

**MINISTERIUM
FÜR BAUEN UND VERKEHR
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN**



III B 4-32-03/487

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für den

Neubau der Autobahn 44 (A 44)

von Bau-km 19+980 - Anschlussstelle Universitätsstraße -
(ca. 100 m westlich der K 3)
bis Bau-km 23+300 (ca. 510 m östlich der Schattbachstraße)

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Stadt Bochum im Regierungsbezirk Arnsberg

Düsseldorf, den 28. November 2007

Lageplan

Inhaltsverzeichnis

		Seite
	Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	6
<u>A. Entscheidung</u>		
1	Feststellung des Planes	11
2	Festgestellte Planunterlagen	11
3	Wasserrechtliche Regelung	14
4	Ausnahmen und Befreiungen	14
5	Genehmigung für die Änderung bzw. Anpassung von Straßenbahnbetriebsanlagen	15
6	Nebenbestimmungen	15
6.1	Wasserwirtschaft	15
6.1.1	Allgemeines	15
6.1.2	Verwendung von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) und aus industriellen Prozessen	16
6.1.3	Schattbach	17
6.1.4	Isabella-Stollen	17
6.1.5	Regenrückhaltebecken	17
6.2	Bodenschutz/Altlasten	17
6.3	Lärmschutz	18
6.3.1	Aktive Lärmschutzmaßnahmen	19
6.3.2	Passive Lärmschutzmaßnahmen	19
6.3.3	Entschädigungs- und Übernahmeansprüche	20
6.4	Naturschutz und Landschaftspflege	21
6.5	Landwirtschaft	23
6.6	Denkmalschutz	24
6.7	Eisenbahntechnische Belange	25
6.8	Belange der Stadt Bochum	25
6.9	Unterrichtungspflichten	26
6.10	Nebenbestimmungen im privaten Interesse	27
6.10.1	Inanspruchnahme von Grundstücken	27
6.10.2	Ertragsminderungen	28
6.10.3	Mehrwege	28
6.10.4	Zufahrten	28
6.10.5	Restflächen	28
6.10.6	Bauausführung	28
6.10.7	Beweissicherungsverfahren	29
6.11	Sonstige Nebenbestimmungen	29
7	Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen	30
7.1	Verfahrenseinwendungen	30
7.2	Berücksichtigte/gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen	30
7.3	Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen	31
7.4	Spezielle Einwendungen und Forderungen	31
7.5	Präkludierte Einwendungen	31
7.6	Weitere Einwendungen	33
8	Entscheidungen über Anträge an die Planfeststellungsbehörde	33

B. Begründung

1	Das Vorhaben	34
2	Vorgängige Verfahren	34
2.1	Bedarfsplan des Bundes	34
2.2	Landesplanung	34
2.3	Linienbestimmung / Planung der Stadt Bochum	34
3	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	35
3.1	Einleitung des Verfahrens und Offenlage der Planunterlagen	35
3.2	Planänderungen	35
3.3	Erörterungstermin	37
3.4	Weitere Planänderungen	38
3.5	Einwendungen	38
4	Verfahrensrechtliche Bewertung	41
4.1	Notwendigkeit der Planfeststellung	41
4.2	Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde	41
4.3	Umfang der Planfeststellung	41
4.4	Linienbestimmung	42
4.5	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	43
4.5.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG	45
4.5.1.1	Mensch	45
4.5.1.2	Tiere und Pflanzen	46
4.5.1.3	Landschaft	47
4.5.1.4	Boden	48
4.5.1.5	Wasser	49
4.5.1.6	Luft	50
4.5.1.7	Klima	51
4.5.1.8	Kultur- und sonstige Sachgüter	52
4.5.2	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	52
4.5.2.1	Mensch	52
4.5.2.2	Tiere und Pflanzen	54
4.5.2.3	Landschaft	55
4.5.2.4	Boden	56
4.5.2.5	Wasser	57
4.5.2.6	Luft	58
4.5.2.7	Klima	58
4.5.2.8	Kultur- und sonstige Sachgüter	59
4.5.2.9	Wechselwirkungen	59
4.5.3	Zusammenfassung	60
5	Materiell-rechtliche Bewertung	60
5.1	Planrechtfertigung	60
5.2	Planungsleitsätze	62
5.3	Abwägung	62
5.3.1	Grundsätzliches zur Abwägung	62
5.3.2	Verkehrliche Belange	64
5.3.2.1	Funktionale Bedeutung der A 44 im Planungsraum	64
5.3.2.2	Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation	64
5.3.2.3	Planungsziel	65
5.3.2.4	Verkehrsbelastung	66
5.3.2.5	Einwendungen	70
5.3.2.6	Ausbaustandard	79

