anordnen könne, aber dies muss im Verhältnis mit dem angestrebten Ziel stehen. Da nachweislich der Autobahnausbau keine lärmtechnischen Auswirkungen auf die Flussesiedlung hat, sieht sich die Planfeststellungsbehörde nicht in der Lage weitergehenden Lärmschutz anzuordnen.

7.6.2. Schutz vor Luftschadstoffen

Das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben ist unter Berücksichtigung der im Beschluss angeordneten Lärmschutzanlagen 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 [µg/m ³] Jahresmitt el	PM10 [µg/m ³] Tagesmitt el	PM2,5 [µg/m ³] Jahresmitt el	NO2 [µg/m ³] Jahresmitt el	NO2 [µg/m ³] Jahresmitt el Max. 1h- Wert
40	50	25	40	200

Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden weiter gemäß Anlage 3 Punkt A.2.c der 39. BImSchV an folgenden Orten nicht beurteilt:

- an Orten innerhalb von Bereichen, zu denen die Öffentlichkeit keinen Zugang hat und in denen es keine festen Wohnunterkünfte gibt;
- [...] auf dem Gelände von Arbeitsstätten, für die alle relevanten Bestimmungen über Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz gelten;
- auf den Fahrbahnen der Straßen und, sofern Fußgänger und Fußgängerinnen für gewöhnlich dorthin keinen Zugang haben, auf dem Mittelstreifen der Straßen.

Die Bundesstraßenverwaltung hatte zur Abschätzung und Quantifizierung der lufthygienischen Auswirkungen des dem Straßenbau zuzurechnenden Vorhabens ein Luftschadstoffgutachten erstellt (vgl. Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 34). Grundlage ist die Verkehrsuntersuchung zum Vorhaben, welche auf einen Prognosehorizont 2030 dimensioniert ist.

Die Fertigstellung und Freigabe des Autobahnabschnittes ist für das Jahr 2025 vorgesehen. Daher wurde für die Luftschadstoffuntersuchung das Prognosejahr 2025 verwendet. Für das Jahr 2025 liegen ungünstigere Emissionsfaktoren als für das Jahr 2030 vor, somit liegen dieser Ansatz und die hieraus resultierenden Ergebnisse auf der sicheren Seite.

Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass die Luftschadstoffbelastungen im Betrachtungsgebiet durch die Auswirkungen der A 43 geprägt werden. Dies bedeutet, dass das Betrachtungsgebiet nicht ohne Vorbelastungen ist.

Die prognostizierten und im Gutachten dokumentierten Belastungen betragen hier für NO₂ 90,0 µg/m³, für PM₁₀ 33 µg/m³ und für PM_{2,5} 21 µg/m³. Die angesetzten Hintergrundbelastungen für die drei Schadstoffkomponenten betragen 21,0 µg/m³ (NO₂), 19,6 µg/m³ (PM₁₀) und 14,3 µg/m³ (PM_{2,5}). Beaufschlagt man nun die Zusatzbelastung (Gesamtbelastung minus Hintergrundbelastung) mit den in der Emissionsanalyse berechneten maximalen Zunahmen, so ergeben sich - ungeachtet der räumlichen Lage des Aufpunktes - neue Gesamtbelastungen von 34,4 µg/m³ für NO₂, 26,1 µg/m³ für PM₁₀ und 17,0 µg/m³ für PM_{2,5}.

Neben dem Grenzwert zum PM₁₀-Jahresmittel ist in der 39. BImSchV auch ein Kurzzeitgrenzwert für Feinstaub aufgeführt. Demnach darf an maximal 35 Tagen im Jahr der PM₁₀ Tagesmittelwert größer 50 µg/m³ sein. Ausgehend von den Erkenntnissen des LANUV NRW, dass es ab 29 µg/m³ mit geringer Wahrscheinlichkeit, ab 32 µg/m³ mit hoher Wahrscheinlichkeit zu mehr als 35 Überschreitungstagen mit mehr als 50 µg/m³ Feinstaub kommt, ist bei maximalen Jahresmittelwerten von bis 33 µg/m³ nur unmittelbar neben den Fahrbahnen mit mehr als 35 Überschreitungstagen zu rechnen.

Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ wird im unmittelbaren Nahbereich der Fahrstreifen der A 43 mit bis zu ca. 90 µg/m³ überschritten. In Abschnitten ohne Lärmschutzwände wird der Grenzwert in einem Abstand von ca. 33 m eingehalten. In mehr als 33 m Abstand von den Fahrstreifen liegen die Stickstoffdioxid-Immissionen unterhalb von 40 µg/m³ im Jahresmittel und somit wird im übrigen Untersuchungsgebiet der Grenzwert eingehalten. Zu den Bereichen mit Konzentrationen von mehr als 40 µg/m³ hat die Öffentlichkeit in der Regel jedoch keinen Zugang, sodass hier keine Grenzwertüberschreitungen im Sinne der 39. BImSchV vorliegen

Die Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit und der Verkehrsmengen führt zu einer Erhöhung der Emissionen und Immissionen auf und entlang der Autobahn. Da im Zuge des Ausbaus der Autobahn neue Lärmschutzwände und -Wälle errichtet werden, kommt es in Bereichen mit Lärmschutz zu einer Verringerung der Luftschadstoffkonzentrationen. Nur in Abschnitten ohne Lärmschutz kommt es zu Erhöhungen der Luftschadstoffbelastung.

Im Übrigen schließt die Verwirklichung des Vorhabens, selbst wenn es weiter 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 und werden 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.

Es ist nicht zu beanstanden, dass die Schadstoffabschätzung von prognostizierten und nicht von gemessenen Immissionswerten ausgeht. Messungen kommt unmittelbare Bedeutung nur im Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung zu. Bei der Beurteilung der Schadstoffsituation künftiger Vorhaben ist die Vornahme von Messungen dagegen schon faktisch ausgeschlossen. Vielmehr können die zu erwartenden Schadstoffimmissionen von vornherein nur im Zuge der Prognose ermittelt werden. Die Schadstoffberechnung hat sich hierfür nachvollziehbar eines Berechnungsverfahrens bedient, von dem nach bisher vorliegenden Erfahrungen eine realistische Abbildung der zukünftigen Schadstoffsituation erwartet werden kann.

Im Luftschadstoffgutachten wurde zwischen Prognose-Nullfall (ohne Vorhaben) und Prognose-Planfall (mit Vorhaben) unterschieden. Dabei ist festzustellen, dass die Werte im Prognose-Nullfall zu den Werten im Prognose-Planfall nur minimal besser sind.

Einwendungen

Im Erörterungstermin wurde diverse Einwendungen zu diesem Thema vorgebracht. Viele davon waren grundsätzlicher Natur. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den im Erörterungstermin von der Vorhabenträgerin gemachten Aussagen an und verweist auf das Protokoll zum Erörterungstermin (vgl. Abschnitt A, Nr. 38).

7.6.3. Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der A 43 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 Baukunst auszuführen, zum anderen befinden sich keine erschütterungsempfindlichen Anlagen und Gebäude in der Nähe der auszubauenden Trassen. Im Anhörungsverfahren ist auch nicht auf das Vorhandensein derartiger Anlagen hingewiesen worden.

Auch aufgrund des vorgesehenen Deckenaufbaus entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung ist nur mit ortsüblichen Erschütterungen durch den Betrieb der Straße zu rechnen, die nicht vermeidbar und daher von den Anwohnern hinzunehmen sind.

Lediglich die Beseitigung von Brückenbauwerken bzw. der vorhandenen Lärmschutzwände könnte zu kurzfristigen, über das normale Maß hinausgehende Erschütterungen führen. Durch die Auflagen unter Abschnitt A, Nr. 5.8 dieses Beschlusses wird sichergestellt, dass die Belastungen gering gehalten werden.

Vorsorglich wird an relevanten Gebäuden bzw. an solchen, bei denen ein entsprechender Antrag gestellt wurde, ein Beweissicherungsverfahren

durchgeführt. Hierzu werden vor Beginn der Baumaßnahme – zur Überwachung der Rissbildung – u.a. Gipsmarken gesetzt.

Zur Frage der Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen 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.

7.6.4. Bauimmissionen

Verschiedene Einwender befürchten, dass durch die notwendigen Bauarbeiten nicht zumutbarer Lärm entsteht und dass es durch die von der Straßenbaustelle 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.

Hinsichtlich der von der Straßenbaustelle ausgehenden Belästigung und Beeinträchtigung durch Lärm-, Staub- und Schmutzeinwirkungen gilt grundsätzlich Folgendes (BGH, Urteil v. 30.10.1970 -V ZR 150/67-DVBl. 71, S. 264 und Urteil vom 30.10.2009 – VZR 17/09):

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 C. Nr. 11f. 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 C. Nr. 11f. dieses Beschlusses) zu entscheiden ist.

