



Bezirksregierung Arnsberg

25.04-1.11-01/09

Planfeststellungsbeschluss

für den

**6-streifigen Ausbau der A 40 von Bau-km 30+830 AS Dortmund-Ost (B236) bis
Bau-km 40+353 AK A 1/ A 44 Dortmund/Unna**

**einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und An-
lagen Dritter sowie der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf dem
Gebiet der Städte Dortmund und Unna und der Gemeinde Holzwickede, Regie-
rungsbezirk Arnsberg**

Arnsberg, 30. Mai 2016

Inhalt

A. Entscheidung

1.	Feststellung des Plans	- 9 -
2.	Festgestellte Planunterlagen	- 9 -
3.	Wasserrechtliche Regelung.....	- 14 -
4.	Ausnahmen und Befreiungen	- 14 -
5.	Nebenbestimmungen/Auflagen	- 14 -
5.1	Wasserwirtschaft	- 14 -
5.1.1	Allgemeines.....	- 14 -
5.1.2	Verwendung von Recycling-Baustoffen	- 15 -
5.2	Altlasten	- 16 -
5.3	Lärmschutz.....	- 16 -
5.4	Natur- Landschafts- und Artenschutz	- 21 -
5.5	Denkmalschutz.....	- 23 -
5.6	Landwirtschaft	- 23 -
5.7	Unterrichtungs-/Abstimmungspflichten.....	- 24 -
5.8	Straßenrechtliche Verfügungen.....	- 25 -
5.9	Nebenbestimmungen im privaten Interesse	- 25 -
5.9.1	Inanspruchnahme von Grundstücken	- 25 -
5.9.2	Ertragsminderungen.....	- 25 -
5.9.3	Mehrwege	- 25 -
5.9.4	Zufahrten.....	- 26 -
5.10	Sonstige Nebenbestimmungen	- 26 -
6.	Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen	- 27 -
6.1	Berücksichtigte/gegenstandslose Einwendungen bzw. Stellungnahmen.....	- 27 -
6.2	Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen	- 27 -
6.3	Spezielle Einwendungen und Forderungen.....	- 27 -
6.4	Präkludierte Einwendungen	- 28 -

B. Begründung

1.	Das Vorhaben	- 30 -
2.	Linienbestimmung	- 30 -
3.	Formell-rechtliche Würdigung.....	- 30 -
3.1	Notwendigkeit der Planfeststellung	- 30 -
3.2	Umfang der Planfeststellung	- 31 -
3.3	Zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde	- 32 -
3.4	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	- 32 -
3.5	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem UVPG	- 35 -
3.5.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen.....	- 36 -
3.5.1.1	Mensch.....	- 36 -
3.5.1.2	Tiere und Pflanzen	- 37 -
3.5.1.3	Boden	- 37 -
3.5.1.4	Wasser	- 38 -
3.5.1.5	Luft und Klima.....	- 39 -

3.5.1.6	Landschaftsbild.....	- 40 -
3.5.1.7	Kultur- und sonstige Sachgüter	- 41 -
3.5.2	Bewertung der Umweltauswirkungen	- 41 -
3.5.2.1	Mensch	- 41 -
3.5.2.2	Tiere und Pflanzen	- 42 -
3.5.2.3	Boden	- 42 -
3.5.2.4	Wasser	- 43 -
3.5.2.5	Luft und Klima.....	- 43 -
3.5.2.6	Kultur- und sonstige Sachgüter	- 44 -
3.5.3	Zusammenfassung.....	- 44 -
4.	Materiell-rechtliche Bewertung	- 45 -
4.1	Planrechtfertigung	- 45 -
4.2	Vorratsplanung	- 47 -
4.3	Planungsleitsätze	- 47 -
4.4	Abwägung	- 47 -
4.4.1	Grundsätzliches zur Abwägung.....	- 47 -
4.4.2	Verkehrliche Belange	- 49 -
4.4.2.1	Funktionale Bedeutung der Straße im Planungsraum	- 49 -
4.4.2.2	Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation	- 49 -
4.4.2.3	Planungsziel	- 53 -
4.4.2.4	Ausbaustandard	- 53 -
4.4.3	Planungsvarianten	- 54 -
4.4.3.1	Beschreibung der Varianten	- 55 -
4.4.3.2	Beurteilung der einzelnen Varianten.....	- 59 -
4.4.4	Abschnittsbildung	- 62 -
4.4.5	Immissionsschutz.....	- 63 -
4.4.5.1	Lärmschutz	- 64 -
4.4.5.2	Schutz vor Luftschadstoffen	- 96 -
4.4.5.3	Schutz vor Erschütterungen	- 99 -
4.4.5.4	Schutz vor Baulärm	- 100 -
4.4.6	Gewässer- und Grundwasserschutz	- 101 -
4.4.6.1	Allgemeines	- 101 -
4.4.6.2	Überwachung der verwendeten Baustoffe.....	- 102 -
4.4.7	Bodenschutz	- 102 -
4.4.8	Naturschutz und Landschaftspflege	- 102 -
4.4.8.1	Allgemeines zur Eingriffsregelung:	- 102 -
4.4.8.2	Vermeidbarkeit/ Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen.....	- 103 -
4.4.8.3	Vermeidungs-/ Verminderungs- und Schutzmaßnahmen	- 104 -
4.4.8.4	Beschreibung der Beeinträchtigungen.....	- 104 -
4.4.8.5	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	- 105 -
4.4.8.6	Erforderlichkeit der Kompensationsmaßnahmen	- 106 -
4.4.9	Artenschutz	- 107 -
4.4.10	Landschaftsschutzgebiete.....	- 110 -
4.4.11	Land- und Forstwirtschaft.....	- 110 -
4.4.11.1	Landwirtschaft.....	- 111 -
4.4.11.2	Forstwirtschaft.....	- 112 -
4.4.12	Grunderwerb	- 112 -
4.4.13	Kommunale Belange	- 112 -
4.4.14	Haushaltsrechtliche Belange.....	- 116 -
4.4.15	Private Belange.....	- 117 -
4.4.15.1	Eigentumsgarantie	- 117 -

4.4.15.2	Wertminderung von Grundstücken	- 118 -
4.4.15.3	Dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen	- 118 -
4.4.15.4	Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen	- 119 -
4.4.15.5	Übernahmeanträge für Restflächen	- 119 -
4.4.15.6	Umwege	- 119 -
4.4.15.7	Zufahrten	- 120 -
4.4.15.8	Einzelne Einwendungen	- 120 -
5.	Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren	- 125 -
6.	Abschließende Bewertung	- 125 -
7.	Rechtsbehelfsbelehrung	- 126 -
8.	Hinweise zum Entschädigungsverfahren	- 127 -
9.	Hinweis auf die Auslegung des Planes	- 128 -
10.	Hinweis zur Geltungsdauer	- 129 -
11.	Hinweise zur Klageerhebung	- 129 -

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

BGBL	Bundesgesetzblatt
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
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
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)
ELES	Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland

GV.NRW.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
GMBL.	Gemeinsames Ministerialblatt
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LG NRW	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz) des Landes Nordrhein-Westfalen
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
LSG	Landschaftsschutzgebiet
MBI. NRW.	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MBV	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
MLuS-	Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2005
MUNLV	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-
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
NSG	Naturschutzgebiet
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
RAS-LP 2	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung; ARS Nr. 39/1993 des Bundesministers für Verkehr vom 30. Nov. 1993 –
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen – Ausgabe 1999 –;
RAS-Q 96	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
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)

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der A 40 für den Streckenabschnitt zwischen Bau-km 30+830 AS Dortmund-Ost (B236) und Bau-km 40+353 AK A1/A44 Dortmund/Unna einschließlich der Folgemaßnahmen an Verkehrsanlagen und Anlagen Dritter wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des vom Landesbetrieb Straßenbau - Betriebssitz Gelsenkirchen, Regionalniederlassung Ruhr, (Straßenbauverwaltung-/Vorhabenträger/Träger der Straßenbaulast) aufgestellten Plans erfolgt gemäß § 17 FStrG in Verbindung mit §§ 2 ff. VwVfG NRW.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Planunterlagen vom 16.2.2009, die in der Zeit vom 20.4.2009 bis einschließlich 19.5.2009 in den Städten Dortmund, Unna und in der Gemeinde Holzwickede und vom 3.8.2009 bis einschließlich 2.9.2009 in der Stadt Unna und der Gemeinde Holzwickede öffentlich ausgelegt haben:

Ifd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Anlage-Nr.	Maßstab 1 :
1.	Erläuterungsbericht	1	
2.	Übersichtskarte	2.1	25.000
3.	Übersichtslageplan	3.1	5.000
4.	Übersichtshöhenplan	4.1	5.000/ 500
5.	Bauwerksverzeichnis	1 Hefter	
6.	Straßenquerschnitt	6.1-6.2	50
7.	Bauwerksplan Leitungsplan	7.-7.12b 7.1.1-7.12.1	1.000 1.000
8.	Höhenplan Nordseite Südseite Rampen und kreuzende Verkehrswege	8.1N-8.12N 8.1S-8.12S 8.13-8.18	1.000/ 100
9.	Grunderwerbsverzeichnis	1 Hefter	
10.	Grunderwerbsplan	10.1 -10.12	1.000
11.	Lärmtechnische Unterlagen - Erläuterungsbericht - Lageplan, Blätter 1-5	11 11.1 11.2	2.000
12.	Landschaftspflegerischer Begleitplan		

	- Erläuterungsbericht	12.0	
	- Lagepläne -Bestand/ Auswirkungen, Blätter 1-7	12.1.1	1.000
	- Lagepläne- Bestand/Konflikt Blätter 1 -5	12.1.2	1.000
	- Maßnahmenplan, Blätter 1-9	12.2.1	1.000
	- Maßnahmenplan, Blätter 1-7	12.2.2	1.000
	-Übersichtspläne der landschafts- pflegerischen Maßnahmen	12.3.1	5.000
		12.3.2	5.000
13.	Wassertechnische Unterlagen		
	- Erläuterungsbericht	13.1	
	- Übersichtslageplan	13.2	5.000
	- Lageplan, Blätter 1-5	13.3	1.000
	- Lageplan, Blatt 1	13.4	100
	- Längsschnitt, Blatt 2	13.4	50
	- Lageplan, Blatt 1	13.5	250
	- Längsschnitt, Blatt 2	13.5	100
	- Lageplan, Blatt 1	13.6	500
	- Längsschnitt, Blatt 2	13.6	50
	- Längsschnitt, Blatt 3	13.6	25
	- Längsschnitt, Blatt 4	13.6	100
14.	Ergebnisse der Schadstoff- untersuchungen	14	
15.	Umweltverträglichkeitsuntersuchung		
	- Erläuterungsbericht	1 Hefter	
	- Unterlagen vom 30.6.2005		
	- Biotoptypen, reale Nutzung	12.1, Blatt 1	5.000
	- Boden, Wasser, Klima, Luft	12.1, Blatt 2	5.000
	- Tiere und Pflanzen	12.1, Blatt 3	5.000
	- Mensch, Kulturgüter, Landschafts- bild	12.1, Blatt 4	5.000
	- Raumwiderstand/Konfliktschwerpunkte	12.2, Blatt 1	5.000
	- Umweltverträglichkeitsuntersuchung vom Dezember 2002- April 2003		
	- Realnutzung und Biotoptypen	Anlage 1	5.000
	- Tiere und Pflanzen	Anlage 2	5.000
	- Boden/Wasser	Anlage 3	5.000
	- Luft, Klima, Landschaft	Anlage 4	5.000
	- Menschen	Anlage 5	5.000
	- Raumwiderstand/Konfliktschwerpunkte	Anlage 6	5.000

Deckblattunterlagen (Deckblatt I), die nicht öffentlich ausgelegt haben:

16.	Erläuterungsbericht	1 l	
17.	Übersichtskarte	2 l	50.000
18.	Bemerkungen zum Bauwerksverzeichnis	5 l	
19.	Bauwerksplan Blatt 0 und 13-16	7 l	1.000

20.	Bemerkungen zum Grunderwerbsverzeichnis	9 I	
21.	Grunderwerbsplan Blatt 0 und 13-16	10 I	1.000
22.	Landschaftspflegerische Begleitplanung	12 I	

Deckblattunterlagen (Deckblatt II), die nicht öffentlich ausgelegt haben:

23.	Erläuterungsbericht	1 II	
24.	Übersichtskarte	2 II	25.000
25.	Bemerkungen zum Bauwerksverzeichnis	5 II	
26.	Leistungsplan, Blatt 5.1	7 II	1.000
27.	Bemerkungen zum Grunderwerbsverzeichnis	9 II	
28.	Grunderwerbsplan, Blatt 5	10 II	1.000

Deckblattunterlagen (Deckblatt III), die vom 9.5.2011 bis 8.6.2011 in der Stadt Dortmund ausgelegt haben:

29.	Erläuterungsbericht	1 III	
30.	Übersichtskarte	2 III	25.000
31.	Bemerkungen und Bauwerksverzeichnis	5 III	
32.	Bauwerksplan, Blatt 1 und 2	7 III	1.000
33.	Bemerkungen und Grunderwerbsverzeichnis	9 III	
34.	Grunderwerbsplan, Blatt 1 und 2	10 III	1.000
35.	Ergebnisse der Lärmtechnik, incl. Varianten- untersuchung Stadtkrone	11 III	

Deckblattunterlagen (Deckblatt IV), die vom 4.11.2014 bis 3.12.2014 in den Städten Dortmund und Unna sowie in der Gemeinde Holzwickede ausgelegt haben:

36.	Erläuterungsbericht	1 IV	
37.	Übersichtskarte	2 IV	25.000
38.	Übersichtshöhenplan	4 IV	5.000/500
39.	Bemerkungen u. Bauwerksverzeichnis, 14 Blätter	5 IV	
40.	Bauwerksplan, Blatt 1-10	7 IV	1.000
41.	Höhenplan - Nordseite	8 IV 1 N-10 N	1.000/100

	- Südseite - Rampen	1 S-10 S 14, 15, 17	
42.	Bemerkungen und Grunderwerbsverzeichnis, 5 Blätter	9 IV	
43.	Grunderwerbsplan, Blatt 1, 2 und 10	10 IV	1.000
44.	Ergebnisse der Lärmtechnik	11 IV	
45.	Ergebnisse der Schadstoffuntersuchung	14 IV	

Deckblattunterlagen (Deckblatt V), die nicht ausgelegt haben:

46.	Erläuterungsbericht	1V	
47.	Übersichtskarte	2 V	25.000
48.	Bemerkungen u. Bauwerksverzeichnis, 3 Blätter	5 V	
49.	Bauwerksplan, Blatt 3 + 4	7 V	1.000
50.	Bemerkungen und Grunderwerbsverzeichnis, 4 Blätter	9 V	
51.	Grunderwerbsplan Blatt 3 + 4	10 V	1.000

Sonstige Unterlagen, die in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden:

52.	Gegenäußerung des Landesbetriebs (Synopsis), soweit im Beschluss hierauf Bezug genommen wird
53.	Niederschrift vom 27.10.2011 über den Erörterungstermin soweit im Beschluss hierauf Bezug genommen wird
54.	Gegenäußerung des Landesbetriebs (Synopsis) zu DB IV und V, soweit im Beschluss hierauf Bezug genommen wird
55.	Niederschrift vom 13.10.2015 über den Erörterungstermin soweit im Beschluss hierauf Bezug genommen wird
56.	Vereinbarung zum Lärmschutz Autozentrum nördlich Stadtkrone-Ost zwischen Stadt Dortmund und BRD, vertreten durch Straßen.NRW
57.	Variantenuntersuchung zum Verkehrslärm v. Juni 2014
58.	Sonstige Unterlagen, die sich durch Einwendungen und Gegenäußerungen geändert haben: Änderung der Immissionsschutzuntersuchung 11.1 IV UB 4, s. Einwendung zu 151 Änderung des Maßnahmenblattes Nr. Do S 3, s. Einwendung zu T 01 und T 04 Änderung des Bauwerksverzeichnisses – lfd. Nr. 1.1, 2.4, 4.3, s. Einwendung zu T 04 Änderung des Erläuterungsberichtes, Deckblatt III Variantenuntersuchung – Punkt Nr. 3.3, s. Einwendung zu T 04 Änderung des Bauwerksverzeichnisses – lfd. Nr. 9.17 und 9.18, s. Ein-

	<p>wendung zu T 05 Änderung des Erläuterungsberichtes – Punkt Nr. 4.8, s. Einwendung zu T 07 Änderung des Maßnahmenblattes Nr. Do G 3 I und UN A 4 I, s. Einwendung zu T 16 Änderung des Bauwerksverzeichnisses – lfd. Nr. 6.17, s. Einwendung zu T 23 und T 26 Änderung des Bauwerksverzeichnisses – lfd. Nr. 5.6 und 12.5, s. Einwendung zu T 26 Änderung des Bauwerksverzeichnisses – lfd. Nr. 5.8 und 11.4, s. Einwendung zu T 28 Änderung des Bauwerksverzeichnisses – lfd. Nr. 2.24, 2.26, 3.13, 3.14, 4.11, 5.7, 6.9, 6.10, 6.15, 8.9 und 10.15, s. Einwendung zu T 29 Änderung des Bauwerksverzeichnisses – lfd. Nr. 3.15, 3.17, 5.9, 6.11, 6.18, 6.19, und 10.16, s. Einwendung zu T 31</p>
59.	<p>Unterlagen, die sich durch die Abstimmung mit der Planfeststellung Stadtbahnbau geändert haben:</p> <p>RRB Marsbruchstraße und A 40 Entwässerung im Bereich Stadtbahntunnel Änderung Bauwerksverzeichnis – lfd. Nr. 2.7 Änderung Grunderwerbsverzeichnis – lfd. Nr. 20.1 und 22.1 Änderung des Lageplanes – Nr. 7.2 und 7.3 Änderung des Grunderwerbplanes – Nr. 10.2</p>
60.	<p>Unterlagen, die sich durch die Erörterungstermine vom 14. und 17.10.2011 geändert haben:</p> <p>Niederschrift Nr. 4.17 - Friedhofsgebäude Änderung des Erläuterungsberichtes – Seite 36 und 42 Änderung des Bauwerksverzeichnisses – lfd. Nr. 2.10 Änderung des Lageplanes – Nr. 7.2</p>
61.	<p>Niederschrift Nr. 4.21 – Rad/Gehweg, Querschnitt Bereich Ap 190 Änderung des Bauwerksverzeichnisses – lfd. Nr. 2.9 Änderung des Grunderwerbsverzeichnisses – lfd. Nr. 12.1, 12.2, 13.1/13.2 bis 17.1/17.2 Änderung des Lageplanes – Nr. 7.2 Änderung des Grunderwerbplanes – Nr. 10.2 Zustimmung der Stadt Dortmund</p>
62.	<p>Niederschrift Nr. 4.31 - Buddenacker Änderung des Erläuterungsberichtes – Seite 10 und 22 Änderung des Bauwerksverzeichnisses – lfd. Nr. 0.2 und 5.1 Änderung des Grunderwerbsverzeichnisses – lfd. Nr. 10a.1 bis 10f.1, 13.1, 25.1 bis 28.1, 27a.1, 27b.1 und 29.1 Änderung der Übersichtskarte – Nr. 2 I Bl.1 Änderung des Lageplanes – Nr. 7 I Bl. 0 und 7.5 Änderung des Grunderwerbplanes – Nr. 10 I Bl. 0 und 10.5 Zustimmung der Stadt Dortmund</p>

3. Wasserrechtliche Regelung

Dem Träger der Straßenbaulast wird erlaubt, das von den befestigten Straßenflächen abfließende und gesammelte Niederschlagswasser in die in den wasserrechtlichen Unterlagen dargestellten Gewässer einzuleiten und dem Grundwasser zuzuführen.

Die Regelung stützt sich auf die §§ 8,9,10,11, 18, 19 und 57 WHG in Verbindung mit §§ 24 ff. 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.

4. Ausnahmen und Befreiungen

Von den Verboten der Landschaftsschutzgebiete

- Landschaftsschutzgebiet Nr. 29 (Waldfläche am Hauptfriedhof), Landschaftsplan Dortmund-Mitte
- Landschaftsschutzgebiet Nr. 30 (Wickeder Feld), Landschaftsplan Dortmund-Mitte,
- Landschaftsschutzgebiet Nr. 33 (Landwirtschaftsbereich um Sölde), Landschaftsplan Dortmund-Süd,
- Landschaftsschutzgebiet Nr. L 2 (Holzwickeder Bachtal), Landschaftsplan Kreis Unna Nr. 5 „Holzwickede“
- Landschaftsschutzgebiet Nr. L 2, Landschaftsplan Kreis Unna Nr. 8 “Massen”

wird gemäß § 69 Abs. 1 BNatSchG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, eine Befreiung erteilt, soweit die Gebiete von der Baumaßnahme betroffen sind.

5. Nebenbestimmungen/Auflagen

5.1 Wasserwirtschaft

5.1.1 Allgemeines

Der Träger der Straßenbaulast hat der oberen Wasserbehörde

- die festgestellten wasserbautechnischen Unterlagen,
- den Planfeststellungsbeschluss,
- einen Übersichtsplan einschließlich der Darstellung der zu entwässernden Flächen,
- einen Lageplan mit Kenntlichmachung der Lage der Einleitungsstellen,

- die Bezeichnung der Vorfluter sowie
- die jeweilige Einleitungsmenge einschließlich der Berechnungsgrundlage

zu übersenden.

In das Wasserbuch einzutragen sind die Einleitungen, wie sie sich aus dem wasserrechtlichen Antrag des Trägers der Straßenbaulast (Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 13 dieses Planfeststellungsbeschlusses) ergeben.

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 zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben (VAwSF)“ 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.

Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

5.1.2 Verwendung von Recycling-Baustoffen

Sofern Recycling-Baustoffe im Straßen- und Erdbau verwendet werden, sind hinsichtlich der Verwendungsgebiete und der Güteüberwachung folgende Erlasse 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 Hausmüllverbrennungsrückständen 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-3-952.0 (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.

5.2 Altlasten

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

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.

Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z. B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen, etc.) soweit wie möglich zu reduzieren.

5.3 Lärmschutz

Vom Vorhabenträger 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 2020 durchgeführt worden. Durch neue Verkehrszahlen (2010) und geänderte Rahmenbedingungen wurde im April 2013 ein neues Verkehrsgutachten erstellt, welches den Prognosehorizont auf 2025 erweitert hat.

Die Lärmtechnische Untersuchung wurde daraufhin im Juni 2014 aktualisiert (s. Teil A, Nr.2, lfd. Nr. 44).

Entsprechend den Ergebnissen der Untersuchung und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage (vgl. 16. BImSchV) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände, Lärmschutzwand/-wandkombinationen und offenporige Asphaltdeckschicht) bzw. an den baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Auf Abschnitt B, Nr. 4.4.4 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Der Vorhabenträger hat die in den festgestellten Planunterlagen gem. des Abschnittes A, Nr. 2, lfd. Nr. 44 vorgesehenen Lärmschutzanlagen zu errichten und zu unterhalten. Bei der Ausgestaltung der Anlagen ist insbesondere auf eine sorgfältige Anpassung an das Umfeld zu achten. Einzelheiten sind im Zuge der Ausführungsplanung festzulegen.

Der Vorhabenträger hat im Planfeststellungsabschnitt einen Straßenbelag aufzubringen, der sicherstellt, dass die in den lärmtechnischen Berechnungen angegebenen Korrekturwerte D_{Stro} 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. Soweit dies nicht gewährleistet werden kann, ist die Einhaltung der Pegelwerte bzw. der Immissionsgrenzwerte durch zusätzliche Maßnahmen sicherzustellen.

Im Bereich Dortmund Nord, Stadtkrone-Ost/Gottesacker übernehmen die zwei Autohäuser, die mit Trenn-/Schallschutzwänden miteinander verbunden sind, die Funktion der notwendigen Lärmschutzwand. Die Vereinbarung zum Lärmschutz „Autozentrum nördlich Stadtkrone-Ost“ zwischen der Stadt Dortmund und der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Land NRW bzw. durch Straßen.NRW wird Bestandteil der Planunterlagen. Auf Abschnitt B, Nr. 4.4.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hierdurch wird der dauerhafte Lärmschutz für diesen Bereich sichergestellt.

Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke sind vom Träger der Straßenbaulast 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 zum nicht nur 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. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind die Prognosewerte für das Jahr 2025 heranzuziehen. Die Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können aber nur erstattet werden, wenn noch kein ausreichender Schallschutz am Gebäude vorhanden ist.

Ansprüche dem Grunde nach haben die Eigentümer folgender Wohngrundstücke, soweit die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete überschritten werden:

Dortmund-Gottesacker Nordseite

Am Gottesacker 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 40, 42,

Attinghausenstraße 15, 18, 19, 20,

Auf dem Hohwart 7, 9, 11,

Auf dem Steine 10, 12, 14, 16, 17, 18, 20, 22, 24, 25, 28, 29, 31, 33,

34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 49, 51, 53, 55, 57, 59, 61

Küßnachtstraße 22, 24, 26, 28, 30, 32, 39

Rösselmannstraße 1, 3, 5, 6, 7, 8, 16, 18, 20, 22

Rütlistraße 5, 5a, 7, 7a, 9, 9a, 11, 11a, 13, 13a, 15, 15a, 18, 19, 21,
23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 39, 40, 41, 43, 45, 51, 53, 55, 57, 59, 61, 63, 65, 67, 69,
71, 73, 75, 77, 79, 81, 83, 85, 87, 89, 91, 93, 97, 100, 101, 103, 105, 107, 109, 111,
113, 115, 117, 119, 121, 123, 125, 127

Stauffacherstraße 12, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 31

Dortmund-Neuasseln (Nordseite)

Am Funkturm 1

Aplerbecker Straße 312, 314, 316, 318

Arcostraße 2

Brackeler Linde 1, 1a, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 7a, 9

Kranefeldweg 1, 2, 3, 4, 6

Leni-Rommel-Straße 145, 150, 152

Schwakenfeldweg 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8

Schwarzer Weg 42

Bereich Stadtkrone-Ost

ADAC

Athener Weg 1

Stockholmer Allee 25, 27, 35, 43, 45, 47

Dortmund Aplerbeck

Klinikum 3, 4, 5, 6, 13, 14, 16, 41

Leni-Rommel-Straße 217, 219

Vahleweg 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34,
36, 38, 40

Aplerbecker Straße 330, 331, 332, 333

Schleefstraße 32

Staatsbusch 11

Trapphofstraße 116, 124, 126, 128, 130, 132, 134, 136, 138, 140,
173, 175, 177, 179, 181, 189, 191, 193, 195, 197,
199, 201, 203, 205, 207, 209

Dortmund -Sölde

Flügelstraße 2, 4, 5, 6, 7, 8, 8a, 10, 10a, 11, 12, 14, 16, 18, 20

Hövelteichstraße 37

Emschertalstr. 99

Ruthgerusstraße 48

Bereich Emschertalstraße (Nordseite)

Emschertalstraße 131, 134, 135, 137, 141

Holzwickede Nord

Am Busch 3a

Hilsmannweg 1, 4, 6, 8, 9

Sachsenstraße 2

Wickeder Chaussee 172a, 174

Wilhelmstraße 64, 65, 66, 67, 68, 71, 73, 73a, 78

Ferdinand-Porsche-Straße 3

Gottlieb-Daimler-Straße 1, 17

Wilhelm-Röntgen-Straße 4,

Wilhelmstraße 2, 4, 6, 18

Holzwickede Süd/Natorp

Bismarckstraße 25f, 27e, 27f, 27g, 27h, 31, 35, 37, 39, 41, 44

Danziger Straße 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15

Kurze Straße 3, 5, 7, 9, 11, 13

Nordstraße 66, 72

Unna-Massen und Außenbereiche

Karlstraße 21

Kleiststraße 81, 91, 93

Provinzialstraße 11; 13, 19, 21, 23, 39, 61, 61a

Rostocker Straße 1, 2, 3, 5, 6

Entschädigungsanspruch

Die Eigentümer der in Abschnitt A, Nr. 5.2.2 dieses Beschlusses genannten Grundstücke, die mit einem Außenwohnbereich (Balkon, Terrasse, Garten) ausgestattet sind, haben gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch den von der hiermit planfestgestellten Straße ausgehenden Verkehrslärm; dabei ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Dem Träger der Straßenbaulast wird aufgegeben, die Eigentümer dieser Grundstücke auf die Möglichkeit hinzuweisen, Entschädigungsansprüche geltend zu machen.

Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97. Für den Fall, dass zwischen dem Träger der Straßenbaulast und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Höhe der Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmbelastungen erzielt wird, setzt die Bezirksregierung die Entschädigung fest (§ 19 a FStrG in Verbindung mit § 41 EEG NRW).

Offenporiger Asphalt (OPA)

Soweit der Vorhabenträger die Verwendung eines OPA nach dem jeweiligen Stand der Technik festsetzt und insoweit einen Korrekturwert D_{strO} von -5 dB(A) in die Berechnungen der jeweiligen Beurteilungspegel einstellt hat, wird ihm aufgegeben die von ihm angenommene Schallpegelminderung von -5 dB(A) nach spätestens acht Jahren regelmäßig dahingehend nach dem neuesten Stand der Technik zu überprüfen, ob die lärmmindernde Wirkung des OPA weiterhin anhält. Gegebenenfalls ist durch regelmäßigen Ersatz der Deckschicht die Wirkungsweise wieder herzustellen.

Baulärm und Erschütterungen

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

Zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen sind dem Vorhabenträger bei allen Bauarbeiten in der Nähe von Gebäuden jedweder Nutzungsart die der DIN 4150-3 entnommenen und in Tabelle 1 zum Gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Ver-

braucherschutz – V B 2-8829 (VNr. 4/00), des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr – IV A 6-46-63, und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport – II A 4-850.1 – „Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ vom 31.07.2000 (SMBl. 7129) Anhaltswerte für Erschütterungen vorgegeben, unterhalb derer schädliche Erschütterungsimmissionen ausgeschlossen werden können, zu beachten.

Sollte es während der Bauausführung - insbesondere beim Beseitigen der Brückenbauwerke und dem Abtragen (ein Abriss ist wegen der Erschütterungswirkungen nicht gestattet) der bestehenden Lärmschutzwände an nahestehenden Gebäuden - zu Überschreitungen der Anhaltswerte kommen, sind die Arbeiten zu unterbrechen, die Ursache der Überschreitung zu ermitteln und das Bauverfahren ggf. entsprechend zu modifizieren. Sollten trotz optimiertem Bauverfahren die Anhaltswerte überschritten werden und werden dadurch Schäden verursacht, sind diese nach den Grundsätzen des § 906 BGB zu entschädigen.

Bei schwierigen Abbrucharbeiten (z.B. Abbruch mit Großgerät) sind ggf. Beweissicherungsverfahren im direkten Wirkungsbereich durchzuführen.

Um die Lärmbelastung für die Anwohner während der Bauphase möglichst gering zu halten, wird dem Vorhabenträger aufgegeben, die heute vorhandenen Lärmschutzwände nach Möglichkeit erst nach Fertigstellung der neuen Wände abzutragen. Für Zeiträume, in denen dies beispielsweise vom Bauablauf her nicht möglich ist, wird hiermit eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h angeordnet. Einzelheiten der konkreten Durchführung sind mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen. Davon unabhängig hat der Vorhabenträger alle ihm 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.

Soweit erforderlich, sind zum Schutz der an die Baustelle nah angrenzenden Wohngebäude temporäre Schallschutzwände zu errichten. Dies gilt insbesondere für die Wohngebäude am Vahleweg.

Zur Vermeidung unzumutbaren Baustellenlärms sollen die Bauarbeiten möglichst auf den Zeitraum zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr beschränkt werden.

5.4 Natur- Landschafts- und Artenschutz

Eingriffe in naturnahe Bestände sind auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken. Der landschaftspflegerische Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) nebst Anlagen ist Bestandteil der Planfeststellung. Es dürfen nur die in diesem Fachplan genannten Flächen in Anspruch genommen werden.

Die Kompensationsmaßnahmen sind zeitnah, spätestens jedoch ein Jahr nach Fertigstellung des Vorhabens, durchzuführen.

Die Untere Landschaftsbehörde ist bei der Abnahme der fertig gestellten Kompensationsmaßnahmen zu beteiligen.

Die Maßnahme Do S 3 wird abgeändert und erhält den in der Synopse unter der lfd. Nr. T 04 dargelegten Wortlaut. Das Maßnahmeblatt ist mit der Forstverwaltung abzustimmen.

Die Kompensationsmaßnahmen in Sölde: Do A 3, Do A 4.2 sowie Do E 1 sind entsprechend den Anregungen der unteren Landschaftsbehörde umzugestalten und abzustimmen. Die Forstverwaltung ist zu beteiligen.

Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugeordneten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Das schließt auch eine sachgerechte Pflege ein. Die Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege (RAS, LP 1,2 und 4), ist zu beachten.

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

Der Vorhabenträger hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen (auf seine Kosten) Sorge zu tragen und die erforderlichen Pflegemaßnahmen entsprechend den in Nr. 2.7.7 der RAS-LP 2 enthaltenen Vorgaben zu übernehmen. Die Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist im Rahmen der Ausführungsplanung nach den in den RAS-LP 2 dargestellten Grundsätzen festzulegen.

Bei nicht in das Eigentum des Straßenbaulastträgers übergehenden Kompensationsflächen obliegt dem jeweiligen Eigentümer die Unterhaltungspflege; die Kosten hierfür hat der Träger der Straßenbaulast 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. Das Bauwerksverzeichnis ist ggf. entsprechend zu berichtigen. Soweit abweichend hiervon eine Regelung mit einem Dritten über die Ablösung der Unterhaltungspflicht getroffen worden ist, kann hierauf im Bauwerksverzeichnis ergänzend hingewiesen werden.

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 dem Zeitraum zwischen Ende September bis Ende Februar erfolgen.

Bodenverdichtungen sind im Bereich der durch die Baumaßnahme betroffenen Pflanzenbestände nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Wurzelraum ist zu sichern. Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind unter strikter Beachtung artenschutzrechtlicher Vorgaben außerhalb des Zeitraums vom 1. März bis zum 30. September 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.

5.5 Denkmalschutz

Werden bei Eingriffen in den Boden Bodendenkmäler in Form von kultur- und erdgeschichtlichen Bodenfunden (etwa Mauern, alte Gräber, Einzelfunde wie Tonscherben und Metalle, aber auch Veränderungen in der natürlichen Beschaffenheit, Höhlen und Spalten, Erzeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens wie Knochen, Fossilien und Ähnliches) entdeckt, ist die Entdeckung der örtlich zuständigen Kommune als untere Denkmalbehörde und dem Westfälischen Museum für Archäologie/ Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe, In der Wüste 4, 57462 Olpe unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage nach Zugang der Anzeige im unveränderten Zustand zu erhalten, falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird (§§ 15 und 16 DSchG).

Dem Amt für Bodendenkmalpflege oder seinem Beauftragten ist das Betreten der betroffenen Grundstücke zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können. Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.

Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu sechs Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG NRW).

5.6 Landwirtschaft

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; gegebenenfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten.

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

Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

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

Die im Rahmen der Baumaßnahme vorübergehend als Arbeitsstreifen beanspruchten Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.

Die Kompensationsmaßnahmen Do G 3 I und UN A 4 I, sind entsprechend den Anregungen des Regionalforstamtes Ruhrgebiet umzugestalten und abzustimmen. Die Forstverwaltung ist zu beteiligen.

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.