	Seite	
5.3.3	Planungsvarianten, Trassierung, Zwangspunkte	79
5.3.3.1	Frühzeitig nach Grobanalyse ausgeschiedene Varianten für die Gesamtstrecke	79
5.3.3.2	Anschlussvarianten	81
5.3.3.3	Tunnel	82
5.3.3.4	Einwendungen	83
5.3.3.5	Gesamtbewertung	84
5.3.4	Verkehrspolitische Einwendungen	85
5.3.5	Abschnittsbildung	85
5.3.6	Immissionsschutz	87
5.3.6.1	Lärmschutz	87
5.3.6.2	Schadstoffbelastung der Luft	105
5.3.6.3	Erschütterungen	111
5.3.6.4	Bauimmissionen	111
5.3.7	Gewässer- und Grundwasserschutz	112
5.3.7.1	Allgemeines	112
5.3.7.2	Überwachung der verwendeten Baustoffe	113
5.3.7.3	Isabella-Stollen	113
5.3.7.4	Oelbach	114
5.3.7.5	Regenrückhaltebecken	114
5.3.8	Bodenschutz	114
5.3.9	Naturschutz und Landschaftspflege	114
5.3.9.1	Eingriffsregelung	118
5.3.9.2	Schutzgebiete	122
5.3.9.3	Besonders/streng geschützte Tierarten	124
5.3.10	Landwirtschaft	126
5.3.10.1	Allgemeines	126
5.3.10.2	Grunderwerb	127
5.3.10.3	Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung angrenzender Grundstücke	127
5.3.11	Kommunale Belange	128
5.3.12	Denkmalpflegerische Belange	128
5.3.13	Haushaltsrechtliche Belange	129
5.3.14	Private Belange	129
5.3.14.1	Eigentumsgarantie	129
5.3.14.2	Existenzgefährdung im Einzelfall	130
5.3.14.3	Wertminderung von Grundstücken	135
5.3.14.4	Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen	136
5.3.14.5	Baudurchführung	136
5.3.14.6	Übernahme von Restflächen	136
5.3.14.7	Ersatzlandgestellung	137
5.3.14.8	Umwege	138
5.3.14.9	Zufahrten	138
5.3.14.10	Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren	138
5.4	Zulässigkeit des Entscheidungsvorbehaltes	139
6	Abschließende Bewertung	140
7	Rechtsbehelfsbelehrung	140
8	Hinweise zum Entschädigungsverfahren	141
9	Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses	142
10	Hinweis auf die Auslegung des Planes	142

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

a.a.O.	am angegebenen Ort
ABl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
BArtSchVO	Bundesartenschutzverordnung
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOGESTRA	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
BT-Drucks.	Bundestags-Drucksache
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes
BV-Nr.	Nummer des Bauwerksverzeichnisses
BVWP	Bundesverkehrswegeplanung
BWaldG	Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz)
DIN	Deutsche-Industrie-Norm
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)

DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
DV FStrG	Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes
EBO	Eisenbahnbetriebsordnung
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
E Reg Stra	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung bei Bundesfern- und Landesstraßen gemäß Bundesnaturschutzgesetz und Landschaftsgesetz NRW - Eingriffsregelung Straße - Gem. RdErl. MWMTV - 611 - 13-16(17) - und MURL - IIIB4 - 605.01.03.01./03 vom 25. Febr. 1999
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen - Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie -
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
5. FStrAbÄndG	Fünftes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenbaugesetzes vom 4. Okt. 2004 (BGBl. I S. 2574)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBL.	Gemeinsames Ministerialblatt
GV-Nr.	Nummer des Grunderwerbsverzeichnisses
GV.NRW.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
HBS 2001	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001
Hess. VGH	Hessischer Verwaltungsgerichtshof
HNL-S 99	Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau - Ausgabe 1999; ARS Nr. 9/1999 des BMVBW vom 3. Febr. 1999 - S 13/14.87.02-01/5 Va 99 -(VkBl. 1999, S. 237)
i.S.	im Sinne
i.V.m.	in Verbindung mit
LAbfG	Abfallgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesabfallgesetz)
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LG	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz)
LÖBF	Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten; jetzt: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz, LANUV NRW
lt.	laut
LUA	Landesumweltamt; jetzt: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz, LANUV NRW

LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MAmS	Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen, Ausgabe 2000; ARS Nr. 2/2000 des BMVBW vom 31. Jan. 2000 – S 13/14.87.02-02/1 Va 00 - (VkBl. 2000, S. 171)
MBI.NRW.	Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
MIK	Maximale Immissions-Konzentration
MLuS-92	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen; Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 1992, geänderte Fassung 1996 und 2000;
MLuS 02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002; ARS Nr. 17/2002 des BMVBW vom 19. Sept. 2002, S 13/14.83.10-01/38 Va 02- (VkBl. 2002, S. 624) Geänderte Fassung 2005, ARS Nr. 6/2005 des BMVBW vom 12. April 2005, S 13/14.83.10-01/10 Va 05 - (VkBl. 2005, S. 394)
MSV	Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
MSWKS	Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen
MUNLV	Ministerium für Umwelt, und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
MURL	Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen
MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung; ARS Nr. 30/2001 des BMVBW vom 27. Sept. 2001 -S 13/14.87.02-04/39Va 01 (VkBl. 2001, S. 526)
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
MWMTV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
m.w.Nachw.	mit weiteren Nachweisen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
n.v.	nicht veröffentlicht
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NWVBI	Nordrhein-Westfälisches Verwaltungsblatt
o.D.	ohne Datum
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen

PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PlafeR	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2002)
RAS-LP 1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 1: Landschaftspflegerische Begleitplanung; ARS Nr. 26/1996 des BMV vom 10. Dez. 1996 - StB 11/14.87.02-05/50 Va 96 (VkBli. 1997, S. 23)
RAS-LP 2	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung; ARS Nr. 39/1993 des BMV vom 30. Nov. 1993 - StB 11/14.87.02-06/117 Via 93 (VkBli. 1994, S. 439) und ARS Nr. 11/2001 des BMVBW vom 2. Okt. 2001 - S 13/14.87.02-06/47 Va 01
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen; ARS Nr. 20/1999 des BMVBW vom 20. Sept. 1999 - S 13/14.87.02-08/84 Va 99 (VKBl. 1999, S. 694)
RAS-Q 96	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte; ARS Nr. 28/1996 des BMV vom 15. Aug. 1996 - StB 13/38.50.05/65 Va 96 (VkBli. 1996, S. 481)
RdErl.	Runderlass
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten, Ausgabe 2002 ARS Nr.14/2002 des BMVBW vom 24. Juli 2002 - S 26/38.67.03/6 F 2002
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990; ARS Nr. 8/1990 des BMV vom 10. April 1990 - StB 11/14.86.22-01/25 Va 90 (VkBli. 1990 S. 258), Nr. 14/1991 vom 25. April 1991 - StB 11/26/14.86.22-01/27 Va 91 (VkBli. 1991 S. 480) und Nr. 17/1992 vom 18. März 1992 - StB 11/14.86.22-01/43 Va 92 (VkBli. 1992 S. 208)
RPS	Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen, Ausgabe 1989; ergänzt durch DIN EN 1317 ARS Nr. 7/1989 des BMV vom 6. Juni 1989 - StB 13/38.62.00/88 Va 88 (VkBli. 1989, S. 489)
SGV.NRW.	Sammlung des bereinigten Gesetz- und Verordnungsblattes für das Land Nordrhein-Westfalen
SMBl.NRW.	Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
StUA	Staatliches Umweltamt
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TAB	Technische Aufsichtsbehörde

TA-Luft	Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft)
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG) vom 27. Juni 1985
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VDI 2310	Verein Deutscher Ingenieure, Richtlinie "Zielsetzung und Bedeutung der Richtlinien Maximale Immissions-Werte"
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien); ARS Nr. 26/1997 des BMV vom 2. Juni 1997 -StB 15/40.80.13-65/11 Va 97 (VkBl. 1997 S. 434)
VS-RL	Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten - Vogelschutzrichtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG.NRW.	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WTV	Durchschnittliche Werktägliche Verkehrsstärke

A. E n t s c h e i d u n g

1 Feststellung des Planes

Der Plan für den Neubau der Bundesautobahn A 44 für den Streckenabschnitt zwischen Bau-km 19+980 und Bau-km 23+300 in den Gemarkungen Altenbochum, Laer, Querenburg, Sevinghausen und Wiemelhausen der Stadt Bochum einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt (vgl. insb. Abschnitt A, Nr. 6 dieses Beschlusses).

Die Feststellung des vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Bochum, jetzt: Regionalniederlassung Ruhr in Bochum (Straßenbauverwaltung/Vorhabenträger/Träger der Straßenbaulast) aufgestellten Planes erfolgt gemäß § 17 FStrG i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG.NRW..

2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
2.1	Planunterlagen, die vom 5. Februar bis 4. März 2002 öffentlich ausgelegt haben			
2.1.1	Straßenbautechnische Unterlagen			
1	Erläuterungsbericht	1	12.12.2001	
2	Übersichtskarte	2	12.12.2001	25.000
3	Übersichtslageplan	3	12.12.2001	5.000
4	Übersichtshöhenplan	4	12.12.2001	5.000/500
5	Bauwerksverzeichnis	5a	12.12.2001	
6	Lageplan	5.1 - 5.7	12.12.2001	1.000
7	Lageplan (Versorgungsleitungen)	5.1.1 - 5.5.1	12.12.2001	1.000
8	Höhenplan	6.1 - 6.13	12.12.2001	1.000/100
9	Straßenquerschnitt	7	12.12.2001	50
10	Grunderwerbsverzeichnis	9	12.12.2001	
11	Grunderwerbsplan	10.1- 10.7	12.12.2001	1.000
2.1.2	Wassertechnische Unterlagen			
12	Erläuterungsbericht	11.1	12.12.2001	
13	Übersichtsplan	11.2	12.12.2001	5.000
14	Lageplan (Einleitungsstellen)	11.3.1 - 11.3.5	12.12.2001	1.000
15	Lageplan (Regenrückhaltebecken)	11.4.1 - 11.4.3	12.12.2001	100

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
16	Längsschnitte	11.5.1 - 11.5.3	12.12.2001	1.000/100
17	Auflistung entwässerungstechn. Daten	11.6	12.12.2001	
18	Hydraulische Berechnungen	11.7	12.12.2001	
2.1.3	Lärmtechnische Unterlagen			
19	Erläuterungsbericht	12.1	12.12.2001	
20	Ergebnisse schalltechnischer Berechnung	12.2		
21	Ergebnistabellen	12.3		
22	Lageplan	12.4.1 - 12.4.2	12.12.2001	2.000
2.1.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan			
23	Erläuterungsbericht	13.1.0	12.12.2001	
24	Bestandsplan	13.1.1	12.12.2001	5.000
25	Konfliktplan	13.1.2	12.12.2001	5.000
26	Maßnahmenplan	13.2.1	12.12.2001	5.000
27	Maßnahmenplan	13.2.2.1 - 13.2.2.7	12.12.2001	1.000
28	Querprofile	13.2.3.1 - 13.2.3.7	12.12.2001	200
2.1.5	Unterlagen gemäß § 6 UVPG			
29	Erläuterungsbericht	13.3.0	21.12. 2001	
30	Karten 1, 2 und 3	13.3.1	12.12.2001	5.000
2.1.6	Schadstoffbelastungen an Straßen			
31	Schadstoff-Ermittlung	14	12.12.2001	
2.2	Deckblattunterlagen, die vom 10. Juni bis 9. Juli 2003 öffentlich ausgelegt haben			
2.2.1	Deckblatt I			
2.2.1.1	Straßenbautechnische Unterlagen			
32	Erläuterungsbericht	1 I	02.09.2002	
33	Übersichtskarte	2 I	02.09.2002	25.000
34	Übersichtslageplan	3 I	02.09.2002	5.000
35	Bauwerksverzeichnis	5a I	02.09.2002	
36	Lageplan	5.5 I, 5.8 I - 5.10 I	02.09.2002	1.000
37	Höhenplan	6.5.1 I + 6.5.2 I	02.09.2002	1.000/100
38	Grunderwerbsverzeichnis	9 I	02.09.2002	
39	Grunderwerbsplan	10.5 I, 10.8 I - 10.10 I	02.09.2002	1.000