Die Forderungen nach Gewährung des passiven Lärmschutzes vor Beginn der Baumaßnahme werden zurückgewiesen. Grundsätzlich ist die Vorhabenträgerin darum bemüht, passiven Lärmschutz möglich rechtzeitig und vor Beginn der Baumaßnahmen zu gewähren. Eine rechtliche Verpflichtung zur Gewährung des passiven Lärmschutzes vor Beginn der Bauarbeiten gibt es indes nicht.

Weiter kann auch der Forderung nach mobilen Lärmschutzwänden an der Beisingstraße nicht entsprochen werden. Die neue Lärmschutzwand soll ebenso wie der Lärmschutzwall deutlich erhöht werden. Dafür wird es jedoch erforderlich sein, die vorhandene Lärmschutzwand, die auf dem Wall steht, abzureißen. Die Errichtung einer mobilen Lärmschutzwand, etwa am Fuße des Walles, wäre nicht effektiv, da diese keine größere Höhe erreichen könnte als der bestehenbleibende Wall. Während der Bauzeit der neuen Lärmschutzwand und der Erhöhung des Lärmschutzwalles ist daher an dieser Stelle voraussichtlich kein aktiver Lärmschutz möglich. Es sei jedoch angeführt, dass während der Bauzeit in dem Bereich eine Höchstgeschwindigkeit von max. 80 km/h (bzw. vgl. Abschnitt A Nr. 5.9.4) sein wird.

7.7. Naturschutz und Landschaftspflege

7.7.1. Rechtsgrundlagen

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger 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 der Vorhabenträger, der 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).

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen. Wird ein Eingriff nach Absatz 5 zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen

nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten.

Im Folgenden wird gezeigt, dass das Vorhaben mit den entsprechenden rechtlichen Anforderungen vereinbar ist.

7.7.2. Vermeidbarkeit/ Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach den Neuregelungen des BNatSchG vom 29.7.2009, BGBl. I S. 2542, 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 Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes erheblich beeinträchtigen können - zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar.

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot beachtet, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts 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 7.3.1997 -4 C 10.96- NuR 1997, 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 der Vorhabenträger ein Kompensationsmodell bestehend aus der landschaftspflegerischen Begleitplanung und den Erläuterungsberichten erarbeitet. Die Beeinträchtigungen werden durch die geplanten Vermeidungsmaßnahmen so gering wie möglich gehalten, für die unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Der Vorhabenträger 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 entsprechend § 4a Abs. 1 Satz 2 LG NRW auf das erkennbar unabdingbar notwendige Maß beschränkt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung entspricht insofern den gesetzlichen Vorgaben des § 15 BNatSchG und der §§ 4 und 4a LG NRW; die unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch die geplanten Eingriffe in Natur und Landschaft können vollständig ausgeglichen werden.

7.7.3. Schutzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Planung folgende Schutzmaßnahmen vorgesehen:

- Vor Beginn der Bauarbeiten werden im Plangebiet zum Schutz vor baubedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft schützenswerte Gehölzbestände durch Errichtung von Bauzäunen und ggf. durch Einzelbaumschutz im Stamm-, Kronen- und Wurzelbereich gesichert
- S 1 Vegetationsschutzzaun gemäß RAS-LP 4 bzw. DIN 18920 während der Bauphase
- SA1 Errichtung eines Amphibiensperrzauns im Bereich des Baufeldes der Zillertalbrücke

Grundsätzlich sind alle gefährdeten Vegetationsbestände vor Baubeginn mit Schutzzäunen gemäß RAS-LP 4 sowie der DIN 18920 zu sichern. Die nach dem derzeitigen Stand der Planung erforderlich erscheinenden Schutzmaßnahmen sind in der vorliegenden Unterlage beschrieben und dargestellt (siehe Abschnitt A, Nr.2, lfd. 36f.). Die endgültige Festlegung in Bezug auf Art, Umfang und Standort der durchzuführenden Schutzmaßnahmen erfolgt in Vorbereitung der Baudurchführung im Rahmen des landschaftspflegerischen Ausführungsplanes (LAP) und in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung (UBB).

7.7.4. Vermeidungs-/ Verminderungsmaßnahmen

Des Weiteren werden zur Vermeidung bzw. Minimierung von Eingriffen in Bereiche mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft folgende Maßnahmen vorgenommen:

- V 1 Vermeidung von Beeinträchtigungen bedeutsamer Biotope und faunistischer Habitate, Erholungsräume und Wohngebiete durch Verlegung der Ausbaurichtung
- V 2 Vermeidung baubedingter Eingriffe in bedeutsame Biotoptypen und Vegetationsstrukturen bei der Festlegung der Flächen für Baustelleneinrichtungen und das Baufeld
- V 3 Verminderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Lärmemissionen durch Lärmschutzwände und -wälle sowie lärmindernden Asphalt
- V 4 Verringerung des Schadstoffeintrages in Gewässer durch Neuregelung der Entwässerung im Bereich der Zillertalbrücke

Darüber hinaus werden durch folgende Maßnahmen die Beeinträchtigungen reduziert:

- Anlage von Regenrückhaltebecken zur Vermeidung der Direkteinleitung von Straßenabwasser in Fließgewässer;
- Frühzeitige Wiederbegrünung offen liegender Böden;
- Trennung von Ober- und Unterboden beim Bodenabtrag und Wiedereinbau;
- Geordnete Lagerung und schonender Umgang mit umweltgefährdenden Bau- und Betriebsstoffen;

Im Einzelnen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen, s. Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 36.

Die Landschaftspflege und die Landschaftsgestaltung erfolgen unter Beachtung der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege - RAS-LP1 und Teil Landschaftsgestaltung - RAS-LG1 bis LG4.

7.7.5. Beschreibung der Beeinträchtigung

Auch unter Berücksichtigung der o. g. Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen verursacht das Vorhaben u. a. durch die Inanspruchnahme des Landschaftsraums Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsschutzes, die im LBP ermittelt, bewertet und quantifiziert worden sind. Von der Baumaßnahme gehen Einflüsse unterschiedlicher Art und Intensität auf die Nutzungsansprüche aus, nämlich Auswirkungen auf die Faktoren Boden, Wasserhaushalt, Tier- und Pflanzenwelt und Landschaftsbild, Erholung und Freizeit.

Im Hinblick auf weitere Details bezüglich der von der Maßnahme ausgehenden Beeinträchtigungen wird auf den LBP sowie die Darstellung der Umweltauswirkungen in Abschnitt B, Nr. 5 verwiesen.

Bei der Realisierung des Vorhabens bestehen u. a. folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Zunahme der zu versiegelnden Flächen
- Immissionsbelastungen durch Lärm und Schadstoffe
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und Erholungswertes durch technische Überprägung, Teilverlust landschaftsbildprägender Strukturen, Verlust bestehender Sichtbeziehungen, Reduzierung der erlebbaren Raumgröße,
- Kollisionsrisiko für Tierarten.

Wobei festzuhalten ist, dass bei dem zu betrachtenden Ausbauvorhaben schon heute die Überformung des Landschaftsbildes durch die Autobahntrasse besteht. Die erheblichen visuellen Wirkungen eines Ausbaus entstehen insbesondere durch den zu erwartenden Verlust von Böschunggehölzen. Erhebliche neue betriebsbedingte Beeinträchtigungen entstehen durch die Ausbaumaßnahme nicht.

7.7.6. 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 Ausgleichsflächenbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das

Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser und Klima. Erkenntnisdefizite oder Mängel in der Eingriffs- und Kompensationsermittlung sind nicht ersichtlich, auch die Landschaftsbehörden haben auf keine Mängel hingewiesen. 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 sind vorgesehen:

- A 1.3 Umwandlung eines intensiv genutzten Ackers in eine artenreiche, extensive Mähwiese
- A 2 Entsiegelung von Bodenflächen (nicht mehr benötigte Fahrbahnbereiche im Bereich künftiger Straßennebenflächen)

Die auf die Schaffung landschaftstypischer Vegetationselemente gerichteten Maßnahmen sind geeignet, das Landschaftsbild in seiner natürlichen Eigenart positiv zu beeinflussen und vollständig wiederherzustellen. Sie nehmen mithin Ausgleichsfunktionen nicht nur in Bezug auf den Naturhaushalt, sondern auch in Bezug auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion wahr. Auch reichen sie nach Auffassung der höheren Landschaftsbehörde aus, die Beeinträchtigungen in vollem Umfang auszugleichen.