5.7 Unterrichtungs-/Abstimmungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

- der LWL-Archäologie für Westfalen, Olpe, In der Wüste 4 - Denkmalbehörde, 6 Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen
- Wehrbereichskommando II G 4 Dez VerklInfra, Freiligrathstr. 6, 55131 Mainz, Baubeginn und -ende
- RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Leitungsbereich Gersteinhof, Herrn Schindelbauer, Alte Bockumer Str. 4, 59368 Werne, 2 Wochen vor Baubeginn zur Einweisung in die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen
- DB Kommunikationstechnik GmbH (DB KT GmbH, Netzadministration), Fax: 069/265-57811 oder per mail unter Angabe der Bearbeitungsnummer 504247382, mindestens sieben Arbeitstage vor Baubeginn zwecks örtlicher Kabeleinweisung
- DB Energie GmbH, Grävenkolkstraße 77, 45770 Marl, mindestens 14 Tage vor Baubeginn zur Unterweisung der bauausführenden Firma
- DB Netz AG, Niederlassung Hamm, Herr Sentek, rechtzeitig vor Baubeginn
- Thyssen Gas GmbH als Nachfolger von RWE Westfalen-Weser-Ems GmbH, rechtzeitig vor Baubeginn hinsichtlich konkreter Absprache zur Bauausführung
- E.ON Ruhrgas AG, Gelsenkirchen rechtzeitig vor der Ausführungsplanung
- Open Grid Europe GmbH, Essen rechtzeitig vor Baubeginn wegen evt. Leitungssicherungen und -verlegungen
- DEW 21 und DONETZ, Dortmund, rechtzeitig vor Baubeginn
- Stadt Dortmund, rechtzeitig vor Baubeginn
- Stadtwerke Unna rechtzeitig vor Baubeginn zur Sicherung/Verlegung eines Mittelspannungskabels

- Gelsenwasser AG, rechtzeitig vor der Ausführungsplanung
- Landschaftsverband Westfalen-Lippe, rechtzeitig vor Bauausführung

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

5.8 Straßenrechtliche Verfügungen

Gem. § 2 Abs. 6a FStrG gilt die neue Straße mit der Verkehrsfreigabe als zur A 40 gewidmet. Auf die Widmung wurde bereits im Erläuterungsbericht hingewiesen. Die Entscheidung wird somit mit diesem Planfeststellungsbeschluss bekannt gegeben.

5.9 Nebenbestimmungen im privaten Interesse

5.9.1 Inanspruchnahme von Grundstücken

Die durch die Straßenbaumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer haben gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen sowie für sonstige durch das Straßenbauvorhaben hervorgerufene unzumutbare Nachteile.

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer die Übernahme dieser Flächen durch den Träger der Straßenbaulast verlangen. Werden die Flächen vom Vorhabenträger nicht übernommen, sind die für die Durchführung dieser Maßnahmen erforderlichen Rechte mit einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gegen eine entsprechende Entschädigung dinglich zu sichern.

Über die Höhe der Entschädigung wird – sofern es zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und dem betroffenen Eigentümer nicht zu einer entsprechenden Einigung kommt – in dem Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW entschieden.

5.9.2 Ertragsminderungen

Soweit durch das Straßenbauvorhaben selbst oder durch Kompensationsmaßnahmen Ertragsminderungen eintreten, wird festgestellt, dass den Betroffenen ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt B, Nr. 9).

5.9.3 Mehrwege

Sofern sich Wege für die betroffenen Landwirte durch die Baumaßnahme erheblich verlängern und damit die Rechte der Betroffenen nachteilig berührt werden, steht diesen ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zu. Dies ist etwa der Fall, wenn zusätzliche Wegstrecken für den land-/forstwirtschaftlichen Betriebsablauf er-

heblich sind und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt B., Nr. 5 und 8).

5.9.4 Zufahrten

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.

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

5.10 Sonstige Nebenbestimmungen

Städtebauliches Gesamtkonzept

Die äußere Gestaltung der Lärmschutzwände bzw. weitere Gestaltungsmaßnahmen der Lärmschutzwände im Bereich der Stadtkrone-Ost (Begrünungen und Bepflanzungen) sowie weitere Anpflanzungen sind wegen der besonderen Ortseingangslage im Benehmen mit der Stadt Dortmund bzw. Stadtkrone- Ost Entwicklungsgesellschaft durchzuführen. Soweit wirtschaftlich vertretbar ist in der Ausführungsplanung auf städtebauliche Belange Rücksicht zu nehmen, in dem z. B. gestalterische Elemente, wie z. B. einzelne transparente Felder oder entsprechende Bepflanzungen/ Begrünungen etc. verwendet werden. Allerdings darf dies nicht zu Betroffenheiten Anderer und zu Mehrkosten führen. Transparente Lärmschutzwände sind nur Bestandteil dieses Beschlusses, soweit dadurch keine Mehrkosten entstehen.

Änderung der Planunterlagen

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

Die Planunterlagen sind, soweit noch nicht erfolgt, von der Straßenbauverwaltung entsprechend den sich aus diesem Beschluss ergebenden Ergänzungen, Änderungen, Auflagen und Verpflichtungen zu berichtigen. Hierzu zählen auch die Ergänzungen und Änderungen, die sich auf Grund der Stellungnahmen und Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren ergeben haben, soweit in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.

Die durch die Deckblätter I - V hinfällig gewordenen Ursprungsplanunterlagen sind entsprechend zu kennzeichnen.

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 ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

6. Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen

6.1 Berücksichtigte/gegenstandslose Einwendungen bzw. Stellungnahmen

Den Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter wird, soweit sie durch

- die Planänderungen in Form von Deckblättern oder
- die Zusagen des Vorhabenträgers 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 Straßenbauverwaltung veräußert worden sind, sind nunmehr etwaige Einwendungen hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme gegenstandslos.

6.2 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 befürchtet werden,

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

Fragen der Entschädigung bleiben dem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

6.3 Spezielle Einwendungen und Forderungen

Die von Behörden, Stellen und privaten Beteiligten sowie den nach § 60 BNatSchG anerkannten Naturschutzvereinen erhobenen speziellen Forderungen und Einwendungen werden aus den in Abschnitt B dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

Soweit dort nicht im Einzelnen explizit auf die Einwendungen eingegangen worden sein sollte, weil es sich z. B. nicht um mehr als nur geringfügig betroffene Interessen handelt, schließt sich die Planfeststellungsbehörde den vom Vorhabenträger in seinen Gegenäußerungen vorgetragenen Argumenten voll inhaltlich an. Soweit dort der

Argumentation widersprochen wird, werden die Einwendungen und Bedenken zurückgewiesen.

Allein zur Vermeidung von Wiederholungen und zur besseren Lesbarkeit des Beschlusses wird deshalb auf die Synopsen unter Abschnitt A, Nr.2, lfd. Nr. 52 und 54 verwiesen.

6.4 Präkludierte Einwendungen

Nach dem Inhalt der Verwaltungsvorgänge sind einige Einwender gemäß § 17 a Ziffer 7 FStrG mit ihren Einwendungen gegen den offen gelegten Plan ausgeschlossen. Nach § 73 Abs. 4 VwVfG NRW konnte jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis 4 Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben.

Einwendungen gegen den 2009 ausgelegten Plan

Der festgestellte Plan hat in der Zeit vom 20.4.-19.5.2009 einschließlich u.a. bei der Stadt Dortmund öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Auslegung ist fristgerecht bekannt gemacht worden. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 16.6.2009.

Die Einwendungen der Einwender - Nr. 17 und 60 gingen ausweislich des Eingangsstempels erst am 17.6.2009 bei der Bezirksregierung Arnsberg ein.

Die Einwendung des Einwenders - Nr. 23 ging ausweislich des Eingangsstempels erst am 24.9.2009 bei der Bezirksregierung Arnsberg ein.

Insofern ist festzustellen, dass die genannten Einwendungen nach Ablauf der Frist eingingen.

Einwendungen gegen das 2011 ausgelegte Deckblatt III

Drei Einwender/innen sind mit ihren Einwendungen ausgeschlossen, soweit sie erstmalig im Deckblattverfahren III sachliche Bedenken gegen die Ursprungsplanung geäußert haben.

Nach dem Inhalt der Verwaltungsvorgänge haben die Einwender/innen erstmalig innerhalb der Einwendungsfrist zum Deckblattverfahren III am 19.6.2011 bzw. 21.6.2011 zur Ursprungsplanung Einwendungen erhoben.

Die Auslegung von Deckblättern eröffnet aber nicht die Möglichkeit, nunmehr erstmalig gegen die Gesamtplanung (insgesamt) Einwendungen erheben zu können. Darauf wurde auch in der öffentlichen Bekanntmachung vom 26.4.2011 ausdrücklich hingewiesen.

Einwendungen gegen das 2014 ausgelegte Deckblatt IV.

Der festgestellte Plan hat in der Zeit vom 04.11.2014 bis 03.12.2014 einschließlich u.a. bei der Stadt Dortmund öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Auslegung ist fristgerecht bekannt gemacht worden. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 17.12.2014.

Die Einwendungen mit den Nummern 37, 89, 90,91, 95, 99, 100,101, 107, 108, 110, 111, 117, 118, 120, 124, 126, 130, 131, 132, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 148,150 155 und 156 gingen ausweislich des Eingangsstempels erst am 18.12.2014 bzw. 19.12.2014 bei der Stadt Dortmund bzw. bei der Bezirksregierung Arnsberg ein. Insofern ist festzustellen, dass die genannten Einwendungen nach Ablauf der Frist eingingen.

Rechtsfolge der Fristversäumung

Die Versäumung der Frist hat zur Folge, dass die Einwendungen ausgeschlossen sind. Dies regelt § 17a Nr. 7, Satz 1 FStrG. Mit der dort vorgesehenen materiellen Präklusion sind die Einwendungen in der Sache verwirkt, so dass sie den Einwendern keine Rechtsposition mehr zu verleihen vermögen.

Dies schließt aus, dass die Anhörungsbehörde durch inhaltliche Befassung mit den verspäteten Einwendungen eine einmal eingetretene materielle Präklusion nachträglich wieder beseitigt und Rechtsschutzmöglichkeiten neu eröffnet (BVerwG, Beschluss v. 18.9.1995 -11 VR 7.95- NVwZ 1996, S. 399).

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 der Vorhabenträger u.a. im Erörterungstermin und im Deckblattverfahren ausführlich damit auseinandergesetzt.

B. Begründung

1. Das Vorhaben

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss beinhaltet in erster Linie

- den Ausbau der B 1/ A 40 von Bau-km 30+830 bis Bau-km 40+353,
- Teilverlegung bzw. Anhebung der L 556
- die Anpassung der kreuzenden Straßen,
- den Abbruch sowie Änderungen/Umbau von Brückenbauwerken,
- die Wiederherstellung von Wirtschafts-, Geh- und Radwegen,
- die Errichtung von Lärmschutzanlagen,
- den Bau von Stützwänden
- Maßnahmen zum Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft, wasserwirtschaftliche Maßnahmen

2. Linienbestimmung

Für das Ausbauverfahren 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. Formell-rechtliche Würdigung

3.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Gem. § 17 S. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Der Ausbau der B 1/A 40 setzt somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens voraus, das gem. § 17 S. 3 FStrG nach den Vorschriften der §§ 17 a ff FStrG und 72 bis 78 VwVfG NRW durchzuführen ist.

Bedarfsplan des Bundes

Die Neufassung des Bedarfsplans zum Fernstraßenausbaugesetz hat durch das am 16.10.2004 in Kraft getretene Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) vom 4.10.2004 (BGBl. I S. 2574) Gesetzeskraft erlangt. Darin ist die hier festgestellte Ausbaumaßnahme als „vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen. Damit ist gesetzlich festgelegt, dass die Maßnahme den fachgesetzlichen Zielvorstellungen entspricht und vernünftigerweise geboten ist.

Landesplanung

Im Landesentwicklungsplan (LEP) NRW, rechtsgültig seit dem 11. Mai 1995, entspricht die A 40 einer der Entwicklungsachsen des Landes und gilt als „großräumige Achse von europäischer Bedeutung“. Damit gehört der Ausbau der A 40 auf dem

Gebiet der Stadt Dortmund und des Kreises Unna zu den Zielen der Raumordnung und Landesplanung, d.h. zur Verbesserung der Straßenverkehrsverbindungen zur Bewältigung der zunehmenden Verkehrsmengen im mittleren Ruhrgebiet.

Ferner ist der 6-streifige Ausbau der A 40 Gegenstand des Regionalplans (ehemals Gebietsentwicklungsplan) für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund – Unna – Hamm.

3.2 Umfang der Planfeststellung

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

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 Entscheidungen über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine „Notwendigkeit“ im Sinne der vorgenannten Vorschrift ist für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur „Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind“. Dabei dürfen 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 vom 12. Februar 1988 – 4 C 54.84, DVBl. 1988, S. 843).

Demnach stellen insbesondere

- der Abriss bzw. die Änderungen von Brückenbauwerken,
- die Verlegung von Kabeltrassen Versorgungsleitungen und Leerrohren,
- die Teilverlegung bzw. Anhebung der L556,
- 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, wieder hergestellt werden muss, damit diese nach wie vor ihre bisherigen Aufgaben erfüllen können.

Soweit in das Bauwerksverzeichnis 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 Bauwerksverzeichnis aufzunehmen.

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

3.3 Zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Die Bezirksregierung Arnsberg ist die sachlich zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde gem. § 22 Abs. 4 FStrG i. V. m. § 2 Abs. 3 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht vom 26.1.2010, geändert durch Art. 1 Nr. 2 der Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht vom 15.2.2011 (GV, NRW.S. 170).

3.4 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Das Anhörungsverfahren ist entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ordnungsgemäß durchgeführt worden. Sinn und Zweck einer Anhörung ist neben der Information der Allgemeinheit die Ermittlung des relevanten Sachverhalts und die Klärung aller für die Entscheidung erheblichen Fakten und Gesichtspunkte. Insoweit dient das Anhörungsverfahren der Vorbereitung der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Die maßgeblichen Regelungen zum Anhörungsverfahren finden sich für die straßenrechtliche Planfeststellung in den spezialgesetzlichen Bestimmungen des § 17a FStrG sowie in den §§ 72 ff. VwVfG. Die dort normierten Verfahrensvorgaben sind vorliegend allesamt eingehalten worden.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Gelsenkirchen hat den von ihm aufgestellten Plan mit Schreiben vom 24.2.2009 der Bezirksregierung Arnsberg zur Durchführung des Anhörungsverfahrens vorgelegt.

Der Plan hat auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 20.04.2009 – 19.05.2009 in den Kommunen Dortmund, Unna und Holzwickede während der Dienststunden zu jedermanns Einsichtnahme öffentlich ausgelegt.

Die Kommunen haben Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen be-

zeichnet, 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 ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, sind in der Stadt Dortmund von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden. Da in der Stadt Unna und der Gemeinde Holzwickede eine Benachrichtigung der nicht ortsansässigen Betroffenen unterblieb, erfolgte dort vom 03.08.2009 bis einschließlich 02.09.2009 eine erneute Offenlage der Planunterlagen, jedoch lediglich für diesen Personenkreis.

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

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

Deckblatt I

Aufgrund von Einwendungen wurde die Planung durch das Deckblatt I vom 17.01.2011 geändert. Es handelte sich um Änderungen einiger Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen abseits der Baumaßnahme.

Soweit durch diese Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden. Dies gilt auch für die nach § 60 BNatSchG i. V. m. § 12 LG anerkannten Vereine.

Während der gesetzlichen Frist sind Stellungnahmen abgegeben worden, zu denen sich der Vorhabenträger schriftlich geäußert hat.

Deckblatt II

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat der Vorhabenträger aufgrund einer Stellungnahme eine weitere Planänderung dahingehend vorgenommen, dass eine bestehende Ferngasleitung sowie geplante Entwässerungsleitungen teilweise umgeleitet werden müssen.

Soweit durch diese Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und/ oder zu Einwendungen gegeben worden. Dies gilt auch für die nach § 60 BNatSchG i. V. m. § 12 LG anerkannten Vereine.

Während der gesetzlichen Frist sind Stellungnahmen und eine Einwendung abgegeben worden, zu denen sich der Vorhabenträger schriftlich geäußert hat.

Deckblatt III

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat der Vorhabenträger eine ergänzende Lärmberechnung für den Bereich Bau-km 30+593 bis 31+391 durchgeführt, da der angrenzende Planabschnitt zum Neubau der A 40 (Tunnel) zunächst nicht umgesetzt werden kann. Die Lärmberechnung führte zu weiterreichendem Lärmschutz.

Der Plan hat in der Stadt Dortmund während der Dienststunden zu jedermanns Einsichtnahme öffentlich ausgelegen. Außerdem wurden die betroffenen Träger öffentlicher Belange beteiligt.

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

Erörterungstermin

Die Anhörungsbehörde hat alle Beteiligten daraufhin, unter Beifügung des ihre Belange betreffenden Teils der Gegenäußerung, schriftlich zu dem am 14.10., 17.10. und bei Bedarf 18.10.2011 stattfindenden Erörterungstermin eingeladen. Der Erörterungstermin ist gem. § 73 Abs. 6 S. 2 VwVfG NRW zudem fristgerecht ortsüblich in den Städten Dortmund und Unna und in der Gemeinde Holzwickede bekannt gemacht worden.

Die Rechte der Beteiligten, auf die Planungsentscheidung Einfluss zu nehmen, wurden auch im Übrigen gewahrt. Die Beteiligten erhielten im Erörterungstermin am 14.10. und 17.10.2011 ausreichend Gelegenheit, sich zu den entscheidungsrelevanten Gesichtspunkten zu äußern.

Aufgrund der schriftlichen Gegenäußerung des Vorhabenträgers sowie in der Erörterungsverhandlung konnten einige Einwendungen bzw. Bedenken gegen das Vorhaben ausgeräumt sowie Vorschläge und Anregungen berücksichtigt werden.

Deckblatt IV

Aufgrund der im Erörterungstermin durch Träger öffentlicher Belange erhobenen Forderungen, privater Einwendungen und zusätzlich neuer Verkehrszahlen wurde eine neue Immissionsuntersuchung notwendig. Der Vorhabenträger erstellte im Anschluss an die Untersuchung am 30.06.2014 das Deckblatt IV. Das Deckblatt beinhaltet im Einzelnen Änderungen sowohl beim aktiven als auch passiven Lärmschutz. Gleichzeitig wurde ein neues Luftschadstoffgutachten, basierend auf neuen Verkehrszahlen in das Verfahren eingebracht.

Der Plan hat in den Städten Dortmund und Unna und in der Gemeinde Holzwickede öffentlich ausgelegen.

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

Deckblatt V

Aufgrund von Einwendungen erstellte der Vorhabenträger am 21.11.2012 das Deckblatt V. Es beinhaltet den Wegfall einer zweiten Zuwegung zur Kleingartenanlage „Einigkeit“.

Soweit durch diese Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden. Dies gilt auch für die nach § 60 BNatSchG i. V. m. § 12 LG anerkannten Vereine.

Während der gesetzlichen Frist ist eine Stellungnahme und eine Einwendung abgegeben worden, zu denen sich der Vorhabenträger schriftlich geäußert hat.

Erörterungstermin

Zu Deckblatt IV und V hat daraufhin am 30.09.2015 ein Erörterungstermin stattgefunden. Zuvor wurde, unter Beifügung der jeweiligen Gegenäußerung, schriftlich zu dem Erörterungstermin eingeladen. Der Erörterungstermin ist gem. § 73 Abs. 6 S. 2 VwVfG NRW zudem fristgerecht ortsüblich in den Städten Dortmund und Unna und in der Gemeinde Holzwickede bekannt gemacht worden.

3.5 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem UVPG

Das Abwägungsgebot fordert eine sachgerechte Ermittlung der ökologischen Grunddaten.

Hierzu verfolgt das UVPG das Ziel, die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde zu verbessern, das Entscheidungsverfahren transparenter zu gestalten und damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen.

Für das Vorhaben ist gem. § 17 Satz 2 FStrG i. V. m. § 3e UVPG und Ziffer 14.3 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden. Die vorgelegten Planunterlagen enthalten die erforderlichen Unterlagen nach § 6 UVPG.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung konnte nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Beteiligung anderer Behörden im Sinne von § 7 UVPG und die erforderliche Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG i.V.m § 73 Abs. 3 bis 7 VwVfG NRW erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG, insbesondere durch die Auslegung der Planunterlagen.

Die später erfolgten Planänderungen (Deckblätter) enthalten keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, sodass gem. § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden konnte.

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

Mangels geeigneter Vorhabenalternativen, die umweltverträglicher einzustufen wären, bedurfte es diesbezüglich keiner umfassenderen Untersuchung.

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

Auch den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG wurde Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des konkreten Vorhabens. Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil v. 25.1.1996 -4 C 5.95-, DVBl. 1996, S. 677).

3.5.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Aus den vom Vorhabenträger 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:

3.5.1.1 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 sowie Beeinträchtigungen der Erholungs- und Freizeitfunktion während der Bauzeit zu nennen.

Durch den Betrieb der Ausbaustrecke ergeben sich Auswirkungen auf den Menschen als Verkehrsteilnehmer und Anwohner. Durch den Ausbau der stark frequentierten Straße von vier auf sechs Fahrstreifen sowie den Bau beidseitiger Standstreifen wird die Leistungsfähigkeit der Verkehrsverbindung erheblich verbessert, damit die Neigung zur Staubbildung verringert sowie die Verkehrssicherheit erhöht. Auf die Lebensqualität der im Bereich der B1B 1/A 40 lebenden und arbeitenden Menschen wirkt sich der verbesserte Verkehrsfluss aufgrund der dadurch bedingten reduzierten Schadstoff und Lärmimmissionen durch weniger anfahrende und stockende Fahrzeuge positiv aus. Außerdem ergibt sich eine Verbesserung der bestehenden Lärm- und Schadstoffsituation durch die aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen.

Von den relevanten Auswirkungen, die in erster Linie während der Bauzeit auftreten, werden vor allem Wohnquartiere mit privaten Hausgärten sowie der Hauptfriedhof beeinträchtigt. Zudem sind mit der Ausbaumaßnahme Flächeninanspruchnahmen verbunden, die sich auf das Wohnumfeld sowie die Erholungs- und Freizeitfunktion des Raumes auswirken.

3.5.1.2 Tiere und Pflanzen

Eine Erhebung bzw. Beschreibung der im Untersuchungsraum vorkommenden Flora und Fauna erfolgte im Rahmen der UVS, s. Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 15 dieses Beschlusses, der landschaftspflegerischen Begleitplanung, s. insbesondere Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 12 und in den Fachbeiträgen zum Arten- und Gebietsschutz.

Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen ergeben sich durch die Anlage selbst sowie durch den Bau und den Betrieb der Straße und sind unterschiedlicher Art. Der Schwerpunkt liegt insbesondere auf dem Verlust, der weiteren Zerschneidung bzw. der Störung der Lebensräume. Das bezieht sich nicht nur auf die hochwertigen Lebensräume (geschützte Biotope) sondern auch auf Ackerflächen, da auch diese Flächen wichtige Lebensraumfunktionen erfüllen.

Als eine (Haupt-)Ursache des Verlustes von Lebensraum ist die Flächenversiegelung zu nennen. Daneben kann die Störung von Lebensräumen vielfältige Ursachen haben, z. B. die Veränderung des Wasserhaushalts sowie die Beunruhigung des Raumes durch Verlärmung, Beleuchtung und Bewegung.

Weitere Bereiche mit einer erhöhten Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt sind eine Brache im Bereich der AS B234, naturnahe Gehölze im Umfeld von Dortmund-Sölde, sowie das als Naturschutzgebiet ausgewiesene Liedbachtal mit seiner artenreichen Tier- und Pflanzenwelt.

Im Planungsgebiet liegen Teile von mehreren Landschaftsschutzgebieten. Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie im Deckblatt I vorgesehenen Minimierungs-, Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen minimieren und kompensieren diese Beeinträchtigungen in erheblichem Umfang.

3.5.1.3 Boden

Der Boden ist einerseits in seiner natürlichen Funktion als Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen usw. als Teil des Naturhaushaltes zu sehen und andererseits in seinen Nutzungsfunktionen, wie z. B. als Grundlage für die landwirtschaftliche Produktion. Insofern sind die Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors „Boden“, die durch die Baumaßnahme zu erwarten sind, vielfältig. Da Boden nicht vermehrbar ist, hat er einen wichtigen Stellenwert als Umweltressource.

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.

Die Hauptbeeinträchtigungen des Landschaftsfaktors „Boden“, ergeben sich aber vor allem durch Flächenentzug (Versiegelung und Bebauung). Insgesamt werden ca. 26,3 ha straßenbegleitender und straßennaher Vegetationsstrukturen beansprucht. Die Neuversiegelung durch den Ausbau um 2 Fahrstreifen beträgt ca. 7,2 ha. Darüber hinaus werden ca. 19,1 ha anlagebedingt überformt.

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.

Während des Betriebs der A 40 kann es zu einer zusätzlichen Schadstoffbelastung des Bodens kommen. Luftschadstoffe werden grundsätzlich im Trassenumfeld eingelagert und gelangen so in den Boden, wobei jedoch die vorgesehenen Immissionsschutzeinrichtungen, (Lärmschutzwälle/-wände unmittelbar am Fahrbahnrand) den Eintrag von Luftschadstoffen eindämmen.

Weitere Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Bodens ergeben sich zudem durch das Aufbringen von Streusalzen.

3.5.1.4 Wasser

Oberflächenwasser

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 (Dammelage oder Einschnitt) und der Morphologie der Umgebung ab.

Die Erfassung des anfallenden Oberflächenwassers des geplanten Ausbaus erfolgt über Mulden und Kanäle und wird z. T. über Regenrückhaltebecken und Stauraumkanal in das angrenzende öffentliche städtische Entwässerungssystem der Stadt Dortmund bzw. der Gemeinde Holzwickede und z. T. über ein straßenbegleitendes Entwässerungssystem mit angeschlossenen Regenklärbecken und Regenrückhaltebecken gedrosselt in den „Massener Bach“ eingeleitet.

Größere Auswirkungen auf fließende Gewässer sind nicht zu erwarten. Der Abfluss in die als Vorfluter dienenden Gewässer kann bei Niederschlägen geringfügig zunehmen.

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. Im Einzelnen wird auf die wassertechnischen Unterlagen unter Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 13 verwiesen.

Grundwasser

Wasserschutzzonen werden durch die Ausbaumaßnahme nicht berührt.

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 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.

Mit der Versiegelung von ca. 7,2 ha geht ein Verlust infiltrationsfähiger Standorte einher.

Die Risiken durch den Eintrag von Schadstoffen bestehen schon heute und erfahren keine wesentlichen Änderungen. Besondere Verschmutzungsrisiken bestehen insgesamt nicht, da das Grundwasser zumeist mehr als 2 m unter Flur ansteht und die überlagernden Bodenschichten eine zumeist hohe Filterwirkung aufweisen. Lediglich im Bereich des Tales von Liedbach und Massener Bach bestehen aufgrund des oberflächennah anstehenden Grundwassers erhöhte Verschmutzungsrisiken. Im Einzelnen wird auf die wassertechnischen Unterlagen unter Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 13 verwiesen.

3.5.1.5 Luft und Klima

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 Konzentration 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 Stickstoffdioxid, Benzol und Staubpartikel.

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.

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 aber 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 lufthygienischen Orientierungswerte weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

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.

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 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.

Der Wald am Hauptfriedhof, ein Gehölzstreifen am Gewerbegebiet Aplerbeck Ost und ein Gehölzstreifen zwischen der Emschertalstraße und der A 40 stellen eine Immissions- und Klimaschutzfunktion der Stufe 2 dar. Eine Beeinträchtigung ist hier aber nicht zu erwarten, da sie lediglich am Rande kleinflächig beansprucht werden.

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

3.5.1.6 Landschaftsbild

Das Landschaftsbild im Plangebiet ist im Westen städtisch überformt. Dabei stellen die Alleegehöle im Bereich des Mittelstreifens der B 1, der Hauptfriedhof und die parkähnliche Grünanlage im Umfeld des Klinikums Elemente mit besonderer Bedeutung für das Stadtbild dar.

Die Freiraumbereiche des Plangebietes werden überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzt, sodass die Landschaftsbildqualität und das Landschaftserleben nur durchschnittlich ausgeprägt sind. Eine hohe Landschaftsbildqualität weist lediglich das naturnahe, strukturreiche Tal von Massener Bach / Liedbach auf. Im Umfeld der bestehenden A 44 ist die Landschaftsbildqualität des Tales allerdings durch die Talbrücke der Autobahn, die Bahnstrecke und die B 1 / L 821 deutlich beeinträchtigt.

Auswirkungen auf das Landschaftsbild entstehen insbesondere durch den Verlust der landschaftsbildprägenden Böschungsgehölze im Freiraum und durch den Verlust von straßenbegleitenden Bäumen und den Waldrandanschnitt am Hauptfriedhof im Dortmunder Stadtgebiet.

Naturschutzgebiete und FFH-Gebiete sind nicht vorhanden. Allerdings sind durch die Ausbaumaßnahme mehrere Landschaftsschutzgebiete in ihren Randbereichen betroffen.

In der Bauphase kommt es durch die Baustelleneinrichtungen, die Baufahrzeuge und die Bautätigkeit selbst zu vorübergehenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

3.5.1.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Wertvolle Kulturgüter oder Ähnliches werden von der Baumaßnahme nicht betroffen. Bodendenkmäler können nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

3.5.2 Bewertung der Umweltauswirkungen

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

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

3.5.2.1 Mensch

Die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen sind zeitlich begrenzt. Der Vorhabenträger wird sich bemühen, die durch die Baumaßnahme verursachten Behinderungen möglichst gering zu halten. Beeinträchtigungen während der Bauzeit lassen sich jedoch nicht gänzlich ausschließen.

Als betriebsbedingte Auswirkungen auf den Menschen ist als Folge der Baumaßnahme zunächst eine Erhöhung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung festzustellen. Nach den Ergebnissen der Schadstoffabschätzung sind Gesundheitsgefahren für den Menschen durch Luftschadstoffe aber nicht zu erwarten. An der Wohnbebauung

bleibt die ermittelte Schadstoffgesamtbelastung unterhalb der bestehenden Immissionsgrenzwerte.

Demgemäß ist auch nicht mit einer Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch Ablagerung von Schadstoffen in den umliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen zu rechnen.

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der A 40 ergeben sich höhere Erschütterungswirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Nutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Es kommen nur moderne Maschinen zum Einsatz und die Arbeiten werden nach den neuesten straßenbautechnischen Verfahren ausgeführt.

Bezüglich der Lärmbelastungen ist zunächst darauf hinzuweisen, dass das Untersuchungsgebiet für die Anwohner und die dort arbeitenden Menschen signifikante Vorbelastungen aufweist. Nach dem Ausbau wird die Mehrzahl der Anwohner aufgrund des verbesserten Verkehrsflusses und der Lärmschutzwälle und -wände nicht mit zusätzlichen straßenbedingten Emissionen belastet, sondern sogar z. T. entlastet. Sofern an der Trasse die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge an mehreren Anwesen überschritten werden, ist die Lärmbelastung unvermeidbar und wird durch passive Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen bzw. finanziell entschädigt.

Für die Verkehrsteilnehmer an der B 1/ A 40 ist mit dem 6-streifigen Ausbau eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und - bedingt durch einen gleichmäßigen Verkehrsfluss ohne Staubildung - eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs verbunden.

3.5.2.2 Tiere und Pflanzen

Durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan neben Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen werden Tier- und Pflanzenlebensräume neu geschaffen bzw. optimiert und neue naturraumtypische, landschaftsgliedernde und biotopvernetzende Strukturen entwickelt.

Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sind mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes, des Artenschutzes und des Gebietsschutzes ergeben, vereinbar:

- Die Eingriffe können im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ausgeglichen werden, sodass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt,
- und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet wird,
- artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden nicht erfüllt,
- erhebliche bau-, anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele und die maßgeblichen Bestandteile der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung sind auszuschließen.

Hinsichtlich weiterer Details wird auf die diesbezüglichen Fachbeiträge und Gutachten und die v. g. Ausführungen in diesem Beschluss Bezug genommen.

3.5.2.3 Boden

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich u. a. aus dem Bundes-Bodenschutzgesetz in

Verbindung mit der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung ergeben, vereinbar.

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. Eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch die Ablagerung von Schadstoffen in den umliegenden Nutzflächen und im Aufwuchs sowie durch die Aufnahme in die Nahrungskette ist daher nicht zu erwarten.

Den vorgenannten Auswirkungen steht die - nach der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehene - Optimierung ökologischer Flächenfunktionen durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen für die zusätzliche Flächenversiegelung gegenüber. Im Rahmen der o. a. Planung erfolgt – an anderer Stelle – die Aufwertung.

Die während der Bauzeit für Baustelleneinrichtungen, Erddeponien, Arbeitsstreifen u. a. vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen, werden unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten entsprechend ihrer bisherigen Nutzung wieder hergestellt, so dass unvermeidbare Beeinträchtigungen nur zeitlich begrenzt sind.

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

3.5.2.4 Wasser

Das Straßenausbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Umweltauflagen, wie sie sich für das Schutzgut Wasser aus dem Wasserhaushaltsgesetz und dem Landeswassergesetz ergeben, vereinbar.

Größere Auswirkungen auf oberirdische Gewässer oder das Grundwasser sind nicht zu erwarten. Durch die Vorreinigung des gesammelten Niederschlagswassers und die Drosselung der Einleitungsmenge wird das Risiko einer zusätzlichen, qualitativen und quantitativen Belastung der Einleitungsgewässer auf ein vertretbares Maß reduziert.

3.5.2.5 Luft und Klima

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

Nach dem Ergebnis der Schadstoffabschätzung werden die derzeit gültigen Grenzwerte (Gesamtschadstoffbelastung) nach der 39. BImSchV nicht überschritten (vgl. Abschnitt B, Nr. 4.4.4). Die mit dem Straßenausbauvorhaben verbundenen Belastungen des Schutzgutes Luft sind daher als vertretbar anzusehen, zumal der weiter steigende Anteil an schadstoffarmen Fahrzeugen zu Verbesserungen führen wird. Hinzu kommt, dass sich durch den Ausbau künftig die Schadstoffsituation erheblich verbessern wird; durch einen reibungsloseren Verkehrsfluss werden, bezogen auf das einzelne Kraftfahrzeug, geringere Emissionen verursacht.

Die ggf. im unmittelbaren Umfeld des Ausbauvorhabens auftretenden kleinräumigen Änderungen und Störungen des Kleinklimas sind wegen des mit der Neuversiegelung verbundenen Eingriffs in die vorhandene Pflanzenwelt unvermeidbar und liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

Aufgrund der Neuanlage von Gehölzbeständen mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion im Randbereich des Bauvorhabens und auf den Ausgleichsflächen kann in einem angemessenen Zeitraum mit einer Kompensation der entstehenden Beeinträchtigungen gerechnet werden. Auswirkungen auf das Makroklima sind nicht zu erwarten.

Erhebliche oder nachhaltige negative Auswirkungen auf das Klima sind durch die Neubaumaßnahme nicht zu befürchten.

Landschaftsbild

Die Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Die Bepflanzungs- und Begrünungsmaßnahmen der straßeneigenen Böschungen und die Pflanzung von Baumreihen bewirken die Einbindung des Verkehrsweges in die Umgebung und die Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes.

Vorübergehende baubedingte Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind unvermeidbar.