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
2.2.1.2	Wassertechnische Unterlagen			
40	Erläuterungsbericht	11.1 I	02.09.2002	
41	Lageplan (Einzugsgebiete+Einleitungsstellen)	11.2 I	02.09.2002	5.000
42	Lageplan (Einleitungsstellen)	11.3.5 I	02.09.2002	1.000
43	Lageplan (Regenrückhaltebecken)	11.4.1 I + 11.4.2 I	02.09.2002	125/75
44	Längsschnitt	11.5 I	02.09.2002	1.000/100
45	Auflistung entwässerungstechn. Daten	11.6 I	02.09.2002	
46	Hydraulische Berechnungen	11.7 I	02.09.2002	
2.2.1.3	Lärmtechnische Unterlagen			
47	Erläuterungsbericht	12 I	02.09.2002	
48	Ergebnisse schalltechnischer Berechnung			
49	Lageplan	12.4.2 I	02.09.2002	2.000
2.2.1.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan			
50	Erläuterungsbericht	13.1.0	Aug. 2002	
51	Bestandsplan	13.1.1.2	02.09.2002	5.000
52	Konfliktplan	13.1.2.2	02.09.2002	5.000
53	Maßnahmenübersichtsplan	13.2.1.2	02.09.2002	5.000
54	Maßnahmenplan	13.2.2.5, 13.2.2.8-13.2.2.10	02.09.2002	1.000
2.2.1.5	Unterlagen gemäß § 6 UVPG			
55	Erläuterungsbericht (Ergänzung)	13.3.0	Aug. 2002	
56	Karten 1a, 2a und 3a	13.3.1	02.09.2002	5.000
2.2.2	Deckblatt II			
2.2.2.1	Schadstoffbelastungen an Straßen			
57	Lufthygienische Untersuchung	14 a	28.04.2003	
2.3	Deckblattunterlagen, die nicht öffentlich ausgelegt haben			
2.3.1	Deckblatt III			
2.3.1.1	Straßenbautechnische Unterlagen			
58	Erläuterungsbericht	1 III	17.06.2005	
59	Übersichtslageplan	3 III	17.06.2005	5.000
60	Bauwerksverzeichnis	5a III	17.06.2005	
61	Bauwerksplan	5.3 III, 5.5 III, 5.11 III - 5.13 III	17.06.2005	1.000
62	Grunderwerksverzeichnis	9 III	17.06.2005	1.000
63	Grunderwerksplan	10.3 III, 10.5 III, 10.11 III - 10.13 III	17.06.2005	1.000
2.3.1.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan			
64	Erläuterungsbericht	13.1 III	17.06.2005	

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
65	Maßnahmenübersichtsplan	13.2.1 III	17.06.2005	5.000
66	Maßnahmenplan 13.2.2.3III, 13.2.2.5III, 13.2.2.11III-13.2.2.13III		17.06.2005	1.000
2.3.2	Deckblatt IV			
67	Lärmtechnische Berechnung	12 IV	27.09.2007	
68	Lageplan	Blatt 1 + 2	27.09.2007	2.000

2.4 Sonstige Unterlagen, die in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden

- 69 Ergänzung der lufthygienischen Untersuchungen von Juli 2004
- 70 BV-Nrn. 21, 81a, 97a, 98a, 110a, 111a, 118a
- 71 Niederschrift der Bezirksregierung Arnsberg über den Erörterungstermin am 1.7., 2.7., 6.7., 7.7., 9.7., 13.7., 14.7., 15.7., 16.7., 21.9., 22.9., 23.9., 24.9., 27.9., 28.9., 29.9., 16.11., 17.11., 18.11., 19.11., 22.11., 23.11., 24.11., 25.11., 29.11. und 30.11.2004, soweit im Beschluss hierauf Bezug genommen wird.
- 72 Stellungnahme zu den Einwendungen (Synopsis) - Ordner 1 bis 8 - vom 19. März 2004, soweit im Beschluss keine gegenteiligen Regelungen getroffen worden sind.

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 oder dem Grundwasser zuzuführen.

Die Regelung stützt sich auf §§ 2, 3, 7, 7a und 14 WHG i.V.m. §§ 24 ff. LWG.

Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt; sie steht jedoch unter dem Vorbehalt des § 5 WHG.

Eine Untersuchung des eingeleiteten Wassers gemäß § 60 Abs. 1, 3 LWG ist nicht erforderlich, da eine erhebliche Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes nicht zu erwarten ist und die sich aus den Anforderungen nach § 7a Abs. 1 WHG ergebenden Grenzen eingehalten werden.

4 Ausnahmen und Befreiungen

Landschaftsschutzgebiete

Von den Verboten nach Nr. 1.2.1 des Landschaftsplans Bochum-Mitte/Ost zur Festsetzung der Landschaftsschutzgebiete L 21, L 22 und L 23 wird gemäß § 69 Abs. 1 Satz 1 Buchst. b) LG aus überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit eine Befreiung erteilt.

5 Genehmigung für die Änderung bzw. Anpassung von Straßenbahnbetriebsanlagen

Dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen wird die nach § 9 PBefG erforderliche Baugenehmigung für die Änderung bzw. Anpassung der Betriebsanlagen der Straßenbahnlinie U 35 erteilt.