Während Ausgleichsmaßnahmen dazu geeignet sind vorhabenbedingte Eingriffe gleichartig zum Ursprung in räumlicher Nähe wiederherzustellen, können durch Ersatzmaßnahmen die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichwertiger Weise ersetzt oder neugestaltet werden, hierbei spielt die räumliche Bindung nur eine untergeordnete Rolle.

Folgende Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen:

- E 1.1 Entwicklung eines Waldrandes mit heimischen Gehölzarten (AV100,ta3,m) auf einer intensiv genutzten Ackerfläche (HA0,aci)
- E 1.2 Aufforstung einer intensiv genutzten Ackerfläche (HA0,aci), Entwicklung eines Mischwaldes aus lebensraumtypischen Arten (AA100,ta3,m)
- E 2 Aufforstung einer intensiv genutzten Ackerfläche (HA0,aci), Entwicklung eines Mischwaldes aus lebensraumtypischen Arten (AA100,ta3,m)

Die Auswahl der Ersatzmaßnahmen erfolgte nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde und der Naturschutzbehörden sachgerecht. Sie sind geeignet und auch angemessen um Beeinträchtigungen, die nicht vermieden und die nicht in räumlicher Nähe ausgeglichen werden können, zu kompensieren.

Nähere Einzelheiten sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen.

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, sondern auch durch Überführung von Flächen in einen - bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen - höherwertigen Zustand, so dass diese die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernehmen. Dies wird hier durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen erreicht. Es ist nicht erforderlich und 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 Naturschutzaufgaben erfolgreich 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.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung. Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführt. Der Vorhabenträger erhält damit, ebenso wie für Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil v. 23.8.1996 -4 A 29.95- NVwZ 1997, S. 486).

7.7.7. Einwendungen

Da das Bauvorhaben mit dem zu erwartenden Mehraufkommen an Verkehr zu einer Verschlechterung der aktuellen Situation im Bezug auf die Lärmbelastung im Bereich des NSG Tippelsberg/ Berger Mühle führt, wurde unter anderen von der Höheren Naturschutzbehörde angeregt, dass in diesem Bereich offener Asphalt verwendet werden sollte oder eine Kombination aus offenporigem Asphalt und Lärmschutzwänden als Vermeidungs- bzw. Verminderungsmaßnahme.

Die Planfeststellungsbehörde stellt hierzu fest, dass die Grenzwerte nach § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung dem Schutz der Nachbarschaft im Sinne §§ 3, 42 ff. BImSchG dienen. Dazu gehören jedoch Parkanlagen, Friedhöfe, Erholungswald, Sport- und Grünflächen oder ähnliche Flächen nicht. Nichtsdestotrotz werden im Zusammenhang mit Maßnahmen des aktiven

Lärmschutzes im gesamten Planfeststellungsabschnitt, außer auf großen Talbrücken, die Aufbringung eines lärmindernden Fahrbahnbelages vorgesehen, der die Lärmbelastungen – auch im NSG – abmildern wird.

7.8. Artenschutz

7.8.1. Rechtsgrundlage

Die rechtlichen Grundlagen des Artenschutzes finden sich im Bundesnaturschutzgesetz. Es unterscheidet zwischen europarechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten, den europäischen Vogelarten und den durch nationales Recht geschützten Arten. Der allgemeine Artenschutz, der für alle wildlebenden Tiere und Pflanzen gilt, ist in § 39 BNatSchG i.V.m. entsprechenden Landesvorschriften geregelt.

Der besondere und strenge Artenschutz ist in den §§ 44, 45 und 67 BNatSchG geregelt. Das BNatSchG hat die europarechtlichen Regelungen zum Artenschutz inzwischen vollständig umgesetzt.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG verbietet:

1. wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote).

Besonders geschützte Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der EG-Artenschutzverordnung 338/97,
- Arten des Anhanges IV der FFH-Richtlinie (92/43/EWG),
- "europäische Vogelarten" im Sinne des Art. 1 der EG-Vogelschutzrichtlinie,
- Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Zusätzlich streng geschützt ist eine Teilmenge der besonders geschützten Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG):

- Arten des Anhanges A der EG-Artenschutzverordnung 338/97,
- Arten des Anhanges IV der FFH-Richtlinie (92/43/EWG),
- Arten der Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG schränkt diese Verbotstatbestände wie folgt ein:

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Absatz 1 oder Absatz 3 zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe von Satz 2 bis 5. Sind in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,
3. das Verbot nach Absatz 1 Nr. 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nicht vor.

Ist einer der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG auch nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 BNatSchG erfüllt, kann nach § 45 Abs. 7 BNatSchG eine Ausnahme u. a. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art zugelassen werden.

Eine Ausnahme darf aber nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 92/43/EWG weitergehende Anforderungen enthält. Artikel 16 Absatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG und Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 79/409/EWG sind zu beachten. Die Landesregierungen können Ausnahmen auch allgemein durch Rechtsverordnung zulassen. Sie können die Ermächtigung nach Satz 4 durch Rechtsverordnung auf andere Landesbehörden übertragen.

7.8.2. Verfahren

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der

relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Die Vorhabenträger hat die für eine artenschutzrechtliche Beurteilung erforderliche Datengrundlage geliefert und dargestellt. Um belastbare Daten zur Tierwelt und für den Artenschutz zu erhalten, wurde im Jahr 2013 im Rahmen einer Artenschutzprüfung eine Untersuchung der Artengruppen Vögel, Fledermäuse und Amphibien durchgeführt.

Im Rahmen des Deckblatts I fand im Jahr 2019 eine Plausibilitätsprüfung der arten- und habitatschutzrechtlichen Bewertung statt. Hierzu erfolgte eine Überprüfung des Untersuchungsgebiets hinsichtlich der Existenz/ Ausprägung des Lebensraumpotenzials für planungsrelevante Arten und der für die funktionale Bewertung offensichtlichen Änderungen.

7.8.3. Ergebnis

Die Tierwelt ist aufgrund der Vorbelastungssituation im Umfeld der A 43 durch verbreitete und häufige Arten der Siedlungsbereiche und der Siedlungsrandbereiche gekennzeichnet. Ein größeres Artenspektrum und auch seltene und gefährdete Arten weist das NSG Tippelsberg / Berger Mühle auf, wobei im direkten Umfeld der A 43 auch hier die stöempfindlichen Arten fehlen. Das Zillertal hat eine sehr hohe Bedeutung als Vernetzungselement und dient als Flugkorridor für mehrere Fledermausarten. Die Artenschutzprüfung hatte zum Ergebnis, dass unter Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen und unter Berücksichtigung der Ergebnisse vorlaufender Quartierskontrollen und ggf. erforderlicher CEF-Maßnahmen keine Verletzungen von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten sind.

Die zum Vorhaben erstellte Artenschutzprüfung ergab, dass Konflikte mit den Artenschutzbestimmungen des § 44 BNatSchG nicht entstehen, wenn folgende Vermeidungsmaßnahmen umgesetzt werden:

- VA 1 Abstimmung der Fäll- und Rodungsarbeiten und der Baufeldfreimachung auf die Brut- und Aufzuchtzeiten
- VA 2 Umweltbaubegleitung im NSG zum Schutz bedeutsamer Quellfluren und Sicherung der Vernetzungsfunktion der Zillertalbrücke für Fledermäuse
- VA 3 Vermeidung von Beeinträchtigungen Baumhöhlen und bauwerkebewohnender Arten (bes. Fledermausarten) durch Kontrolle potenzieller Baumquartiere und der Zillertalbrücke, ggf. Vergrämung

Sofern als Ergebnis der Quartierskontrollen (vgl. Artenschutzprüfung) im Vorfeld des Rückbaus der Zillertalbrücke und Baufeldfreimachung CEF-Maßnahmen notwendig sind, werden diese entsprechend dem Leitfaden „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen“ für die Berücksichtigung artenschutzrechtlich erforderlicher Maßnahmen in NRW (MKULNV NRW, 2013) umgesetzt.

Eine Zulassung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für die nach Anhang IV der FFH-RL bzw. nach V-RL geschützten Arten ist nicht erforderlich.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung zur Planfeststellung überprüft und deren Ergebnisse bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser fachlichen Meinung an.