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

3.5.2.6 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Bereich der Baumaßnahme werden keine Denkmäler, Bildstöcke, Wegekreuze oder Ähnliches angetroffen. Es können jedoch Bodendenkmäler angetroffen werden. Durch die Auflage in Abschnitt A, Nr. 5.4 ist sichergestellt, dass die Belange des Denkmalschutzes in angemessener Weise berücksichtigt werden.

3.5.3 Zusammenfassung

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind auf Grund der gegebenen Vorbelastung des betroffenen Raumes durch die bestehende B 1 /A 40 als gering anzusehen.

Mit dem Bauvorhaben sind negative Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen verbunden.

Die einzelnen Schutzgüter wurden gebührend behandelt bzw. bewertet. Fehler in der Bewertung sind nicht erkennbar.

Durch die technische Gestaltung des Straßenkörpers und der Entwässerungsanlagen, die planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen und die übrigen vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen werden diese Beeinträchtigungen jedoch auf ein vertretbares Mindestmaß begrenzt und stehen dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegen.

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

4. Materiell-rechtliche Bewertung

4.1 Planrechtfertigung

Der Ausbau der B 1/A 40 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 Fachplanungsrechts erforderlich sein und angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG) den verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Grundeigentums (Artikel 14 Abs. 3 GG) standhalten. Eine Planung findet ihre Rechtfertigung darin, dass sie objektiv vernünftigerweise geboten ist. „Vernünftigerweise geboten“ bedeutet dabei nicht, dass die vorgesehene Maßnahme unausweichlich ist.

Diesen Anforderungen genügt der Plan für den Ausbau der B 1/A 40. Diese Feststellung beruht im Einzelnen auf folgenden Überlegungen:

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.

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.

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 zugrunde liegende 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.

Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber mit seiner Bedarfsfeststellung für den Ausbau der B 1 /A 40 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 B 1/ A 40 liegt im Bereich Dortmund - auch nach der aktuell gültigen Verkehrszählung 2010 - deutlich über dem nordrhein-westfälischen Durchschnitt für Bundesstraßen, sodass gerade die Stadt Dortmund vom Durchgangsverkehr stark belastet wird. Durch den Ausbau auf sechs Spuren im Planungsbereich können die Bewohner Dortmunds entlastet werden bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit der Trasse.

Dass die Einwander 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 der 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.

Der Ausbau der B 1/A 40 ist aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten, weil die vorhandene B 1/A 40 nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht. Dies ergibt sich im Einzelnen aus den Überlegungen in Abschnitt B, Nr. 4.4 dieses Beschlusses.

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

4.2 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).

Derzeit ist es nicht ausgeschlossen, sondern vielmehr wahrscheinlich, dass der Planfeststellungsbeschluss innerhalb des sich aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ergebenden Zeitrahmens von 10 Jahren verwirklicht werden wird. Nach Aussagen des Vorhabenträgers ist die Finanzierung der hiermit planfestgestellten Maßnahme im jetzigen Zeitpunkt gesichert. Anhaltspunkte dafür, dass mit der Realisierung der Baumaßnahme nicht spätestens innerhalb von zehn Jahren nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden kann, liegen daher nicht vor.

4.3 Planungsleitsätze

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

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

Als externer Planungsleitsatz ist vor allem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen vorrangig auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§ 15 BNatSchG), beachtet worden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt, dass eine andere Möglichkeit des Neubaus oder die Aufgabe des Vorhabens nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebotes sein kann

4.4 Abwägung

4.4.1 Grundsätzliches zur Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gemäß § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG die vom Vorhaben betroffenen 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 jene eingestellt werden muss. Die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials geschieht daher ziel-

und ergebnisorientiert im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung. 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. Auf die nachfolgenden Ausführungen wird im Einzelnen verwiesen.

Bei dem Abwägungsvorgang selbst 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 im Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den vorbenannten Planungsleitsätzen anhaftende Wirkung. Kennzeichnend hierfür sind Regelungen mit Optimierungsgebot, die eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordern. Das in § 15 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss vom 21.08.1990- 4 B 104/90-NVwZ 1991, S. 69).

Vorschriften wie diese verleihen den entsprechenden öffentlichen Belangen ein besonderes Gewicht, dem bei der Abwägung Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985 – 4 C 73/82 – NJW 1986, S. 82). Sie sind als abwägungserhebliche Belange in die Abwägung einzustellen.

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange ist - wie den Darlegungen entnommen werden kann - in angemessener Weise alles eingestellt worden, was „nach Lage der Dinge“ erkennbar ist, d. h., was auf Grund der konkreten Planungssituation relevant ist. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der Anlieger und Grundstückseigentümer.

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 eines Privaten oder in sonstiger Weise in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen wird. Allgemeine Auswirkungen einer Planung, z. B. auf Natur und Landschaft, Naherholung, auf den Boden, das Wasser, das Klima oder die Luft sind keine Eingriffe in eine individuell geschützte Rechtsposition. Mit dem Schutz, dem Erhalt oder der Fürsorge dieser Güter sind die Träger öffentlicher Belange im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereichs beauftragt. Soweit verkehrs- oder umweltpolitische Gesichtspunkte, z. B. die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, die Diskussion um die mögliche Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes für Lkw oder generelle Fragen beispielsweise zur Schadstoffproblematik, thematisiert worden sind, ist hierüber nicht im Rahmen der Planfeststellung zu befinden. Ein Anspruch darauf, von Auswirkungen und Belas-

tungen 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.

4.4.2 Verkehrliche Belange

4.4.2.1 Funktionale Bedeutung der Straße im Planungsraum

Die B 1/A 40 ist eine alte, historisch gewachsene Verkehrsader, die in ihrer Geschichte laufend den sich verändernden verkehrlichen und räumlichen Bedingungen angepasst worden ist. Sie ist eines der bedeutenden Netzelemente der Entwicklungs- und Verkehrsplanung im Ruhrgebiet.

Auf europäischer Ebene trägt die A 40 die Bezeichnung E 331. Sie verbindet als Teil des Bundesfernstraßennetzes – neben der A 2 und der A 42 - die Benelux-Staaten, den Ballungsraum Rhein/ Ruhr und über die B 1 und die A 44 die östlichen Bundesländer Thüringen und Sachsen sowie den osteuropäischen Raum miteinander.

Der vorliegende Bauabschnitt ist Teilbereich der Bundesautobahn A 40/A 44 zwischen den Autobahnkreuzen Dortmund-West und Dortmund-Unna (A 1/A 44). Es ist beabsichtigt die heutige B 1 von Dortmund-Ost (B 236) bis zum Autobahnkreuz Dortmund/Unna (A 1/A 44) 6-streifig auszubauen. Nach dem Ausbau wird die B 1 östlich der B 236 bis einschließlich Autobahnteilstück der A 44 westlich des AK Dortmund/Unna mit Verkehrsfreigabe zur A 40.

Die A 40 ist für den Individualverkehr in West-Ost-Richtung die zentrale Hauptverkehrsader des Ballungsraumes Ruhrgebiet. Sie nimmt infolge ihrer zentralen Lage den Verkehr zwischen den Siedlungskernen des Ruhrgebietes und Anteile der innerörtlichen Verkehre der Ruhrgebietszentren auf.

Die Lage der B 1 als West-Ost-Achse im v. g. Autobahnnetz hat zur Konsequenz, dass Transitverkehre (Durchgangsverkehre) die B 1 in Dortmund und Unna belasten.

Mit der B 1 ist einerseits eine wichtige überörtliche Verbindung und andererseits eine zentrale Bedeutung für den städtischen Verkehrsablauf Dortmunds verbunden.

Im angrenzenden, westlichen Abschnitt ist ein weiterer autobahngerechter Ausbau in Tunnellage vorgesehen. Im Osten geht die B 1 in die A 44 über. Auch hier ist der Ausbau der A 44 6-streifig zukünftig vorgesehen.

4.4.2.2 Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation

Nachfolgende Verkehrszahlen wurden durch das aktuelle Verkehrsgutachten IVV vom 18.4.2013 mit dem Prognosehorizont 2025 zwischen Dortmund (B 236) und Unna (AK Dortmund/Unna) inkl. der Hauptverkehrsstraßen des Straßennetzes ermittelt. Der DTV wurde als nachrichtliche Angabe in die Tabelle aufgenommen.

Die Verkehrsbelastung beträgt heute auf der B 1 im Abschnitt zwischen B 236 und dem Autobahnkreuz Dortmund/Unna zwischen 53.900 und 68.300 Kraftfahrzeuge im durchschnittlichen täglichen Verkehr über alle Tage des Jahres (Kfz DTV).

Durch die Planungen zur A 44 zwischen AK Dortmund/Unna und AK Werl sowie den autobahnberechtigten Ausbau der B 1 zur A 40 westlich der B 236 wird weiterer Verkehr auf diese Achse gezogen. Die Verkehrsbelastung wird auf der B 1 A 40 im Untersuchungsraum zukünftig zwischen 59.800 und 75.800 Kraftfahrzeuge im durchschnittlichen täglichen Verkehr über alle Tage des Jahres (Kfz DTV) betragen.

Für den Prognose-Mit-Fall, Prognosehorizont 2025 sind für die A 40 Verkehrsbelastungen zwischen 76.900 und 98.000 Kfz DTV zu erwarten:

<u>Abschnitt A 40</u>	<u>Richtung</u>	<u>DTV2025[Kfz/24 h]</u>
AS Stadtkrone-Ost bis AS Dortmund-Ost (B 236)	West Ost	48.320 49.700
AS Aplerbeck bis AS Stadtkrone-Ost	West Ost	49.320 47.910
AS Sölde AS Aplerbeck	West Ost	45.620 45.120
AS Sölde bis AS Holzwickede	West Ost	44.160 45.240
AS Holzwickede bis AS Oelpfad	West Ost	43.400 44.060
AS Oelpfad bis AK Dortmund-Unna	West Ost	38.300 38.590

Insgesamt hat die Verkehrszählung 2010 im Vergleich zur Zählung 2005 (Basis für das erste Verkehrsgutachten 2007) zu gewissen Veränderungen der Verkehrsmengen geführt. So errechneten sich bei der Verkehrsprognose für das Jahr 2020 seinerzeit als Höchstwert 110.000 Fahrzeuge und als geringsten Wert 76.400 Fahrzeuge. Die nunmehr überarbeitete Verkehrsprognose zum Horizont 2025 hat als Höchstwert ca. 98.000 Fahrzeuge und als geringsten Wert 76.900 Fahrzeuge. Insgesamt sind diese Schwankungen jedoch in den Bereichen, die bei solchen Prognosen noch als denkbar bezeichnet werden müssen.

Hierbei gilt es, eine Sondersituation der B 1 zu berücksichtigen. Im Gegensatz zum Regelfall verteilt sich der Verkehr über die Tageszeit nicht annähernd gleichmäßig auf beide Fahrbahnen. Vielmehr gibt es auf der B 1 häufig sogenannte Richtungsspitzen (maximaler Tagesverkehr in der höchst belasteten Richtung) in den morgen- und abendlichen Spitzenstunden des Berufsverkehrs.

Daraus folgt, dass die vorhandene B 1 im betrachteten Planungsraum nicht mehr den zukünftigen Verkehrserfordernissen und den Anforderungen an die Sicherheit des Verkehrs, die an eine Straße dieser Bedeutung gestellt werden, genügt.

Einwendungen

Von einigen Einwendern wird der Bedarf für den 6-streifigen Ausbau der A 40 bezweifelt, weil eine Zunahme des Verkehrs aufgrund des Rückganges der Einwohnerzahlen, der stärkeren Nutzung des ÖPNV, steigender Benzin- und Dieselpreise, platzsparender Kraftfahrzeuge und Rückgang des Individualverkehrs aufgrund stärkerer Nutzung des Park-and-Ride-Systems nicht anzunehmen sei.

Das Verkehrsgutachten basiert jedoch auf einer Strukturdatenprognose, die z. B. die demografische Entwicklung und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung mit umfasst. Nach gutachterlicher Prognose lassen diese berücksichtigten Entwicklungen die Notwendigkeit des geplanten Ausbaus nicht entfallen, da gleichwohl noch eine Zunahme des (insbesondere Schwerlast-) Verkehrs zu erwarten ist. Die Auffassung der Einwender wird daher durch das Verkehrsgutachten widerlegt.

Ungeachtet dessen rechtfertigen bereits die aktuellen Verkehrsstärken und nahezu täglichen Verkehrsprobleme einen 6-streifigen Ausbau.

In Bezug auf die Verkehrsuntersuchungen wurde von Einwendern gefordert, den Prognosehorizont fortzuschreiben. Diesem Anliegen hat der Vorhabenträger entsprochen. Die Verkehrsuntersuchung aus Nov. 2007 wurde mit der Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung von April 2013 (über Deckblatt IV in das Verfahren eingebracht) auf das Prognosejahr 2025 fortgeschrieben. Es basiert auf den Ergebnissen der Verkehrszählung 2010.

Die Verkehrsuntersuchungen sind auch über den zuvor genannten Ansatz hinaus auf Kritik gestoßen. So wird die Überprüfung der für die B 1/A 40 prognostizierten Verkehrszahlen gefordert.

Diesem Anliegen wird nicht entsprochen. Wie das Bundesverwaltungsgericht 2009 festgestellt hat, muss die einem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht erstellt worden sein. Sie ist also lediglich daraufhin zu überprüfen, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet worden sind, nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (stRspr; vgl. Urteil vom 12. August 2009 – BverwG 9 A 64.07- BVerwGE 134, 308 Rn. 96).

Hinsichtlich der Methodenwahl bei einer Verkehrsprognose hat sich das Bundesverwaltungsgericht im Zusammenhang mit Immissionsprognosen geäußert und ausgeführt, dass die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV keine einzelnen Vorgaben für die Verkehrsprognose enthalte. Der Anlage könne jedoch entnommen werden, dass, sofern keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, die in der Straßenplanung gebräuchlichen Modell- und Trendprognosen verwendet werden dürfen. Weitergehende fallgruppenspezifische Einschränkungen der Methodenwahl würden sich aus der Verkehrslärmschutzverordnung aber nicht ergeben; vielmehr sei nach fachwissenschaftlichen Maßstäben unter Berücksichtigung der Verhältnisse im jeweiligen Einzelfall zu entscheiden, ob eine bestimmte Prognosemethode geeignet ist, aussagekräftige Ergebnisse zu liefern (BVerwG, Beschluss vom 5. September 2008, 9 B 10/08, Rn. 10 juris).

In Anwendung der v. g. Grundsätze hat die Planfeststellungsbehörde die in das Verfahren eingebrachten Verkehrsuntersuchungen eingehend geprüft. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die genannten Verkehrsuntersuchungen methodisch fachgerecht erstellt wurden und die Prognosen auf realistischen Annahmen beruhen. Auch ist das

Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden. Die Planfeststellungsbehörde weist daher die Einwände zurück. Wesentliche Voraussetzung einer gerechten Abwägung ist, dass der Plangeber alle nach Lage der Dinge für die Abwägungsentscheidung relevanten öffentlichen und privaten Belange sammelt und in die Abwägung einstellt. Maßgeblich hierfür ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung.

Sofern sich - wie im Bereich des Verkehrsaufkommens und des Verkehrslärmschutzes gegen planungsbedingte Verkehrslärmeinwirkungen - abwägungsrelevante Umstände und Tatsachen nur prognostisch ermitteln lassen, ist die Ermittlung des entsprechenden Faktenmaterials wegen der nur begrenzten Vorhersehbarkeit zukünftiger Entwicklungen wesensgemäß mit Unwägbarkeiten und Unsicherheiten verbunden. Nicht vorhersehbare Entwicklungen müssen und dürfen lt. BVerwG v. 16.12.1998 Az. 11 A 44/97 bei der Prognose außer Acht bleiben. Eine Verkehrsprognose ist deshalb nicht schon dann als Grundlage der Abwägung unbrauchbar, wenn sich der Verkehr aufgrund erst nachträglich erkennbar gewordener Umstände abweichend von der Prognose entwickelt. Umgekehrt muss aber verlangt werden, dass alle erfassbaren prognoserelevanten Umstände zutreffend ermittelt werden. Dazu gehört auch eine im relevanten Prognosezeitpunkt aktuelle Ist-Analyse des Verkehrsaufkommens, die in aller Regel die Grundlage für die Verkehrsprognose und die darauf aufbauende schalltechnische Untersuchung bildet. Verlangt werden kann ferner ein angemessener Prognosezeitraum, der den zu erwartenden tatsächlichen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens gerecht wird. Auch wenn sich angesichts fehlender normativer Fixierungen insoweit eine starre Festlegung verbietet, wird bei Straßenbauvorhaben in der Regel ein Prognosezeitraum von 10 bis 20 Jahren angemessen sein (BVerwG vom 21.3.1996 NVwZ 1996, 1006/1007, unter Hinweis auf die Begründung des Verordnungsgebers zur 16. BImSchV, BR-Drs. 661/89, S. 37). Im Übrigen kann nicht mehr gefordert werden als dass der Plangeber auf dieser Grundlage eine nachvollziehbare, vertretbare Einschätzung der zu erwartenden Entwicklung abgibt.

Diesen Anforderungen ist die Abwägungsentscheidung des Vorhabenträgers nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gerecht geworden.

In Anwendung der v. g. Grundsätze hat die Planfeststellungsbehörde die Verkehrsuntersuchungen auch dahingehend eingehend geprüft, ob für das untergeordnete Straßenverkehrsnetz Belastungseffekte eintreten, die dann als Folgemaßnahmen zu behandeln wären. Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass auch hier die genannten Verkehrsuntersuchungen methodisch fachgerecht erstellt wurden und die Prognosen auf realistischen Annahmen beruhen. Die prognostizierten Entlastungswerte für das untergeordnete Straßennetz sind plausibel und fachlich belastbar.

Einwendungen

Im Verfahren wurde von mehreren Einwendern moniert, dass sowohl seiner Zeit und auch bei Einbringung des Deckblattes IV (Immissionsschutz) das Verkehrsgutachten bei der Beteiligung der Öffentlichkeit nicht mit den anderen Planunterlagen ausgelegt hat.

Dieser Einwand trifft zwar sachlich zu, führt aber nicht zu einem Verfahrensfehler. Wie auch schon in der mündlichen Erörterung des hier anstehenden Verfahrens am 17.10.2011 von dem Verhandlungsleiter dargelegt, hat das BVerwG am 3.3.2011 9 A 8/10 entschieden, dass die Betroffenen durch die Auslegung der Planunterlagen le-

diglich in die Lage versetzt werden sollen, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden (Anstoßfunktion).

Welche Unterlagen auszulegen sind, bestimmt die Anhörungsbehörde nach ihrem Ermessen. Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, werden von den Betroffenen im Verwaltungsverfahren nicht verlangt (Urteil vom 30. Januar 2008 –BverwG 9 A 27,06 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 195 S. 10). Dementsprechend muss die Auslegung nicht notwendig alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, derer der Einzelne bedarf, um "als Laie" den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können. Dazu gehören Gutachten nur dann, wenn ohne deren Kenntnis der mit der Auslegung bezweckte Anstoß zur Erhebung von Einwendungen verfehlt würde (Urteile vom 8. Juni 1995 – BVerwG 4 C 4.94 und vom 27. Oktober 2000 - BVerwG 4 A – 18.99).

Ausgehend davon musste das Verkehrsgutachten mit Verkehrsprognose nicht ausgelegt werden. Im Erläuterungsbericht wurden die unzureichenden Verkehrsverhältnisse unter Nr. 2.0 dargestellt. In den ausdrücklich in Bezug genommenen Unterlagen Nr. 11 (Lärmtechnik) und 14 (Luftschadstoffe) wurden die ermittelten Belastungswerte und die von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude benannt, sowie Art und Maß der Überschreitungen angegeben. Anhand dieser Angaben waren die Betroffenen in der Lage, sich innerhalb der Einwendungsfrist in groben Zügen gegen eine mit dem Verkehr auf der B 1/ A 40 verbundene Belastung mit Luftschadstoffen und Lärm zu wenden.

4.4.2.3 Planungsziel

Durch die zu erwartende Erhöhung des Verkehrsaufkommens mit einem erheblichen Lkw-Anteil werden bei dem derzeitigen Ausbauzustand die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Verkehrs weiter abnehmen. Der Ausbau auf jeweils drei Fahrstreifen ist deshalb zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Verkehrsqualität dringend geboten. Nur so kann eine sichere und störungsfreie Bewältigung des derzeitigen und künftigen Verkehrsaufkommens gewährleistet werden.

Darüber hinaus ist das Bauvorhaben aus Gründen der verkehrlichen Infrastruktur und aus strukturpolitischen Gründen und somit aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten.

Da die vorhandene Bundesstraße/ Autobahn im vorliegenden Streckenabschnitt außerdem nicht mehr den an den Umweltschutz zu stellenden Anforderungen entspricht, bietet der Autobahnausbau Gelegenheit, diesen nicht mehr zu vertretenden Zustand zu beseitigen. Das Ausbaivorhaben beinhaltet daher die Errichtung notwendiger, an den Maßstäben der §§ 41 ff. BImSchG i.V. m. der 16. BImSchV orientierter Lärmschutzanlagen und die Schaffung einer den Anforderungen des Gewässerschutzes genügenden Ableitung der Autobahnabwässer.

4.4.2.4 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.

Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr waren diesen Erfordernissen auf den Einzelfall bezogen die sonstigen berührten Belange gegenüberzustellen und gegeneinander abzuwägen.

Diese Überprüfung hat ergeben, dass die festgestellte Planung einer sachgerechten Abwägung auch in dieser Hinsicht entspricht, wobei davon auszugehen ist, dass es grundsätzlich ein planerischer Missgriff wäre, wenn die Straße nur so dimensioniert werden würde, dass sie für den zu erwartenden Verkehrsbedarf gerade noch ausreichte (vgl. hierzu Teil A, 2.1, lfd. Nr. 1, Ziffer 4.2).

Unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmenge im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes ist grundsätzlich im westlichen Ausbauabschnitt eine Verbreiterung der A 40 von 4- auf 6-Streifigkeit als asymmetrische Verbreiterung der Richtungsfahrbahnen vorgesehen. Der heutige südliche Rand der Fahrbahn wird weitestgehend beibehalten wobei die Verbreiterung nach Norden erfolgt. Der bestehende Mittelstreifen wird im Abschnitt bis östlich der Straße „Am Gottesacker“ entsprechend dem gewählten modifizierten Regelquerschnitt (RQ) 33 und der dort verlaufenden Stadtbahnschienen reduziert. Im weiteren Verlauf des Bauvorhabens wird der Mittelstreifen entsprechend RQ 35,5 nach RAS-Q (Richtlinie für die Anlage von Straßen, hier: Querschnitt) 96 auf 3,5 m reduziert. Der östliche Abschnitt sieht dagegen sowohl einen symmetrischen als auch einen asymmetrischen Ausbau vor. Beim asymmetrischen Ausbau handelt es sich ebenfalls um die Verbreiterung nach Norden.

4.4.3 Planungsvarianten

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.

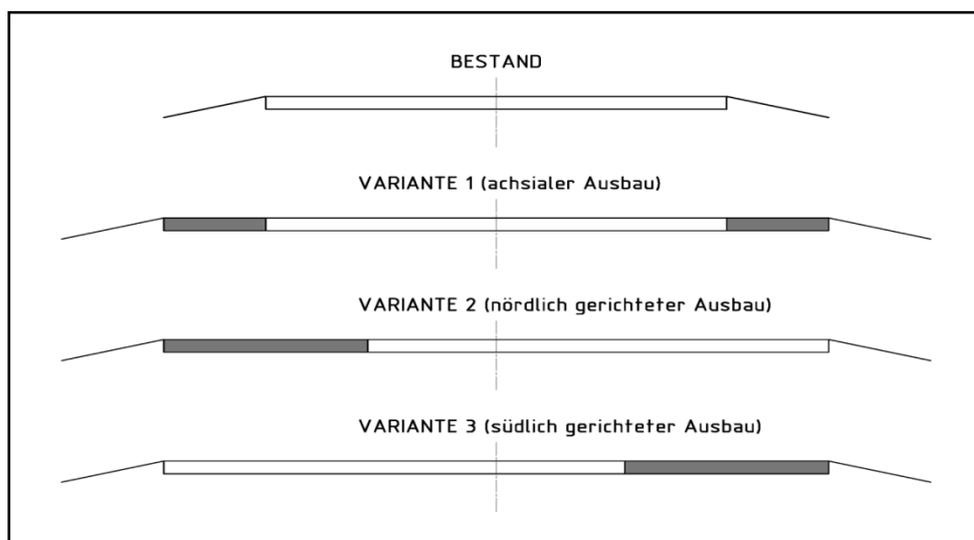
Es wurde festgestellt, dass ein durchgängig konfliktfreier Korridor nicht existiert. Auf der Grundlage der Raumuntersuchung wurden Ausbauvarianten unter Berücksichtigung bautechnischer Zwänge erarbeitet, deren jeweilige erhebliche Umweltauswirkungen innerhalb eines Variantenvergleichs gegenübergestellt 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.

Grundsätzlich ist ein symmetrischer (achsialer) oder ein asymmetrischer (nördlich oder südlich gerichteter) Ausbau möglich (s. 2.3 Variantenplan).

Aufgrund der Tatsache, dass ein achsialer beidseitiger Ausbau in der Regel mit der geringsten Flächeninanspruchnahme einhergeht, wurde diese ressourcenschonende Variante untersucht. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des in den westlichen und östlichen Nachbarabschnitten vorgesehenen achsialen Ausbaus von Bedeutung.

Neben dem achsialen Ausbau ist grundsätzlich auch ein Ausbau in nördliche und südliche Richtung denkbar. Zur besseren Übersicht wurde die Ausbaustrecke entsprechend der vorhandenen Zwangs- und Konfliktpunkte des Untersuchungsraumes in Abschnitte unterteilt. Bezogen auf die einzelnen Abschnitte wurden die Auswirkungen auf die Schutzgüter getrennt für jede mögliche Ausbaurichtung erfasst und im Variantenvergleich gegeneinander abgewogen, sodass für jeden Abschnitt eine Ausbaurichtung empfohlen werden kann. Neben der Empfehlung wurden auch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen angegeben und die Ausgleichbarkeit bewertet. Der Variantenplan mit den grundsätzlich denkbaren Ausbaulösungen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



4.4.3.1 Beschreibung der Varianten

Prognose-Null-Fall (Null-Variante)

Als Prognose-Null-Fall (Null-Variante) wird der heutige Zustand des Straßennetzes und der Umwelt im Raum Dortmund und Holzwickede mit den prognostizierten zukünftigen Verkehrsbelastungen bezeichnet. Der Prognose-Null-Fall dient der vergleichenden Wertung bei der Beurteilung der Eingriffserheblichkeit der jeweils untersuchten Gefährdungspotentiale. Der Prognose-Null-Fall stellt aus landschaftspflegerischer Sicht, wegen der Vermeidung von Neueingriffen, die günstigste Lösung dar.

4.4.3.1.1 Abschnitt 1: Gottesacker und Vahleweg (Bau-km 30+830 bis Bau-km 32+700)

Als Zwangspunkte stellen sich der neu gebaute Kreuzungspunkt „Am Gottesacker“, die denkmalschützwürdige Friedhofsmauer mit den Eingangsgebäuden des Hauptfriedhofes sowie die Wohnbebauung am Vahleweg dar.

Variante 1: Achsialer Ausbau im Bereich Gottesacker

Aufgrund des neu gebauten Bauwerkes Gottesacker, an das der Ausbau der A 40 nahtlos anschließen muss, gibt es in diesem Bereich keine Ausbauvarianten.

Variante 2: Nördliche Ausbauvariante im Bereich Vahleweg

Durch den hier vorhandenen Konfliktschwerpunkt „Wohnbebauung“ direkt südlich der A 40 gibt es in diesem Bereich keine realistische Ausbauvariante.

4.4.3.1.2 Abschnitt 2: Kleingartenanlage (Bau-km 32+700 bis Bau-km 33+500)

Wesentlicher Zwangspunkt ist die Wohnbebauung nördlich und südlich der A 40.

Variante 1: Achsialer Ausbau

Beim achsialen Ausbau wurde geprüft, ob und in welchem Umfang Eingriffe über den bestehenden Straßenkörper hinaus erfolgen, wenn die beiden, relativ flachen Straßenböschungsseiten steiler (1:1,5) ausgebildet würden. Darüber hinaus wurde der Eingriff in das Straßenbegleitgrün bewertet.

Variante 2: Nördliche Ausbauvariante

Aufgrund des Konfliktschwerpunktes „Wohnen“ im Süden der A 40 wurde hier eine nach Norden gerichtete Ausbauvariante untersucht.

Variante 3: Südliche Ausbauvariante

Aufgrund des Konfliktschwerpunktes „Wohnen“ im Norden der A 40 wurde hier ebenso eine nach Süden gerichtete Ausbauvariante untersucht.

4.4.3.1.3 Abschnitt 3: Buddenacker, Aplerbeck Ost (Bau-km 33+500 bis Bau-km 34+500)

Als Zwangspunkt in diesem Abschnitt wurde der zurzeit noch bestehende geschützte Landschaftsbestandteil (Singvogelbrutgebiet) mit den nach Westen anschließenden Gehölzstrukturen im südwestlichen Anschlussbereich der B 234 sowie der landschaftsbildbedeutende Böschungsbewuchs im Norden der A 40 untersucht.

Variante 1: Achsialer Ausbau

Beim achsialen Ausbau wurde geprüft, ob und in welchem Umfang Eingriffe über den bestehenden Straßenkörper hinaus erfolgen, wenn die beiden, relativ flachen Straßenböschungsseiten steiler (1:1,5) ausgebildet würden. Darüber hinaus wurde der Eingriff in das Straßenbegleitgrün bewertet.

Variante 2: Nördliche Ausbauvariante

Aufgrund des geschützten Landschaftsbestandteils im Süden der A 40 wurde hier ein Ausbau nach Norden untersucht. Unter der Annahme, dass mit der Änderung des B-Plans 161 eine Festsetzung als Gewerbefläche wirksam wird, können die verbleibenden Gehölzstrukturen im Westen noch erhaltenswerte Restfunktionen erfüllen.

Variante 3: Südliche Ausbauvariante

Aufgrund des Konfliktschwerpunktes „Landschaftsbildbedeutender Böschungsbewuchs“ an der Nordseite der Autobahn wurde hier ein Ausbau nach Süden untersucht.

4.4.3.1.4 Abschnitt 4: Sölde (Bau-km 34+500 bis Bau-km 36+120)

Wesentliche Zwangspunkte sind in diesem Bereich der Siedlungsbereich Sölde mit seinen vielfältigen Funktionen, der orts- bzw. landschaftsbildprägende Böschungsbewuchs sowie die Querungsnotwendigkeit bzw. die Lage der Emschertalstraße (L 821). Aufgrund der beidseits sehr hohen Raumwiderstände sowie der ggf. notwendigen Verlegung der unmittelbar angrenzenden Straße und Wege wurde sowohl ein achsialer, nördlicher und südlicher Ausbau der A 40 innerhalb des Variantenvergleiches betrachtet.

Variante 1: Achsialer Ausbau

Beim achsialen Ausbau wurde geprüft, ob und in welchem Umfang Eingriffe über den bestehenden Straßenkörper hinaus erfolgen, wenn die beiden, relativ flachen Straßenböschungsseiten steiler (1:1,5) ausgebildet würden. Darüber hinaus wurde der Eingriff in das Straßenbegleitgrün bewertet.

Variante 2: Nördliche Ausbauvariante

Aufgrund der Ortslage Sölde mit ihren vielfältigen Funktionen südlich der A 40 wurde hier ein Ausbau nach Norden untersucht.

Variante 3: Südliche Ausbauvariante

Aufgrund des Konfliktschwerpunktes „Emschertalstraße“ mit landschaftsprägenden Straßenbäumen im Norden der A 40 wurde hier ein Ausbau nach Süden untersucht.

4.4.3.1.5 Abschnitt 5: Einschnittlage zwischen Vincenz-Wiederholt-Straße und AS Holzwickede (Bau-km 36+120 bis Bau-km 36+760)

Prinzipiell wurde die Wahl der Ausbauvariante davon abhängig gemacht, ob diese mit einem großflächigen Verlust der begleitenden Gehölzbestände verknüpft ist. Hier wurde sowohl ein achsialer als auch ein nördlicher und südlicher Ausbau der A 40 innerhalb des Variantenvergleiches betrachtet.

Variante 1: Achsialer Ausbau

Beim achsialen Ausbau wurde geprüft, ob und in welchem Umfang Eingriffe über den bestehenden Straßenkörper hinaus erfolgen. Darüber hinaus wurde der Eingriff in das Straßenbegleitgrün bewertet.

Variante 2: Nördliche Ausbauvariante

Aufgrund des landschaftsgerechten geschlossenen Gehölzbestandes im Böschungsbereich mit Anteilen mittleren Baumholzes und strukturierender Wirkung südlich der A 40 wurde hier ein Ausbau nach Norden untersucht.

Variante 3: Südliche Ausbauvariante

Aufgrund des Konfliktschwerpunktes „Emschertalstraße“ mit landschaftsprägenden Straßenbäumen im Norden der A 40 wurde hier ein Ausbau nach Süden untersucht.

4.4.3.1.6 Abschnitt 6: Dammlage im Bereich der AS Holzwickede (Bau-km 36+760 bis Bau-km 37+690)

Variante 1: Achsialer Ausbau

Aufgrund bestehender Zwangspunkte (Überführungsbauwerk, Bebauung) gibt es in diesem Bereich keine Ausbauvarianten.

4.4.3.1.7 Abschnitt 7: Einschnittlage zwischen AS Holzwickede und Anbindung der L677n (Bau-km 37+690 bis Bau-km 38+700)

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

Variante 1: Achsialer Ausbau

Innerhalb der westlichen in Damm- oder Gleichlage geführten Strecke und im Übergangsbereich zur AS Holzwickede bietet sich ein symmetrischer Ausbau an. Ab dem östlichen Siedlungsrand ist ein symmetrischer Ausbau denkbar, wobei auch dort Überlegungen zum Erhalt oder zur weitgehenden Schonung der trassenbegleitenden Gehölzbestände anzustellen wären.

Der benannte Abschnitt ist unabhängig von der gewählten Ausbauvariante in erheblicher Weise von der vorgesehenen Anbindung der L 677n betroffen.

4.4.3.1.8 Abschnitt 8: Dammlage zwischen der Unterführung Oelpfad und dem AK A 1/ A 44 (Bau-km 38+700 bis Bau-km 40+353)

Variante 1: Achsialer Ausbau

Wegen bestehender Zwangspunkte (Brückenbauwerk über das NSG „Liedbachtal“, Autobahnkreuz) wurde ein symmetrischer Ausbau vorausgesetzt. In Abhängigkeit von der technischen Ausgestaltung bzw. dem Umfang des erforderlichen Eingriffs in die begleitenden Gehölzbestände ist allerdings zu prüfen, ob eine großflächige Inanspruchnahme - insbesondere bei den möglicherweise betroffenen landschaftsbestimmenden Gehölzbeständen entlang von L 821 und DB-Strecke - eingeschränkt werden kann.

4.4.3.2 Beurteilung der einzelnen Varianten

Die Bewertung der vorab beschriebenen Vorhabensalternativen erfolgte im Rahmen der Gesamtabwägung aller abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange u. a. nach den Kriterien Raumordnung, Städtebau, bebaute und unbebaute Umwelt, Verkehrsverhältnisse, straßenbauliche Infrastruktur sowie Wirtschaftlichkeit und hinsichtlich der Auswirkungen auf:

Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen.