Die Genehmigung wird entsprechend den Forderungen der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) mit folgenden Auflagen versehen:

1. Die Baumaßnahme ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unter Verwendung geregelter Bauprodukte und Bauarten zu erstellen. Ungeregelte Bauprodukte und Bauarten dürfen nur in Übereinstimmung mit allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassungen oder Prüferzeugnissen verwendet werden.
2. Sofern eine Anpassung der Zugsicherungsanlagen erforderlich wird, ist die Prüfung und Abnahme der Zugsicherungsanlagen unter maßgeblicher Beteiligung einer an deren Planung nicht beteiligten, sachkundigen Person durchzuführen. Hierüber ist ein ausführliches Protokoll, dem die durchgeführten Prüfungen und Feststellungen zu entnehmen sind, zu erstellen und der TAB mit der Abnahmeniederschrift vorzulegen.
3. Die Aufsicht über den Bau der Straßenbahnbetriebsanlage gem. § 61 BOStrab wird in Übereinstimmung mit § 5 Abs. 2 BOStrab dem Betriebsleiter der BOGESTRA übertragen, ebenso die Abnahme gem. § 62 Abs. 1 BOStrab.
4. Über die Abnahme ist eine Niederschrift zu fertigen, die der TAB mit dem Antrag auf Erteilung des Abnahmebescheides vorzulegen ist.
5. Den Straßenbahnbetrieb beeinflussende Bauzustände, insbesondere eingleisige Verkehrsführungen während der Bauzeit, sind der TAB rechtzeitig vor Baubeginn zur Zustimmung nach § 60 BOStrab vorzulegen.

6 Nebenbestimmungen

6.1 Wasserwirtschaft

6.1.1 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 der Straßenbauverwaltung (vgl. Abschnitt A, Nrn. 2.1.2 und 2.2.1.2 dieses Beschlusses) 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 gesetzlichen Bestimmungen und die Vorschriften der "Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben" (VAWSF) sind zu beachten.

Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Sofern eine Einleitung eine Gefahr für Dritte darstellen sollte, werden in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen bzw. mit dem Gewässereigentümer/dem Eigentümer des angrenzenden Grundstückes im Bereich der Einleitungsstelle und im angrenzenden Gewässerabschnitt, in dem sich die Einleitung auswirkt, ggf. erforderliche Sicherungsvorkehrungen getroffen. Schäden, die durch ungeregelten Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen. Nachträgliche Entscheidungen bleiben insoweit vorbehalten.

Besonderheiten bei der Durchführung der Baumaßnahme sind der oberen Wasserbehörde mitzuteilen.

Der Beginn der Baumaßnahme ist rechtzeitig vor Aufnahme der Arbeiten der Bezirksregierung Arnsberg (vormals: StUA), der unteren Wasserbehörde sowie der unteren und höheren Landschaftsbehörde mitzuteilen. Der Abschluss der Maßnahme ist ebenfalls mitzuteilen.

6.1.2 Verwendung von Recycling-Baustoffen

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

- Gem. RdErl. des MSV und des MURL vom 21. Dez. 1992 (MBI.NRW, Nr. 17, 1993, S. 511) - Hinweise für die Wiederverwendung teerhaltiger Straßenbaustoffe -

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 9. Okt. 2001 (MBI.NRW, Nr. 75, 2001, S. 1472) - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau -

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 9. Okt. 2001 (MBI.NRW, Nr. 76, 2001, S. 1494) - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- und Erdbau -

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 9. Okt. 2001 (MBI.NRW, Nr. 77, 2001, S. 1508) - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungsgaschen im Straßen- und Erdbau -

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 9. Okt. 2001 (MBI.NRW, Nr. 78, 2001, S. 1528) - Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen- und Erdbau -

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 14. Sept. 2004 (MBI.NRW, Nr. 36, 2004, S. 871), in der Fassung vom 8. April 2005

(MBI.NRW, Nr. 22, 2005, S. 550) - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau -

Auf die §§ 26 Abs. 2 und 34 Abs. 2 WHG wird hingewiesen.

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

6.1.3 Schattbach

Die im Erläuterungsbericht unscharf dargestellte Lage des Schattbaches wird klargestellt: Der Schattbach verläuft - wie in den Lageplänen dargestellt - südlich des Regenrückhaltebeckens der Stadt Bochum.

Die Einleitungsstelle in den Schattbach (BV-Nr. 67) ist dem zum Zeitpunkt der Baudurchführung vorhandenen Gewässerverlauf in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde anzupassen. Die vorgesehene Kastenrinne (BV-Nr. 67) an der Kreuzung des Rad- und Fußweges am Schattbach ist mindestens in der Lastklasse SLW 30 zu bauen.

6.1.4 Isabella-Stollen

Die Straßenbauverwaltung wird alle erforderlich werdenden technischen Sicherungsmaßnahmen in Abstimmung mit den zuständigen Behörden vornehmen. Alle Maßnahmen zur Sicherung gegen bergbauliche Einflüsse, die Bauvorbereitung und der Bau der Straßentrasse sind so ausführen, dass Beschaffenheit und Menge des im Bereich des Isabella-Stollens austretenden Grund- und Grubenwassers nicht beeinträchtigt werden. Auf Abschnitt A, Nr. 6.10.7 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

6.1.5 Regenrückhaltebecken

Die Regenrückhaltebecken "Opelring" und "Markstraße" (BV-Nrn. 37 und 54) sind für ein 20-jähriges Regenereignis bemessen. Die Überschreitungshäufigkeit für die Regenrückhaltebecken wird mit $n = 0,05/a$ festgeschrieben. Auf die vom Vorhabenträger vorgenommene Neuberechnung wird Bezug genommen.