7.8.4. Einwendungen

Es wurde eingewendet, dass es durch die Verlärmung, ausgelöst durch den Ausbau der Autobahn, zu Kommunikationsproblemen der beheimateten Tiere komme, entsprechende Maßnahmen müssen ergriffen werden, um diese gemäß des Bundesnaturschutzgesetzes zu schützen. Die Vorhabenträgerin hat das Thema Artenschutz in die Lärmabwägung einfließen lassen, jedoch sind weder lärmempfindlichen Arten noch in einem Abstand von 300m planungsrelevante Arten gefunden worden. Erst aber einer Verdoppelung der Verkehrsmenge würde der Lärm sich um 3 dB (A) erhöhen. Da es einerseits nicht zu einer Verdoppelung des Verkehrs kommen werde und es andererseits durch die Aufbringung des offenporigen Asphaltes zu einer Reduktion von 5 dB(A) komme, könne von einer deutlichen lärmmäßigen Verschlechterung für das Naturschutzgebiet und damit für die Tiere nicht ausgegangen werden. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde hiermit ausdrücklich an.

7.9. Gewässer- und Grundwasserschutz

7.9.1. Wasserrechtliche Erlaubnis

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen auch den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes. Weder durch den Ausbau noch durch den Betrieb der Straße oder der Kompensationsmaßnahmen sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner unzumutbar negativ berühren. Dieser Einschätzung ist von den am Verfahren beteiligten Wasserbehörden nicht widersprochen worden. Versagungsgründe im Sinne der §§ 12 und 57 WHG stehen der Erteilung der Erlaubnis deshalb nicht entgegen.

Wasserrechtliche Erlaubnisse gem. § 8 Abs. 1 WHG für Abwassereinleitungen fallen zwar materiell nicht unter die Konzentrationswirkung, gem. § 19 WHG wird jedoch die Zuständigkeit von der Wasserbehörde zur Planfeststellungsbehörde verlagert, wobei die Planfeststellungsbehörde gem. § 19 Abs. 3 WHG des Einvernehmens der zuständigen Wasserbehörde bedarf, um die notwendigen Wasserrechte erteilen zu können. Das Einvernehmen haben die Untere Wasserbehörde der Stadt Herne und der Stadt Bochum bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter Abschnitt A dieses Beschlusses erteilt.

Wie oben bereits ausgeführt, ist das Einleiten von Niederschlagswasser aus dem Straßenbereich der A 43 in verschiedene Gewässer erlaubnispflichtig.

Aufgrund der fortschreitenden abwassertechnischen Erkenntnisse und der zu erwartenden Verschärfung der gesetzlichen Regelungen für die Behandlung von Niederschlagswasser von bebauten und befestigten Flächen hat die Untere Wasserbehörde die Einleitungen im Rahmen ihrer Ermessensentscheidung nur für 20 Jahre gestattet.

Dem liegt die Erwägung zugrunde, dass im Gegensatz zu Planfeststellungsbeschlüssen, die in hohem Maße änderungsresistent sind, im Wasserrecht flexibel handhabbare Instrumente unverzichtbar sind. Für die Erlaubnisse sind nach Maßgabe des § 13 WHG auch nachträglich Inhalts- und Nebenbestimmungen zulässig.

§ 19 Abs. 3 WHG fordert bei der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis ein Einvernehmen der Planfeststellungsbehörde mit der Unteren Wasserbehörde. Die Beteiligungsform des Einvernehmens ist hierbei von erheblichem Gewicht. Das Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde bedeutet deren Zustimmung nach Form und Inhalt. Aufgrund dieses Einvernehmenerfordernisses hat die Untere Wasserbehörde nach wie vor die Entscheidung in der Sache zu treffen. Die Bezirksregierung als Planfeststellungsbehörde ist an diese Entscheidung gebunden. Ohne das Einvernehmen wäre die Einleitungserlaubnis rechtswidrig.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Bemessung der Frist im Übrigen nach den Belangen des Allgemeinwohls unter Abwägung des Interessenausgleichs der am Verfahren Beteiligten erfolgt. Einen ausdrücklichen Widerrufsvorbehalt, wie von der Unteren Wasserbehörde erbeten, hält sie in diesem Zusammenhang aber nicht für tunlich. Ein solcher Vorbehalt könnte nur erforderlich sein, wenn eine unbefristete Erlaubnis erteilt worden wäre. Dies ist aber hier nicht der Fall. Im Übrigen greift hier der gesetzliche Vorbehalt des § 13 WHG.

7.9.2. Anforderung der WRRL

7.9.2.1. 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 Mitgliedstaaten gem. Art. 4 Abs. 1a 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 WRRL (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 Grundwasserkörper nur in „gut“ oder „schlecht“ unterschieden wird, gilt ebenfalls, dass eine Verschlechterung eintritt, sobald die Wasserqualität sich negativ verändert.

Mit der Veröffentlichung des Deckblattes I hat die Vorhabenträgerin den Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie als entscheidungserhebliche Unterlage beigefügt. Im Rahmen des Fachbeitrages zur Wasserrahmenrichtlinie (vgl. Abschnitt A, Nr. 2., lfd. Nr. 35 der festgestellten Unterlagen) stellt die Vorhabenträgerin zunächst die potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die in der WRRL definierten Qualitätskomponenten bzw. relevanten Parameter und Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen dar. Anschließend erfolgt eine Identifizierung der durch das Vorhaben betroffenen Wasserkörper. Sodann hat die Vorhabenträgerin 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.

7.9.2.2. Potenziell betroffene Wasserkörper

Im Planungsgebiet liegen folgende Oberflächenwasserkörper, die vom Ausbaivorhaben betroffen sind: Hofsteder Bach, Dorneburger Mühlenbach. Beides sind Nebengewässer der Emscher. Sie war früher der Abwasserfluss des Ruhrgebiets, wurde durch den Strukturwandel im Ruhrgebiet in den letzten 20 Jahren renaturiert und ist heute ein abwasserfreier Fluss.

Die o.g. Bachläufe sind z. T. noch naturfern ausgebaut, eine Renaturierung ist jedoch geplant. Der Dorneburger Mühlenbach ist im gesamten Laufabschnitt unterhalb der Zillertalstraße renaturiert.

Es sind keine Wasserschutzgebiete ausgewiesen. Festgesetzte Überschwemmungsgebiete sind nicht ausgewiesen. Natürliche Stillgewässer gibt es im Untersuchungsgebiet nicht.

Vom Vorhaben betroffener Grundwasserkörper ist der „Münsterländer Oberkreide / südliches Emscher- Gebiet“ (DE_GB_DENW_277_06). Rund 61 % der Fläche des Emschereinzugsgebiets sind bebaut, hier ist ein Großteil des Bodens versiegelt. Landwirtschaftliche Nutzung, mit insgesamt 21 % Flächenanteil, findet sich lediglich in den Randbereichen. Wald und Forstflächen nehmen 15 % der Fläche ein. Durch den Steinkohlebergbau sind die hydrologischen Verhältnisse vielerorts massiv gestört. Es handelt sich um einen quartären Porengrundwasserleiter aus Kiesen und Sanden mit hoher Durchlässigkeit und einer ausgeglichenen Mengenzu- und abflussbilanz der Grundwasservorkommen.

Eine offizielle Grundwassergewinnung findet nicht statt.

7.9.2.3. Ermittlung des Ist-Zustandes potenziell betroffener Wasserkörper

Die Ermittlung des Ist-Zustandes der Gewässer im Rahmen des durch die Vorhabenträgerin eingebrachten Fachgutachtens zur WRRL (vgl. Abschnitt A, Nr. 2., lfd. Nr. 35 der festgestellten Planunterlagen) 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 (lfd. Nr. 35 der festgestellten Unterlagen) entnommen werden. Berücksichtigungsfähig bei der Bewertung ist, dass die Gewässer stark anthropologisch beeinträchtigt sind und daher als stark veränderter Wasserkörper eingestuft werden.

Im Ergebnis wird der chemische Zustand der Oberflächenwasserkörper aufgrund der flächendeckenden NRW-weiten Belastungen ubiquitärer Stoffe grundsätzlich als „nicht gut“ eingestuft, ebenso wurde der ökologische Zustand als „schlecht“ bewertet. Aufgrund der fehlenden Durchgängigkeit sowie der stofflichen Belastungen sind die Lebensbedingungen für Fische und andere Wasserlebewesen stark beeinträchtigt.

Insbesondere die Quellfluren und Quellgewässer am Oberlauf des Dorneburger Mühlenbachs im Bereich der Zillertalbrücke unterliegen derzeit erheblichen Vorbelastungen durch Straßenwässer der A 43.

Der betroffene Grundwasserkörper GWK 277_06 befindet sich in einem guten mengenmäßigen Zustand und der chemische Zustand ist ebenfalls als gut zu bezeichnen.

7.9.2.4. 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.