Es ergibt sich das nachfolgend beschriebene Ergebnis:

4.4.3.2.1 Bewertende Zusammenfassung des Prognose-Null-Falles

Der Prognose-Null-Fall führt zu keiner grundsätzlichen Veränderung der derzeitigen Situation. Zusätzliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter ergeben sich nicht. Zu berücksichtigen sind allerdings gegebenenfalls zunehmende Verkehrsbelastungen, die zu erhöhten verkehrsbedingten Beeinträchtigungen auf angrenzenden / nahegelegenen vorhandenen Straßen führen können.

Durch die unveränderte Beibehaltung der heute vorhandenen B 1 im Raum Dortmund und der zu erwartenden Verkehrssituation im Jahre 2025 wird der Auslastungsgrad im Netz weiter erhöht und verschärft.

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.

4.4.3.2.2 Bewertende Zusammenfassung der gewählten Varianten:

Aus der Sicht der einzelnen Untersuchungsbereiche unbebaute Umwelt, bebaute Umwelt und Verkehr sowie der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ergibt sich nach Gesamtabwägung die nachfolgend beschriebene Vorschlagslinie:

Variante 2: Asymmetrischer Ausbau der A 40 mit neuer Achse einseitig Richtung Norden von Bau-km 30+830 bis Bau-km 36+120

Variante 1: Symmetrischer Ausbau der A 40 beidseitig von Bau-km 36+120 bis Bau-km 40+353

Zwischen der AS B 236 und der Vincenz-Wiederholt-Straße wurden insgesamt mehrere Abschnitte verglichen.

In dem Abschnitt zwischen Gottesacker und Vahleweg ist zum Anschluss an den Bestand zunächst ein symmetrischer Ausbau erforderlich. Im Bereich des Vahleweges mindert ein nördlicher Ausbau die Konflikte mit der südlich angrenzenden Wohnbebauung. Zugunsten des Schutzgutes Menschen und menschliche Gesundheit werden dabei Konflikte durch die nur am Rand erfolgende Inanspruchnahme des

nördlich angrenzenden Waldes in Kauf genommen. Ein ebenfalls beanspruchter Geh- und Radweg nördlich der A 40 kann verlegt werden.

Im anschließenden Abschnitt grenzt beidseitig eine Kleingartenanlage an die B 1. Ein Ausbau nach Norden mindert die Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft. Auch für den Menschen und die Wohnfunktion stellt sich der nördliche Ausbau positiver dar, da die Beanspruchung von Gebäuden und Gartenflächen geringer ausfällt, als bei einem symmetrischen oder südlichen Ausbau.

Der folgende Abschnitt umfasst die Bereiche Buddenacker und Aplerbeck-Ost. Hier lassen sich Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt durch einen nördlichen Ausbau mindern, da die Inanspruchnahme des geschützten Landschaftsbestandteils Nr. 104 (Vogelschutzgehölz und Brachfläche), Landschaftsplan Dortmund-Süd vermieden werden kann. Da bezüglich der Schutzgüter Menschen, Wasser und Kulturgüter keine Unterschiede zwischen den möglichen Ausbauvarianten bestehen und sich durch einen symmetrischen Ausbau zwar geringere Auswirkungen auf den Boden, aber größere Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene ergeben, wird ein nach Norden gerichteter Ausbau empfohlen.

Für den Abschnitt Sölde stellt sich im Vergleich der Schutzgüter und ihrer Funktionen ein nach Norden gerichteter Ausbau als zu empfehlende Alternative dar. Bei den Schutzgütern Landschaftsbild, Menschen/ Wohnen und kulturelles Erbe mindert ein nördlicher Ausbau die Konflikte. Dabei wird hingenommen, dass der nördliche Ausbau etwas größere Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt erwarten lässt.

Insgesamt wird für die gesamte Ausbaustrecke zwischen der B 236 im Westen und der Vincenz-Wiederholt-Straße im Osten ein nach Norden gerichteter Ausbau empfohlen, da dieser die Konflikte mit den Schutzgütern des UVPG, insbesondere mit dem Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit und der Tier- und Pflanzenwelt gegenüber einem symmetrischen oder nach Süden gerichteten Ausbau mindert.

Zwischen der Vincenz-Wiederholt-Straße und dem AK Dortmund/ Unna erfolgte zur Beurteilung der Auswirkungen der betrachteten Ausbauvarianten auf die Schutzgüter ebenfalls eine abschnittsweise Betrachtung.

In dem Abschnitt der Einschnittslage zwischen der Vincenz-Wiederholt-Straße und der AS Holzwickede lässt sich durch einen asymmetrischen Ausbau keine Konfliktminderung erreichen. Da durch einen symmetrischen Ausbau die Möglichkeit besteht, auf beiden Seiten Böschungsgehölze zu erhalten, wird aus Sicht der Umwelt ein symmetrischer Ausbau empfohlen.

Für die Dammlage im Bereich der AS Holzwickede wird aufgrund bestehender Zwangspunkte (Überführungsbauwerk, Bebauung) ein symmetrischer Ausbau empfohlen. Dabei ist bei der Gestaltung von Lage, Gradienten und Zu- und Abfahren darauf zu achten, dass negative Auswirkungen auf die angrenzenden Wohnlagen auf das zulässige und notwendige Maß beschränkt werden.

In dem Abschnitt mit Damm- und Einschnittslage zwischen der AS Holzwickede und der Unterführung Oelpfad kann keine der möglichen Ausbauvarianten präferiert werden. Durch einen asymmetrischen Ausbau auf der Südseite könnten Konflikte mit

den nördlich angrenzenden Wohngebäuden gemindert werden. Gleichzeitig würde der südlich angrenzende geschützte Landschaftsbestandteil nur im Randbereich beansprucht.

Für den Ausbauabschnitt zwischen der Unterführung Oelpfad und dem AK Dortmund/ Unna wird aus Umweltsicht ein symmetrischer Ausbau bevorzugt, da das Brückenbauwerk über das NSG Liedbachtal erhalten wird und einen Zwangspunkt darstellt. Bedeutsame Konflikte, die durch einen asymmetrischen Ausbau vermieden werden können, bestehen nicht.

Als Ergebnis des Vergleichs möglicher Alternativen ist für den Ausbaubereich zwischen der Vincenz-Wiederholt-Straße und dem AK Dortmund/ Unna aus Sicht der Umwelt unter Berücksichtigung der technischen Zwangspunkte ein symmetrischer Ausbau die zu bevorzugende Alternative. Dadurch wird die Inanspruchnahme von Gehölzen minimiert und der geschützte Landschaftsbestandteil nicht beansprucht.

Verkehrspolitische Einwendungen

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. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten stattdessen gefördert werden.

Diese Einwendungen 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.

Einwendungen

Es wurde eingewandt, dass bei der Planung die von der Stadt Dortmund geplante und im Flächennutzungsplan aufgenommene Stadtbahnlinie zur Anbindung des Flughafens Dortmund nicht berücksichtigt worden sei.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde folgendes fest:

Der Flächennutzungsplan ist ein vorbereitender Bauleitplan, der keine unmittelbare rechtliche Wirkung nach außen entfaltet, sondern lediglich behördenintern bindende Vorgaben bzgl. des Inhalts von künftigen Bebauungsplänen sowie unverbindliche Hinweise zur Entscheidung über Genehmigungen von Vorhaben enthält. Er ist das

Ergebnis eines grundsätzlichen politischen sowie fachlichen Planungsprozesses einer Gemeinde.

Im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund ist der Ausbau der Stadtbahntrasse bis zum Flughafen Holzwickede nördlich der B 1 zwar enthalten, aber eine sich konkret abzeichnende Planung ist noch nicht erfolgt. So gibt es für die vorgesehene Trasse auch noch keinen Bebauungsplan, der diese Planung in irgendeiner Weise konkret verfestigt. So hat die Stadt auch zur Linienführung in diesem Bereich keine Bedenken angemeldet. Es wurde lediglich gefordert, dafür Sorge zu tragen, dass eine spätere Realisierung der Stadtbahnlinie nicht durch das Straßenvorhaben vereitelt wird.

Dies ist mit dem hier anstehenden Vorhaben geschehen. Die Vorgaben des Flächennutzungsplanes, soweit sie denn jemals in einer wirksamen Bauleitplanung verfestigt werden, können weiterhin umgesetzt werden.

Auch wurde die Ausbaurichtung moniert und im Bereich Vahleweg und Brücke Aplerbecker Straße ein symmetrischer Ausbau gefordert.

Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung müssen bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen. Die Behörde braucht den Sachverhalt dabei nur insoweit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausschließen. Die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen müssen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersucht und verglichen werden. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl sind nur dann überschritten, wenn der Behörde beim Auswahlverfahren infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist oder wenn eine andere als die gewählte Trassenführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die Bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, hätte aufdrängen müssen (vgl. Urteil vom 3. März 2011 BVerwG 9 A 8.10- BVerwGE 139, 150 Rn. 65 f). Gemessen an diesen Grundsätzen erweist sich die Trassenwahl nicht als fehlerhaft.

Auf die oben beschriebene Variantenuntersuchung wird verwiesen.

4.4.4 Abschnittsbildung

Es wurde verschiedentlich beanstandet, dass der westliche Bereich des Ausbauvorhabens zunächst als Tunnel geplant gewesen sei, jetzt aber durch eine Gerichtsentscheidung nicht realisiert werde und so der Verkehr ungehindert auf die bestehende B 1 treffe und hier zu zusätzlichen Immissionsbelastungen führe.

Hierzu ist festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss für den Tunnelabschnitt nicht wegen fehlenden Bedarfs vom Oberverwaltungsgericht Münster aufgehoben wurde, sondern u.a., weil für den Teilbereich der Anschlussstelle die Planrechtfertigung fehlte, da es sich hier nach Auffassung des Gerichts nicht um eine

Folgemaßnahme handelte. Nach wie vor ist der westliche Abschnitt der B 1 als Tunnelösung im Bundesverkehrswegeplan enthalten und der Vorhabenträger treibt die neue Planung zurzeit voran.

Die Rechtsfigur der Abschnittsbildung ist eine Ausprägung des allgemeinen Abwägungsgebots. Ihr liegt die Überlegung zugrunde, dass eine detaillierte Streckenplanung angesichts vielfältiger Schwierigkeiten nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann. Eine Abschnittsbildung ist dann fehlerhaft, wenn durch eine übermäßige Parzellierung eines einheitlichen Vorhabens eine planerische Gesamtabwägung in rechtlich kontrollierbarer Weise nicht mehr möglich ist. Insbesondere dürfen Teilabschnitte nicht ohne Bezug auf die Konzeption der Gesamtplanung gebildet werden, d.h. die Teilplanung darf die der Gesamtplanung entgegenstehenden Belange nicht unbewältigt ausblenden. Sachfragen, die sachgerecht nur einheitlich gelöst werden können, dürfen verfahrensrechtlich nur einheitlich in Angriff genommen werden. Schließlich müssen die gebildeten Teilabschnitte eine selbständige Verkehrsfunktion haben, um Gegenstand einer eigenständigen Planung zu sein. Dieses Erfordernis soll dem Entstehen eines Planungstorsos entgegenwirken, das bei Abschnitten ohne eigene Verkehrsbedeutung dann entstehen würde, wenn sich nach dem Bau mehrerer Abschnitte herausstellen sollte, dass das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein sich als nicht realisierbar erweist (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. November 2010, 9 A 13/09, BVerwG, Urteil vom 30. Januar 2008 - 9 A 27.06 und BVerwG, Urteil vom 26. Oktober 2005, 9 A 33.04).

Die Bildung von Abschnitten ist sogar nach Nr. 8, Abs. 5 der Planfeststellungsrichtlinien 2015 in der Regel erforderlich, wenn es sich, wie hier, um größere Streckenabschnitte und/ oder um Vorhaben mit besonders schwierigen Verhältnissen handelt. Der Rechtsfigur der Abschnittsbildung bei der Planung von Verkehrswegen liegt eben die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit der einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planungsträger ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen können (BVerwG, Urteil vom 23. November 2007, 9 B 38.07).

Ausgehend von diesen Grundsätzen kann die Abschnittsbildung hier nicht beanstandet werden. Die planfestgestellte Trasse ist schon wegen ihrer Verknüpfung mit dem umliegenden Straßennetz, insbesondere mit der B 236, kein Planungstorso, sondern dient für sich genommen dem Verkehr. Der Verkehr kann am Ende des Planfeststellungsabschnittes sowohl nach Norden als auch nach Süden über die B 236 abgeleitet werden, oder nach wie vor, weiter über die B 1 geführt werden. Der hier planfestgestellte Teilabschnitt kann so seine volle Verkehrsfunktion entfalten.

Dass der Fortführung der A 40 unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen könnten, ist weder substantiiert dargetan noch sonst ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde vermag nicht zu erkennen, dass selbst im Falle eines Scheiterns des Folgeabschnitts die Verwirklichung dieses Abschnitts hier nicht sinnvoll bleibt und dann einen Planungstorso darstellen würde. Das Autobahnende wäre dann weiter an die B 1 und die B 236 angeschlossen. Mehrbelastungen für den westlichen Streckenabschnitt vermag die Planfeststellungsbehörde hier nicht zu erkennen.

4.4.5 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. 14.9.1987 -4 B 176.87- UPR 1988, S. 71; Urteil v. 4.5.1988 -4 C 2.85- NVwZ 1989, S. 151).

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.

4.4.5.1 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, dieser 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.

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 und deren Berücksichtigung von Einwender Nr. 12, 50, 71 und 129 im Verfahren gefordert wurde, 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 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:

	<u>Tag</u>	<u>Nacht</u>
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allg. Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A).

Nach § 2 Abs. 2 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 ihrer 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 Lärmbelastungen auszugehen. Das einem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums ist. Im bauplanungsrechtlichen Außenbereich, der von einer Wohnbebauung möglichst freigehalten werden soll, können unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten an die Wohnqualität nicht die dieselben hohen Ansprüche gestellt werden, wie im Innenbereich. Der Eigentümer eines Wohnhauses im Außenbereich trägt daher in verstärktem Maße das aus der Gebietsstruktur folgende Risiko, dass in seiner Nähe Fernverkehrsstraßen, die wegen ihrer nachteiligen Wirkungen auf die Umgebung grundsätzlich nicht in Wohngebiete gehören, errichtet oder erweitert werden. Er muss daher auch in stärkerem Umfang als der Eigentümer eines in einem Wohngebiet gelegenen Hauses Verkehrsimmissionen als zumutbar hinnehmen.

Durch die 16. BImSchV werden nicht die vor bezeichneten Gebiete oder die darin gelegenen Grundstücke, sondern ausschließlich die dort befindlichen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs geschützt. 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.

Die Änderung der B 1/A 40 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 40 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 allgemeine Wohngebiete bzw. Dorf- und Mischgebiete.

Es werden folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet:

- Lärmindernder Fahrbahnbelag

Auf der gesamten Strecke wird ein lärmindernder Straßenoberflächenbelag mit einem Korrekturwert von DStrO – 5 dB(A) (offenporiger Asphalt – OPA) aufgetragen.

Auf den Brückenbauwerken, d.h. im Überbaubereich zwischen den Fahrbahnübergängen wird ein lärmindernder Straßenoberflächenbelag mit dem Korrekturwert DStrO – 2 dB(A) aufgetragen.

- Lärmschutzwände werden wie folgt errichtet:

Bereich Gottesacker (Nordseite)

WAND 4,50 m, 30+573 bis 30+772 hochabsorbierend

WAND 4,50 m – 12,00 m, 30+772 bis 30+787 hochabsorbierend

WAND 12,00 m, 30+787 bis 30+820 reflektierend

Autohaus AUDI-Zentrum Dortmund

WAND 10,00m, 31+000 bis 31+030 reflektierend,

Autohaus TOYOTA/Lexus

WAND 8,00 m, 31+100 bis 31+131 reflektierend

innerhalb der Trenninsel AS Gottesacker:

WAND 7,50 m, 31+138 bis 31+166 hochabsorbierend

AS Gottesacker

WAND 7,50 m, 31+156 bis 31+190 hochabsorbierend

WAND 7,50 m, 31+190 bis 31+278 reflektierend

WAND 7,50 m – 4,50 m, 31+278 bis 31+307 reflektierend

Bauwerk Nr. 1 (Am Gottesacker)

WAND 4,50 m, 31+307 bis 31+341 reflektierend

WAND 4,50 m, – 1,90 m, 31+341 bis 31+391 reflektierend

Bereich Neuasseln (Nordseite)

Trenninsel AS DO-Aplerbeck

WAND 7,50 m, 32+600 bis 32+625 hochabsorbierend

WAND 3,00 m – 8,00 m, bis 32+769 hochabsorbierend

WAND 8,00 m – 6,50 m, 32+769 bis 32+772 hochabsorbierend

Bauwerk Nr. 3/ 4411818 (K7 - Leni-Rommel-Straße)

WAND 6,50 m, 32+772 bis 32+791 hochabsorbierend

WAND 6,50 m – 8,00 32+791 bis 33+157 hochabsorbierend

WAND 8,00 m – 6,50 33+157 bis 33+160 hochabsorbierend

Bauwerk Nr. 4/ 4411819 (L556 – Aplerbecker Straße)
WAND 6,50 m, 33+160 bis 33+184 hochabsorbierend
WAND 6,50 m – 8,00 m, 33+184 bis 33+187 hochabsorbierend
WAND 8,00 m, 33+187 bis 33+280 hochabsorbierend
WAND 8,00 m – 6,00 m, 33+280 bis 33+300 hochabsorbierend
WAND 6,00 m, 33+300 bis 33+645 hochabsorbierend
WAND 6,00 m – 3,00 m, 33+645 bis 33+669 hochabsorbierend

Bereich Emschertalstraße (Nordseite)

WAND 3,00 m – 6,00 m, 35+310 bis 35+334 hochabsorbierend
WAND 6,00 m, 35+334 bis 35+495 hochabsorbierend
WAND 6,00 m, 35+495 bis 35+826 hochabsorbierend
WAND 6,00 m – 3,00 m, 35+826 bis 35+850 hochabsorbierend

Bereich Holzwickede Nord (Nordseite)

WAND 4,00 m, 37+375 bis 37+915 hochabsorbierend
WAND 4,00 m – 6,50 m, 37+915 bis 37+925 hochabsorbierend
WAND 6,50 m, 37+925 bis 38+077 hochabsorbierend

Bauwerk Nr. 10/ 4411824 (Kurze Straße)
WAND 6,50 m, 38+088 bis 38+645 hochabsorbierend

Bereich Stadtkrone-Ost/ Stockholmer Allee (Südseite)

WAND 5,00 m, 30+413 bis 30+751 hochabsorbierend

Überführung Am Rosenplätzchen
WAND 3,00 m, 30+751 bis 31+070 hochabsorbierend

Bereich Vahleweg/ Westfälische Landeslinik (Aplerbeck) (Südseite)

WAND 3,00 m – 8,00, 31+836 bis 31+876 hochabsorbierend
WAND 8,00 m, 31+876 bis 32+635 hochabsorbierend
WAND 8,00 m – 3,50 32+635 bis 32+650 hochabsorbierend
WAND 3,50 m, 32+650 bis 32+780 hochabsorbierend
WAND 3,50 m – 1,50 m, 32+780 bis 32+800 hochabsorbierend

Trenninsel AS DO-Aplerbeck

WAND 3,00 m – 7,50 m, 32+605 bis 32+611 hochabsorbierend
WAND 7,50 m, 32+611 bis 32+782 hochabsorbierend
WAND 7,50 m – 6,50 m, 32+782 bis 32+785 hochabsorbierend

Bauwerk Nr. 3/ 4411818 (K7 - Leni-Rommel-Straße)

WAND 6,50 m, 32+785 bis 32+810 hochabsorbierend
WAND 6,50 m – 7,50 m, 32+810 bis 32+813 hochabsorbierend
WAND 7,50 m, 32+813 bis 32+989 hochabsorbierend

WAND 7,50 m – 3,00 m, 32+989 bis 32+995 hochabsorbierend
WAND 1,00 m – 3,50 m, 32+860 bis 32+880 hochabsorbierend
WAND 3,50 m, 32+880 bis 32+975 hochabsorbierend
WAND 3,50 m – 8,00 m, 32+975 bis 32+995 hochabsorbierend
WAND 8,00 m, 32+995 bis 33+134 hochabsorbierend
WAND 8,00 m – 6,50 m, 33+134 bis 33+137 hochabsorbierend

Bauwerk Nr. 4/ 4411819 (L556 – Aplerbecker Straße)

WAND 6,50 m, 33+137 bis 33+161 hochabsorbierend
WAND 6,50 m – 8,00 m, 33+161 bis 33+164 hochabsorbierend
WAND 8,00 m, 33+164 bis 33+362 hochabsorbierend
WAND 8,00 m – 4,00 m, 33+362 bis 33+377 hochabsorbierend
WAND 4,00 m, 33+377 bis 33+532 hochabsorbierend
WAND 4,00 m – 8,00 m, 33+532 bis 33+546 hochabsorbierend
WAND 8,00 m, 33+546 bis 33+604 hochabsorbierend
WAND 8,00 m – 3,00 m, 33+604 bis 33+644 hochabsorbierend

Bereich Sölde (Südseite)

WAND 4,50 m, 34+395 bis 34+496 hochabsorbierend
WAND 5,50 m, 34+496 bis 35+100 hochabsorbierend
WAND 4,50 m, 35+100 bis 35+664 hochabsorbierend

Bereich Holzwickede Süd/ Natorp (Südseite)

WAND 1,00 m – 2,00 m, 36+620 bis 36+628 hochabsorbierend
WAND 2,00 m, 36+628 bis 36+729 hochabsorbierend
WAND 2,00 m – 6,00 m, 36+729 bis 36+745 hochabsorbierend
WAND 6,00 m, 36+745 bis 36+950 hochabsorbierend
WAND 6,00 m – 3,00 m, 36+950 bis 36+990 hochabsorbierend
WAND 3,00 m, 36+990 bis 37+170 hochabsorbierend

Trenninsel AS Holzwickede

WAND 3,00m – 6,00 m, 36+940 bis 36+946 hochabsorbierend
WAND 6,00 m, 36+946 bis 37+364 hochabsorbierend
WAND 6,00 m – 3,00 m, 37+364 bis 37+370 hochabsorbierend
WAND 3,00 m, 37+220 bis 37+332 hochabsorbierend
WAND 3,00 m – 6,00 m, 37+332 bis 37+372 hochabsorbierend
WAND 6,00 m, 37+372 bis 37+950 hochabsorbierend
WAND 6,00 m – 4,50 m, 37+950 bis 38+060 hochabsorbierend

Bauwerk Nr. 10/ 4411824 (Kurze Straße)

WAND 4,50 m, 38+073 bis 38+238 hochabsorbierend

Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden nicht planfestgestellt, da die Kosten für solche Maßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck (§ 41 Abs. 2 BImSchG) stehen.

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 heute schon auf zumutbare Innenpegel ab (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.2.3 dieses Beschlusses).

Schutzbedürftig sind die in der Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zur 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung -24. BImSchV -vom 04.02.1997, BGBl. I Nr. 8 S. 172; geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23.09.1997, BGBl. I S. 2329), genannten Aufenthaltsräume. Schlafräume und schutzbedürftige Räume mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle sind mit Lüftern zu versehen.

Der Anspruch auf Entschädigung für passiven Schallschutz entsteht in der Höhe, die erforderlich ist, um die Schalldämmung von Umfassungsbauteilen so zu verbessern, dass die gesamte Außenfläche des jeweils zu schützenden Raumes das nach der 24. BImSchV bestimmte erforderliche bewertete Schalldämmmaß nicht unterschreitet. Ist eine Verbesserung notwendig, so soll die Verbesserung beim einzelnen Umfassungsbauteil mindestens 5 dB betragen. Die Höhe der Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen durch Lärmeinwirkungen richtet sich nach Abschnitt E der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97 -eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, StB 15/14.80.13-65/11 Va 97, VkB1. 1997 S. 434; geändert durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/2006 vom 04.08.2006, StB 13/7144.2/02-11/521247, VkB1. 2006 S. 665).

Der Vorhabenträger hat die Anspruchsberechtigten möglichst vor Baudurchführung über ihre Entschädigungsmöglichkeit zu informieren. Ihm wird aufgegeben, den Eigentümern der betroffenen baulichen Anlage – nach Feststellung des Anspruchs im Einzelfall – die für diese Maßnahmen erbrachten notwendigen Aufwendungen unverzüglich zu erstatten.

Über die hieraus den Betroffenen erwachsenden Entschädigungsansprüche können nicht in der Planfeststellung, in der nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden, und auch nicht im verwaltungsgerichtlichen Verfahren entschieden werden.

Kommt zwischen den Betroffenen und dem Vorhabenträger eine einvernehmliche Regelung über die Entschädigung nicht zustande, bleibt die Festsetzung der Entschädigung einem gesonderten Verfahren vorbehalten, für welches die Enteignungsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen, hier die Bezirksregierung Arnsberg, zuständig ist.

Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaren 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. Ab-

schnitt A, Nr. 5.2.3). Die in dieser Auflage dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung richtet sich nach der VLärmSchR 97.

Der Vorhabenträger hat durch ein Gutachterbüro eine umfangreiche (90-seitige!) Abwägungsuntersuchung zum Verkehrslärm durchgeführt und für verschiedene Gebiete erweiterte, den Vollschutz erzielende oder angestrebte aktive Lärmschutzmaßnahmen untersucht. Als Immissionsorte wurden hierbei die einzelnen Geschosse der betroffenen Wohnbebauung (hausseitendifferenziert) herangezogen, bei denen es ohne aktiven Lärmschutz zu Grenzwertüberschreitungen kommen würde. Diese Untersuchung hat auch mit den Planunterlagen in den Städten Dortmund und Unna sowie in der Gemeinde Holzwickede für jedermann ausgelegt.

Vor Durchführung der Variantenuntersuchung wurden alle zu lösenden Schutzfälle ermittelt. Die Anzahl der Schutzfälle ergibt sich aus der Zahl der Nutzungseinheiten mit Lärmschutzansprüchen in den jeweils zu berücksichtigenden Beurteilungszeiträumen.

Basis sind die zu lösenden Schutzfälle der Abwägung, die ohne Berücksichtigung aktiver Lärmschutzanlagen im Zuge der A 40, jedoch mit Berücksichtigung eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit dem Korrekturwert DStrO – 2 dB(A) ermittelt wurden – Variante 0.

Der Bereich der schutzbedürftigen Bebauung wurde in räumlich abgrenzbare Schutzabschnitte unterteilt. Erste Abgrenzungen ergeben sich einerseits durch die Trasse des Verkehrsweges selbst, d. h. eine schutzbedürftige Bebauung beiderseits der Trasse repräsentiert immer mindestens zwei Schutzabschnitte, sowie andererseits durch größere unbebaute Flächen entlang der Trasse. Andere Kriterien können auch die Schutzwürdigkeit (vgl. § 2 der 16. BImSchV) einer Bebauung, deren Geschossigkeit oder auch der Abstand zum Verkehrsweg sein.

Es erfolgte die Unterteilung in die Ortsteile Gottesacker, Neuasseln, Emschertalstraße, Holzwickede Nord, Stadtkrone Ost / Stockholmer Allee, Vahleweg / Westf. Landesklinik / Aplerbeck, Sölde, Holzwickede Süd mit Natorp und Massen sowie die Außenbereiche in diesem Abschnitt der Ausbaustrecke.

Die Dimensionierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgte grundsätzlich auf der Basis eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) - OPA.

Ausgehend von einem Konzept möglicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen, das im Grundsatz bereits den o. g. Fahrbahnbelag (OPA) beinhaltet und des Weiteren den Standort von Lärmschutzwänden berücksichtigt mit dem sich auch der Vollschutz realisieren lässt (u. a. Überstandslängen), wurden im Rahmen der Variantenberechnungen schrittweise geeignete Abstufungen vorgenommen (Reduzierung der Höhe der Lärmschutzwände). Dabei wurde in einer entsprechenden Grobanalyse nicht jede denkbare Abstufung untersucht. So ist es beispielsweise nicht zwingend erforderlich, bei Reduzierungen der Höhe von Lärmschutzwänden für jeden Meter oder sogar halben Meter schalltechnische Berechnungen und Analysen durchzuführen (BverwG, Urteil vom 15.03.2000 – 11 A 46/97) .

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurde auch überprüft, ob sich durch die Anordnung aktiver Lärmschutzanlagen Beurteilungspegel oberhalb 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts vermeiden lassen. Diese Werte definieren die Schwelle des enteignungsgleichen Eingriffs und sollten daher möglichst vermieden werden.

Gottesacker

In Verbindung mit dem Ausbau der B 1 zur zukünftigen A 40 werden ohne Lärmschutzmaßnahmen an einer Vielzahl von Gebäuden die Immissionsgrenzwerte (IGW) tags und nachts überschritten – 1.715 Immissionsorte, 444 mit IGW-Überschreitung tags, davon 162 Immissionsorte mit mehr als 3 dB(A) Überschreitung.

Um einen weitestgehenden Schutz aller Immissionsorte (Vollschutz) zu erzielen, wäre ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) und Lärmschutzwände mit einer Höhe von 12 m, sowie auf dem vorhandenen Lärmschutzwall im Bereich der B 236 eine Lärmschutzwand in einer Höhe von 8,0 m über Walkrone aufzusetzen.

Durch den notwendigen Verlauf der gepl. Lärmschutzwände entlang der Rampen, entsteht im ansonsten durchgehenden aktiven Lärmschutz eine Lücke, die im Bereich der AS Gottesacker durch ein "Segel" in der Trenninsel zwischen der Auf- und Abfahrt der AS Gottesacker weitestgehend geschlossen wird. Des Weiteren besteht die Notwendigkeit im Bereich der vorh. Brücke "Am Rosenplätzchen" eine Schallschleuse anzuordnen.

In allen durchgeführten Berechnungen wurde die vorh. Lärmschutzwand im nördlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Br. 197 mit einer Höhe von 3,0 m über dem Niveau der angrenzenden Flächen der Autohäuser sowie die vorh. Lärmschutzwand in Höhe der Wohnbebauung „Auf dem Steine“, die im Zusammenhang mit dem Neubau der AS Gottesacker errichtet wurde, berücksichtigt. Des Weiteren ging die rd. 1,9 m hohe Friedhofsmauer als westliche und südliche Einfriedigung des Zentralfriedhofs in die Berechnung ein.

Mit der Vorzugsvariante und dem damit verbundenen annähernden Vollschutz wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde das beste Ergebnis erreicht. Ein Vollschutz ist nicht möglich, da die notwendige Öffnung durch die Rampen der AS Gottesacker im Verlauf der Lärmschutzwand nicht durch ergänzende Maßnahmen erreicht werden kann. Des Weiteren lassen sich am westlichen und östlichen Rand des Untersuchungsgebietes nicht die notwendigen Überstandslängen realisieren, d. h. die vorh. rd. 1,9 m hohe Friedhofsmauer kann nach derzeitigem Stand nicht weitergehend erhöht werden (u. a. aus Gründen des Denkmalschutzes) und auch die auf dem vorh. Lärmschutzwall am westlichen Rand aufgesetzte Lärmschutzwand kann durch den vorgegebenen Verlauf und die damit verbundenen Abrückung vom Emissionsband der A 40 die notwendige Überstandslänge nicht erfüllen. Außerdem ergeben sich zusätzliche Lärmbelastungen durch die Rampen der AS B 236 (DO-Ost), die im vorliegenden Belastungsfall der A 40 zugeordnet wurden. Maßgebliche Lärmbelastungen in diesem Bereich werden also aus den westlichen und östlichen Abschnitten der A 40 verursacht, die nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen abgeschirmt werden können.

Durch das TOYOTA Autohaus im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Br. 192 ist eine abschirmende bauliche Anlage (Gebäude) vorhanden, die aufgrund der ausgeprägten Höhe von rd. 12 m über Gelände die Funktion eines Schallschirms übernimmt, so dass die zwischen dem Autohaus und dem westlich vorh. Lärmschutzwand im Regelabstand zur A 40 verlaufende Lärmschutzwand in Höhe des TOYOTA Autohauses endet.

Die Planfeststellungsbehörde stellt zunächst fest, dass mit einer Lärmschutzwand $H = 4,5 - 7,0 - 7,5$ m und ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit dem Korrekturwert $D_{StrO} - 5$ dB(A), wie sie mit dem Deckblatt IV ins Verfahren eingebracht wurde, eine sehr gute Schutzwirkung erzielt wird. Diese Variante stellt in der gesamten Berücksichtigung aller Belange und unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für die Planfeststellungsbehörde die optimale Lärmschutzlösung dar.

Nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2009 ist im Bereich des „Autozentrums“ ein weiteres Autohaus im Rahmen des geltenden Bebauungsplanes errichtet worden. Hier ist ein durchgehender Baukörper entstanden. Ebenso werden noch seitlich Lärmschutzwände errichtet; und zwar ausgehend von der B 236, eine Lärmschutzwand auf dem vorhandenen Erdwall, sodann schließt sich die Lärmschutzwand an das westliche Autohaus an Lärmschutzwand zwischen den beiden Autohäusern Östliche Lärmschutzwand in Verlängerung des östlichen Autohauses bei gleichzeitiger Überbauung der Ludwig-Lohner-Straße.

Insgesamt hat das schalltechnische Gutachten nachgewiesen, dass unmittelbar vor den Autohäusern letztendlich keine Lärmschutzwand entlang der Straße errichtet werden muss, um die Anwohner dahinter zu schützen. Die Autohäuser selbst mit den o.a. Lärmschutzwänden bieten den gleichen Lärmschutz wie eine entsprechende Lärmschutzwand unmittelbar an der Straße.

Die Stadt Dortmund hat vertraglich die Umsetzung und den Erfolg des Lärmschutzes sichergestellt. Sollten zu irgendeinem Zeitpunkt die Gebäude den Anforderungen an den notwendigen Lärmschutz nicht gewährleisten, so ist die Stadt Dortmund verpflichtet, unverzüglich in Absprache mit dem Vorhabenträger für einen funktional gleichwertigen Lärmschutz zu sorgen.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher keine Bedenken gegen die Ersatzmaßnahme Schallschutz.

Einwendung

Es wurde gefordert, auch für die Nordfahrbahn der A 40 die Entwurfsgeschwindigkeit 130 km/h zugrunde zu legen, anstatt 100 km/h. Dadurch würden sich in der Tendenz höhere Ansprüche auf Lärmschutz ergeben. Es seien keine hinreichenden Gründe für eine geringere Geschwindigkeit auf der Nordfahrbahn erkennbar.

Hierzu ist festzustellen, dass sich die Situation auf der Nord- und Südseite sehr unterscheiden. Zum einen liegen die vorhandenen Anschlussstellen auf der Nordseite enger beieinander als auf der Südseite. Zum andern ergibt sich ein Zwangspunkt dadurch, dass bereits jetzt bei der Entwurfsplanung der künftige Tunneleingang berücksichtigt werden muss. Es ist so, dass stadteinwärts eine stufenweise Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit angeordnet werden muss. Im Tunnel selbst

darf dann später auf Grund gesetzgeberischer Vorgaben nur 80 km/h gefahren werden. Zudem ergibt sich ein Zwischenzustand bis zu der Situation eines künftigen Tunnels. Dabei erreicht man auf der nördlichen Fahrbahn das Stadtgebiet Dortmund, in dem nur 50 km/h gefahren werden darf. Auch deshalb muss schon jetzt eine Reduzierung der Geschwindigkeit im Vorfeld erfolgen. Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

Neuasseln

Um den Vollschutz und damit die Einhaltung der Grenzwerte an allen Gebäuden im Einwirkungsbereich der A 40 gewährleisten zu können, wäre in Kombination der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) und die Herstellung einer bis zu 13 m hohen Lärmschutzwand erforderlich.