Die Regenrückhaltebecken (1, 2 und 3) sind in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde so zu gestalten, dass ein ausreichender Überflutungsschutz erreicht wird. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die untere Wasserbehörde zu beteiligen.

6.2 **Bodenschutz / Altlasten**

Die im Bereich der Baumaßnahme liegenden Altlastflächen (s.S. 25 ff des Erläuterungsberichts, Abschnitt A, Nr. 2.1.1 des Beschlusses) sind ermittelt worden einschließlich einer Gefährdungsabschätzung für jede Fläche sowie Hinweisen für das weitere Vorgehen. Entsprechend den Empfehlungen der Gutachter sind darüber hinaus ergänzende Gutachten mit detaillierten Bodenuntersuchungen und hieraus abzuleitenden weiteren Maßnahmen zu den Altstandorten Deponie Steinkuhlstraße, Kokerei Dannenbaum und Ausgleichsfläche Hustadtring erstellt worden.

Für den Bereich der Altdeponie Steinkuhl ist mit potenziellen Methanausgasungen aus dem Deponiekörper zu rechnen.

Erforderlich werdende Sanierungsmaßnahmen sind in Abstimmung mit den zuständigen Behörden (Oberbürgermeister der Stadt Bochum) unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen sowie der ergänzenden Untersuchungen im Hinblick auf den Verdacht von Schadstoffen, die ebenfalls mit der Stadt Bochum abzustimmen sind, durchzuführen. Zusätzlich ist eine baubegleitende Überwachung durch den Baugrundgutachter vorzusehen. Des Weiteren wird auf die Hinweise zu Nr. 2.19 der Synopse Bezug genommen.

Da die Trasse im Bereich von bergbaulichen Einwirkungen liegt, sind vorab Sicherungsmaßnahmen und während der Baudurchführung detaillierte Gefährdungsabschätzungen und eine sog. "erkundende Sanierung" vorzusehen. Hierzu sind Abstimmungen mit den Fachbehörden und dem Fachgutachter erforderlich.

Sofern bei der Baumaßnahme über den bisherigen Kenntnisstand hinaus Altlasten, insbesondere Abfälle, Boden- oder Grundwasserverunreinigungen oder sonstige augenscheinlich bzw. geruchlich auffällige (kontaminierte) Materialien angetroffen werden, die nach Art, Beschaffenheit oder Menge im besonderen Maße gesundheits-, luft- oder wassergefährdend, explosibel oder brennbar sind, Erreger übertragbarer Krankheiten enthalten oder hervorbringen können, sind diese gem. LAbfG unverzüglich der Stadt Bochum (untere Bodenschutzbehörde) sowie der Bezirksregierung Arnsberg (vormals: StUA) anzuzeigen.

Weitere im Verfahren geforderte Untersuchungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Der Vorhabenträger wird die nach den aktuellen Vorschriften im jeweiligen Planungs- und Durchführungsstadium notwendigen Maßnahmen zur richtigen Zeit ergreifen, um befürchtete Gefährdungen jeglicher Art ausschließen zu können.

Werden bei Bauarbeiten weitere Altlasten im Sinne des § 2 Abs. 5 BBodSchG und ggf. hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen entdeckt, hat der Vorhabenträger diese in Abstimmung mit der örtlich zuständigen unteren Bodenschutzbehörde zu sanieren (§§ 2 Abs. 7, 4 Abs. 3 BBodSchG). Auch das LANUV (vormals: LUA) ist unverzüglich zu benachrichtigen.

6.3 Lärmschutz

Von der Straßenbauverwaltung ist für die vorliegende Baumaßnahme unter Beachtung der vom BMV eingeführten RLS-90 eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt worden. Entsprechend den Ergebnissen dieser Untersuchung und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage (vgl. 16. BImSchV) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwall-/wandkombinationen und Lärmschutzwände) bzw. an den baulichen Anlagen (z.B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Auf Abschnitt B, Nr. 5.3.6.1 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

6.3.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Der Träger der Straßenbaulast hat die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Lärmschutzanlagen zu errichten und zu unterhalten. Bei der Ausgestaltung der Anlagen ist insbesondere auf eine sorgfältige Anpassung an das Umfeld zu achten. Bei der Gestaltung und Ausführung der Lärmschutzanlagen sind städtebauliche und landschaftliche Aspekte zu berücksichtigen, damit sich die Lärmschutzwälle und -wände in das Orts- und Landschaftsbild einfügen und visuelle Beeinträchtigungen so weit wie möglich vermieden werden.

Es sind hochabsorbierende Lärmschutzeinrichtungen vorzusehen, um eine Lärmreflexion und somit eine Erhöhung der Lärmpegel an gegenüberliegenden empfindlichen Nutzungen zu verhindern. Der Vorhabenträger wird im Rahmen des Bauablaufs dafür Sorge tragen, dass die Lärmschutzanlagen im Abschnitt der jetzigen L 705 (Bochumer Außenring) zu einem möglichst frühen Zeitpunkt errichtet werden.

Der Träger der Straßenbaulast hat auf den durchgehenden Fahrbahnen des gesamten Planfeststellungsabschnitts der A 44 einen Straßenoberflächenbelag aufzubringen, der sicherstellt, dass der Korrekturwert von $D_{StrO} -5 \text{ dB(A)}$ erzielt und dadurch die in der lärmtechnischen Berechnung (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.3.2, lfd.Nr. 67 dieses Beschlusses) genannten Beurteilungspegel bzw. die durch die 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte auf Dauer eingehalten werden. Auf den Fahrbahnen der Verbindungsrampen A 44/L 705 (Bochumer Außenring) und der Anschlussstellenäste ist ein Straßenoberflächenbelag mit einem Korrekturwert von $D_{StrO} -2 \text{ dB(A)}$ aufzubringen.