Im Hinblick auf die festgestellten Belastungen durch u.a. Einleitungen von Straßenabflüssen in die Oberflächenwasserkörper werden entsprechende Maßnahmen vorgesehen, die auf eine Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen durch Kupfer und Zink sowie durch unfallbedingte Einträge von Bundesautobahnen abzielen. Vor Einleitung in die Gewässer, ist zur Drosselung des Abflusses und zur Rückhaltung wassergefährdender Stoffe der Bau von Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Regenklärbecken, einschließlich integriertem Sandfang und Leichtflüssigkeitsabscheider, geplant. Der Zulauf in die Anlage mündet zuerst in einen Sandfang. Das Regenwasser gelangt von dort aus über eine Schwelle in den Klärbereich, der für eine „kritische Regenspende“ bemessen ist. Wird diese Regenspende überschritten, erfolgt zusätzlich über eine weitere Schwelle eine Entlastung in den Rückhalteraum. Tauchwände verhindern vor beiden Abläufen den Austritt von Leichtflüssigkeiten. Das abfließende Wasser wird durch das anschließende Erdbecken in profilierten Rinnen zum Auslauf geleitet. Am Auslauf des Rückhaltebeckens befindet sich die Drossel, die die Einleitungsmenge in das Gewässer regelt. Übersteigt bei einem Regenereignis der Zulauf in die Anlage den größtmöglichen Drosselabfluss, beginnt der Einstau des Rückhalteraaumes. Nur der Klärbereich der Anlage sowie eine Auskolkung am Auslauf sind ständig mit Wasser gefüllt, der Rückhalteraum fällt nach jedem Einstau wieder langsam trocken.

Zur leichteren Wartung erhält der Klärbereich zwei Kammern, die mit Kanalsperren einzeln abgeriegelt werden können. Die gesamte Anlage, inkl. Umfahrt, wird eingezäunt. Die Rückhaltebecken werden als Erdbecken mit wechselnden Böschungsneigungen, nicht steiler als 1:2, naturnah gestaltet. Zur Wartung erhalten sie eine Umfahrung und eine Rampe zur Beckensohle. Die Bemessung des Rückhalteraaumes erfolgt nach den Vorgaben des ATV-DVWK-Arbeitsblattes A 117 von März 2001. Die Bemessung des Abscheiders erfolgt in Anlehnung an die RiStWag.

Darüber umfasst das Programm zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele für die beiden Oberflächenwasserkörper folgende Maßnahmen

- zur Herstellung/Verbesserung der Durchgängigkeit,
- zur Reduzierung von Stoffeinträgen,
- zur Anpassung/Optimierung der Gewässerunterhaltung,
- zur Habitatverbesserung und zur Auenentwicklung,

- zur Anpassung bzw. zum Neubau von Anlagen für die Behandlung von Misch- und Niederschlagswasser.

Bei dem Grundwasserkörper besteht kein Handlungsbedarf.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch den sechsstreifigen Ausbau der A 43 das Verbesserungsgebot für Oberflächenkörper 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.

7.9.2.5. Verschlechterungsverbot

Der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie 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 werden anhand der Ausführungen des landschaftspflegerischen Begleitplans und selbstständig während eines Ortstermins ermittelter Befundsachen im Hinblick auf die Bewirtschaftungsziele nach §§ 27 und 47 WHG geprüft.

Oberflächenwasserkörper

Direkteinleitungen in den Hofsteder Bach und den Dorneburger Mühlenbach sind nur nach einer vorherigen Niederschlagswasserbehandlung statthaft. Das auf diesen Flächen anfallende Niederschlagswasser wird getrennt nach den Entwässerungsgebieten den zugeordneten RRB mit vorgeschalteten Reinigungsvorkehrungen (Sandfang, LFA) zugeführt. Die Einleitung von kritisch belastetem Niederschlagswasser in die beiden Oberflächenwasserkörper wird dadurch vermieden. Vorhabenbedingte Zustandsverschlechterungen der biologischen Qualitätskomponenten sind ausgeschlossen, da eine etwaige, durch Einleitung des behandelten Niederschlagsabflusses bedingte Zusatzbelastung gegenüber der Vorbelastung vernachlässigbar ist bzw. die Einleitungssituation am Dorneburger Mühlenbach im Bereich der Zillertalbrücke durch Neuordnung der Straßenentwässerung gegenüber den derzeitigen Verhältnissen verbessert wird. Insgesamt wird durch die in den Planunterlagen dargestellten entwässerungstechnischen Maßnahmen die schadlose Beseitigung des Straßenoberflächenwassers sichergestellt.

Grundwasserkörper

Auf die Grundwasserkörper im Planungsgebiet könnten baubedingte und anlagenbedingte Verschlechterungen einwirken. Zu den baubedingten Wirkungen gehört die Gefahr des Schadstoff- und Betriebsmitteleintrags durch Baufahrzeuge. Diese könnten in das Grundwasser gelangen. Durch entsprechende Minderungsmaßnahmen wie auch bei den baubedingten Einwirkungen auf die Oberflächenwasserkörper wird eine Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwasserkörper ausgeschlossen.

Zu den anlagebedingten Wirkungen gehört wiederum die Flächenversiegelung. Durch die versiegelte Fläche kann der Niederschlag nicht mehr dem Grundwasser zugeführt werden, sondern wird den Oberflächengewässern zugeleitet. Der hier betroffenen Grundwasserkörper ist jedoch so groß, dass die Versiegelung der Fläche auf diese keine Auswirkungen hat.

7.9.2.6. 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 Straße 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, soweit keine Rechtsgründe entgegenstehen, vollinhaltlich in den verfügbaren Teil übernommen (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.1 dieses Beschlusses). Diese sind für den Vorhabenträger verpflichtend. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Versagungsgründe im Sinne der §§ 12 und 57 WHG stehen der Erteilung der Einleitungserlaubnis deshalb nicht entgegen.

7.9.3. Einwendungen

Es wurde eingewendet, dass der gesamte Brems- und Reifenabrieb ins Abwasser der Autobahn gelangt. Dieses fließt in Folge über ein Regenklärbecken nicht in ein Regenrückhaltebecken, sondern direkt in den Grummer Bach, der in die Emscher mündet. Dies verstöße nach Ansicht des Einwenders gegen die Gebote der WRRL. Hierzu wird festgestellt, dass die Untere Wasserbehörde ihr Einvernehmen zur Entwässerungstechnik gegeben hat. Der Grundsatz „Rückhaltung vor Einleitung“ ist nur insofern korrekt, als dass die Rückhaltung erforderlich ist. Der Grummer Bach wird als natürlicher Regenrückhalteraum genutzt und zwar im Hauptschluss des Gewässers an dessen Ende ein Drosselbauwerk existiert. Entsprechende Nachweise einschlägiger Richtlinien wurden erbracht. Erwähnte Planungen, das Gewässer gem. der WRRL zu verbessern, bestehen aktuell nicht, die geplante Einleitung des Abwassers der A 43 würde jedoch einer solchen Planung auch nicht entgegenstehen.

Dennoch wurde die Problematik erkannt und die Planungen dahingehend geändert, dass der Auslaufkanal aus dem Regenklärbecken verlegt wird und das Abwasser über ein neues Bauwerk direkt in den Durchlass unter dem Betriebsweg eingeleitet wird. Die Einleitung erfolgt somit direkt in die technische Anlage und nicht mehr über den Grummer Bach (siehe Abschnitt A Nr. 5.1.2). Die Einwendung hat sich somit erledigt.

7.10. Bodenschutz

Mit einem erhöhten Schadstoffeintrag in Boden und Aufwuchs ist nur auf den schmalen Streifen von 1 bis 2 m beiderseits der Straße zu rechnen. Außerhalb dieses Bereiches nimmt die Kontamination steil ab. Eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch Ablagerungen von Schadstoffen in den

umliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen und im Aufwuchs und Aufnahme in die Nahrungskette ist daher nicht zu erwarten.

Angesichts einschlägiger Untersuchungsergebnisse und Forschungsberichte zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen einerseits sowie der hier im Planungsgebiet vorliegenden Bodenverhältnisse andererseits und auch unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsbelastung ist selbst in Fahrbahnnähe die Besorgnis einiger Einwender bezüglich vorhabenbedingter schädlicher Bodenveränderungen im Sinne des Bodenschutzrechts nicht begründet. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

7.11. Denkmalschutz

Gemäß § 1 Abs. 3 DSchG NRW sind bei öffentlichen Planungen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege angemessen zu berücksichtigen. Im Anhörungsverfahren ist neben dem Denkmalschutzbehörden die LWL-Archäologie beteiligt worden. Diese hat detaillierte Stellungnahmen abgegeben, deren Berücksichtigung der Vorhabenträger zugesagt hat.

Bei der Planung und dem Ausbau der A 43 im hiermit festgestellten Abschnitt sind auch die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege – nach Maßgabe des Denkmalschutzgesetzes – angemessen berücksichtigt.