Da Lärmschutzwände dieser Höhe, insbesondere auch auf Brückenbauwerken und in Dammlagen mit einem vertretbaren technischen und finanziellen Aufwand nicht umgesetzt werden können, wurde zur Ermittlung des optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnisses eine schrittweise Abstufung der Lärmschutzwände unter Berücksichtigung des Fahrbahnbelages mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) vorgenommen.

Mit dem Einbau des lärmindernden Fahrbahnbelages mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) werden bereits 909 Schutzfälle gelöst. Damit wird die Anzahl der verbleibenden Schutzfälle im Untersuchungsgebiet bereits um rd. 54 % reduziert. Dies begründet sich im Wesentlichen aus der Örtlichkeit, d. h. ein Großteil der zu lösenden Schutzfälle ist im Bereich des Geschosswohnungsbaus vorhanden und da sich dieser ab einer Entfernung von rd. 400 m weiter nach Norden erstreckt, sind nur noch die oberen Geschosse mit einer Überschreitung des Grenzwertes in der Nacht festzustellen.

Für das Untersuchungsgebiet ist zu berücksichtigen, dass sich in diesem Abschnitt der A 40 zwei Brückenbauwerke - Leni-Rommel-Straße und Aplerbecker Straße befinden, auf denen der Fahrbahnbelag mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) aus technischen Gründen nicht aufgebracht werden kann und aus statischen und Unterhaltungsgründen eine Wandhöhe von 6,5 m nicht überschritten werden soll.

Bereits mit einer Höhe von 7,0 m wird an allen baulichen Anlagen der Grenzwert am Tage eingehalten, wobei die Höhe auf der Brücke, wie zu vor begründet, auf 6,5 m begrenzt ist.

Es hat sich mit verschiedenen Variantenberechnungen gezeigt, dass mit der Anordnung eines "Segels" in der AS DO-Aplerbeck eine weitere Optimierung, d. h. Verbesserung der Immissionssituation erreicht werden kann. Die Anzahl der noch zu lösenden Schutzfälle konnte reduziert werden. Die Kosten für den aktiven Lärmschutz erhöhen sich mit dem Segel um verhältnismäßige 72.000 €.

Mit der Vorzugsvariante V 8b verbleiben nur noch 58 Schutzfälle nachts, wovon 37 Immissionsorte eine Überschreitung des Grenzwertes von weniger als 1 dB(A) aufweisen und an 20 Immissionsorten der Grenzwert zwischen 1 bis 3 dB(A) überschritten wird. Diese Überschreitungen liegen im nicht hörbaren Bereich. Die Kosten je gelöstem Schutzfall belaufen sich mit der Vorzugsvariante auf 2.291 € und mehr als 96 % der mit einer Überschreitung des Grenzwertes festgestellten Immissi-

onsorte (Schutzfall) sind nunmehr durch die Anordnung des aktiven Lärmschutzes geschützt bzw. es wurden 1.626 von zuvor 1.684 Schutzfällen gelöst.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die Variante Lärmschutzwand H = 6,0 – 8,0 m und ein lärmindernder Fahrbelag mit dem Korrekturwert DStrO - 5 dB(A) für das Untersuchungsgebiet Neuasseln eine sehr gute Schutzwirkung erzielt. Mit dem aktiven Schutz für mehr als 96 % der überprüften Immissionsorte stellt diese Variante in der gesamten Berücksichtigung aller Belange und unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses die optimale Lärmschutzlösung dar. Zusätzliche aktive Maßnahmen sind für die Planfeststellungsbehörde erkennbar unverhältnismäßig. Die Einwendungen, die auf einen erhöhten Lärmschutz abzielen, werden damit zurückgewiesen.

Emschertalstraße

An der Emschertalstraße (L 821) befinden sich lediglich 7 Gebäude im Außenbereich und 1 Gebäude im Sondergebiet; diese sind mit dem Schutzanspruch eines Mischgebietes zu berücksichtigen.

Von 51 Immissionsorten ergeben sich für 41 Immissionsorte Überschreitungen des Grenzwertes tags, davon 29 Immissionsorte mit mehr als 3 dB(A) Überschreitung. In der Nacht ist an 45 Immissionsorten eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes (IGW) von mehr als 3 dB(A) nachgewiesen.

Mit der Vorzugsvariante und einer Höhe der Lärmschutzwand von 6,0 m verbleiben nur noch 5 Immissionsorte, für die eine Überschreitung des Grenzwertes gegeben sein wird. 90 % der ansonsten ohne aktiven Lärmschutz von einer Grenzwertüberschreitung betroffenen Immissionsorte können mit der Vorzugsvariante geschützt werden.

Die noch verbleibenden fünf Immissionsorte verteilen sich auf zwei Gebäude und auf die jeweiligen Dachgeschossbereiche. Drei der Immissionsorte finden sich an dem Gebäude Emschertalstraße 131, welches das Wohnhaus an der heutigen Tankstelle ist.

Um den Vollschutz gegenüber der Vorzugsvariante mit noch verbleibenden 5 Immissionsorten zu erzielen (Höhe der Lärmschutzwand dann 9 m), ergäben sich Mehrkosten in Höhe von 455.000 € Diese Mehrkosten für lediglich fünf zusätzlich aktiv geschützte Immissionsorte sind erkennbar unverhältnismäßig, zumal die betroffenen Gebäude alle im Außenbereich liegen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die Variante Lärmschutzwand H = 6,0 m in Kombination mit einem lärmindernden Fahrbelag mit dem Korrekturwert DStrO - 5 dB(A) eine sehr gute Schutzwirkung erzielt wird. Diese Variante stellt in der gesamten Berücksichtigung aller Belange und unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für die Planfeststellungsbehörde die optimale Lärmschutzlösung dar. Damit ist sichergestellt, dass die Lärmbelastungen an den baulichen Anlagen, in den Dachgeschossbereichen nicht mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts betragen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass bereits heute im Istzustand (bestehende B 1) eine erhebliche Lärmbetroffenheit vorliegt (Vorbelastung). Eine Lärmschutzwand H = 6,0 m in Kombination mit einem lärmindernden Fahrbelag mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) ist als Vorzugsvariante für die Ausführung zu berücksichtigen.

Weiterreichenden Lärmschutz (Vollschutz) hält die Planfeststellungsbehörde aus den zuvor genannten Gründen für unverhältnismäßig.

Holzwickede Nord

Von 504 (77)¹ Immissionsorten ergeben sich für 150 (26) Immissionsorte Überschreitungen des Grenzwertes tags, davon 57 (11) Immissionsorte mit mehr als 3 dB(A) Überschreitung. In der Nacht ist an 227 (42) Immissionsorten eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes von mehr als 3 dB(A) nachgewiesen; (Klammerwert: Immissionsorte in GE-Gebieten).

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die Variante Lärmschutzwand H = 6,5 m in Kombination mit einem lärmindernden Fahrbelag mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) eine sehr gute Schutzwirkung erzielen wird. Rd. 95 % der Immissionsorte außerhalb der Gewerbegebiete werden dadurch geschützt. In den Mischgebieten ist annähernder Vollschutz gegeben. Die in den Wohngebieten noch verbleibenden Überschreitungen beschränken sich auf die erste Gebäudereihe und die höher liegenden Geschossbereiche (u. a. Dachgeschoss).

Die Variante stellt unter Berücksichtigung aller Belange und unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses die optimale Lärmschutzlösung dar. Eine deutliche Verbesserung würde nur durch den Vollschutz (8 m Höhe) erzielt werden, der allerdings mit Mehrkosten von rd. 3.310.400 € zu Buche schlagen würde. Dieser Aufwand erweist sich für die Planfeststellungsbehörde erkennbar, im Vergleich zum Schutzzweck, als unverhältnismäßig.

Stadtkrone Ost – Stockholmer Allee

Mit einer Lärmschutzwand H = 5,0 – 3,0 m und einem lärmindernden Fahrbelag mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) wird eine sehr gute Schutzwirkung erzielt, durch die eine deutliche Lärminderung im Untersuchungsbereich eintritt. Es werden 130 Immissionsorte aktiv geschützt und es verbleiben 34 Immissionsorte, die passiv zu schützen sind. Der Kostenaufwand beträgt 1.056.491 €. Die Anzahl der gelösten Schutzfälle (geschützter Immissionsort) reduziert sich um 80 %.

Um den Vollschutz und damit die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte an allen Gebäuden im Einwirkungsbereich der A 40 gewährleisten zu können, wäre zusammen mit dem Einbau eines lärmindernden Fahrbelages mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) bis zum Brückenbauwerk (B 236) die Errichtung einer 11 m hohen Lärmschutzwand erforderlich. Der Kostenaufwand würde dann 3.035.791 € betragen. Abgesehen davon, dass eine so hohe Lärmschutzwand immer auf die Anlieger eine erdrückende Wirkung haben würde und auch um den städtebaulichen Belangen und Forderungen in dieser Hinsicht Rechnung zu tragen, wurde diese Variante nicht

ernsthaft verfolgt. Sie scheint der Planfeststellungsbehörde erkennbar unverhältnismäßig.

Vahleweg/ Westf. Landeslinik/ Aplerbeck

Der Abstand der Wohngebäude zur A 40 ist mit nur 18 m zum Fahrbahnrand im gesamten Abschnitt am geringsten. Die Wohnbebauung Vahleweg ist in diesem Bereich bereits durch einen bis zu 5 m hohen aktiven Lärmschutz in der Ausführung als Lärmschutzwand geschützt.

Von insgesamt 2.128 (1.530)² Immissionsorten ergeben sich für 856 (478) Immissionsorte Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes tags, davon 405 (160) Immissionsorte mit mehr als 3 dB(A) Überschreitung. In der Nacht ist an 1.220 (764) Immissionsorten eine Überschreitung des IGW von mehr als 3 dB(A) nachgewiesen. Der bereits vorhandene aktive Lärmschutz, in der Ausführung als Lärmschutzwand, wurde mit der Berechnung der zu erwartenden Lärmbelastung nicht berücksichtigt; (Klammerwert: Immissionsorte im Bereich Aplerbeck).

Bei der Variantenuntersuchung wurden die Bereiche Vahleweg mit Westf. Landeslinik sowie Aplerbeck getrennt betrachtet, da die beiden Bereiche unterschiedliche Ansprüche an den notwendigen aktiven Lärmschutz stellen (siehe Vollschutz) und entsprechend unterschiedliche Schutzansprüche (u. a. Krankenhaus) gegeben sind.

Um den Vollschutz und damit die Einhaltung der zulässigen Grenzwerte an allen Gebäuden im Einwirkungsbereich der A 40 gewährleisten zu können, wäre der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit dem Korrekturwert DStrO - 5 dB(A) und die Erstellung einer zwischen 10 m (Aplerbeck) und 16 m (Vahleweg) hohen Lärmschutzwand erforderlich.

Da Lärmschutzwände dieser Höhe, insbesondere auch auf Brückenbauwerken und in Dammlagen mit einem vertretbaren technischen und finanziellen Aufwand nicht umgesetzt werden können, wurde zur Ermittlung des optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnisses eine schrittweise Abstufung der Lärmschutzwände unter Berücksichtigung des Fahrbahnbelages mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) vorgenommen.

Aplerbeck

Von den 1.530 Immissionsorten mit einer Überschreitung des Grenzwertes werden mit dem Einbau des lärmindernden Fahrbahnbelages mit dem Korrekturwert DStrO - 5 dB(A) bereits 632 Immissionsorte und damit etwas mehr als 60 % aktiv geschützt. Im Untersuchungsgebiet Aplerbeck werden bereits in Verbindung mit der Dammlage die IGW-Tag an den baulichen Anlagen bei einer Wandhöhe von 5,0 m eingehalten. Der Vollschutz wäre bei 10 m gegeben, wobei auch hier zu berücksichtigen ist, dass diese Höhe auf den beiden Brückenbauwerken, Leni-Rommel-Straße und Aplerbecker Straße (L 556) aus statischen und Unterhaltungsgründen nicht zu realisieren ist. Die maximale Wandhöhe ergibt sich aus diesen Gründen mit 6,5 m auf den Bauwerken (im Überbaubereich).

Bei einer Höhe des aktiven Lärmschutzes von 8 m verbleiben nur noch 10 Immissionsorte mit einer Überschreitung des Grenzwertes in der Nacht von weniger als 1 dB(A). Die betroffenen baulichen Anlagen befinden sich alle im Bereich der Aplerbecker Straße und damit auch in der Nähe zu dem Brückenbauwerk, das die Höhe der Lärmschutzwand mit maximal 6,5 m vorgibt.

Um den annähernden Vollschutz sicherstellen zu können, wäre außerhalb der Brücken eine Wandhöhe von 10 m notwendig, da die Minderhöhe im Bereich der Brückenbauwerke durch eine höhere Wand im Bereich der freien Strecke zu kompensieren ist. Die Mehrkosten zum Schutz der in der Variante V8 verbleibenden 10 Immissionsorte würden rd. 1.000.000 € betragen.

Diesen Aufwand hält die Planfeststellungsbehörde für unverhältnismäßig zum angestrebten Schutzzweck.

Insbesondere für den Bereich DO-Aplerbeck wurde mit der gewählten Vorzugsvariante (Lärmschutzwand H = 7,5 – 8,0 m und lärmindernder Fahrbahnbelag mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die optimale Lösung gefunden.

Vahleweg und die Landeslinik

Für diesen Bereich ergeben sich allerdings Einschränkungen bzw. Zwangspunkte durch die dichte Lage der Wohnbebauung und der nicht zu realisierenden Überstandslänge in Richtung Westen um einen weitergehenden Schutz - also über 8 m Höhe hinaus - erreichen zu können.

Der Vollschutz erfordert eine Höhe von 16 m, diese dient insbesondere um die obersten Geschosse der Wohnbebauung am Vahleweg sowie die nächstgelegenen Gebäude und auch den mehrgeschossigen Krankenhaustrakt der Westfälischen Landeslinik aktiv schützen zu können. Der Vollschutz würde aber auch beinhalten, dass die Lärmschutzwand gegenüber den bisherigen Planungen um 160 m nach Osten und 70 m nach Westen verlängert werden müsste.

Die Verlängerung nach Westen für die Einhaltung des Vollschutzes ist nicht realisierbar, da sie der Abstimmung zu dem dort befindlichen Bebauungsplan widersprechen würde. Diese Abstimmung erfolgte auf Basis der damals durchgeführten Variantenuntersuchung mit Berücksichtigung der Kasernengebäude. Die damalige Bebauung (Kaserne) zum Zeitpunkt vor dem Bebauungsplan diente für die Entwicklung der Wandlänge als ausreichender Lärmschirm. Die notwendige Länge der Lärmschutzwand für einen Vollschutz kann heute nicht durch andere Maßnahmen kompensiert werden.

Ab einer Höhe von 4,5 m werden rd. 50 % der Schutzfälle gelöst. Ab einer Höhe von 6 m ergibt jede weitere Erhöhung des aktiven Lärmschutzes um 1 m einen um 7 % höheren Anteil der gelösten Schutzfälle. Bei 8,0 m Höhe ergeben sich 77 % gelöste Schutzfälle. Eine weitere Erhöhung auf 9 m oder 10 m Wandhöhe hätte zwar Reduzierungen der zu lösenden Schutzfälle mit jeweils 30 Immissionsorten zur Folge, diese würden aber auch Mehrkosten von jeweils rd. 500.000 € verursachen und erscheinen der Planfeststellungsbehörde daher unverhältnismäßig zum Schutzanspruch.

Der Vollschutz mit einer Höhe von 16,0 m vor den Wohnhäusern am Vahleweg ist sowohl aus statischen und städtebaulichen Gründen, aber auch wegen der erdrü-

ckenden Wirkung für die Anwohner, die nur letztendlich 14 m hinter der Lärmschutzwand leben, nicht umsetzbar, zumal mit der jetzt gewählten Höhe von 8,0 m die Außenwohnbereiche geschützt sind und in den oberen Etagen die Werte von 60 dB(A) nachts nicht mehr erreicht werden.

Zusammenfassend ist für beide Untersuchungsbereiche (Vahleweg / Aplerbeck) festzustellen, dass mit der Vorzugsvariante (Lärmschutzwand $H = 7,5 - 8,0$ m und lärm mindernder Fahrbahnbelag mit dem Korrekturwert $D_{StrO} - 5$ dB(A)) eine sehr gute Schutzwirkung erzielt wird. Die Variante stellt in der gesamten Berücksichtigung aller Belange und unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für die Planfeststellungsbehörde die optimale Lärmschutzlösung dar.

Einwendungen bzgl. Lärmschutzes liegen aus diesem Abschnitt nicht vor.

Sölde

Von 930 Immissionsorten ergeben sich für 501 Immissionsorte Überschreitungen des Grenzwertes tags, davon 210 Immissionsorte mit mehr als 3 dB(A) Überschreitung. In der Nacht ist an noch 654 Immissionsorten eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes von mehr als 3 dB(A) nachgewiesen.

Mit dem Einsatz eines lärm mindernden Fahrbahnbelag mit dem Korrekturwert $D_{StrO} - 5$ dB(A) werden bereits 246 Immissionsorte (26%)³, diese vorrangig in den entfernteren Bereichen, aktiv geschützt.

Für den Schutz aller Immissionsorte (Vollschutz) wären neben dem Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages mit dem Korrekturwert $D_{StrO} - 5$ dB(A) zusätzlich Lärmschutzwände in der Höhe von 4,5 m bis 9 m erforderlich.

Aufgrund der teilweise sehr ausgeprägten Dammlage der A 40 ergeben sich in Teilbereichen auch deutlich niedrigere Wandhöhen.

Die Einhaltung des IGW-Tag wäre bereits mit der Anordnung einer 4 m hohen Lärmschutzwand zu gewährleisten. Es verblieben bei dieser Variante noch 95 Immissionsorte mit einer Überschreitung des IGW-Nacht, in 8 Fällen mit mehr als 3 dB(A) Überschreitung.

Ausgehend von dieser Variante wurde daher eine schrittweise Erhöhung der Lärmschutzwand in gewählten Schritten von 1 m geprüft, was zu einer Zunahme der aktiv geschützten Immissionsorte führt.

Es ist allerdings aufgrund der topographischen Gegebenheiten sowie der unterschiedlichen Abstände der baulichen Anlagen zur A 40 erkennbar, dass eine konstante Erhöhung der Lärmschutzwand im Rahmen der Abwägungsuntersuchung zu einer überproportionalen Erhöhung der Kosten für den aktiven Lärmschutz führt, so dass im Wesentlichen der Nahbereich Sölde durch eine Wandoptimierung ergänzend geschützt werden kann, während der Randbereich, die Bebauung im Außenbereich, sowie in dem entfernteren Wohngebiet, bereits mit einer 4,5 m hohen Lärmschutzwand den Vollschutz sicherstellt.

Es ist festzustellen, dass mit der Vorzugsvariante (LS-Wand H = 4,5 – 5,5 – 4,5 m und ein lärmindernder Fahrbelag mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A)) eine sehr gute Schutzwirkung erzielt wird. Es können hierdurch von 930 Immissionsorten 906 aktiv geschützt werden. Grenzwertüberschreitungen von über 3 dB(A)- also im hörbaren Bereich- können somit vermieden werden.

Einwendungen

Es wurde eingewendet, dass für die Gebäude Emschertalstraße 99 und Ruthgerusstraße 48 zu Unrecht die Grenzwerte für Mischgebiete angesetzt wurden. Vielmehr müsse hier der Grenzwert für ein allgemeines Wohngebiet angesetzt werden, wodurch die Einwender teilweise Anspruch auf passiven Lärmschutz erhielten. Diesem Ansinnen wird durch die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Gleichbehandlung entsprochen. Bei Zugrundelegung eines allgemeinen Wohngebietes ergibt sich für beide Gebäude (Emschertalstraße und Ruthgerusstraße) ein Anspruch auf passiven Lärmschutz, da die Grenzwerte an zwei Immissionsorten leicht überschritten werden. Unter Teil A, Nr. 5.3.3. sind die Ansprüche dem Grunde nach anerkannt.

Diese Ansprüche rechtfertigen allerdings weder eine Erhöhung noch eine Verlängerung der Lärmschutzwand. Wie oben dargelegt, erzielt die hiermit planfestgestellte Lärmschutzwand eine sehr gute Schutzwirkung. Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen hält die Planfeststellungsbehörde für unverhältnismäßig.

Holzwickede Süd/Natorp

Von 1.499 Immissionsorten ergeben sich für 675 Immissionsorte Überschreitungen des Grenzwertes tags, davon 281 Immissionsorte mit mehr als 3 dB(A) Überschreitung. In der Nacht ist an 920 Immissionsorten eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes von mehr als 3 dB(A) nachgewiesen.

Mit dem Einsatz eines lärmindernden Fahrbelag mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) würden bereits 547 Immissionsorte (36%), diese vorrangig in den entfernten Bereichen der Wohngebiete aktiv geschützt.

Für den Schutz aller Immissionsorte (Vollschutz) wären neben dem Einbau eines lärmindernden Fahrbelages mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) zusätzlich Lärmschutzwände in einer Höhe von 6 m bis 13,5 m erforderlich.

Mit dem bisherigen Planungsstand wurde in diesem Abschnitt der aktive Lärmschutz in der Ausführung als Lärmschutzwand mit Höhen zwischen 2,5 und 6 m über Gradienten der A 40 bzw. der Tangentialrampen berücksichtigt. Dieses Schutzkonzept basiert im Wesentlichen auf den Vorgaben des bereits vor Jahren ausgeführten aktiven Lärmschutzes.

Tagwertüberschreitungen ergeben sich im Bereich Natorp an den Wohnhäusern an der „Kurze Straße“ aufgrund einer fehlenden Überstandslänge der Lärmschutzwand über das Brückenbauwerk Nr. 10

Bei den Variantenuntersuchungen war es Ziel, die Überschreitungen der Grenzwerte nicht über 3 dB (A) und damit in den hörbaren Bereich kommen zu lassen.

Mit der Vorzugsvariante (Lärmschutzwand H = 4,0 – 4,5 – 6,0 m und ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A)) ist sichergestellt, dass der IGW-Tag an allen baulichen Anlagen eingehalten wird. Es verbleiben noch 64 Immissionsorte mit Überschreitung des IGW-Nacht. Damit erhöht sich der Anteil der geschützten Immissionsorte auf rd. 96 %. Es entstehen Kosten in Höhe von 4.355.712 €.

Lediglich für den Immissionsort „Bismarckstraße 41“ beträgt die festgestellte Überschreitung nachts mehr als 3 dB(A). Da sich dieses Gebäude im Bereich der bereits vorhandenen 6,0 m hohen Wand befindet, müsste diese Lärmschutzwand um mindestens 1 m erhöht werden. Diese Erhöhung würde Kosten von ca. 700.000,-- € verursachen und steht damit erkennbar in keinem Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Eine weitergehende Erhöhung der Lärmschutzwand um 1 m oder um 2 m hätte zwar weitere Reduzierungen der Anzahl der noch passiv zu schützenden Immissionsorte zur Folge, stünde aber auch mit Mehrkosten gegenüber der Vorzugsvariante in Höhe von rd. 705.000 € bis 1.195.000 € im Raum und ist für die Planfeststellungsbehörde damit unverhältnismäßig zum angestrebten Schutzzweck.

Dabei bliebe noch unberücksichtigt, dass mit entsprechender Erhöhung der Lärmschutzwand über 6 m hinaus die vorhandenen Wandabschnitte zunächst abgerissen werden müssten oder die Erhöhung eine eigenständige Gründung bekommen müsste, d. h. ggf. als Vorschirm ausgeführt würde. Damit würden sich die Kosten für eine Erhöhung der Lärmschutzwände über die bestehenden 6 m hinaus noch weiter erhöhen.

Für den Schutz aller Immissionsorte (Vollschutz) wären neben dem Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) zusätzlich Lärmschutzwände in einer Höhe von 6 m bis 13,5 m erforderlich. Die Kosten betragen hierfür 7.162.812€.

Da mit 96 % bereits ein sehr hohes Schutzniveau durch die gewählte Lärmschutzvariante erreicht wird, hält die Planfeststellungsbehörde jede zusätzliche aktive Maßnahme in erkennbarer Weise für unverhältnismäßig. Die Einwendungen werden aus den zuvor genannten Gründen zurückgewiesen.

Unna-Massen und Außenbereiche

Mit dem Einsatz eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) werden von 143 Immissionsorten bereits 101 Immissionsorte (71%), diese vorrangig in dem Wohngebiet des Ortsteil Massen (Stadt Unna) sowie südlich der A 40 an den Wohnhäusern im Außenbereich, aktiv geschützt.

Betrachtet man das Untersuchungsgebiet Unna-Massen ist folgendes festzustellen:

Zum einen besteht es aus zwei Gebäuden im Außenbereich – Provinzialstr. 61 und Provinzialstr. 61a. Diese Gebäude liegen rd. 80 m von der Autobahn entfernt. An 8 Immissionsorten wird der Grenzwert nachts überschritten. An der Provinzialstraße 61a werden zusätzlich auf der Südseite im 1. OG sowohl die Grenzwerte tags als auch nachts überschritten.

Zum anderen besteht das Untersuchungsgebiet aus der rd. 1 km entfernten Ortslage Unna-Massen. Das allgemeine Wohngebiet befindet sich rd. 450 m von der Autobahn entfernt. In diesem Bereich liegen an 12 Gebäuden geringe Überschreitungen nachts vor. Davon ist lediglich an 2 Gebäuden mehr als eine Gebäudeseite betroffen. Diese Überschreitungen entsprechen 24 % der Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitung ohne Lärmschutz und sind vergleichbar mit den Ergebnissen am Gottesacker mit 19 % und an der Stadtkrone mit 18 %; in diesen beiden Fällen unter Berücksichtigung der Wahlvariante mit zusätzlichen Lärmschutzwänden.

Um für alle neun Untersuchungsbereiche vergleichbaren Lärmschutz durch aktive Maßnahmen zu erzielen, wird in Unna-Massen passiver Lärmschutz für die verbleibenden Überschreitungen vorgesehen.

Abgesehen davon nimmt die Wirkung von Lärmschutzwänden mit zunehmendem Abstand der Immissionsorte von der Straße ab. Demnach ist im Bereich der Ortslage Unna-Massen fraglich, ob die nach der 24. BImSchV geforderte Verbesserung durch Lärmschutzwände von 5 dB(A) erreicht werden kann.

Für den Schutz aller Immissionsorte (Vollschutz) wären neben dem Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A) zusätzlich Lärmschutzwände in einer Höhe von 3 m erforderlich.

Mit der Variante V3 wird gegenüber der Variante (Vollschutz) die Lärmschutzwand in der Höhe und Länge reduziert und damit nicht bis in Höhe der Wohnbauflächen im Ortsteil Massen geführt.

Die verringerte Lärmschutzwand dient damit im Wesentlichen dem Schutz des Wohnhauses im Außenbereich in Höhe der Einmündung Oelpfad, dass zur A 40 den kürzesten Abstand aufweist und damit am höchsten belastet ist.

Um dieses Wohnhaus und ein weiteres Gebäude im Außenbereich nördlich der A 40 aktiv zu schützen, ist eine Lärmschutzwand im Zuge der A 40 in einer Höhe von 3 m bzw. 2 m erforderlich.

Gegenüber der Variante V1 werden mit der Variante V3 nur 10 Immissionsorte mehr geschützt, es gibt auch nur Verschiebungen hinsichtlich der Höhe der noch verbleibenden Überschreitungen des Grenzwertes (IGW), d. h. für keinen der überprüften Immissionsorte beträgt die ermittelte Überschreitung mehr als 3 dB(A) und für den überwiegenden Teil weniger als 1 dB(A). Um den Vollschutz zu erreichen wären noch 32 Immissionsorte zu schützen, was zu Mehrkosten von 889.900 € führen würde. Diese Mehrkosten sind unverhältnismäßig zum angestrebten Schutzzweck.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass bereits im Istzustand (bestehende B 1) eine erhebliche Lärmbetroffenheit vorliegt (Vorbelastung). Durch den Ausbau der A 40 (ohne Berücksichtigung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen) verschlechtert sich diese Situation.

Der für die Gewährleistung eines Vollschutzes notwendige Aufwand in Höhe von 1.364.400 € nach Variante V2 erweist sich im Vergleich zum Schutzzweck als unverhältnismäßig. Auch der Aufwand für die Variante V3 in Höhe von 474.500 € ist in Bezug auf die Variante V 1 als unverhältnismäßig einzustufen.

Mit der Variante V1 (lärmindernder Fahrbahnbelag mit dem Korrekturwert DStrO – 5 dB(A)) wird eine deutliche Schutzwirkung erzielt, durch die eine deutliche Lärminderung im Untersuchungsbereich eintritt. Aus den vorgenannten

Abwägungsgründen stellt die Variante V1 in der gesamten Berücksichtigung aller Belange und unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses die optimale Lärmschutzlösung dar.

Zusammenfassung

Wie zuvor ausgeführt, wurden für alle Bereiche mehrere Varianten je nach gewählter Höhe hinsichtlich der Kosten für den notwendigen aktiven Lärmschutz und der Anzahl von Schutzfällen, für die Grenzwertüberschreitungen verbleiben, untersucht. Diese Varianten zeigten allerdings gegenüber der jeweiligen Vorzugsvariante keine so signifikanten Verbesserungen auf, dass sie die deutlich höheren Kosten rechtfertigen würden.

Im Einzelnen wird an dieser Stelle auf die umfangreiche Variantenuntersuchung unter Teil A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 57 verwiesen.

Die Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen je Schutzfall (hier verstanden als Immissionsort) solcher Maßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde abwägend geprüft. Sie schließt sich vollinhaltlich der ausführlichen Variantenabwägung an. Allein der Lesbarkeit des Beschlusses ist es geschuldet, dass hier nicht immer die einzelnen Abwägungsschritte aufgeführt werden. Diese Schritte verweisen z. T. auf Schaubilder, die die Abwägung verdeutlichen. An dieser Stelle hier würde dies lediglich zur Verwirrung führen. Dadurch, dass die Abwägungsuntersuchung Bestandteil der Planunterlagen war und ist, ist gewährleistet, dass sie nach Zustellung des Beschlusses von allen Betroffenen erneut eingesehen werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde hat das Lärmschutzkonzept geprüft und auch dahingehend untersucht, ob Ansprüche auf eine Erweiterung der Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes bestehen. Sie 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 sowie daraus nachvollziehbare Schlussfolgerungen ziehen.

Das entwickelte Lärmschutzkonzept mit einer Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen trägt den konkreten örtlichen Verhältnissen angemessen Rechnung.

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.

Bei der Beurteilung des planfestgestellten Lärmschutzkonzeptes geht die Planfeststellungsbehörde im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts 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.

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 Abschläge 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 überschlüssig die Gesamtkosten der Schutzanlagen im Planfeststellungsabschnitt ermittelt und hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes bewertet werden.

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 besonders 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 in vollem Umfang gerecht.

Das hiermit planfestgestellte Lärmschutzkonzept ist unter Berücksichtigung insbesondere der Vorbelastung, der Schutzbedürftigkeit, der Dichte der Bebauung, der Größe der betroffenen Gebiete und der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen entsprechend den Vorgaben des § 41 Abs. 2 BImSchG verhältnismäßig. Es wurde eine kostenverhältnismäßige Lärmschutzgesamtkonzeption gefunden, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen der Planfeststellungsbehörde vertretbar erscheint.

Die Einhaltung der in § 2 der 16. BImSchV vorgeschriebenen Grenzwerte ist bei dem planfestgestellten Vorhaben nur möglich, wenn sowohl aktive, als auch passive Schutzmaßnahmen zum Einsatz kommen. Aufgrund der vom Vorhabenträger vorgesehenen und im Tenor verbindlich vorgeschriebenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist jedoch 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 zurückgewiesen. Insbesondere auf weitergehende aktive Maßnahmen ergeben sich aus § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV vorliegend keine Ansprüche.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass einige Anwohner trassennaher Anwesen in erheblichem Umfang Verkehrslärm ausgesetzt sind. Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass die Straßenbauverwaltung 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.

Obwohl für die Eigentümer der in Teil A, Nr. 5.4.1 genannten Wohngrundstücke aufgrund des von der B 1/A 40 ausgehenden Verkehrslärms die Anspruchsvoraussetzungen nach der 16. BImSchV gegeben sind, wurde weiterer aktiver Lärmschutz nicht angeordnet, da die Kosten für eine solche Einzelmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

In diesen Fällen ist dem Träger der Straßenbaulast daher aufgegeben worden, Entschädigungen für Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten, es sei denn, die bereits vorhandenen Bauschalldämmmaße der baulichen Anlagen mindern den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel ab (vgl. Teil A, Nr. 5.2.2).

Die betroffenen Grundstückseigentümer sind vom Vorhabenträger auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

4.4.5.1.1 Einzelne Einwendungen

Von vielen Einwendern wurde vorgetragen, dass sie sich durch das hier planfestgestellte Vorhaben in ihren Eigentumsrechten gemäß Artikel 14 GG verletzt fühlen. In Bezug auf den von der A 40 im planfestgestellten Abschnitt ausgehenden Verkehrslärm ist dieser Einwand unbegründet.

Mittelbar enteignende Wirkungen im Sinne von Art. 14 Abs. 1 GG sind anzunehmen, wenn der von der Straßenbaumaßnahme künftig auf die anliegende Bebauung einschließlich der Außenwohnbereiche einwirkende Verkehrslärm die Grenze der Sozialbindung zum enteignenden Eingriff in das Eigentum überschreitet, wenn somit durch das Straßenbauvorhaben Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und dadurch Nachbargrundstücke schwer und unerträglich treffen (vgl. BVerwG, Urteil v. 23.1.1981 -4 C

4.78DVBl. 1981, S. 932). Die Frage, wo die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle liegt, darf nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes nicht schematisch von der Erreichung bestimmter Immissionswerte abhängig gemacht werden, sondern muss aufgrund einer wertenden Beurteilung im Rahmen einer Würdigung der Umstände des Einzelfalles beantwortet werden. Dabei können auch Gebietsart und Lärmvorbelastung eine wesentliche Rolle spielen. Danach ist die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle im Allgemeinen bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen (BGH, Urt. v. 25.3.1993 – III ZR 60/91 -, NJW 1993, 1700 <1701> m. w. Nachw.).

Bei Einwendern, die Artikel 14 GG geltend gemacht haben, liegen die Beurteilungspegel durch die planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen nicht über diesen Werten. Im Übrigen wurden auch keine Übernahmen beantragt.

Sofern Einwander das Fehlen von Geschwindigkeitskontrollen bemängeln, generelle Überhol-, Nachfahr- oder Durchfahrverbote, insbesondere für LKWs z. B. zur Unterbindung von Mautschleichverkehr fordern, werden diese Einwendungen mit dem Hinweis zurückgewiesen, dass derartige verkehrsregelnde Maßnahmen weder zu den Obliegenheiten der Planfeststellungsbehörde noch der Straßenbauverwaltung gehören. Maßnahmen zur Sicherheit und Ordnung des Verkehrs werden von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden angeordnet.

Berechnungsverfahren

Die von einigen Einwendern erhobenen Einwände gegen das vom Vorhabenträger angewendete Berechnungsverfahren sind nicht begründet.