Erforderlichenfalls ist die Einhaltung der Pegelwerte bzw. der Immissionsgrenzwerte durch zusätzliche Maßnahmen sicherzustellen; für die Festlegung dieser Maßnahmen ist ggf. ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Auf das Schreiben des BMV vom 22. April 1996 - StB 11/14.86.22-11/21 Va 96 - wird ergänzend hingewiesen.

6.3.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

- 6.3.2.1 Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke sind vom Träger der Straßenbaulast darauf hinzuweisen, dass sie, soweit auch nach Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete nach der 16. BImSchV überschritten werden, gegen die Bundesrepublik Deutschland einen 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 Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV i.V.m. den VLärmSchR 97. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind Prognosewerte für das Jahr 2015 heranzuziehen.

Ansprüche dem Grunde nach haben die Eigentümer folgender Grundstücke:

Alarichstraße	24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 38, 38a, 40, 40a, 42, 42a, 44, 44b, 44c, 44e, 44f, 46, 48, 48a, 50, 52, 54, 56
Alte Wittener Straße	61, 67, 77, 97, 98, 102, 110, 112
Am Knüpp	86, 88, 95, 97
Am langen Seil	6, 10, 23, 25, 29, 31, 33, 35, 39, 41
Diesterwegstraße	2
Eine Leine	11, 13, 15, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 39, 41, 43, 45, 47, 49, 50
Flözstraße	20, 22, 24
Grillostraße	21b, 41, 45, 47, 49
Paulinenstraße	21, 28, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70
Schlägelstraße	41, 43
Schlüterweg	9
Steinkuhlstraße	19c, 21, 24, 25, 25a, 29, 29a, 32a, 34, 34a, 36, 36a, 38, 50, 52, 54, 59

6.3.2.2 Für die Eigentümer der Wohngrundstücke

Alte Wittener Straße	114
Am Palmberg	1
Markstraße	16, 18
Schattbachstraße	77, 78, 79
Steinkuhlstraße	47

gilt die vorgenannte Regelung, soweit die Grenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete nach der 16. BImSchV überschritten werden.

6.3.3 Entschädigungs- und Übernahmeansprüche

6.3.3.1 Die Eigentümer der in Abschnitt A, Nr. 6.3.2 dieses Beschlusses genannten Grundstücke, die mit einem Außenwohnbereich 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 Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen erzielt wird,

setzt die Bezirksregierung Arnsberg die Entschädigung fest (§ 19a FStrG i.V.m. § 41 EEG NRW).

- 6.3.3.2 Die Übernahmeanträge der Eigentümer der Grundstücke Schattbachstraße 78 und Markstraße 18 werden abgelehnt. Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 5.3.6.1.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

6.4 Naturschutz und Landschaftspflege

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

- 6.4.2 Für die im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation (Ausgleich und Ersatz) der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind in Abstimmung mit der unteren Landschaftsbehörde und - z.B. bei Aufforstungsmaßnahmen - mit der unteren Forstbehörde landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen, sofern in den hiermit festgestellten Unterlagen keine Regelungen getroffen worden sind. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Das schließt auch eine sachgerechte Pflege ein.

- 6.4.3 Der Träger der Straßenbaulast 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 zeitliche 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.

- 6.4.4 Die festgestellten Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen außerhalb des unmittelbaren Trassenbereichs sind bereits mit Baubeginn umzusetzen, spätestens jedoch in der dem Baubeginn folgenden Pflanzzeit und grundsätzlich innerhalb eines Jahres abzuschließen.

Die vorgesehenen Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen im unmittelbaren Trassenbereich sind in der der Inbetriebnahme der Straße folgenden Vegetationsperiode, spätestens jedoch in der folgenden Pflanzzeit umzusetzen.