In dem von der Planung betroffenen Gelände ist in den von der Denkmalbehörde genannten Konfliktbereichen Denkmalsubstanz vorhanden, die den Kriterien des § 2 DSchG NW entspricht.

Die Durchführung der ggf. erforderlichen archäologischen Grabungsmaßnahmen stellt einen tiefgreifenden Eingriff in die Grundstücke dar, die den gegenwärtigen Eigentümer oder Nutzer erheblich schädigen kann. Das Duldungsgebot gemäß § 16a FStrG zur Untersuchung des Baugrundes ist für derartig umfangreiche Maßnahmen/Geländeeingriffe wahrscheinlich nicht gegeben.

Daher werden in den betroffenen Geländeabschnitten die erforderlichen archäologischen Maßnahmen nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und nach den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen während der Bauausführung in den Bauablauf integriert. Das Vorhaben ist aufgrund der getroffenen Regelungen mit den Belangen der Archäologie und des Denkmalschutzes vereinbar.

Des Weiteren wird auf die Nebenbestimmungen im Abschnitt A, Nr. 5.6 dieses Beschlusses verwiesen.

7.12. Forstwirtschaft

Die Überprüfung der Planungen ergibt, dass sie mit den Belangen der Forstwirtschaft vereinbar sind. Durch die Nebenbestimmungen/ Auflagen (vgl. Abschnitt A, Ziffer 5.5) wird sichergestellt, dass alle Interessen im Einklang gebracht werden.

Der Waldinanspruchnahme im Umfang von 7.315 m² steht eine Waldneubegründung (E1.2, E1.2, E2) in einem Umfang von 45.040 m² gegenüber. Der forstrechtliche Ausgleich gem. § 39 LFoG (Landesforstgesetz) ist demnach gegeben.

Die vorgebrachten Einwendungen des Landesbetriebes Wald und Holz wurden von der Vorhabenträgerin aufgegriffen und entkräftet oder werden umgesetzt (Aufstockung bestimmter Flächen).

7.13. Klimaschutz

Die Planfeststellungsbehörde muss bei ihrer Entscheidung die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit berücksichtigen. Dieses ergibt sich aus Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG. Daraus wird der Staat verpflichtet die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und Klimaneutralität herzustellen; hierzu grundlegend BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 78,96 und 288/20 – BVerfGE 157, 30 Rn 197f.). Art. 20a GG entfaltet dort Bedeutung wo Gestaltungsspielräume für die Verwaltung entstehen, wie bei planerischen Entscheidungen, dafür bedarf es der gesetzgeberischen Ausgestaltung und Konkretisierung, die durch das Klimaschutzgesetz erfolgt ist.

Zentral in diesem ist das in §13 KSG normierte Berücksichtigungsgebot. Danach haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck und die Ziele des Klimaschutzgesetzes zu berücksichtigen. Dementsprechend findet das Berücksichtigungsgebot auch im Rahmen des Fachplanungsrechts für Bundesfernstraßen Anwendung. Daher ist die gebotene Berücksichtigung des globalen Klimaschutzes vorliegend nicht Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.5), sondern der Abwägungsentscheidung.

Gemäß §17 Abs. 1 Satz 4 FStrG sind der globale Klimaschutz und die Klimaschutzziele des KSG ein abwägungsrechtlicher Belang. Das Berücksichtigungsgebot aus §13 KSG erfordert, dass die Auswirkungen der Planungsentscheidungen auf den Klimaschutz zu ermitteln und diese Ermittlungsergebnisse in die Abwägung einzustellen sind. Das KSG enthält jedoch keine näheren Vorgaben für das Verfahren der Berücksichtigung im Planfeststellungsbeschluss, sodass die allgemeinen Grundsätze gelten. Dabei formuliert das KSG keine gesteigerte Beachtungspflicht und ist nicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu verstehen. Der Klimaschutz hat trotz seiner verfassungsrechtlichen Bedeutung keinen Vorrang gegenüber anderen Belangen.

Die A 43 ist als Autobahn schon vorhanden und das auf ihr anfallende Verkehrsaufkommen erhöht sich nur in geringem Umfang. Von der Verkehrszunahme sind angesichts der Entwicklung des abgasärmer werdenden Fahrzeugbestandes und des zunehmenden Anteils der Elektromobilität keine zusätzlichen klimaschädlichen Treibhausgasemissionen zu befürchten. Auch trägt die Verbesserung des Verkehrsflusses, die Planungsziel ist und auch sicher erwartet wird, zur Minimierung der Treibhausgasemissionen im Planfeststellungsabschnitt bei. Die Planfeststellungsbehörde kann deshalb

davon ausgehen, dass sich so Verbesserungen bei den CO₂-Emissionen ergeben, die Belastungen durch den Mehrverkehr in etwa kompensieren.

Bei der Planung und dem Bau von Straßen geben Richtlinien und Normen den grundsätzlichen Rahmen für den baulichen Umfang vor. So bestehen in Abhängigkeit von den Entwurfsklassen [gem. den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, bzw. den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), Ausgabe 2008] und den damit verbundenen Nutzungen als Bundes- oder Landesstraße weitgehende Vorgaben für die Festlegung der äußeren Maße der Straßenfläche, Querschnitte (Regelquerschnitte), Knotenpunkte, Straßenflächengestaltung und die Verkehrssicherheit. Für den technischen Aufbau von Straßen sowie die zu verwendende Baustoffe und Bauweisen beinhalten entsprechend der erforderlichen Belastungsklassen für Verkehrsflächen (Asphalt, Betonbauweisen) wiederum die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12), Ausgabe 2012“ entsprechende Vorgaben. Nach den einschlägigen Richtlinien sind Querschnitte für Straßen dabei auf das notwendige Maß begrenzt bzw. so ausgelegt, wie sie für die prognostizierte verkehrliche Nutzung benötigt werden. Insoweit ist beim Bau und Betrieb von Straßen unter Beachtung des aktuellen Stands der Technik das Maß des Ausstoßes des klimawirksamen Gases Kohlendioxid (CO₂) weitgehend vorbestimmt und im Rahmen der Planfeststellung nicht beeinflussbar. Soweit der nachteilige Beitrag beeinflussbar ist, ist dieser Anteil auf jeden Fall bezogen auf die Gesamtbelastung äußerst gering. Nicht vermeidbar ist zudem auch der klimawirksame CO₂-Ausstoß, der beim dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Betrieb von Straßen entsteht. Das Angebot einer modernen Infrastruktur in Form von Straßen wird dabei trotz des anstehenden Technologiewechsels bei Fahrzeugantrieben langfristig weiter benötigt.

Zudem hat die Vorhabenträgerin im Zuge des Verfahrens unter Rückgriff auf das Methodenhandbuch zum BVWP und die Straßenflächen überschlägig errechnet, welche Treibhausgasemissionen nach dem Ausbau der A 43 in Summe durch den Bau, durch die Unterhaltung und durch den Betrieb verursacht werden. Für Bundesautobahnen gilt: pro ha Fahrstreifen x 6,2 kg CO₂-e/m² Emissionen Straßenoberfläche und Jahr. Die im Zuge der Eingriffsermittlung berechnete Neuversiegelung, entstehend durch den jeweils neuen dritten Fahrstreifen, beträgt ca. 3,55 ha (vgl. LBP). Demnach liegt die Abschätzung der bau- und betriebsbedingten Treibhausgasemissionen bei ca. 220.100 kg CO₂-e/ Jahr. Diese Berechnungen beruhen auf bundesweiten Durchschnittswerten und lassen die konkreten Verkehrsmengen, Gegebenheiten und Entwicklungen vor Ort wie hier z. B. die sich schadstoffmindernd auswirkende Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses unberücksichtigt.

In der Abwägung der Klimabelange spielt auch die Landnutzungsänderung eine Rolle, denn eine Veränderung vom Boden setzt Treibhausgase (THG) frei. Dies spielt insbesondere eine Rolle, wenn THG-Senken in Anspruch genommen werden. THG-Senken sind beispielsweise Moore oder Wälder. In der vorliegenden Planung handelt es sich um einen Ausbau in einer dichtbesiedelten Region, deren Böden per se anthropologisch verändert wurden. In diesem Bereich sind nur untergeordnet THG-Senken vorhanden. Der geringe Waldverlust wird mindestens 1:1 kompensiert (vgl. Abschnitt B Nr. 7.12). Dabei

ist nicht nur die Aufforstung im Zuge der Maßnahmen E1.1, E1.2, E2 zu erwähnen, sondern auch der Kompensationspunkteüberschuss, der der Minderung der THG-Emissionen zuträglich ist.