§ 2 Abs. 1 der 16. BImSchV legt zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Immissionswerte fest, die der Beurteilungspegel nicht überschreiten darf. Dieser Beurteilungspegel ist gemäß § 3 Satz 1 der 16. BImSchV nach Anlage 1 der Verordnung zu berechnen. Wie aus dieser Anlage zu ersehen ist, handelt es sich bei dem Beurteilungspegel um einen Mittelungspegel. Er wird auf der Grundlage des prognostizierten durchschnittlichen Verkehrsaufkommens ermittelt. Diese Methode gewährleistet zuverlässigere Ergebnisse und ist für den Betroffenen durchweg günstiger als Messungen.

Für die Berechnung enthält Anlage 1 folgende Vorgaben: In dem Diagramm 1 ist der Mittelungspegel in Abhängigkeit von der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke und dem maßgebenden LKW-Anteil dargestellt. Die für die einzelnen Straßengattungen maßgebende stündliche Verkehrsstärke und die maßgebenden LKW-Anteile sind in der Tabelle A zusammengestellt. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke wird über die der Planung zugrunde liegende, über alle Tage des Jahres ermittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) ermittelt, und zwar getrennt für die Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr und für die Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Soweit keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, wird dieser Wert nach den in der Straßenplanung gebräuchlichen Modell- und Trendprognosen bestimmt. Von diesem Berechnungsverfahren kann der Planungsträger - wie vorliegend - dann abweichen, wenn er über anderweitiges Datenmaterial verfügt, das unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung zur Ermittlung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke in Kfz/h und des maßgebenden LKW-Anteils in Prozent am Gesamtverkehr herangezogen werden kann.

Bei der Berechnung der Beurteilungspegel sind neben den Korrekturen für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten und für Abstände bzw. Höhenunterschiede zu den Immissionsorten auch die für Steigungen und Gefälle sowie die für die Straßenoberfläche vorgesehenen Korrekturwerte berücksichtigt worden. Ebenso gehen Reflexions- und Abschirmeffekte durch Topographie, Bebauung oder durch Anrampungen von kreuzenden Straßen sowie erhöhte Störwirkungen durch Lichtzeichenanlagen in die Lärmberechnung ein.

Auch ist die Frage, ob der Straßenverkehrslärm durch den Dauerschallpegel oder mit Hilfe von Maximalpegeln zu bestimmen ist, höchststrichterlich geklärt. Dass § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV als Grenzwerte energieäquivalente Dauerschallpegel ansetzt, ist von der Ermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG gedeckt (BVerwG, Urteil v. 18.3.1998 – 11 A 55/96-NVwZ 1998, S. 1071). Dem Stand der Lärmwirkungsforschung entspricht es, den Stärke, Dauer und Häufigkeit der Schallereignisse berücksichtigenden Dauerschallpegel als geeignetes und praktikables Maß für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm anzusehen. Maximalpegel, denen allerdings erheblicher Einfluss auf die Höhe des Dauerschallpegels zukommt, bleiben als gesonderte Größe bei der Lärmschutzuntersuchung außer Betracht.

Der Planungsträger ist diesen normativen Anforderungen gerecht geworden. In die vorgenannte Untersuchung sind alle lärmtechnisch bedeutsamen Sachverhalte einbezogen worden. Der Vorhabenträger hat die zu erwartenden Lärmbelastungen ordnungsgemäß ermittelt und auf der aktuellen rechtlichen Grundlage - unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit - die entsprechenden Schutzmaßnahmen vorgesehen.

Die schalltechnischen Berechnungen berücksichtigen alle in Frage kommenden Gebäude innerhalb des Einflussbereiches (Ausstrahlungsbereiches) des vorliegenden Ausbauabschnittes. Sofern sich Wohngebäude in einem größeren Abstand zu der Ausbautrasse befinden und nicht in den lärmtechnischen Unterlagen (vgl. Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 4.4 dieses Beschlusses) aufgeführt sind, liegen sie außerhalb des „Ausstrahlungsbereiches“ der Straße.

Die Planfeststellungsbehörde vermag keinen Anhaltspunkt dafür zu erkennen, dass die vom Vorhabenträger bei seinen lärmtechnischen Berechnungen angewandte Methodik (s. lärmtechnische Unterlage unter Abschnitt A, lfd. Nr. 2, Nr. 44) Zweifeln unterliegen könnte.

Bildung eines Summenpegels

Von Seiten der Einwender wurde gefordert, insbesondere den vom Flughafen ausgehenden Lärm zu berücksichtigen und hier einen Lärmsummenpegel zu bilden.

Diese Forderung kann keinen Erfolg haben. Bei Straßenvorhaben wird grundsätzlich kein Summenpegel gebildet, d.h. die Vorbelastungen vorhandener Straßen werden nicht eingerechnet (vgl. Ziffer 10.6 (2) der VLärmSchR 97).

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).

Die Bildung von sog. Summenpegeln ist nur dann geboten, wenn Lärmeinwirkungen in den Bereich des enteignungsgleichen Eingriffes fallen. Dies ist z.B. bei Nachtwerten im Bereich von 60 dB(A) der Fall. Für Nordrhein-Westfalen bestehen entsprechende Lärmscreeningkartenwerke, in denen die vorhandene Lärmbelastung abgelesen werden kann, um eine erste Einschätzung für diese Fragestellung zu bekommen. Für den Bereich der Rüttiliedlung ist auf dieser Basis z. B. erkennbar, dass der maßgebliche Nachtwert von 60 dB(A) bei weitem nicht erreicht wird. Insoweit wird auch die nunmehr vorliegende Planung der A 40 nicht zu einem Erreichen dieses Grenzwertes führen können. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass im Gegensatz zum Istzustand künftig lärmindernder Straßenbelag auf dem gesamten Streckenband aufgetragen wird. Insoweit sind entsprechende Vorüberlegungen angestellt worden, ob die Bildung von sog. Lärmsummen-pegeln erforderlich ist.

Wirkungsweise des Offenporigen Asphalts

Im Verfahren wurde eingewandt, dass sich der lärmindernde Offenporige Asphalt (OPA) mit einem Korrekturwert D_{StrO} von -5 dB(A) mit den Jahren abnutze und so dann seine Wirkungsweise verlöre.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die Festsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Form von OPA grundsätzlich nicht zu beanstanden ist. Insbesondere konnte der Vorhabenträger insoweit einen Korrekturwert D_{StrO} von -5 dB(A) in die Berechnungen der jeweiligen Beurteilungspegel einstellen. Nach herrschender Rechtsmeinung ist der OPA ein taugliches und technisch hinreichend abgesichertes Mittel, die vom Vorhabenträger angenommene Schallpegelminderung von -5 dB(A) für mindestens 6 – 8 Jahre zu gewährleisten. Für die Zeit danach stellt die Planfeststellungsbehörde mit der Auflage unter Abschnitt A, Nr. 5.2.4 sicher, dass die lärmindernde Wirkung des OPA in festgelegten Abständen nach dem jeweiligen Stand der Technik überprüft und gegebenenfalls durch Ersatz der Deckschicht erhalten werden kann. Dies sichert die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (vgl. auch OVG Lüneburg, Urteil vom 18.2.2009, 7 KS 75/06).

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Es wurde von einigen Einwendern gefordert, zur Lärmreduzierung die bei der Lärmberechnung zugrunde gelegte Geschwindigkeit z. B. in Dortmund, Richtung Unna zu reduzieren. Nur so könnten Anwohner wirksam vor Lärm geschützt werden. Die geplante Lärmschutzwand würde somit entbehrlich.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der BAB z. B. auf 100 km/h keine wahrnehmbare Reduzierung des Lärmpegels bewirkt. Der Lärmpegel auf Bundesautobahnen wird wesentlich durch LKW-Verkehr bestimmt. Für diesen gilt jedoch bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80km/h.

Es handelt sich im Übrigen um den Neubau einer Autobahn (A 40), die mittelfristig mit dem sich anschließenden westlichen Abschnitt gemäß BVWP eine der wichtigsten Ost-West Verbindungen im Ruhrgebiet ist. Die A 40 führt von Venlo an der niederländischen Grenze bis zum AK Dortmund / Unna, wo die Verknüpfung mit der A 44 und der wichtigen Nord-Süd Verbindung, der A 1, erfolgt.

Geschwindigkeitsbeschränkungen, um wahrnehmbar den Lärmpegel zu reduzieren, widersprechen der Zweckbestimmung einer Autobahn. Bundesautobahnen sind Bundesfernstraßen, die einem weiträumigen Verkehr dienen und nur für den Schnellverkehr mit KFZ bestimmt sind. Deshalb haben bauliche, lärmreduzierende Maßnahmen grundsätzlich Vorrang vor verkehrsbeschränkenden Maßnahmen.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist beim Neubau einer Bundesautobahn keine geeignete Maßnahme, um den notwendigen Lärmschutz zu gewährleisten, da sie der Zweckbestimmung der Straße widerspricht.

Die Bebauung liegt zudem südlich der Lärmschutzwand, so dass durch den Bau einer Lärmschutzwand auch keine Verschattungen auftreten, die eine Beeinträchtigung der Anwohner darstellen könnten. Die Gestaltungsmöglichkeiten einer Lärmschutzwand sind heute äußerst vielfältig - insbesondere auch bei hochabsorbierenden Wänden - und lassen sich damit gut in das Stadtbild einfügen.

Die Straßenplanung hat nach den Planungsgrundsätzen und Richtlinien zu erfolgen, wobei das tatsächlich gefahrene Tempo, welches der Planung z. B. bei der Berechnung der Immissionen zugrunde gelegt wird, nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Den Verkehrsbehörden obliegt es im Anschluss an den Ausbaumaßnahmen zu entscheiden, welche Geschwindigkeitsbeschränkungen möglicherweise auf Grund der dann vorhandenen Umstände eingerichtet werden müssen. Grundsätzlich basiert die Planung aber auf den Richtgeschwindigkeiten, damit der Schutz der Anwohner auch gesichert ist

Im Übrigen hat ein Modellversuch „Tempolimit“ - wissenschaftliche Untersuchung im Auftrag der BR Arnsberg - der gerade abgeschlossen wurde, belegt, dass die Anordnung von Tempo 100 die Bewohner naher Siedlungen nicht ausreichend schützt. Nicht schnelle Pkw und auch nicht laute Motorräder machen den meisten Lärm. Maßgebend ist der Schwerlastverkehr, für den ohnehin ein Geschwindigkeitslimit von 80 km/h gilt. Der Modellversuch dauerte 30 Monate und wurde an der A 45 vom AK Dortmund-West bis AK Dortmund/Witten durchgeführt.

Transparente Lärmschutzwände

Entlang des Pendlerparkplatzes am Autohaus TOYOTA und auf der Brücke Gottesacker besteht aus städtebaulichen Überlegungen heraus die Forderung, in diesem Bereich teilweise transparente Ausführungs-Varianten vorzusehen. Der Vorhabenträger hat dies zugesagt, da dies hinsichtlich der Lärmberechnung zu keinerlei Verschlechterungen führt. Allerdings stellt er dies unter den Vorbehalt, dass die Kosten nicht zu Lasten des Vorhabenträgers gehen. In der Ausführungsplanung hat sich die Stadt Dortmund hierzu zu erklären.

Die Forderungen hält die Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht für berechtigt, da die transparenten Wände hier nicht erheblich zum Stadtbild beitragen; im Gegenteil: bei einer transparenten Lärmschutzwand ist zu berücksichtigen, dass diese immer wieder durch Graffitis in einer Art und Weise verunstaltet werden, dass der Effekt ins Leere läuft. Graffitischutz (AntiGraffiti-Beschichtungen) dürfte um einiges teurer sein,

als das Überstreichen von herkömmlichen Lärmschutzwänden. An exponierten Stellen, wie z. B. auf Brücken sind auch wegen der Anforderungen an die Absturzsicherheit besondere Materialvorgaben zu beachten. Vor diesem Hintergrund ist der Vorbehalt des Landesbetriebs zu Recht erfolgt.

4.4.5.1.2 Sonstige Einwendungen

Auch der Einwand, durch die durch Bebauungsplan abgesicherten künftigen Bürogebäude im Bereich der Stadtkrone Ost könnte eine Lärmreduzierung für die dahinterliegende Bebauung erfolgen, die dann aktive Lärmschutzmaßnahmen für den Vorhabenträger - wie es auf der gegenüberliegenden Seite an der „Automeile“ auch der Fall - entbehrlich machen, greift hier nicht.

Wie oben bereits dargelegt, ist die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h, die der Trassierung zugrunde gelegt wurde, zwingend auch der lärmtechnischen Berechnung zugrunde zu legen.

Die vorgeschlagene Variante kommt erst in Betracht, wenn die Häuser, die den Lärmschutz übernehmen sollen, tatsächlich errichtet sind bzw. konkrete Bauvorfragen bzw. Baugenehmigungen dazu bereits vorliegen – wie es auf der Nordseite der B 1/A 40 der Fall sei. Dies ist im Bereich der Stadtkrone Ost nicht der Fall. Zwar rechnet die Stadtkrone Ost GmbH damit, dass alsbald das Areal entsprechend des Bebauungsplanes umgesetzt und bebaut ist, solange dieses aber nicht der Fall ist, können die Gebäude nicht berücksichtigt werden.

Vielmehr muss bei der Betrachtung des Lärmschutzes zugunsten der Anwohner die jeweils sicherere Variante gewählt werden, die in diesem Fall zu einem höheren Schutzniveau der Anwohner führt. Der im Planfeststellungsverfahren unbedingt sicherzustellende Lärmschutz hat hier Vorrang und ist nach den üblichen Maßstäben der 16. BImSchV zu gewährleisten.

Eine Änderung dieser gewählten Lärmschutzregelung mit Rücksicht auf eine zeitgerecht mit dem Straßenbau koordinierte Bebauung unter Vorgabe des Bebauungsplanes, die eine entsprechende Lärmschutzfunktion übernehmen kann, ist durch einen Änderungs-Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich möglich. Hierzu müssen allerdings die Einwander gegenüber dem Vorhabenträger den gutachterlichen Nachweis erbringen, dass der Lärmschutz durch die Gebäude weiterhin voll gewährleistet werden kann.

Weiterhin wurde eingewendet, dass nicht alle Möglichkeiten des Lärmschutzes berücksichtigt worden seien. So könnten Lärmschutzanlagen auch im Mittelstreifen errichtet werden. Auch seien gekröpfte Lärmschutzwände eine Alternative.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass insgesamt unterschiedliche Varianten von Lärmschutzanlagen im Deckblatt IV betrachtet wurden, so z.B. auch Lärmschutzwände im Mittelstreifen, ein Lärmtunnel oder gekröpfte Lärmschutzwände. Die unterschiedlichen Varianten sind in Vergleichsberechnungen untersucht worden. Soweit sie sich nicht als effektiv erwiesen haben, hat der Vorhabenträger sie dann, zulässigerweise, auch nicht weiter verfolgt.

Ein Abknicken der Lärmschutzwand kommt in der Regel auch erst bei sehr hohen Wänden, die über 10 m hinausgehen, in Betracht. Dies ist hier nicht der Fall.

Durch die Stadtkrone Ost Entwicklungsgesellschaft wird weiter eingewendet, dass eine ältere Version des Berechnungsprogramms Soundplan zur Berechnung des Lärmschutzes verwendet wurde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass alle Versionen des Programms Soundplan die maßgeblichen Vorschriften der RLS 90 einhalten und einhalten müssen. Nach Aussage der SoundPLAN GmbH erfüllen sowohl die Version 6.5, als auch alle nachfolgenden Versionen die offiziellen Testaufgaben der einzelnen Richtlinien und decken somit die Voraussetzung als Berechnungsverfahren in einem Planfeststellungsverfahren ab. Allerdings decken die Testaufgaben die praktische Anwendung der Richtlinien nicht vollständig ab. Dabei kann es im Rahmen von Präzisierungen und auch Weiterentwicklungen zu geringfügigen Ergebnisänderungen kommen. Diese Änderungen können sich sowohl positiv als auch negativ auswirken.

Zum Zeitpunkt der Einleitung der Planfeststellung 2009 entsprach die Version 6.5 dem aktuellen Stand der Technik. 2011 wurde das Deckblatt III aufgrund der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses für die A 40 AS Dortmund-Mitte (L 672) – AS Dortmund-Ost und der dadurch erforderlichen Untersuchung der Lärmauswirkung aus dem vorliegenden Ausbauabschnitt auf die westlich angrenzende Bebauung, der so genannten Lärmblase, ins Verfahren eingebracht. Die Berechnungen hierzu wurden aufgrund des Gleichbehandlungsgrundsatzes ebenfalls mit der Version 6.5 durchgeführt.

Nach zahlreichen Einwendungen u.a. im Erörterungstermin am 14./17.10.2011 wurde das Deckblatt IV erstellt. Im Wesentlichen sollte dem aktiven Lärmschutz ein größerer Vorrang gegenüber dem passiven Lärmschutz eingeräumt werden. Darüber hinaus wurden sowohl die Verkehrsprognose als auch die zugrundeliegenden Geschwindigkeiten aktualisiert bzw. angepasst. Um trotz dieser erheblichen Änderungen zu gewährleisten, dass kein Betroffener gegenüber den bislang bekannten lärmtechnischen Ergebnissen schlechter gestellt wird, also der Vertrauensschutz gewährleistet ist, wurde die Berechnung wiederum mit der Version 6.5 durchgeführt. Auf diese Weise bauen die Ergebnisse der lärmtechnischen Berechnungen im gesamten Planfeststellungsverfahren aufeinander auf und sind für die betroffenen Anlieger transparent und nachvollziehbar.

Gegen diese Vorgehensweise werden von der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken erhoben. Auch ist von den tatsächlich Lärmbetroffenen in dieser Hinsicht nichts Entscheidungserhebliches vorgetragen worden. Die Einwenderin selbst ist durch die lärmtechnische Berechnung mit der Soundplanversion 6.5 in ihren eigenen Belangen im Übrigen nicht selbst betroffen.

Nach Abwägung aller Belange hält die Planfeststellungsbehörde den ausgewiesenen Lärmschutz im Bereich der Stadtkrone Ost GmbH zum Schutz der menschlichen Gesundheit für die Anwohner und für die dort Arbeitenden für notwendig und erforderlich und auch in Bezug auf das städtebauliche Umfeld für verträglich.

Soweit angenommen wird, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen, wie sie für den Bereich „Gottesacker“ stadteinwärts gelten sollen, von den Verkehrsteilnehmern missachtet werden und dadurch tatsächlich höhere Lärmwerte erzielt werden, die

dann höhere Lärmschutzwände erfordern, ist festzustellen, dass zunächst einmal davon auszugehen ist, dass verkehrliche Anordnungen auch tatsächlich durch verkehrsgerechtes Verhalten eingehalten werden. Soweit es in Ausnahmefällen zu Überschreitungen kommen wird, obliegt es den Straßenverkehrsbehörden und der Polizei, diese dann zu ahnden. Eine absolute Gewähr für das Einhalten von Geschwindigkeitsbegrenzungen gibt es aber nicht.

Es wurde seitens der Stadt Dortmund u. a. gefordert, im Bereich des „Vahleweges“ die Lärmschutzwand von dem Straßenkörper 1 m abzurücken, um so ein gestalterisches Eingangstor zur Stadt mit Alleecharakter zu erhalten bzw. zu erreichen.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt die Problematik einer Beeinträchtigung des Ortsbilds durch die Lärmschutzwände und hat sie in die Abwägung eingestellt. Sie hat sich mit der Frage auseinandergesetzt, ob durch die Lärmschutzwände eine erhebliche visuelle Beeinträchtigung verursacht wird.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts steht der Gemeinde bei Geltendmachung der Betroffenheit im Recht auf Selbstverwaltung nur ein Anspruch auf Berücksichtigung ihrer abwägungserheblichen Belange zu (z.B. BVerwG, Urteil vom 11. Januar 2001, UPR 2001, S. 189 und juris Rn. 25 und 30). Daraus folgt, dass die Gemeinde bei ihren gemeindlichen Interessen berührenden Fachplanungen - wie andere Planbetroffene auch - kein „Mitgestaltungsrecht“ in der Weise beanspruchen kann, dass ihr Einvernehmen zu einer bestimmten - z.B. ortsbildrelevanten - Gestaltung von Vorkehrungen und Anlagen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG eingeholt werden müsste. Sie kann nur verlangen, dass sie im Sinne einer Herstellung des „Benehmens“ angehört wird und ihre Belange mit dem ihnen objektiv zukommenden Gewicht in die fachplanerische Abwägung eingestellt und mit anderen, gegenläufigen öffentlichen und privaten Belangen gerecht abgewogen wird.

Durch die Auflage unter Teil A, Nr. 5.9, dass der Vorhabenträger die Lärmschutzwände „im Benehmen“ mit der Stadt Dortmund zu gestalten hat, wird dem Interesse der Stadt Dortmund zumindest teilweise Rechnung getragen.

Die Planfeststellungsbehörde hat den geschützten gemeindlichen Belang der Ortsbildgestaltung ihrer Auffassung nach auch zutreffend gewichtet. Hierbei hat sie die „Vorbelastung“ des Ortsbildes durch vormals errichtete Lärmschutzwände als wesentliche Vorprägung des Ortsbildes angesehen und - unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur gestalterischen Einbindung, die zur Verminderung der Beeinträchtigung führen werden - keine erhebliche Beeinträchtigung und keine wesentlich ins Gewicht fallenden Effekte feststellen können.

Aufgrund der Vorgaben in den einschlägigen technischen Regelwerken, die die Einhaltung der jeweils maßgeblichen Lärmschutzwerte in der Umgebung sicherstellen, besteht vorliegend von vornherein nur ein sehr begrenzter Spielraum für die äußere Gestaltung der Lärmschutzwände zumindest in transparenter Form. Eine transparente Lärmschutzwand kann nämlich eine Reflexion hervorrufen und damit auch zu einer - wenn auch nicht besonders signifikanten - Erhöhung der Lärmwerte für die Anwohner führen.

Im Wesentlichen kann es deshalb nur noch um Form und Farbe sowie um die Art und Weise und den Umfang der Begrünung der Lärmschutzwände gehen.

Es besteht für die Planfeststellungsbehörde schließlich auch kein Anlass anzunehmen, dass der Vorhabenträger im Rahmen einer Abstimmung mit der Stadt Dortmund über die Details der äußeren Gestaltung der Lärmschutzwände keine Einigung erzielen wird und dies einen Handlungsbedarf auslösen könnte, dem jetzt schon im Planfeststellungsbeschluss Rechnung getragen werden müsste.

Zum einen hat der Vorhabenträger im Verfahren stets deutlich gemacht, dass er zu einer Berücksichtigung der Gestaltungswünsche der Antragstellerin in Rahmen der technischen und rechtlichen Möglichkeiten bereit ist und eine Einigung mit ihr anstrebt. Zum anderen ist daran zu erinnern, dass die Stadt Dortmund aufgrund ihres Selbstverwaltungsrechts kein echtes Mitgestaltungsrecht hinsichtlich der Ausführung der Lärmschutzwände im Sinne der Notwendigkeit der Einholung ihres Einvernehmens zusteht, so dass sich der Vorhabenträger gegebenenfalls über zu weit gehende, etwa technisch nicht realisierbare, rechtlichen Hindernissen begegnende oder mit einem unverhältnismäßigen finanziellen Aufwand verbundene Gestaltungswünsche der Stadt Dortmund nach Herstellung des Benehmens mit ihr, das nicht mehr als eine gutachterliche Anhörung bedeutet (vgl. dazu BVerwG, Beschluss vom 29. November 1994, a.a.O., Rn. 15 m.w.N.), aus sachlichen Gründen hinwegsetzen kann.

Von Einwendern (u. a. Nr. 38 und 4) wurde moniert, dass die zusätzliche Belastung auf der bereits bestehenden B 1 in ihrem Wohnbereich, der ca. 1,1 km westlich des hier anstehenden Abschnittes liegt, nicht in die Lärmberechnungen eingegangen sei und gerade dort die Lärmbelastigungen schon heute groß seien und durch die Baumaßnahme noch zunehmen.

Die (faktische) Geräuschvorbelastung erfüllt die Zumutbarkeitsschwelle für den durch den Verkehrslärm beeinträchtigten Eigentümer; die Vorbelastung muss grundsätzlich entschädigungslos geduldet werden. Ausgleichs- und/oder Entschädigungsansprüche bestehen grundsätzlich nur insoweit, als das Hinzutreten der Verkehrsgeräusche zu der Geräuschvorbelastung den Pegel des Gesamtgeräuschs in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Belastung liegt.

Dies ist hier nicht der Fall.

Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme auf bestehenden, baulich nicht veränderten Straßen und die damit verbundenen Immissionsbelastungen können im allgemeinen nicht einem bestimmten planfestgestellten Vorhaben als adäquat verursachte Folge zugerechnet werden. Wegen der vielfältigen Verflechtungen des Straßennetzes unterliegt der Verkehr auf einer Straße naturgemäß Schwankungen und Veränderungen, die von den Anliegern im Rahmen der bestehenden Funktion der Straße hinzunehmen sind (BVerwG, Urteil v. 9.2.1995 -4 C 26.93- DVBl. 1995, S. 750). Zu den Einflussgrößen können auch Straßenbauvorhaben gehören, die das Verkehrsaufkommen unter Umständen noch in großer Entfernung beeinflussen. Sie überlagern sich hierbei mit zahlreichen anderen Faktoren, wie der Entwicklung neuer Baugebiete, Schaffung weiterer Infrastruktureinrichtungen, Änderung der Lebens- und Einkaufsgewohnheiten, konjunkturellen Änderungen und dergleichen mehr. Müssten planbedingte Fernwirkungen dennoch umfassend bewältigt werden, wäre Straßenplanung kaum noch möglich, der Kreis der Betroffenen ließe sich nicht mehr verlässlich abgrenzen. Eine Zurechnung kann vielmehr nur dann erfolgen, soweit die planfestgestellte Maßnahme gewichtige zusätzliche Verkehrsströme auf die bestehende Straße in einer deren Funktion verändernden Weise verlagert und dadurch die Immissionssituation der benachbarten Grundstücke wesentlich verändert.

Dies ist im vorliegenden Fall nicht gegeben. Die Funktion der bereits bestehenden B 1 westlich der B 236 ändert sich nicht – s. auch Teil B, Nr. 4.4.3. Es gibt zum jetzigen Zeitpunkt keinerlei Indizien, dass sich auf diesem Streckenabschnitt der Verkehr

durch das hier anstehende Bauvorhaben ausweiten wird bzw. dorthin weiter verlagert wird, ohne das es zu einem Ausbau der bestehenden B 1 kommt. Der Verkehrsstrom aus dem Osten kommend wird wie bisher zum einen über die B 236 und zum anderen über die B 1 geleitet werden. Eine betriebsbedingte Zunahme des Verkehrs hierdurch wird nicht prognostiziert.

Sollte in einem späteren Verfahren der Neubau der A 40 in Form eines Tunnels erfolgen, so wären in diesem Verfahren dann die Immissionsauswirkungen auf die Anwesen der Einwender zu untersuchen und ggf. zu berücksichtigen.

4.4.5.1.3 Zusätzliche Erläuterungen zu schalltechnischen Berechnungen

Schall ist Luft, die schwingt. Je heftiger die Luft in Schwingungen versetzt wird, umso lauter ist es. Empfindet der Mensch Schalleindrücke als störend oder belästigend, spricht man nicht mehr von Schall sondern von Lärm. In den Planunterlagen werden die Begriffe „Emission“ und „Immission“ verwendet. Emissionen werden von einer Emissionsquelle ausgesendet. Immissionen unterscheiden sich von Emissionen dadurch, dass sie sich an dem Schutzgut orientieren, auf das eingewirkt wird. Für die konkrete Beurteilung der sich aus einer schädlichen Einwirkung (Immission) ergebenden Gefahr kommt es auf das Maß der Einwirkung beim Schutzgutträger an. Beim Rechnen mit dB(A) ist zu beachten, dass es sich um logarithmische Größen handelt. Damit wird ausgedrückt, um wie viel höher die Schallintensität der Schmerzgrenze ($130 \text{ dB(A)} = 10^{13} = 10.000.000.000.000 = \text{zehn Billionen}$) im Verhältnis zur Hörschwelle ($0 \text{ dB(A)} = 10^0 = 1$) ist. Wird der Schallpegel um 10 dB(A) erhöht, entspricht das einer Verzehnfachung der Schallintensität. Eine Erhöhung um 20 dB(A) entspricht bereits einer hundertfachen, 30 dB(A) einer tausendfachen Vergrößerung der Schallintensität. Die Differenz von 3 dB(A) wird von der Rechtsprechung als gerade noch vom menschlichen Gehör wahrnehmbar bezeichnet. Erst eine Pegelveränderung von 10 dB(A) empfindet der Mensch als Halbierung oder Verdopplung der Lautstärke.

Wegen der logarithmischen Natur des menschlichen Gehörs ergibt die Summe zweier gleich starker Schallpegel lediglich eine Zunahme um 3 dB(A) (z.B. in vereinfachter Schreibweise: $50 \text{ dB(A)} + 50 \text{ dB(A)} = 53 \text{ dB(A)}$). Addiert man zwei ungleiche Schallpegel, dann ist die Zunahme des jeweils größeren Schallpegels stets kleiner als 3 dB(A) . Der Unterschied von rund 15 dB(A) bei der Summation zweier Lärmpegel führt nach den einschlägigen technischen Regeln lediglich dazu, dass der höhere Pegel um allenfalls $0,1 \text{ dB(A)}$ erhöht wird (OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 05.02.2003 - 7A D 77/99.NE). Es ist davon auszugehen, dass bei einer Überlagerung von zwei Schallpegeln, die um 15 dB(A) oder mehr differieren, der Wert des höheren Schallpegels praktisch kaum verändert wird und bei einer Differenz von 20 dB(A) eine rechnerische Erhöhung völlig ausscheidet. Selbst eine Differenz von nur 10 dB(A) führt im Ergebnis lediglich dazu, dass der höhere Pegel um deutlich weniger als $0,5 \text{ dB(A)}$ zu erhöhen ist (vgl. Diagramm V der Anlage 1 zur 16. BImSchV; OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 13.03.2008 - 7 D 34/07.NE). Auf den Verkehr bezogen bedeutet dies, dass eine Verdopplung der Kfz-Anzahl (in den Unterlagen mit DTV = „durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge“ bezeichnet) lediglich eine Erhöhung des Schallpegels um 3 dB(A) verursacht. Umgekehrt sinkt der Pegel bei einer Halbierung auch nur um 3 dB(A) .

Wendet man dies auf die in den Planunterlagen verwendeten Verkehrsprognosen an, so kommt man zu der Schlussfolgerung, dass sich die hiermit planfestgestellten Lärmschutzansprüche auch dann kaum verändern würden, wenn (was angesichts

ihrer Aktualität unwahrscheinlich ist) die für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrszahlen in der Zukunft deutlich überschritten würden.

4.4.5.1.4 Messungen statt Berechnungen

Im Verfahren wurde verschiedentlich die Forderung erhoben, die Lärmbelastung zusätzlich durch Messungen zu ermitteln. Dem steht jedoch § 3 der 16. BImSchV entgegen, der eine Berechnung des Beurteilungspegels verlangt. Auch ist es für eine am Gleichheitssatz orientierte Anwendung der Lärmschutzvorschriften notwendig, nachvollziehbare und vergleichbare Kenngrößen zu verwenden, um die auftretenden Lärmimmissionen beurteilen und bewerten zu können. Lärmmessungen, die zudem erst nach Abschluss der Bauarbeiten an der bestehenden Straße durchgeführt werden könnten, ergeben demgegenüber im Regelfall keine aussagekräftigen Vergleichswerte, da sie sehr stark von wechselnden Verhältnissen und Bedingungen beeinflusst werden (z.B. Witterung, von der Tageszeit abhängige Verkehrsstärken und Lkw-Anteile u.a.). Die nach dem o.g. Regelwerk ermittelten Beurteilungspegel ergeben im Regelfall eine zuverlässige Aussage bezüglich der Störwirkung des Straßenverkehrslärms. In diese Berechnung gehen nämlich die maßgeblichen Faktoren wie Verkehrsmenge, Geschwindigkeit, LKW-Anteil, Straßenoberfläche u.a. ein. Das der Berechnung zugrunde liegende Prinzip der energetischen Mittelung stellt auch sicher, dass kurzfristig auftretende, sehr hohe Pegel verstärkt in die Ermittlung des Beurteilungspegels einfließen.

4.4.5.2 Schutz vor Luftschadstoffen

Das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben steht auch mit den Vorgaben der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) im Einklang.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Dieser Gesichtspunkt ist bei der Planung auch hinsichtlich der Schadstoffbelastung beachtet worden.

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.

Die Straßenbauverwaltung hatte zur Abschätzung und Quantifizierung der lufthygienischen Auswirkungen des dem Straßenbau zuzurechnenden Vorhabens ein lufthygienisches Gutachten (Luftschadstoffgutachten) erstellt.

Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass die Luftschadstoffbelastungen im Betrachtungsgebiet durch die Auswirkungen der B 1/A 40 geprägt werden.

Die Schadstoffabschätzung von Juli 2014 durch das Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co KG kommt - ebenso wie die ursprüngliche Schadstoffuntersuchung vom 01.09.2004 - zu dem Ergebnis, dass die in §§ 2 ff. der 39. BImSchV festgeschriebenen Grenzwerte im Planfall an allen betrachteten beurteilungsrelevanten Untersuchungspunkten die Grenzwerte der 39. BImSchV nicht erreicht und nicht überschritten werden.

Die Auswertungen erfolgten für die Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM 10 und PM 2,5), da hier erfahrungsgemäß am ehesten die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit erreicht werden. Die Konzentration für andere Luftschadstoffe wie Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, Benzol, Blei etc. sind im Vergleich mit ihren gesetzlichen Immissionsgrenzwerten deutlich geringer und wurden deshalb nicht näher betrachtet, da deren Konzentrationen in Deutschland typischerweise weit unterhalb der geltenden Grenzwerte liegen.

Die Schadstoffabschätzung wurde in einem Bereich von bis zu 200 m vom Fahrbandrand der B 1/A 40 durchgeführt; bei einer Entfernung von mehr als 200 m sind keine signifikanten Zusatzbelastungen von Schadstoffen, die durch den Kfz-Verkehr verursacht werden, zu erwarten.

Die angeführten Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer sind fachlich nicht zu beanstanden, folglich besteht auch kein rechtlicher Anspruch auf Überarbeitung des Schadstoffgutachtens bzw. Neuberechnung der Schadstoffbelastungen. Diese Einschätzung wird im Übrigen auch vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW geteilt. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW hat a.a.O. die Schadstoffberechnung geprüft und hierzu ausgeführt, dass die Verwendung des Modells PROKAS zur Ermittlung der Immissionszusatzbelastung sachgerecht ist.

Auch die Ermittlung der Hintergrundbelastung wird seitens des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW nicht beanstandet. Überdies sei hier auch auf die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts NRW vom 11. Februar 2009 (11 D 45.06 AK, juris Rn. 119) verwiesen, in welchem zum Ingenieurbüro Lohmeyer ausgeführt wird: „... es handelt sich um ein anerkanntes Gutachterbüro, das bereits in einer Vielzahl von Planaufstellungsverfahren Immissionsprognosen erstellt hat. Zweifel an der Sachkunde und Unparteilichkeit der Gutachter hat der Senat nicht“.

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 Wege 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.

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 aus-

geschlossen 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.

Manche Einwander sind der Auffassung, es müssten geeignete Vorkehrungen getroffen werden um sicherzustellen, dass die Grenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) eingehalten werden. Dem kann nicht gefolgt werden.

Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens, weil Grenzwertüberschreitungen nach dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, § 27 der 39. BImSchV) unabhängig von den Immissionsquellen zu vermeiden sind. Allerdings ist das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebots verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Das ist insbesondere der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Von diesem Fall abgesehen geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen (vgl. Urteile vom 26. Mai 2004 - BVerwG 9 A 6.03- BVerwGE 121, 57 und vom 12. August 2009 - BVerwG 9 A 64.07 - BVerwGE 134). Gemessen daran genügt die Planung dem Gebot der Konfliktbewältigung.

Es kann auch nicht angenommen werden, dass die Luftreinhalteplanung in Dortmund ihre Möglichkeiten bereits ausgeschöpft hat und daher nicht mehr zu einer Vermeidung einer Grenzwertüberschreitung beitragen kann. Im Falle von Grenzwertüberschreitungen können immer noch verkehrliche Maßnahmen, z. B. Sperrung der Innenstadt für bestimmte Kraftfahrzeuge mit hohen Abgaswerten, ergriffen werden.

Auch sonst sind keine „besonderen Umstände“ erkennbar, die eine Bewältigung von eventuellen Grenzwertüberschreitungen mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung ausnahmsweise als ausgeschlossen erscheinen lassen.

Darüber hinaus teilt die Planfeststellungsbehörde die Einschätzung des Vorhabenträgers, dass das Ausbauvorhaben (= Planfall) infolge der dadurch bewirkten Verflüssigung des Verkehrs im Vergleich zum Prognose-Nullfall zu einer tendenziell geringeren Luftschadstoffbelastung führen wird. Auch werden die geplanten Lärmschutzwände und -wälle zu einer weiteren Anfangsverdünnung der Luftschadstoffe und damit zu einer Verringerung der Belastung in den dahinter liegenden Bereichen beitragen. Luftschadstoffe sammeln sich nämlich zunächst im Straßenraum und ver-

mischen und verdünnen sich dadurch mit dem Luftkörper zwischen den Lärmschutzwänden. Die somit weniger konzentrierten Luftmengen treten dann aus dem Straßenraum an der Oberkante der Lärmschutzwände in einer größeren Höhe aus. Dort ist tendenziell auch die Windgeschwindigkeit größer als am Erdboden. Insoweit findet eine weitere Verdünnung der Schadstoffkonzentration statt.

Auch können die Schadstoffemissionen auf längere Sicht durch Maßnahmen an den Kraftfahrzeugen selbst, durch die Änderung bzw. Optimierung der Zusammensetzung von Brenn- und Treibstoffen und Antriebstechniken und nicht zuletzt durch die Verwendung alternativer Kraftstoffe – gefördert durch eine entsprechende Gesetzgebung – nachhaltig reduziert werden.

Einwendungen:

Im Zusammenhang mit den Lärm- und Schadstoffbelastungen wurde eingewandt, dass die Beteiligung der zuständigen Gesundheitsbehörde nicht erfolgt sei. Zur Begründung wird angeführt, nach dem Gesetz über den öffentlichen Gesundheitsdienst wäre die Untere Gesundheitsbehörde verpflichtet gewesen, die gesundheitlichen Auswirkungen des Vorhabens zu bewerten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Mit der Auslegung der Planunterlagen gem. § 73 Abs. 2, Absatz 3 Satz 1 VwVfG, § 17 a) Nr. 1 FStrG und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 73 Abs. 2 VwVfG wird sichergestellt, dass die Betroffenen, die Allgemeinheit und alle Fachbehörden über das geplante Vorhaben informiert werden. Vorliegend wurde seitens der Anhörungsbehörde parallel zur Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit sowohl die Stadt Dortmund als auch der Kreis Unna als zuständige Untere Gesundheitsbehörden beteiligt.

Wie auch die entsprechenden Kapitel dieses Planfeststellungsbeschlusses unter Abschnitt B, Nr. 5.4.1 zeigen, hat sich die Planfeststellungsbehörde mit diesen Aspekten der Auswirkungen des beantragten Vorhabens auf die im Planungsraum lebenden Menschen eingehend auseinandergesetzt und in der Abwägung berücksichtigt.

Des Weiteren wurde in diesem Zusammenhang eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die A 40 gefordert.

Wie oben bereits dargelegt, sind Geschwindigkeitsreduzierungen regelmäßig nicht mit dem – schon durch das Fernstraßenausbaugesetz vorgegebenen – maßgeblichen Ziel der hiermit festgestellten Straßenplanung vereinbar. Durch die 6-streifige Verbreiterung sollen bestehende Einschränkungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 1 bzw. A 40 beseitigt und eine leistungsfähige Verbindung geschaffen werden. Zu beseitigen sind besonders auch die bisher auf der B 1 aus Verkehrssicherheitsgründen abschnittsweise angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen.

4.4.5.3 Schutz vor Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der B 1/A 40 ergeben sich höhere Erschütterungswirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Nutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Dies gilt, obwohl bisher gesetzliche Vorschriften für den Erschütterungs-Immissionsschutz fehlen. Denn zum einen kommen nur

moderne Maschinen zum Einsatz und die Arbeiten werden nach den neuesten straßenbautechnischen Verfahren ausgeführt, zum anderen befinden sich keine erschütterungsempfindlichen Anlagen und Gebäude in der Nähe der neuen Straßen-trasse. 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 Auflage unter Abschnitt A Nr. 5.2.5 dieses Beschlusses wird aber sichergestellt, dass die Belastungen gering gehalten werden.

Es kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass im Bereich „Schwarzer Weg“ Bergbaustollen vorhanden sind. Auch steht zum heutigen Zeitpunkt noch nicht fest, ob erforderlichenfalls Abbrucharbeiten nur mittels Sprengungen erfolgen können. Zum Schutz der Gebäude hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin zugesagt, ergänzende Erkundigungen einzuholen und ggf. mit dem Eigentümer individuelle Schutzmaßnahmen zur Baustellenabwicklung zu vereinbaren.

Durch die Nebenbestimmung im Abschnitt A, Nr. 5.2.5 zu bauzeitlich verursachten Erschütterungen wird sichergestellt, dass die Belange der Anwohner hier hinreichend berücksichtigt werden.

4.4.5.4 Schutz vor Baulärm

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 B, Nr. 9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

b) Mittelbar enteignende Wirkungen im Sinne von Art. 14 Abs. 1 GG sind nach herrschender Rechtsprechung anzunehmen, wenn die von den Straßenbauarbeiten künftig auf die Nachbarschaft einwirkenden Beeinträchtigungen die Grenze der Sozialbindung zum enteignenden Eingriff in das Eigentum überschreiten, also durch die Straßenbauarbeiten Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und damit dem jeweils Betroffenen ein besonderes, anderen nicht zugemutetes Opfer für die Allgemeinheit abverlangt wird.

Für diese Fälle wird dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung wegen Wertminderung festgestellt, über dessen Höhe im Entschädigungsverfahren (vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses) zu entscheiden ist.

Während der Bauausführung ist der Vorhabenträger gemäß Auflage in Teil A, Nr. 5.2.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen verpflichtet. Da die Details der Bauausführung im hiermit abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren noch nicht bekannt sind, können die Schutzanforderungen nur in dieser allgemeinen Form benannt werden. Besondere Umstände des Einzelfalls, die bereits jetzt eine Anordnung spezieller Schutzvorkehrungen erfordern könnten, sind nicht ersichtlich.

Da die B 1/A 40 bereits als erhebliche Lärmquelle vorhanden ist und übliche Baumaschinen keinen größeren Lärm erzeugen als vorbeifahrende Lkw, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass der Lärm während der Bauausführung grundsätzlich nicht negativ verändert wird. In Baustellenbereichen mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit nimmt der durchschnittliche Lärmpegel während der Bauausführung sogar ab.

Lediglich die Beseitigung von Brückenbauwerken bzw. der vorhandenen Lärmschutzwände könnte zu kurzfristigen extremen Lärmbelastungen führen. Durch die Auflage unter Abschnitt A Nr. 5.2.5 dieses Beschlusses wird aber sichergestellt, dass die Belastungen auch hier gering gehalten werden.

4.4.6 Gewässer- und Grundwasserschutz

4.4.6.1 Allgemeines

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 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.

Begründung der befristeten Erlaubnis nach § 8 Abs.1 WHG

Das Einleiten von Niederschlagswasser aus dem Straßenbereich der A 40 in verschiedene Gewässer ist erlaubnispflichtig.

Aufgrund der fortschreitenden abwassertechnischen Erkenntnisse und der zu erwartenden Verschärfung der gesetzlichen Regelungen für die Behandlung von Niederschlagswasser von bebauten und befestigten Flächen werden die Einleitungen nur für 20 Jahre gestattet. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Bemessung der Frist nach den Belangen des Allgemeinwohls unter Abwägung des Interessenausgleichs der am Verfahren Beteiligten erfolgt.

Es wurde in diesem Zusammenhang im Erörterungstermin gefordert, dass das Merkblatt BWK-M3 zur Gewässerverträglichkeit der Einleitungen zu beachten sei.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass dieses Merkblatt generell nicht für Straßenbauvorhaben eingeführt wurde, somit nicht gilt und deshalb für die Planung von Entwässerungsanlagen nicht anzuwenden ist. Für die Planung dieses Bauvorhabens wurde richtigerweise die Richtlinie für die Anlage von Straßen - Entwässerung (RAS-EW) zugrunde gelegt. Auch die Wasserrahmenrichtlinie wurde vom Vorhabenträger beachtet. Die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Einlei-

tung von Straßenoberflächenwasser in die Gewässer wurden erfüllt. Es sei in diesem Zusammenhang angemerkt, dass in den planvorbereitenden Gesprächen mit der Unteren Wasserbehörde die Einleitungsmengen etc. u .a mit der Unteren Wasserbehörde Unna einvernehmlich abgestimmt wurde.

4.4.6.2 Überwachung der verwendeten Baustoffe

Der erforderliche Regelungsgehalt eines Planfeststellungsbeschlusses bemisst sich mit Blick auf dessen Funktion, nämlich unter Einbeziehung aller notwendigen behördlichen Entscheidungen eine einheitliche, umfassende und abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des jeweiligen Vorhabens zu treffen. Daraus folgt, dass die Planfeststellungsbehörde alle von der Planung betroffenen abwägungserheblichen Belange in die Entscheidungsfindung einbeziehen muss und keine regelungsbedürftige Frage offen lassen darf. Regelungsbedürftig ist eine Frage allerdings nur dann, wenn ohne ihre Beantwortung nicht sicher beurteilt werden kann, ob das Vorhaben allen rechtlichen oder tatsächlichen Anforderungen entspricht (BVerwG, Beschluss v. 26.6.1992 -4 B 1-11.92-NVwZ 1993, S. 572).

Ausgehend von diesen Grundsätzen bedarf es über die unter Abschnitt A, Nr. 5.1.2 dieses Beschlusses enthaltenen Auflagen hinaus keiner weiteren Anordnungen bezüglich der Qualität der beim Bau zu verwendenden Stoffe. Diese Auflagen und die vom Vorhabenträger zu beachtenden Richtlinien bieten eine hinreichende Gewähr dafür, dass die einschlägigen Vorschriften des Gewässerschutzes beachtet werden. Woher das zu verwendende Material stammt und wie die Überwachung seiner Unbedenklichkeit im Einzelnen erfolgt, ist eine Frage der konkreten Bauausführung, die in diesem Beschluss keiner planerischen Bewältigung bedarf.

4.4.7 Bodenschutz

Angesichts einschlägiger Untersuchungsergebnisse und Forschungsberichte zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen einerseits, sowie der vorliegenden Bodenverhältnisse und der zu erwartenden Verkehrsbelastung andererseits, ist selbst in unmittelbarer Fahrbahnnähe die Besorgnis schädlicher Bodenveränderungen (im Sinne von BBodSchG und BBodSchV) nicht begründet.

4.4.8 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in §§ 1 und 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Wie die folgenden Ausführungen zeigen, steht das festgestellte Bauvorhaben mit den naturschutz- und artenschutzrechtlichen Anforderungen im Einklang.

4.4.8.1 Allgemeines zur Eingriffsregelung

Rechtsgrundlagen

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Vorhabenträger 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 § 13 i. V. m. § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG 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.

4.4.8.2 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 (§ 14 Abs. 1 und § 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar.

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot beachtet, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen 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.

4.4.8.3 Vermeidungs-/ Verminderungs- und Schutzmaßnahmen

Der Planungsträger ist dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, gerecht geworden. Es ist u. a. folgendes vorgesehen:

- Versiegelung und Überbauung von überwiegend anthropogen beeinflussten Böden/ Biotopen (bereits versiegelte Flächen, bestehende Böschungsbereiche)
- Entsiegelung und Rekultivierung nicht mehr benötigter Straßenabschnitte
- Schutz von Gehölz- und Vegetationsbeständen
- Einzelbaumschutz im Stamm-, Kronen- und Wurzelbereich
- Anlage von Bau- und Schutzzäunen
- Schonende Behandlung der bei Bauarbeiten anfallenden Bodenmaterialien
- Getrennter Abtrag des Ober- und Unterbodens und sachgerechte Lagerung in Mieten zur Wiederverwendung
- Vermeidung der Anlage von Bodenmieten auf wertvollen Vegetationsstrukturen
- Beschränkung der Verdichtung von Oberflächen durch Baumaschinen, Lagerung von Baustoffen, Baustelleneinrichtung und ähnlichem auf den jeweiligen direkten Baubereich
- Sachgemäßer Umgang mit Grund- und Oberflächenwasser gefährdenden Stoffen
- Ordnungsgemäße bauzeitliche Entwässerung

Im Einzelnen wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen s. Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 12 und Deckblatt I, lfd. Nr. 23

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.

4.4.8.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen

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

Im Hinblick auf Details bezüglich der von der Maßnahme ausgehenden Beeinträchtigungen wird auf die Darstellung der Umweltauswirkungen in Abschnitt B, Nr. 3.5 verwiesen.

4.4.8.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das naturschutzrechtliche Gebot, Ausgleichsmaßnahmen (oder Ersatzmaßnahmen) zu schaffen (§ 15 Abs. 2 Satz 1 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 neu gestaltet 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.

Sofern keine Ausgleichsmaßnahmen im vorstehenden Sinne durchgeführt werden können, sind Ersatzmaßnahmen zu ergreifen, die die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbilds auf andere Art und Weise kompensieren.

Für die Ermittlung des Flächenbedarfs für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen) sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und 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 Kompensationsmaßnahmen nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass einzelne überbaute oder beeinträchtigte Strukturen ausgeglichen werden, vielmehr wird das Ziel verfolgt, mit Hilfe der Kompensationsmaßnahmen, die gestörten Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen.

Es werden folgende Kompensationsmaßnahmen angeordnet:

- Anpflanzung von Einzelbäumen 1. Ordnung im Mittelstreifen
- Entwicklung von Wald und Gebüsch- (Feucht-) Grünlandkomplex
- Anpflanzung von Obstbaumreihen in der ausgeräumten Ackerflur
- Laubholzaufforstung auf Acker
- Entwicklung mehrjähriger Krautflure (Sukzession)
- Rasen- und Wildkrautansaat
- Anpflanzung von frei wachsenden Baum- und Strauchgehölzen
- Anlage von Baum- bzw. Strauchhecken aus überwiegend bodenständigen Gehölzen.

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.

Weitere Einzelheiten sind den Erläuterungsberichten zu dem landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen.

4.4.8.6 Erforderlichkeit der Kompensationsmaßnahmen

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. neu gestalten. 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, sodass diese die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernehmen. Dies wird hier durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen erreicht. Es ist nicht erforderlich, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Entsiegelungen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

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). Auf Abschnitt A, Nr. 4.7.1 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

Nach § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden.

Der landschaftspflegerische Begleitplan genügt diesen Anforderungen. Es sind hier zum einen nur solche Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen worden, die sich zur Erreichung des naturschutzrechtlich vorgegebenen Zwecks eignen. Zum anderen stehen die mit den Kompensationsmaßnahmen verbundenen nachteiligen Folgen nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg. Gleichzeitig ist der Umfang der Kompensationsmaßnahmen bezüglich der Flächeninanspruchnahmen auf das notwendige Maß beschränkt und insoweit erforderlich.

Durch die Einbindung der unterschiedlichen Fachbehörden und der Einsetzung einer biologischen Baubegleitung wird hinreichend sichergestellt, dass die Naturschutzauflagen erfolgreich umgesetzt werden.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen nach Beendigung der Baumaßnahme die dadurch verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen vollständig kompensiert sein werden, sodass keine erhebliche Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht in gleichartiger Weise wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

4.4.9 Artenschutz

Der Vorhabenträger hat die für eine artenschutzrechtliche Beurteilung erforderliche Datengrundlage geliefert und dargestellt.

Artenschutzrechtliche Verbote gem. § 44 Abs.1 BNatSchG stehen dem geplanten Vorhaben nicht entgegen.

Zu beachten sind die einzelnen Tatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG, nach denen es verboten ist,

- wild lebenden 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,
- wild lebende 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,
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören und
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

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

„(5) Für nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a 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 das Verbot des Absatzes 1 Nummer 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nummer 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b 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 kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote 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 weiter gehende 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.

Vorliegend waren nach den Feststellungen des Fachgutachters folgende Arten einer vertieften Prüfung zu unterziehen:

Säugetiere:

Braunes Langohr
Breitflügelfledermaus
Fransenfledermaus
Große Bartfledermaus
Großer Abendsegler
Haselmaus
Kleine Bartfledermaus
Rauhhauffledermaus
Wasserfledermaus
Zweifarbflieger
Zwergfledermaus

Amphibien und Reptilien:

Geburtshelferkröte
Kammolch
Kleiner Wasserfrosch
Kreuzkröte

Vögel:

Baumfalke
Blaukehlchen
Feldschwirl
Flussregenpfeifer
Gartenrotschwanz
Grauammer
Graureiher
Grünspecht
Habicht
Kiebitz

Kleinspecht
Mäusebussard
Mittelspecht
Nachtigall
Neuntöter
Rauschschwalbe
Rebhuhn
Rohrweihe
Rotmilan
Saatkrähe
Schleiereule
Sperber
Steinkauz
Teichhuhn
Teichrohrsänger
Turmfalke
Turteltaube
Uhu
Waldkauz
Waldohreule
Wespenbussard
Wiesenpieper
(Wiesen-)Schafstelze
Zwergtaucher

Der Gutachter kommt vor dem Hintergrund der in seiner Untersuchung durchgeführten fachlichen Beurteilung zu der Überzeugung, dass im oben genannten Sinne besonders oder streng geschützte Tierarten, die im Einwirkungsbereich des Vorhabens vorkommen bzw. potentiell vorkommen, nicht verbotswidrig von dem Bauvorhaben betroffen sind.

Dieser Aussage, die auch von den Landschaftsbehörden geteilt wird, schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Die im Rahmen der UVU und des LBP angewandte Prüfmethode ist dabei nicht zu beanstanden. Die kartierte Biotopstruktur und die aus dem ermittelten Lebensraumpotential sowie den Angaben des Biotopkatasters gezogenen und beruhenden Rückschlüsse auf Tier- und Pflanzenarten des betroffenen Raums sind für eine sachgerechte Planungsentscheidung ausreichend.

Ergebnis:

Das vom Vorhabenträger vorgelegte Fachgutachten belegt, dass das Vorhaben keine der in § 44 BNatSchG benannten Verbotstatbestände erfüllt. Die Prüfung der Ausnahmeveraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG ist bei dieser fachlichen Ausgangslage für die Zulassung des Vorhabens 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.

4.4.10 Landschaftsschutzgebiete

Durch das hier planfestgestellte Bauvorhaben werden folgende Landschaftsschutzgebiete betroffen:

- Landschaftsschutzgebiet Nr. 29 (Waldfläche am Hauptfriedhof), Landschaftsplan Dortmund-Mitte
- Landschaftsschutzgebiet Nr. 30 (Wickeder Feld), Landschaftsplan Dortmund-Mitte,
- Landschaftsschutzgebiet Nr. 33 (Landwirtschaftsbereich um Sölde), Landschaftsplan Dortmund-Süd,
- Landschaftsschutzgebiet Nr. L 2 (Holzwickeder Bachtal), Landschaftsplan Kreis Unna Nr. 5 „Holzwickede“
- Landschaftsschutzgebiet Nr. L 2, Landschaftsplan Kreis Unna Nr. 8 „Massen“

Berührt wird auch gemäß § 23 LG NW der geschützte Landschaftsbestandteil Nr. 2 (Feldhecken beidseitig eines Wirtschaftsweges südlich des Ruhrschnellweges), Landschaftsplan Kreis Unna Nr. 5 „Holzwickede“, Bau-km 36+605 – Bau-km 36+625 durch eine Inanspruchnahme im Randbereich.

Die A 40 berührt die gemäß §12 Bundeswaldgesetz in Verbindung mit § 49 LFoG erklärten Immissions- und Klimaschutzwälder der Stufe 2 von Bau-km 31+700 - Bau-km 32+550 nördlich, Bau-km 32+420 - 32+800 südlich, 33+550 - 33+640 südlich und 35+060 - 35+320 nördlich im Randbereich.

Dieser Sachverhalt wurde bei der Begründung der Vorschlagslinie berücksichtigt.

Nach § 34 Abs. 2 und 4 LG und aufgrund der Festsetzungen der o. a. ordnungsbehördlichen Verordnung gehört die Durchführung der Baumaßnahme zu den Handlungen, die im Schutzgebiet verboten sind.

Nach § 69 Abs. 1 LG kann Befreiung von dem Verbot erteilt werden, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Befreiung erfordert. Da durch die Baumaßnahme weder der Charakter des Gebietes verändert wird noch die funktionellen Zusammenhänge in den Schutzgebieten unausgleichbar beeinträchtigt werden, liegen im vorliegenden Falle die Voraussetzungen vor, die Straßenbauverwaltung aus überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit (Verbesserung der Verkehrssituation, strukturelle Verbesserungen des Raumes) von dem Durchführungsverbot zu befreien.

Eine Befreiung von den Verbots- und Gebotsvorschriften des Landschaftsplanes und der ordnungsbehördlichen Verordnungen zu den Landschaftsschutzgebieten (Landschaftsschutzgebietsverordnung) und zum geschützten Landschaftsbestandteil wird durch den straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschluss erwirkt. Die Schutzfunktionen für den nicht betroffenen Bereich der Landschaftsschutzgebiete und des geschützten Landschaftsbestandteils sind weiterhin gegeben.

4.4.11 Land- und Forstwirtschaft

4.4.11.1 Landwirtschaft

Durch das Ausbauvorhaben werden vor allem auch landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen. Wie die abwägende Prüfung ergeben hat, ist die geplante Straßenbaumaßnahme im vorgesehenen Umfang im öffentlichen Interesse dringend erforderlich, so dass auf den 6-streifigen Ausbau auch wegen der entgegenstehenden öffentlichen Belange der Landwirtschaft nicht verzichtet werden kann. Insofern ist die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen unvermeidbar. Im Übrigen ist beachtet worden, dass der Ausbau bzw. die damit im Zusammenhang stehenden Maßnahmen die landwirtschaftlichen Belange nicht unverhältnismäßig beeinträchtigen wird. Dies gilt auch für die vorübergehende Inanspruchnahme. Zur ordnungsgemäßen Durchführung der Baumaßnahme sind Baustellen- und Lagerflächen in unmittelbarer Nähe der Trasse unerlässlich.

Aber auch bei der Festlegung der Ausgleichsflächen/ Ersatzflächen werden die Interessen der Landwirtschaft soweit wie möglich berücksichtigt. Allerdings werden zum einen derartige Grundstücke ausgesucht, mit denen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege unterstützt werden. Zum anderen sind solche Grundstücke für die Ausgleichsmaßnahmen ausgesucht worden, mit denen die Eingriffe in Natur und Landschaft optimal ausgeglichen werden können, wobei hierbei die Empfehlungen der Landschaftsbehörden und der anerkannten Naturschutzvereine eingeflossen sind. Bei der Umsetzung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen lässt sich somit nicht vermeiden, dass hierfür, in der Regel, intensiv landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen. Denn allein durch Aufwertung solcher Flächen können die mit den Ausgleichsmaßnahmen verfolgten Ziele erreicht werden.

Außerdem werden einige Wirtschaftswege durch den Ausbau unterbrochen. Es ist aber hinreichend beachtet worden, dass die weitere Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen, wenn auch evtl. eingeschränkt, in der Zukunft gesichert ist.

Es wurde von Einwender Nr. 49 dargelegt, dass durch den Verlust der Brücke das Bestellen der nördlich von der B 1/A 40 gelegenen landwirtschaftlichen Flächen nicht mehr möglich sei. Die Vincenz-Wiederholt-Straße sei aufgrund ihrer Breite für die großen Wirtschaftsfahrzeuge nicht geeignet. Auch habe er seinerzeit für die Errichtung der Brücke an die Gemeinde Holzwickede kostenlos einen Teil seiner Flächen zur Verfügung gestellt.

Hierzu ist festzustellen, dass eine Vorortüberprüfung durch den Vorhabenträger ergeben hat, dass die Vincenz-Wiederholt-Straße durchaus selbst für große landwirtschaftliche Geräte ausgelegt ist. Zurzeit wird auch der (Schwerlast-) Verkehr des im Verlauf der Rausinger Straße gelegenen Gewerbegebietes darüber abgewickelt. Dort wo Engpässe entstehen könnten, hat die Straßenverkehrsbehörde ein absolutes Halteverbot für Fahrzeuge aller Art eingerichtet, um so auch breitere Fahrzeuge ungehindert passieren zu lassen. Bei Beachtung dieses Verbotes ist ein Befahren mit Großgeräten für den Einwender möglich. Im weiteren Verlauf ist die Rausinger Straße gut ausgebaut. Eine Zufahrtsmöglichkeit zu den nördlich der B 1/A 40 gelegenen Ackerflächen ist somit gegeben. Es obliegt der Gemeinde Holzwickede bzw. der Polizei, den ruhenden Verkehr an dieser Stelle mit den gebotenen Mitteln zu überwachen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen in ausreichendem Maß gewährleistet ist. Es besteht keine Notwendigkeit für die Errichtung bzw. Beibehaltung einer weiteren Überführung zwecks besserer/ schnellerer Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen für den landwirtschaftlichen Verkehr, da nachhaltige Probleme durch die Baumaßnahme für

den landwirtschaftlichen Verkehr nicht zu befürchten sind. Nach erfolgter Herstellung des geänderten Wirtschaftswegenetzes sind alle landwirtschaftlich genutzten Grundstücke problemlos erreichbar. Somit liegen auch keine Gesichtspunkte vor, gemäß derer den betroffenen Landwirten eine Entschädigung für Mehrwege gemäß § 74 Abs. 2 VwVfG NRW dem Grunde nach zuerkannt werden müsste.

Soweit dargelegt wurde, dass seinerzeit der Gemeinde Holzwickede kostenlos für den Bau der jetzt zu beseitigenden Brücke Flächen übereignet worden sind, wird darauf hingewiesen, dass hier privatrechtliche Vereinbarungen berührt sind, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sind.

4.4.11.2 Forstwirtschaft

Durch die Beteiligung des Landesbetriebs Wald und Holz, Regionalforstamt Ruhrgebiet ist sichergestellt, dass die forstwirtschaftlichen Belange hinreichend berücksichtigt werden. Auf die Gegenäußerung des Vorhabenträgers unter der Nr. T 16.10 s, Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 43 ird verwiesen.

Die nach § 49 Abs. 4 LFoG erforderliche Genehmigung zur Durchführung der Bau- maßnahme im Bereich des Schutzwaldes wird durch den straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschluss erwirkt. Die Funktionen des Schutzwaldes für den nicht betroffenen Bereich sind weiterhin gegeben.

4.4.12 Grunderwerb

Für den Grunderwerb gilt grundsätzlich, dass die Straßenbauverwaltung gehalten ist, zunächst den gesamten Flächenbedarf freihändig zu erwerben. Dabei müssen die für die Straßenanlage unmittelbar benötigten Flächen auf jeden Fall vom Träger der Straßenbaulast erworben werden. Die für die 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. Deshalb geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die durch die Ausgleichsflächen Betroffenen grundsätzlich Übernahmeansprüche wegen der eintretenden Erschwernisse geltend machen können.

4.4.13 Kommunale Belange

Die Kommunen, deren Gebiete durch das Bauvorhaben berührt werden, sind am Planfeststellungsverfahren beteiligt worden. Das Recht auf Mitwirkung an überörtlichen, sich auf den Gemeindebereich erstreckende Planungen hat seine Grundlage in dem verfassungsrechtlich gewährleisteten Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG). Obwohl den Sachzwängen der überörtlichen Planung unterworfen, steht den Gemeinden ein ordnungsgemäßes Verwaltungsverfahren zu, in dem dafür gesorgt sein muss, dass die Gemeinden von überörtlichen Planungsentscheidungen nicht überrascht werden. Dies ist durch das durchgeführte Anhörungsverfahren für die Städte Dortmund und Unna und für die Gemeinde Holzwickede sichergestellt. Eine Verletzung des Beteiligungsrechts der Gemeinden liegt somit nicht vor.

Die mit der Verbreiterung des Straßenkörpers verbundene (geringfügige) Verschiebung der Anbauverbots- bzw. Anbaubeschränkungszone führt weder zu

unzumutbaren Einschränkungen des gemeindlichen Eigentumsrechts noch zu einer Verletzung der gemeindlichen Planungshoheit.

Einzelne Belange

Einwendung Stadt Dortmund Nr. 4.5

Es wurde eingewendet, dass bezüglich der bestehenden Kabeltrassen und Leerrohre in den städtischen Straßen, die nicht im Bauwerksverzeichnis aufgenommen wurden, sichergestellt werden müsse, dass eine Veränderung bzw. Verlegung Folgemaßnahmen des hier anstehenden Planvorhabens darstellen. Der Landebetrieb hat zugesagt, die Kabeltrassen aufzunehmen und eine einvernehmliche Regelung bezüglich der evtl. Verlegungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu treffen.

Einwendung Stadt Dortmund Nr. 4.17

Es wurde gefordert, das Haus „Westfalendamm 450a“ nicht gänzlich abzureißen, sondern nur insoweit, wie es über die Flucht der Friedhofswand nach Süden ragt. Die Fassade müsse dann entsprechend dem geringfügig weiter westlich bestehenden Gebäude angepasst werden.

Der Vorhabenträger hat einen Teilabriss dahingehend geprüft, dass das Nebengebäude (südlicher Eingang zum Hauptfriedhof) in seiner jetzigen Lage unverändert erhalten bleiben kann. Die Standspur wird in diesem Bereich eingezogen und die Schutzplanke wird entsprechend der Sicherheitsregeln verschwenkt.

Einwendung Stadt Dortmund Nr. 4.18

Seitens der Stadt Dortmund wurde gefordert, die Haltestellennutzer an der Stadtbahn-Haltestelle Gottesacker vor Lärm und Sprühnebel bzw. Spritzwasser zu schützen. Der Schutz komme insbesondere den Schülern der angrenzenden Schule zu Gute.

Hierzu ist festzustellen, dass sich an dem Brückenbauwerk im Vergleich zum jetzigen Zustand keine Änderung ergeben. Negative Auswirkungen aufgrund der neu errichteten Lärmschutzwände und der höheren Geschwindigkeiten ergeben sich für die Fahrgäste der Stadtbahn nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

Einwendung Stadt Dortmund Nr. 4.21

Die Stadt Dortmund wendet sich weiterhin gegen die Abbindung der Marsbruchstraße und fordert die Aufrechterhaltung des Anschlusses, nicht zuletzt wegen der Anbindung des Landeskrankenhauses und eines zu vermarkenden Grundstücks.

Hierzu stellt die PFB fest, dass es zu der Abbindung keine Alternative gibt. Die Abbindung ist wegen der Anschlussdichte an der B 236 und Gottessacker unverzichtbar. Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kann geregelt werden, dass dringende Liegendtransporte auch durch die ansonsten gesperrten, unmittelbar an den Komplex des Landeskrankenhauses angrenzenden Wohnstraßen erfolgen

können. Mögliche Verkehrsstromumleitungen können von der Stadt Dortmund eigenverantwortlich bewältigt werden.

Darüber hinaus hat die Stadt Dortmund mit Schreiben vom 16.7.2010 erklärt, auf die geplante Wiederherstellung des Geh- und Radweges zwischen „Gottesacker“ und „Marsbruchstraße“ im Zuge des neu erstellten Bebauungsplanes Nr. 190 zu verzichten. Dadurch entfallen zum einen der Grunderwerb für den Weg und zum anderen der als Trennstreifen zunächst geplante 3 m breite Grünstreifen. Nunmehr ist nur noch ein 1 m breiter Grunderwerbstreifen erforderlich. Die Planunterlagen sind insoweit geändert worden – s. hierzu auch Teil A, Nr. 2, lfd. Nr. 61 dieses Beschlusses.

Einwendungen Stadt Dortmund Nr. 4.25

Es wurde seitens der Stadt Dortmund gefordert, das Gestalthandbuch zur A 40/ B 1 von Juni 2010 dahingehend zu beachten, dass im Bereich Vahleweg auf der nördlichen Seite der südlichen Lärmschutzwand entsprechend Säuleneichen als „Eingangstor“ gepflanzt werden. Hierzu soll die Lärmschutzwand geringfügig nach Süden verschoben werden.

Hierzu ist festzustellen, dass unter Beachtung der vom Vorhabenträger anzuwendenden Richtlinien eine Pflanzung von Baumreihen im fahrbahnnahen Bereich aus Verkehrssicherheitsgründen nicht tunlich ist. Auch sind gewisse Abstände zu technischen Einrichtungen einzuhalten - s. Ausführungen des Vorhabenträgers in der Gegenäußerung unter Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr 52 dieses Beschlusses. Um die Abstände einhalten zu können, müsste, wie von der Stadt vorgeschlagen, die Zurücklegung der Lärmschutzwand um zwei Meter gegenüber der Planung erfolgen.

Ein Heranrücken der Lärmschutzwand an die angrenzenden Wohngrundstücke würde aber zwangsläufig neue Belastungen für die Anwohner nach sich ziehen. Zum einen ergäben sich Eingriffe in die Grundstücke selbst und zum anderen würde ein Abrücken der Lärmschutzwand von der Lärmquelle neue Betroffenheiten hinsichtlich der Immissionen für die Anwohner bedeuten, da die Lärmschutzwand ihre Wirkungsweise nur direkt an der Lärmquelle voll entfalten kann. Jedes Abrücken von der Lärmquelle würde zu Verschlechterungen bei den Lärmwerten und bei der Schadstoffausbreitung führen.