Mit Blick auf die Treibhausgasminderungsziele kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben als solches zwar eine ermissionserhöhende Wirkung hat, aber, in Abwägung aller betroffenen Belange und den zugunsten des Projekts sprechende Gründe, die entstehenden Nachteile untergeordnet sind. Bezogen auf die nach Anlage 2 zu §4 KSG zulässigen Jahresemissionsmengen stellt die zurechenbare jährliche CO₂-Belastung nur einen untergeordneten Anteil dar, der sich künftig durch die Umstellung auf Elektromobilität noch weiter verringern wird. Ein genereller Verzicht auf den Bau von Straßen kann auch in der politischen und umweltfachlichen Klimaschutzdiskussion kein propagiertes Ziel sein.

7.14. Private Belange

7.14.1. Eigentumsgarantie

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige private Belange entgegen. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass aus privaten und 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 Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen werden.

7.14.2. Grunderwerb

Für den Grunderwerb gilt grundsätzlich, dass die Bundesstraßenverwaltung gehalten ist, zunächst den gesamten Flächenbedarf freihändig zu erwerben. Dabei müssen die für die Straßenanlage unmittelbar benötigten Flächen auf jeden Fall vom Träger der Straßenbaulast erworben werden. Die für die Ausgleichsmaßnahmen benötigten Flächen können im Einzelfall unter Beachtung des verfassungsrechtlich garantierten Bestands- und Wertschutzes bei dem betroffenen Grundstückseigentümer verbleiben. Voraussetzung hierfür

ist jedoch, dass unter Berücksichtigung der mit den Maßnahmen verfolgten Ziele auch weiterhin eine sinnvolle Bewirtschaftung dieser Flächen möglich ist.

7.14.3. Wertminderung von Grundstücken und Immobilien

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.

7.14.4. 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.

7.14.5. Sonstige Auswirkungen auf das Eigentum

Nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts 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 z. B. 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 des Vorhabenträgers trägt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch dem Interesse dieser Eigentümer angemessen Rechnung, indem sie diese soweit 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.

7.14.6. Wegebeziehungen/ Straßennetzgestaltung

Im vorliegenden Ausbauabschnitt befinden sich 10 Brücken- oder Querungsbauwerke wovon zwei entfallen (BW 4409 666 „ehemalige Zechenbahn Lothringen“ und BW 4409 678 „Sammelbahnhof Constantin“) und drei, die nicht verändert werden (Durchlässe im Bereich des AS Bochum-Riemke über den Dorneburger Mühlenbach).

Folgende zur A 43 parallel verlaufende Straßen und Wege müssen verlegt werden. Das sind auf der Westseite der A 43:

- Ein Weg von km 24+975 bis km 25+120.
 - Dieser landwirtschaftlich genutzte Weg muss zukünftig als Umleitung für den Radweg genutzt werden, der über das zukünftig entfallende Bauwerk „ehemalige Zechenbahn Lothringen“ über die A 43, genutzt wird.
 - Durch den Wegfall des Bauwerks „ehemalige Zechenbahn Lothringen“ muss der Radweg „Lothringen“ über die Wege „Auf dem Güstenberg“, „Hiltroper Straße“ und „In der Grume“ umgeleitet werden.
- „Auf dem Güstenberg“ von km 25+227 bis km 25+305.
 - Die Straße „Auf dem Güstenberg“ verläuft heute unmittelbar westlich der A 43 und schließt an die „Hiltroper Straße“ an. Zukünftig wird aus Platzgründen die Wegeverbindung „Auf dem Güstenberg“ bei km 25+305 der A 43 auf die Stichstraße „Hiltroper Straße“ geführt.
- Ein Weg ins Tal unter der „Zillertalbrücke“ von km 26+215 bis km 26+450. Dieser Weg wird als Wartungsweg zum Regenrückhaltebecken 3 und unter die Talbrücke geführt.

Der geplante Wegfall des Bauwerks „ehemalige Zechenbahn Lothringen“ hat zu mehreren Einwendungen geführt. Auf dieser Brücke befinden sich nicht nur Versorgungsleitungen, sondern auch ein Radweg. Der geplante Wegfall wurde von verschiedenen Träger öffentlicher Belange und einigen Einwendern stark kritisiert. Gemäß § 14 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EkrG) ist eine dauerhaft ungenutzte Schienenanlage im Kreuzungsbereich zurückzubauen. Die ehemalige Zechenbahn Lothringen wird seit mehreren Jahrzehnten nicht mehr für den Schienenverkehr genutzt. Für einen Ersatzneubau fehlt somit der Vorhabenträgerin eine rechtliche Grundlage.

Es besteht kein Anspruch, dass die einmal vorhandenen Verkehrsverhältnisse so bleiben wie sie sind (BGHZ 23, 235; BVerwG 21.10.2003, 4 B 93/03). Die Vorhabenträgerin hat daher in ihren Planunterlagen den Wegfall der Wegeverbindungen über die Zechenbahn Lothringen durch neue Wegebeziehungen kompensiert. Zudem wird von der Stadt Bochum und den Stadtwerken Bochum ein Ersatzneubau geplant, der jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist und daher hier nur nachrichtlich aufgeführt wird.

Sollte der Ersatzneubau in absehbarer Zeit nach Erlass des Beschlusses gebaut werden, können die Umleitungen (und eventuelle Flächeninanspruchnahmen), die durch den Abriss des Bauwerks entstehen, entfallen.

7.14.7. Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung der Entschädigungsansprüche für Umwege ist zunächst festzustellen, dass § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

§ 8a Abs. 4 FStrG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil v. 27.04.1990 -4 C 18.88- NVwZ 1990, S. 1165). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung stellt keine Rechtsposition dar.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.NRW. betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht, so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Überquerungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege geringgehalten und die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

7.14.8. Radverkehr

Es wurde vermehrt eingewendet, dass bei Neubau der abzureißenden Brücken, diese so dimensioniert werden, dass auch der zunehmende Radverkehr berücksichtigt wird.

Hierzu wird festgestellt, dass für die Vorhabenträgerin lediglich eine Ersatzverpflichtung der Brücken im Rahmen der heutigen Breite besteht. Zudem wurde im Gespräch mit der Stadt Bochum diese Problematik besprochen und - bis auf die Hiltroper Straße, wo es zu einer Querschnittsverbreiterung kommt, um einen zusätzlichen Geh- und Radweg anzubauen - keine weitere Querschnittsverbreiterung bei anderen Brücken vereinbart.

Dennoch sagt die Vorhabenträgerin zu, dass einige Wirtschafts- und Betriebswege so hergerichtet werden, dass sie als Radwege zukünftig benutzt werden können (so beispielsweise die Unterführung Harpener Feld oder der Feldweg beginnend an der Beisingstraße und endend an der Tippelsberger Straße).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

7.15. Haushaltsrechtliche Belange

Auch die Kosten einer Straßenbaumaßnahme stellen mit Rücksicht auf das Wirtschaftlichkeitsgebot nach der Haushaltsordnung einen abwägungserheblichen Belang dar.

In Zeiten der immer knapper werdenden Haushaltsmittel für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen hat die Forderung nach einem besonders sparsamen und effektiven Einsatz von Haushaltsmitteln großes Gewicht erhalten. Der Verwirklichung eines Vorhabens sind vor diesem Hintergrund oft sehr enge Grenzen gesetzt und wünschenswerte Alternativen nur noch sehr eingeschränkt realisierbar. Gerade bei der Prüfung verschiedener Planungsvarianten spielt die Kostenfrage naturgemäß eine immer größere Rolle. Die Planfeststellungsbehörde hatte somit zwischen dem öffentlichen Belang an einer baldigen, möglichst kostengünstigen Lösung und den entsprechenden privaten Belangen der Anlieger abzuwägen.

8. Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten

Die Planfeststellungsbehörde hat sich an einigen Stellen des Beschlusses eine nachträgliche Entscheidung vorbehalten.

Die Regelung des § 74 Abs. 3 VwVfG erlaubt entsprechende Vorbehalte, soweit zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, sich für die Bewältigung des Problems notwendige Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen sowie Substanz und Ausgewogenheit der Planung dadurch im Grundsatz nicht in Frage gestellt werden. Der Planfeststellungsbehörde wird es hierdurch ermöglicht, Regelungen, die an sich in dem das Planfeststellungsverfahren abschließenden Planfeststellungsbeschluss zu treffen wären, einer späteren Entscheidung vorzubehalten.

Zwar gilt der Grundsatz, dass die Vorhabenträgerin einen Konflikt, den sie durch ihre Planung hervorruft oder verschärft, nicht ungelöst lassen darf. Diese Pflicht zur Konfliktbewältigung hindert die Planfeststellungsbehörde aber nicht in jedem Fall, Teilfragen, die ihrer Natur nach von der Planungsentscheidung abtrennbar sind, einer nachträglichen Lösung zugänglich zu machen.

Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offenbleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in Frage stellt. Zudem darf der unberücksichtigt gebliebene Belang kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung als unabgewogener Torso erscheint, und es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 5/08, Rn. 80 und Beschlüsse vom 31.01.2006, 4 B 49.05, Rn. 21, und vom 30.08.1994, 4 B 105.94, Rn. 13).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde genügt der von ihr verfügte Entscheidungsvorbehalt diesen rechtlichen Vorgaben.

9. Abschließende Gesamtbewertung

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Vorhaben, dem sechsstreifigen Ausbau der A 43 im 3. Abschnitt, ist aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt, das Vorhaben zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme geeignet. Mit dem Vorhaben und der gewählten Ausbauvariante werden die anstehenden Ziele, insbesondere die Verbesserung des Verkehrsflusses und damit einhergehend die Vermeidung bzw. zumindest deutliche Reduzierung der sich auf der heute vierstreifigen A 43 regelmäßig einstellenden Staus, aber auch verkehrssicherheitstechnisch verbesserter Bedingungen und rechtskonformem Lärmschutz, erreicht. Die Mobilität – auch in der Form des Individualverkehrs- ist ein wesentliches Element der Daseinsvorsorge; verkehrliche Erreichbarkeit und ein stabiler Verkehrsfluss sind wichtige Voraussetzungen für die wirtschaftliche Stabilisierung und Entwicklung des Raums.

Eine andere Ausbauvariante, mit der die anstehenden Ziele besser erreicht und die mit dem Vorhaben zusammenhängenden Beeinträchtigungen und Konflikte besser gelöst werden könnten, bietet sich vorliegend nicht an. Ein Verzicht auf das Vorhaben kommt nicht in Betracht.

Gründe, die zu einer Ablehnung der beantragten Planung führen, sind nicht ersichtlich und haben sich auch während des Verfahrens nicht ergeben. Optimierungsgebote sind beachtet worden.

Unter Abwägung aller Belange erweist sich die Planung auch als vernünftig. Die Planfeststellungsbehörde bewertet das öffentliche Interesse am Ausbau der A 43 höher als entgegenstehende andere öffentliche oder private Belange. Sie ist überzeugt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange insgesamt auf ein unabdingbares Maß begrenzt werden. Dennoch verbleibende Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

10. Sofortige Vollziehung

Nach § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG hat die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss für den Bau von Bundesfernstraßen, für die, wie vorliegend (vgl. Kapitel B Nr. 6.1.1) auch für den Ausbau der A 43, nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, keine aufschiebende Wirkung. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Veranlassung, diese vom Gesetzgeber normierte Dringlichkeit des Vorhabens in Frage zu stellen und setzt die gesetzliche Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses deshalb auch nicht von Amts wegen außer Vollzug.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG kann eine solche behördliche Aussetzung der Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses in Betracht kommen, sich gar aufdrängen, wenn bei Erlass des Beschlusses bereits absehbar war und der Öffentlichkeit als politische Beschlusslage vermittelt wurde, dass mit einem baulichen Vollzug des festgestellten Plans erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt (in dem Urteil zugrunde liegenden Fall: frühestens in 1 1/4 Jahren) zu rechnen ist (BVerwG, Beschluss vom 31. März 2011, 9 VR 2/11,

Leitsatz). Eine solche Konstellation liegt hier indes nicht vor. Die Vorhabenträgerin hat auf ausdrückliche Nachfrage hin unter Verweis auf die Einstufung des A 43-Ausbaus im BVWP und im FStrAbG versichert, dass der Planfeststellungsbeschluss möglichst kurzfristig umgesetzt werden soll und Verzögerungsgründe nicht ersichtlich sind. Angesichts des verkehrlichen Engpasses auf der A 43 ist eine solche kurzfristige Umsetzung der Baumaßnahme auch dringend geboten. Zudem ist dieses Planfeststellungsverfahren nur ein Bestandteil einer gesetzlich normierten Maßnahme, die sich von Recklinghausen bis Marl erstreckt. Dieser Abschnitt schließt daher eine weitere Lücke im kompletten Ausbaivorhaben und trägt zur Erhaltung der Wirtschaftskraft der Region bei.

C. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG UND HINWEISE

11. Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

Die sich aus der Inanspruchnahme von Grundeigentum ergebenden Entschädigungsfragen sind im Entschädigungsverfahren zu regeln. Danach werden im Planfeststellungsbeschluss nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den vom Plan Betroffenen -mit Ausnahme der Enteignung- rechtsgestaltend geregelt. Der Ausgleich für die zugunsten der geplanten Baumaßnahme einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen bezweckten unmittelbaren Eingriffe in die Rechte der Betroffenen und für die damit verbundenen Folgeschäden findet ausschließlich in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren statt.

Gleichwohl besteht die Möglichkeit für den Einwender/ die Einwenderin, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens beim Straßenbaulastträger geltend zu machen. Auf Abschnitt C, Nr. 12 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

12. Hinweise zum Entschädigungsverfahren

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche betreffen, sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung entschieden 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

**Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Westfalen
Außenstelle Bochum
Philippstraße 3
44803 Bochum**

gerichtet werden.

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

**Bezirksregierung Arnsberg
Seibertzstraße 1
59821 Arnsberg**

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

Es wird darauf hingewiesen, dass die Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW). Ein Anspruch auf Gestellung von Ersatzland besteht nur unter den Voraussetzungen des § 16 EEG NRW. Nach dieser Vorschrift ist „im Falle des Eigentumsentzuges auf Antrag des Eigentümers die Entschädigung in geeignetem Ersatzland festzusetzen, wenn er zur Sicherung seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben auf Ersatzland angewiesen ist und der Enteignungsbegünstigte über als Ersatzland geeignete Grundstücke verfügt, auf die er nicht mit seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben angewiesen ist oder der Enteignungsbegünstigte geeignetes Ersatzland nach pflichtgemäßem Ermessen der Enteignungsbehörde freihändig zu angemessenen Bedingungen verschaffen kann oder geeignetes Ersatzland durch Enteignung nach § 5 EEG NRW beschaffen kann“.

13. Hinweis auf die Auslegung des Planes

Die Auslegung erfolgt gem. § 3 Abs. 1 S. 1 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19 Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSiG –) i.V.m. § 27a Abs. 1 VwVfG NRW durch Veröffentlichung im Internet. Der Planfeststellungsbeschluss und die Unterlagen werden dazu in dem vorgenannten Zeitraum, d. h. ab dem **09.12.2022 und bis zum 23.12.2022**, auf der Homepage der Bezirksregierung Arnsberg <https://www.bra.nrw.de/-4151> einsehbar sein.

Unabhängig davon werden der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen auch über das zentrale UVP-Portal des Landes NRW (www.uvp-verbund.de/nw) eingesehen werden können.

Jeweils eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und der zugehörigen Planunterlagen können aber begleitend auch vor Ort bei den Städten Bochum und Herne eingesehen werden.

Diese Art der Auslegung wird sowohl im Amtsblatt der Bezirksregierung Arnsberg und der Stadt Bochum und der Stadt Herne als auch in den örtlichen Tageszeitungen bekanntgemacht.

Mit der Auslegung wird gleichzeitig die Zustellung des Beschlusses an die Betroffenen bewirkt, die keine Einwendungen erhoben haben und denen der Beschluss nicht individuell zugestellt worden ist.

14. Hinweis zur Geltungsdauer

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gemäß § 17 c S. 1 Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist; es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Vorhabenträgers von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

15. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach deren Zustellung, die durch öffentliche Bekanntmachung erfolgt, Klage beim

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

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung Arnsberg) 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 nach Ablauf der vorgenannten Frist vorgebracht werden, kann das Gericht zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt.

Die Klage kann auch durch Übermittlung elektronischer Dokumente erhoben werden. Sie soll mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz versehen werden. Die Zuleitung an das Gericht hat über das Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach – EGVP – zu erfolgen.

Hinweis:

Bei der Übermittlung elektronischer Dokumente sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter www.egvp.de aufgeführt.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

**Oberverwaltungsgericht für das
Land Nordrhein-Westfalen**

**Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster**

gestellt und begründet werden (§ 17 FStrG).

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist.

Falls die Fristen durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollten, so würde dessen Verschulden dem Kläger bzw. dem Antragsteller zugerechnet werden.

Bezirksregierung Arnsberg

Im Auftrag

Kürzel
Regierungsdirektor

ausgefertigt

Töpfer
Regierungsamtfrau