Schließlich kann auch die vom Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW, von den betroffenen Städten und Gemeinden an der A 40 und von dem Vorhabenträger unterzeichnete Gestalthandbuch A 40/B 1 von Juni 2010 rechtlich nicht zu einer anderen Betrachtung führen. Die Planfeststellungsbehörde kann es dahinstehen lassen, welcher rechtliche Charakter dieser Erklärung gerecht werden könnte. Den Unterzeichnern der Erklärung musste jedenfalls bewusst sein, dass sie nicht die Funktion haben sollte, dem erforderlichen Planfeststellungsverfahren vorzugreifen, welches im Übrigen zum Erlass des Handbuches bereits eingeleitet war. Eine wie auch immer geartete Bindungswirkung für das Handeln der Planfeststellungsbehörde war damit eindeutig nicht beabsichtigt. So lautet schon im vorausgehenden Grußwort des Verkehrsministers des Landes NRW zum Handbuch der Schlusssatz wie folgt:

„In Zusammenarbeit mit den beteiligten Städten und in enger Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger Straßen NRW ist so ein Gestalthandbuch erarbeitet worden, das als ‘Richtschnur’ für die beteiligten Institutionen dient.“ Auch in der Einleitung zum Handbuch ist von „Leitfaden“ die Rede, der zeigen soll, wie mit „einfachen Ge-

staltungselementen“ ein neues Bild entstehen kann. Es soll kein „starres Instrument“ darstellen und in Einzelfällen sollen gemeinsame Lösungen gefunden werden. Im Übrigen sollten aber auch die Maßnahmen aus dem Gestalthandbuch keine zusätzlichen Kosten verursachen. Die Maßnahmen sollen innerhalb der üblichen Budgets umgesetzt werden.

Zum Zeitpunkt des Erlasses des Handbuchs war das Planverfahren aber weitestgehend abgeschlossen. Zum Zeitpunkt der Herausgabe des Handbuchs konnte es daher nur noch um solche Gestaltungselemente gehen, die keine grundsätzlichen Planänderungen, wie z. B. transparente Lärmschutzwände beinhalten, sondern im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt werden, z. B. Farbwahl und Bepflanzungen. Das Handbuch verweist daher auch an verschiedenen Stellen auf zu treffende Absprachen bei der Ausführungsplanung.

Durch die Nebenbestimmung in Teil A, Nr. 5.8 ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend sichergestellt, dass die städtischen Belange berücksichtigt werden.

Nach alledem gelangt die Planfeststellungsbehörde zu der Auffassung, dass es die vorzunehmende Abwägungsentscheidung gebietet, den Belangen der Anwohner auf Immissionsschutz der Vorrang gegenüber den städtebaulichen, gestalterischen Belangen einzuräumen.

Einwendung Stadt Dortmund 4.26

Es wurde seitens der Stadt Dortmund gefordert, die ursprünglich geplanten Baumpflanzungen auf der Südseite der A 40 zwischen Gottesacker und Marsbruchstraße, die im Deckblatt I aus der Planung heraus genommen wurden, wieder in die Planung aufzunehmen.

Dieser Forderung kann nicht gefolgt werden.

Die Anpflanzung von Bäumen in diesem Bereich gehörte zunächst zum Konzept der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen. Durch das Deckblatt I ist die Maßnahme DO K3a „Verlust von Einzelbäumen“ (Kronendurchmesser bis 5 m) aus den Ausgleichsmaßnahmen herausgenommen worden, da die Kompensation dem Planfeststellungsverfahren der Stadtbahn zuzuordnen war und dort auch umgesetzt wird. Entsprechend entfällt die dazugehörige Kompensationsmaßnahme Do A1. Gleichzeitig hat der Vorhabenträger sich aber auch von der Überlegung leiten lassen, dass die Baumreihen nahe an der bestehenden Ausfahrt zu Verkehrsgefährdungen führen könnten. Dies sei bei der Ursprungsplanung der Kompensationsmaßnahmen noch nicht gesehen worden.

Die Verkehrssicherheit könne zwar durch Leitplanken, wie von der Stadt Dortmund vorgeschlagen, sichergestellt werden, allerdings ist zu berücksichtigen, dass eine Kompensation an dieser Stelle nicht mehr erforderlich wäre, d.h. es würden hier zum einen Mehrkosten für die Pflanzung der Bäume und zum anderen für die Errichtung und späteren Unterhaltung von Leitplanken entstehen.

Den Interessen der Stadt auf eine einheitliche Alleepflanzung steht die Erwartung der Allgemeinheit auf eine sparsame und wirtschaftliche Haushaltsführung gegenüber. Sie hat ein Interesse daran, dass Bauvorhaben kostengünstig durchgeführt werden. Es bleibt der Stadt Dortmund freigestellt das städtebauliche Gesamtkonzept in eigener Regie auf eigenem Grund zu realisieren.

Einwendung Stadt Dortmund Nr. 4.31

Bezüglich der Brücke „Buddenacker“ erwartet die Stadt Dortmund eine enge Abstimmung mit dem Vorhabenträger, insbesondere da die derzeitige Brückenrampe aus der Verkehrsnotwendigkeit heraus 5-streifig angelegt sei, in der Planung aber eine Reduzierung auf 4 Streifen vorgesehen sei. Auf der Brücke „Buddenacker“ seien Fuß- und Radwege vorgesehen, welche die Mindestbreite von 2,50 m aufweisen müssten. Darüber hinaus müssten auch die Radwege an das übrige Verkehrsnetz angebunden werden.

Da zwischenzeitlich diese Abstimmung erfolgt ist und die Forderungen der Stadt planerisch umgesetzt wurden, s. Teil A, Nr.2, lfd. Nr. 62- ist die Einwendung als erledigt anzusehen.

Einwendung Stadt Dortmund Nr. 4.40

Die Stadt Dortmund fordert für den Bereich an der Nordseite der B 1/ A 40 im Bereich des Waldes im Rahmen des städtebaulichen Gesamtkonzepts eine Baumallee zu pflanzen.

Um einen Alleecharakter zu erreichen, ist es aber nach Ansicht des Vorhabenträgers erforderlich, von dem Wald, zusätzlich zu den für die Baumaßnahme selbst notwendigen Baumfällungen, weitere mehrere Meter zu roden. Dies erscheint dem Vorhabenträger unverhältnismäßig. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Die Baumfällungen für die Baumaßnahme an sich stellen schon einen großen Eingriff in die Umwelt dar. Da sie aber für die Umsetzung des Bauvorhabens zwingend erforderlich sind, eröffnet das Bundesnaturschutzgesetz die Möglichkeit, den Eingriff durch andere Maßnahmen zu kompensieren. Allerdings schreibt das BNatSchG zwingend auch vor, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Auf den Fall bezogen bedeutet dies, dass die Schaffung eines Alleecharakters und dadurch die Umsetzung eines städtebaulichen Konzepts nach dem BNatSchG unzulässig wäre. Städtebauliche Belange müssen hier daher gegenüber dem Schutz der Natur zurücktreten.

Im Übrigen besteht die Möglichkeit, einen Alleecharakter bei dem Umbau des Waldes durch die Pflanzung einer einzigen Baumart, z. B. mit auffälligen Blättern zumindest andeutungsweise sichtbar zu machen. Im Erörterungstermin wurde dieses Angebot seitens des Vorhabenträgers unterbreitet, um so dem Wunsch der Stadt Dortmund nach Gestaltung des Städteinganges entgegenzukommen. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Nebenbestimmung unter Abschnitt A, Nr. 5.9 verwiesen.

4.4.14 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.

Soweit private Einwender im Verfahren kritisierten, dass der Vorhabenträger durch ein unnötiges und verkehrlich nicht zielführendes Bauvorhaben Steuergelder verschwende bzw. die Finanzierbarkeit nicht sichergestellt sei, verkennen diese Einwendungen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als spezielles fachplanungsrechtliches Genehmigungsinstrument für ein konkretes Bauprojekt. An der Bereitschaft der Bundesrepublik Deutschland das Bauvorhaben zu realisieren, bestehen im Übrigen keine Zweifel. Das Bauvorhaben ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten und dokumentiert den Umsetzungswillen. Es liegt dem Vorhabenträger ein durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur genehmigter Vorentwurf vor, der gleichzeitig die haushaltsrechtliche Genehmigung des Bauvorhabens darstellt.

Die Frage des wirtschaftlichen Einsatzes der Steuermittel hängt unmittelbar mit der Notwendigkeit des Ausbaus der B 1 zur A 40 zusammen. Sie ergibt sich aus den Ausführungen unter Teil B, Nr. 4.1 dieses Beschlusses über die Planrechtfertigung des Bauvorhabens. Grundlage hierfür bildete u. a. auch die gesamtwirtschaftliche Bewertung aller in Frage kommenden Maßnahmen

4.4.15 Private Belange

4.4.15.1 Eigentumsgarantie

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

Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges überwiegt das private Interesse der Einwender an dem unveränderten Erhalt ihrer Eigentumsposition. Mit Rücksicht auf die im Interesse der Allgemeinheit notwendige Straßenbaumaßnahme müssen die sich für die Betroffenen ergebenden Nachteile in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden.

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

Einwendung

Ein Einwender trug vor, dass durch die erforderliche Inanspruchnahme von 123 qm, was 25 % seiner Grundstücksfläche ausmache, sein Grundstück entwertet und sein Haus nicht mehr bewohnbar sei.

Durch das Deckblatt V, s. Teil A, Nr. 2, lfd. Nr. 46-51, hat der Vorhabenträger dieser Einwendung Rechnung getragen. Auf die zweite Zuwegung zur Kleingartenanlage wird verzichtet, sodass hier nur noch eine Inanspruchnahme von 21 qm verbleibt, die zwingend für das Vorhaben benötigt werden. Dieser Nachteil wird im Rahmen des Entschädigungsverfahrens außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

4.4.15.2 Wertminderung von Grundstücken

Im Verfahren wurde auch die Wertminderung eines Grundstücks geltend gemacht, das in unmittelbarer Nähe der geplanten Trasse liegt. Es wird die Sorge vorgetragen, dass der Verkaufswert dieses Grundstücks sinke.

Hierzu ist festzuhalten, dass ein Anspruch auf Ausgleich für einen etwaigen Wertverlust nicht besteht. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kommt als Rechtsgrundlage für einen solchen Anspruch allenfalls § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG in Betracht. Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Lage an einer neuen Straße an Wert verliere, sei jedoch keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundeigentümers, weshalb Wertminderungen dieser Art nicht von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG erfasst seien (BVerwG, Urteil vom 23.2.2005, 4 A 5.04).

Minderungen des Verkehrswertes bilden zudem keinen eigenständigen Abwägungspunkt; vielmehr kommt es nur auf die faktischen Auswirkungen des Vorhabens an (BVerwG, Urteil vom 9.2.2005, A 80.03), die jedoch – so z. B. Lärm und Luftschadstoffe – in Abschnitt B in die Abwägung eingestellt wurden. Gleiches gilt für etwaige Mietwertminderungen (BVerwG, Urteil vom 9.2.2005, A 80.03 i. V. m. Urteil vom 23.2.2005, 4 A 5.04).

4.4.15.3 Dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen

Bei der Abwägung aller Belange wird nicht verkannt, dass mit Flächeninanspruchnahmen und -beschränkungen sowohl für die Straßenbaumaßnahme als auch für die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erhebliche Eingriffe in landwirtschaftliche Betriebe verbunden sind. Jedoch ist die Planfeststellungsbehörde – selbst bei Anerkennung der grundsätzlichen Wertentscheidung zugunsten des Privateigentums – zu dem Ergebnis gelangt, dass sich der Eingriff in die Eigentumsposition der Einwender zur grundlegenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht umgehen lässt.

Der Zugriff auf das private Grundeigentum steht dabei nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg, so dass die Schwere der Beeinträchtigungen vor dem Hintergrund des Gewichts der sie rechtfertigenden Gründe in jedem Einzelfall zumutbar ist.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges überwiegt das private Interesse der Einwender an dem unveränderten Erhalt ihrer Besitzung. Eine alternative Trassenführung, die eine geringere Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange bewirken würde, ist nach Abwägung aller Belange (vgl. Abschnitt B, Nr. 4.4 dieses Beschlusses) nicht erkennbar. Daher müsste das Vorhaben selbst um den Preis möglicher Existenzvernichtungen realisiert werden.

Für die betroffenen Landwirte kann ein Ausgleich für die entstehenden wirtschaftlichen Nachteile durch das Straßenbauvorhaben (Flächen- und Wertverlust,

Bewirtschaftungerschwernisse usw.) nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Entschädigungsverfahren erfolgen (vgl. Teil B, Nr. 5 und 8).

4.4.15.4 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen

Bei der Durchführung der Straßenbaumaßnahme werden Geländestreifen als Arbeitsraum benötigt. Der Träger der Straßenbaulast hat dem beauftragten Unternehmen die hierfür erforderlichen Flächen zur Verfügung zu stellen. Es sind daher in den Grunderwerbsunterlagen entsprechende Flächen ausgewiesen. Ohne die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht - auch nicht vorübergehend - in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan gemäß § 19 Abs. 2 FStrG dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Die Flächen werden für den Zeitraum, in dem sie als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen werden, belastet. Diese Belastung ist für die Betroffenen zumutbar. Hierfür steht den Grundstückseigentümern bzw. Pächtern eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Im Übrigen müssen die Flächen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden.

4.4.15.5 Übernahmeanträge für Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust etc. ist gem. 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 vom 07.07.2004, 9 A 21.03; BVerwG, Urteil vom 22.09.2004, A 72/03; BVerwG, Beschluss vom 24.08.2009, 9 B 32/09).

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

4.4.15.6 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 ist zunächst festzustellen, dass § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW 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, sodass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können.

Durch entsprechende Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten und die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

4.4.15.7 Zufahrten

§ 8a FStrG garantiert keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Insoweit kommt es nicht darauf an, ob die Ersatzzufahrt dem Grundstück denselben oder zumindest einen vergleichbaren Lagevorteil wie bisher vermittelt. Aus § 8a FStrG lässt sich kein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsanbindung herleiten, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist (vgl. zuletzt BVerwG NVwZ 2004, 231 <233>). Die vorgesehenen Änderungen/Anpassungen bzw. der Wegfall bestehender Grundstückszufahrten sind bau- bzw. verkehrstechnisch notwendig und für die betroffenen Grundstückseigentümer zumutbar. Die Erschließung aller von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstücke ist gewährleistet.

4.4.15.8 Einzelne Einwendungen

Kleingartenanlage:

Es wurden Einwendungen gegen den Wegfall der zweiten Zuwegung zu einer Kleingartenanlage erhoben. Das Deckblatt V (s. Abschnitt A, Nr. 2, lfd. Nr. 46 - 51) beinhaltet den Wegfall zu Gunsten der dortigen Anwohner.

Die Einwendung wird wie folgt zurückgewiesen:

Um den jetzt vorhandenen Zugang von der Straße „Brackeler Linde“ weiterhin aufrecht erhalten zu können, hätte von den unmittelbaren Anwohnern der rd. 25 % ihrer Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen. Da das private Eigentum dem besonderen Schutz des Art. 14 GG unterliegt, bedurfte es hier einer Abwägung.

Die Planfeststellungsbehörde sieht durchaus die für die KleingärtnerInnen entstehenden Nachteile, die mit dem Wegfall des Zugangs verbunden sind. Der Zugang wird erschwert aber nicht unmöglich gemacht. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon leiten lassen, dass die Kleingartenanlage nach wie vor über die Aplerbecker Straße angeschlossen ist. Die daraus resultierenden Nachteile können den Betroffenen billigerweise zugemutet werden und müssen in diesem Fall hinter dem Schutz auf Privateigentum zurücktreten.

Dies gilt auch hinsichtlich des Verbindungsweges zwischen den beiden Teilen der Kleingartenanlage. Eine Verbindung bleibt auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme bestehen. Die beiden Teile der Anlage sind auch weiterhin an die Aplerbecker Straße angeschlossen. Die für die Kleingärtner heute nutzbare Wegebeziehung zur Querung der Autobahn wird wieder hergestellt. Für die Verbindung ergibt sich dadurch zukünftig eine Mehrlänge von ca. 95 m. Dies ist für die Kleingärtner zwar eine zusätzliche Belastung, die aber durchaus noch im zumutbaren Bereich liegt und somit billigend in Kauf zu nehmen ist. Eine Beibehaltung der Brücke in der jetzigen Form ist bautechnisch nicht möglich bzw. die Kosten sind aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu vertreten.

Auch wurde eingewendet, dass für die Kleingartenanlage durch die neue Unterführung wichtige Parkplätze wegfallen. Dafür müsse Ersatz geschaffen werden.

Die Einwendung wird ebenfalls zurückgewiesen.

Zum Straßenverkehr zählt auch der ruhende Verkehr. Der geplante Neubau der Brücke wirkt sich auf die Parkraumsituation negativ aus.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich daher in einem Ortstermin von der Parksituation einen Überblick verschafft. Zurzeit stellt sich der Sachverhalt so dar, dass unter der Brücke „Aplerbecker Straße“ auf einer unbefestigten und unmarkierten Fläche „wild“ u. a. auch von Nutzern der Kleingartenanlage auf Grundstücken der Stadt Dortmund geparkt wird. Es handelt sich weder um einen öffentlichen Parkplatz noch um eine Fläche, die der Kleingartenanlage für das Parken zugewiesen wurde. Vielmehr ist es ein öffentlicher Raum, der nun künftig nicht mehr aus bautechnischen Gründen zur Verfügung steht, da dort zwingend die Widerlager der Brücke errichtet werden müssen.

Die Kleingartenanlage hat keinen Anspruch auf Fortbestand der Stellplätze, die bisher besonders großzügig genutzt wurden. Die verloren gehende Stellplatzfläche ist wegen ihrer Nähe zu beiden Teilen der Anlage zwar äußerst attraktiv; im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Anlage über die Aplerbecker Straße/ Mathilde-Wrede-Straße aber durchaus hinnehmbar.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die bautechnischen Gesichtspunkte als stärker gegenüber den Interessen der Kleingartenanlage, ohne Schwierigkeiten einen Parkplatz in der Nähe der Anlage zu finden. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass seitens der Kleingartenanlage kein Anspruch auf eine festgelegte Parkplatzkapazität hat, misst die Planfeststellungsbehörde auch im Hinblick auf die oben dargelegten nicht bestrittenen künftigen Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche, dem Ausbau der A 40 den Vorrang zu. Denn die Vorteile einer künftigen, leistungsfähigen Bundesfernstraße überwiegen die Nachteile für die Nutzer der Anlage.

Tankstellenbetriebe:

Im Verfahren haben sich die Vertreter der direkt an der B 1 nördlich und südlich gelegenen Tankstellenbetriebe gegen die Aufhebung ihrer Anschlüsse/Zufahrten gewandt und gefordert, die Zufahrten zur B 1, später A 40, beizubehalten.

Esso-Tankstelle

Um eine weitere Nutzung der Tankstelle mit Zu- und Abfahrt zu gewährleisten, müsste die A 40 in diesem Bereich mit einer Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsspur versehen werden, um den Fahrzeugführern eine verkehrssichere Aus- bzw. Einfädung in den fließenden Verkehr der A 40 zu ermöglichen.

Autobahnen haben ein hohes Verkehrsaufkommen zu bewältigen und ermöglichen hohe Geschwindigkeiten. Aus diesem Grund ist der Anschluss der Tank- bzw. Rastanlagen verkehrssicher auszubauen. Um die Zufahrt sicher durchfahren zu können, wäre ein Verzögerungstreifen vorzuschalten, der den abfahrenden Fahrzeugen die Reduzierung der Geschwindigkeit ermöglicht. An der Abfahrt dient ein nachgeordneter Beschleunigungstreifen zur Erhöhung der Geschwindigkeit. Auf diese Weise kann sich ein Fahrzeug gefahrlos in den fließenden Verkehr auf der Autobahn einordnen. Dabei sind die Verzögerungs- und Beschleunigungsspur nach der „Richtlinie Anlage von Autobahnen (RAA, Ausgabe 2008)“ mit einer Länge von 250 m auszubilden.

Dadurch wäre eine zusätzliche Verbreiterung des östlich gelegenen Brückenbauwerks 4411824 – Kurze Straße (Unterlage 7.9/10 der Planunterlagen) notwendig und somit weitere, zusätzliche und erhebliche Mehrkosten die Folge. Des Weiteren müsste an der Zu- bzw. Abfahrt die dort vorgesehene Lärmschutzwand (h= 5 m) geöffnet werden, was wiederum zur Folge hätte, dass die dahinterliegenden Gebäude nicht den notwendigen Lärmschutz erhalten können und somit neue, andere Betroffenheiten für die Anwohner ausgelöst würden. Der Rechtsbeistand hat die geforderten Nachweise zur Länge der Ein- und Ausfahrtsspuren sowie den Nachweis der Entfernung des Brückenbauwerks im Laufe des Anhörungsverfahrens erhalten.

Da aufgrund der Regelabstände von Tankanlagen die bestehenden Tank- und Rastanlagen „Am Haarstrang“, (rd. 20 km weiter östlich), und „Beverbach“, (rd. 20 km weiter westlich) zudem für eine angemessene Versorgung ausreichen, besteht auch aus versorgungstechnischer Sicht keine Notwendigkeit für die Beibehaltung und verkehrstechnische Anpassung der Tankstelle.

Westfalen Tankstelle

Um die Tankstelle weiterhin von der künftigen A 40 anfahren und so den Gewerbebetrieb im bisherigen Umfang aufrechterhalten zu können, hätte bei der Variantenwahl eine Verschwenkung nach Süden erfolgen müssen. Diese Verschwenkung wurde aber schon im Vorfeld nicht weiter favorisiert, da gewichtige Belange der Schutzgüter Orts- und Landschaftsbild sowie des Wohnens und der Pflege kulturellen Erbes im südlichen Bereich dem entgegenstanden. So wurde auch in der durchgeführten Umweltverträglichkeitsuntersuchung zusammenfassend unter D 4.2.4 Variantenbeschreibung Abschnitt 4: Sölde (km 34+500 bis km 36+120) hinreichend dargelegt, warum sich hier die gewählte „Nordvariante“ im Vergleich aller Schutzgüter als die wesentlich günstigere Lösung darstellt.

Darüber hinaus gelten auch hier, wie bereits bei der Esso -Tankstelle ausführlich dargelegt, die Sicherheitsbestimmungen hinsichtlich der Verzögerungs- und Beschleunigungsspur. Zudem hätte das Wiederanlegen einer Tankstellenzufahrt eine zusätzliche Verbreiterung des Brückenbauwerks 4411821- Emschertalstr. (Unterlage 7.6/7) und somit auch erhebliche Mehrkosten zur Folge. Die Knotenpunktabstände

zu den Anschlussstellen würden in diesem Fall nur mit Ausnahmewerten zu halten sein (Unterlage 7.6/7). Angesichts dieser Nachteile ist eine Anbindung an die A 40 nicht möglich.

Bei der östlich geplanten Anschlussstelle Oelpfad handelt es sich auch nicht, wie vom Rechtsbeistand vorgetragen, um eine nur nachrichtlich niedergelegte Planung. Die Planung ist durch das Einleiten eines separaten Planfeststellungsverfahrens am 1.8.2013 zwischenzeitlich verfestigt und hier zu berücksichtigen. Erschwerend kommt hinzu, dass für die Anwohner der Emschertalstraße aufgrund der hohen Lärmbelastungen und Grenzwertüberschreitungen durch das Deckblatt IV eine Lärmschutzwand vorgesehen ist und diese dann geöffnet werden müsste. Dies wiederum hätte zur Folge, dass die dahinterliegenden Gebäude nicht den notwendigen Lärmschutz erhalten können und somit neue, andere Betroffenheiten für die Anwohner ausgelöst werden.

Auch aus versorgungstechnischer Sicht besteht keine Notwendigkeit für die Beibehaltung und verkehrstechnische Anpassung der Tankstelle:

Auf der BAB A 44 in Fahrtrichtung Bochum befindet sich auf der Nordseite bei Betriebskilometer 133 die bewirtschaftete Rastanlage „Am Haarstrang“. Im weiteren Verlauf der Strecke auf der BAB A 40 liegt eine Tankstelle „Rheinlanddamm“ bei Betriebskilometer 16,7. Der Abstand der beiden Anlagen beträgt ca. 38 km. Die Tankstelle Westfalen liegt 19,5 km von der bewirtschafteten Rastanlage „Am Haarstrang“ entfernt und 18,5 km von der Tankstelle „Rheinlanddamm“. Daraus ist zu schließen, dass aus Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer heraus und aus Gründen der Versorgungsaufgabe kein Bedarf an einer weiteren, mit erheblichen Kosten verbundenen Tankstelle bzw. bewirtschafteten Rastanlage besteht. Nach den „Empfehlung für Rastanlagen an Straßen (ERS)“ ist der Mindestregelabstand 50 - 60 km und im Ausnahmefall 80 km in Fahrtrichtung Bochum eingehalten.

Zusammenfassung

Die Planfeststellungsbehörde erkennt hier keine sachfremden Erwägungen und schließt sich den Ausführungen des Vorhabenträgers insbesondere auch deshalb an, weil durch eine rückseitige Anbindung beider Tankstellen ein weiteres Betreiben der Tankstelle, wenn auch eingeschränkt, möglich und dadurch ein dauerhafter Existenzverlust hier nicht zu erkennen ist. Auch ist es für beide Tankstellen möglich, diese ggf. einer anderen gewerblichen Nutzung zuzuführen

Im Übrigen liegen für die Zufahrten direkt zur B 1 Sondernutzungserlaubnisse sowohl für den nördlich (vom 14.7.1970 bzw. 27.7.1987) als auch für den südlich (8.2.1979) gelegenen Tankstellenbetrieb vor. Die z. T. an die Rechtsvorgänger erteilten Sondernutzungserlaubnisse zur Errichtung von Zufahrten zur B 1 für den Betrieb von Tankstellen waren lt. Nr. 1 der Erlaubnis jederzeit widerruflich. Das entspricht auch den Vorschriften des § 8 Abs. 2 Satz 1 FStrG. Von dem vorbehaltenen Widerruf ist nunmehr im Rahmen der Planfeststellung Gebrauch gemacht worden. In den Sondernutzungserlaubnissen wurde ausdrücklich festgelegt, dass der Erlaubnisinhaber gegen den Träger der Straßenbaulast keinen Ersatzanspruch bei Widerruf der Erlaubnis hat.

Gegen diese Widerruflichkeit der Sondernutzungserlaubnisse wären Bedenken nur dann zu erheben, wenn die Tankstellenzufahrten überhaupt nicht auf widerruflichen Erlaubnissen beruhten, weil es sich um keine förmliche erlaubnisbedürftige, eigentumsrechtliche und durch Art. 14 Abs. 1 GG gesicherte und deshalb widerrufsgeschützte Zufahrt kraft Anliegergebrauchs handelt.

Die Sondernutzungserlaubnisse konnten im Hinblick auf den vorbehaltenen Widerruf aus sachgerechten, straßenbezogenen Gründen widerrufen werden. Der bestandsorientierte, 6-streifige autobahnähnliche Ausbau - mit dem Ziel einer anschließenden Aufstufung zur A 40 - und die damit und aus Immissionsschutzgründen verbundene andersartige Verkehrsführung, die die Anlage von unmittelbaren Tankstellenzufahrten nicht mehr gestattet, stellen für die Planfeststellungsbehörde offenkundig sachliche Widerrufsgründe dar.

Den Forderungen nach Beibehaltung der Zufahrten kann auch deswegen nicht entsprochen werden, weil ggf. durch den Widerruf die Existenz der Betriebe gefährdet ist. Dass die Tankstellen durch den Verlust der unmittelbaren Verbindung mit der Bundesstraße, später Autobahn, wirtschaftlich schwer getroffen werden, steht außer Zweifel. Rechtlich maßgeblich ist hier indes, dass die Gewerbebetriebe nur über Zufahrten verfügen, die nicht dem Schutzbereich des Artikels 14 Abs. 1 GG unterfallen, weil es sich um keine unwiderruflichen Zufahrten kraft Anliegergebrauchs handelt. Die Verbindung der Tankstellengrundstücke mit der vorbeiführenden Bundesstraße ist im Hinblick auf die Lage zur Straße und deren Funktion durch die Entscheidung des Gesetzgebers (§§ 8 a Abs. 1 Satz 1, 8 Abs. 2 Satz 1 Fernstraßengesetz) nur nachrangig und nicht dauerhaft gewährleistet. Die Betreiber der Tankstellen haben daher insoweit eigentumsrechtlich auf eigenes Risiko nur eine Erwerbchance ausgenutzt, auf deren Fortbestand sie nicht vertrauen konnten. Auch Entschädigungsansprüche aus § 8 a Abs. 4 Fernstraßengesetz kommen bei dieser Sachlage nicht in Betracht. Dieser Entschädigungstatbestand setzt voraus, dass die Zufahrten nicht auf widerruflichen Sondernutzungserlaubnissen beruhen. Dies ist in den vorliegenden Fällen, wie zuvor ausgeführt, nicht gegeben. Deshalb sind solche Entschädigungsansprüche anlässlich des Widerrufs der Sondernutzungserlaubnisse nicht in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde einzustellen.

§ 8 a Fernstraßengesetz garantiert keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Ein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsanbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist, einschließlich eines Lagevorteils von Grundstücken, lässt sich daraus nicht herleiten. Die vorgesehene Anpassung bzw. Änderung bestehender Grundstückszufahrten ist bau- bzw. verkehrstechnisch notwendig und für die betroffenen Grundstücksinhaber zumutbar. Die Erschließung der betrieblichen Grundstücke ist gewährleistet. Beide Grundstücke sind nach wie vor rückwärtig angeschlossen und können somit auch noch gewerblich genutzt werden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht durchaus die für die Gewerbebetriebe entstehenden Nachteile, die mit der Zufahrtenänderung verbunden sind. Die Anfahrmöglichkeiten der gewerblichen Grundstücke werden erschwert, jedoch nicht unmöglich gemacht. Die aus den Zufahrtsänderungen resultierenden Nachteile können den Betroffenen billigerweise zugemutet werden. Obgleich die An- und Abfahrtswege verlängert werden, schwieriger zu finden sind und dadurch erheblich erschwert werden, sind die Erschwernisse doch zumutbar. Im Übrigen ist in beiden

Fällen eine weitere Nutzung der Gebäude gewährleistet, möglicherweise mit anderer Nutzung.

Für beide Gewerbebetriebe gilt, dass der Vorhabenträger sich eingehend damit auseinandergesetzt hat, eine verträgliche Variante zu finden. Durch die umfangreichen Variantenprüfungen sind sowohl die vielfältigen öffentlichen Belange an der Verwirklichung des Bauvorhabens einerseits und die damit verbundenen Eingriffe in u. a. gewerbliche/betriebliche Eigentumsverhältnisse andererseits gegeneinander abgewogen worden.

Für die Planfeststellungsbehörde steht unzweifelhaft fest, dass die jetzt planfestgestellte Variante unter Beachtung sowohl der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsuntersuchung als auch unter Berücksichtigung der privaten Belange die zweckmäßigste Lösung darstellt. Sie entspricht dem im Allgemeinwohl liegenden Verkehrsbedürfnis. Dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens ist insoweit der Vorrang vor den Interessen der Gewerbebetreibenden einzuräumen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

5. Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

Die sich aus der Inanspruchnahme von Grundeigentum ergebenden Entschädigungsfragen sind im Entschädigungsverfahren zu regeln. Dies ergibt sich aus § 74 Abs. 2 VwVfG NRW.

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 zu Gunsten 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 für die Grundeigentümer die Möglichkeit, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens beim Straßenbaulastträger geltend zu machen.

6. Abschließende Bewertung

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Straßenbauvorhaben ist nach Abwägung aller betroffenen Belange aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich.

Die Planung ist gerechtfertigt. Das Vorhaben ist zur Lösung der anstehenden Probleme und zur Erreichung der in diesem Beschluss ausführlich dargelegten Ziele geeignet. Andere Varianten des Ausbaus, mit denen die angestrebten Ziele unter gleichen oder geringeren Opfern von entgegenstehenden Belangen erreicht werden können, bieten sich vorliegend nicht an.

Nach § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG hat die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss für den Bau von Bundesfernstraßen, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, keine aufschiebende Wirkung. Wie bereits zuvor ausgeführt, ist das planfestgestellte Vorhaben im Bedarfsplan als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden.

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 Bundesverwaltungsgerichts 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 dem Urteil zugrunde liegenden Fall: frühestens in 1 ¼ Jahren) zu rechnen ist (BVerwG, Beschluss vom 31.03.2011, 9 VR 2/11, juris Leitsatz).

Eine solche Konstellation liegt hier indes nicht vor. Der Vorhabenträger hat auf ausdrückliche Nachfrage hin erklärt, dass er bei Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 2016 mit dem Ausbau der B 1 zur A 40 beginnen wird; die notwendigen Finanzmittel stünden zur Verfügung.

Ein anderer Ansatz kommt vorliegend auch schon deshalb nicht in Betracht, weil der Vorhabenträger im Verfahren stets dargetan hat, dass eine zuträgliche Bewältigung der Verkehrsverhältnisse im Raum nur bei einer Realisierung des Ausbaus der B 1 zu erreichen ist.

Zudem entspricht diese Herangehensweise der fachlichen Prioritätensetzung des Landes Nordrhein-Westfalen, das die B 1/ A 40 auch unter Berücksichtigung der Erkenntnis, dass nicht alle wünschenswerten Baumaßnahmen auch in absehbarer Zeit finanzierbar sind, zu den Maßnahmen zählt, die ohne Unterbrechung durchgeplant und realisiert werden sollen.

7. Rechtsbehelfsbelehrung

7.1 Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach deren Zustellung, die durch öffentliche Bekanntmachung gem. § 74 Abs. 5 VwVfG NRW ersetzt wird, Klage beim

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

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist (vgl. Teil B, Nr. 9 dieses Beschlusses). Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wurde.

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

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage kann auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen – ERVVO VG/FG - vom 7. November 2012 (GV.NRW 2012, S. 548) eingereicht werden. Dazu muss das elektronische Dokument mit einer qualifizierten Signatur nach § 2 Nummer 3 des Signaturgesetzes vom 16. Mai 2001 (BGBl. I S. 876) in der jeweils geltenden Fassung versehen sein und an die elektronische Poststelle des Gerichts übermittelt werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung Arnsberg, Seibertzstr.1, 59821 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 sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf der vorgenannten Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

7.2. 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 der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim obengenannten Oberverwaltungsgericht gestellt und begründet werden.

7.3 Falls die Fristen zu 7.1 und 7.2 durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollten, so würde dessen Verschulden dem Kläger bzw. dem Antragsteller zugerechnet werden.

8. 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 gütigen Einigung zunächst an den

Harpener Hellweg 1, 44791 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“.

9. Hinweis auf die Auslegung des Planes

Dieser Beschluss wird in den Städten Dortmund und Unna und in der Gemeinde Holzwickede, in deren Gebiet sich das Bauvorhaben auswirkt, mit einer Ausfertigung der Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden öffentlich und ortsüblich bekannt gemacht.

Mit der öffentlichen Bekanntmachung wird die Zustellung des Beschlusses an die bekannten Betroffenen sowie diejenigen, über deren Einwendungen entschieden wurde, ersetzt (§ 74 Abs. 5 Satz 1 VwVfG). Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber diesen Personen sowie gegenüber allen übrigen Betroffenen als zugestellt (§ 74 Abs. 4 Satz 3 bzw. Abs. 5 Satz 3 VwVfG).

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Planfeststellungsbehörde unter der Adresse

Bezirksregierung Arnsberg

**Dezernat 25
Seibertzstraße 1
59821 Arnsberg**

angefordert werden.

Ergänzender Hinweis:

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

10. Hinweis zur Geltungsdauer

Der mit dem vorliegendem 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 Trägers der Straßenbaulast von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

11. Hinweise zur Klageerhebung

Bei der Verwendung der elektronischen Form sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter www.egvp.de aufgeführt.

Im Auftrag

Ausgefertigt:

gez. Kürzel
(Oberregierungsrat)

(Ostermann)
Regierungsamtsrätin