- 6.4.5 Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen hat während der Bauzeit gemäß DIN 18 920 bzw. RAS-LP 4 zu erfolgen. Im Zuge der Bauausführung entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- oder Wurzelbereich von Einzelbäumen oder Gehölzbeständen sind durch sachgerechten Schnitt und Wundverschluss gemäß den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene Beschädigungen bzw. Zerstörungen von Pflanzenbeständen sind zu ersetzen. Bodenverdichtungen sind im Bereich der durch die Baumaßnahme betroffenen Pflanzenbestände nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Wurzelraum ist zu sichern. Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind nach § 64 Abs. 1 Nr. 2 LG außerhalb des Zeitraumes vom 1. März bis zum 30. September vorzunehmen.
- 6.4.6 Ersatzpflanzungen und Ansaaten sind grundsätzlich mit bodenständigen Arten vorzunehmen. Auf Torf, Dünger und chemische Mittel ist bei der Durchführung der landschaftspflegerischen Arbeiten und bei der Pflege der Anpflanzungen soweit wie möglich zu verzichten.
- 6.4.7 Im Übrigen sind die Vorgaben der HNL-S 99 sowie die "Ergänzenden Hinweise zur Planung und Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Bundesfern- und Landesstraßen" (Gem. RdErl. d. MSV u.d. MURL vom 13. Febr. 1992 - MBI.NRW. S. 460) zu beachten.
- 6.4.8 Die Ausführungsplanung der Ausgleichsmaßnahmen 26 A, 27 A und 29 A (BV-Nrn. 127, 128, 130) ist mit der unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.
- 6.4.9 Im Rahmen der Ausführungsplanung, die sich konkret mit den baubedingten Auswirkungen befasst, wird der Bauzeitenplan erstellt, und der Baustraßenablauf sowie die Anordnung der Lageflächen ermittelt. Darüber hinausgehende Flächeninanspruchnahmen sind nicht zulässig. Die zur Bauabwicklung benötigten Flächen (Baustraßen, Zufahrten, Lagerflächen, Arbeitsräume) werden nach Abschluss der Bauarbeiten in ihren ursprünglichen Zustand zurück versetzt.
- 6.4.10 Bei den als Ausgleichsmaßnahmen bezeichneten landschaftspflegerischen Vorhaben
- 6 A/11 A - BV-Nrn. 74, 76, 78 - (32.426 qm anteilig für den Verlust von Laubholzforsten - AX12 -),
 - 8 A - ohne BV-Nr. - (27.232 qm anteilig für den Verlust von baumheckenartigen Gehölzstreifen an Straßen - BD72 -) und
 - 9 A - BV-Nr. 75 - (9.351 qm anteilig für den Verlust von schwach gedüngten Weiden - EB11 - und Großseggenrieden - EJ -)
- handelt es sich um Ersatzmaßnahmen. Die Eingriffe in einzelne Biotoptypen sind aufgrund ihres Alters oder ihrer Seltenheit nicht ausgleichbar.
- 6.4.11 Das Ziel der Maßnahme 3 A (BV-Nr. 77) ist eine gelenkte, gehölzarme Sukzessionsfläche. Um den Lebensraumanforderungen des Kiebitzes noch besser entsprechen zu können, ist die Fläche weiter zu öffnen. Die Gehölzstrukturen zur Ackerfläche sind weiter zu reduzieren, so dass die Gehölzlücken wesentlich größer werden und kein Hindernis für den Kiebitz darstellen.

- 6.4.12 Bei der Pflanzung der Streuobstwiese 13 E und 15 E (BV-Nr. 70) ist auch Wurzelschutz mit einzubringen.
- 6.4.13 Die Baumhecke - Maßnahme 14 E - (BV-Nr. 73) ist in unregelmäßigen Abständen zu unterbrechen.
- 6.4.14 Die Heckenpflanzung innerhalb der Maßnahme 15 E (BV-Nr. 70) ist mindestens 50 m um die Ecke zu ziehen und an das vorhandene Gehölz im Westen anzuschließen.
- 6.4.15 Die Gehölzpflanzung 23 A (BV-Nr. 124) ist so zu gestalten, dass Betrieb und Unterhaltung der 110-kV-Leitung sowie der 220-kV-Leitung der RWE Net AG nicht gefährdet werden.
- 6.4.16 Entsprechend den Zusagen in der Synopse zu den lfd.Nrn. 22.26, 22.49, 22.52, 30.51 und 30.52 sind die Planunterlagen zu korrigieren bzw. zu ergänzen.
- 6.4.17 Die Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen ist der höheren Landschaftsbehörde schriftlich anzuzeigen. In einem gemeinsamen Ortstermin mit der höheren Landschaftsbehörde kann die Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen überprüft werden.

6.5 Landwirtschaft

- 6.5.1 Sofern Flächen nicht in ein Flurbereinigungsverfahren einbezogen werden, hat sich der Träger der Straßenbaulast durch Förderung von freiwilligem Landtausch zu bemühen, dass durch die Zuordnung von Restflächen an angrenzende Grundstücke die agrartechnisch sinnvolle landwirtschaftliche Weiternutzung der Restflächen bzw. eine Verwendung für naturschutzrechtliche Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen ermöglicht wird.

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.
- 6.5.2 Bei der Bepflanzung der Straßenseiten-, Ausgleichs- und Ersatzflächen ist ein hinreichender Abstand zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 6.5.3 Bestehende Dränagesysteme sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wieder herzustellen. Technische Einzelheiten sind mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu regeln. Für den Fall, dass kein Einvernehmen hergestellt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor. Sollten während der Bauphase Störungen auftreten, hat die Straßenbauverwaltung unverzüglich die Beseitigung der Mängel zu veranlassen.
- 6.5.4 Im Rahmen der Baumaßnahme vorübergehend als Arbeitsstreifen beanspruchte landwirtschaftliche Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.

- 6.5.5 Nach Abschluss der Bauarbeiten sind im Rahmen der Baumaßnahme zu beseitigende Grundstückseinzäunungen wieder herzustellen. Sofern erforderlich (z.B. bei Tierhaltung auf Grundstücken), sind auch während der Bauarbeiten vorübergehend Einzäunungen vorzunehmen.

6.6 Denkmalschutz

- 6.6.1 Bei Eingriffen in den Boden können Bodendenkmäler in Form von kultur- oder naturgeschichtlichen Bodenfunden, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit entdeckt werden (sog. Zufallsfunde). Die Entdeckung ist der örtlich zuständigen Gemeinde als unterer Denkmalbehörde und/oder dem Westfälischen Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe (Tel. 02761/93750; Fax 02761/2466) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage nach Zugang der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, falls diese nicht vorher von der Denkmalbehörde freigegeben wird (§§ 15 und 16 DSchG). Die Denkmalbehörde ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für eine wissenschaftliche Erforschung bis zu sechs Monaten in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG).

Dem Amt für Bodendenkmalpflege oder seinen 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.

Sofern bei Zufallsfunden erforderliche archäologische Maßnahmen zu personellen und sachlichen Mehraufwendungen führen, gleichwohl aber im Interesse des Straßenbauvorhabens vorzeitig und beschleunigt durchzuführen sind, können die Aufwendungen hierfür nach Maßgabe des Schreibens des BMVBW vom 20. März 2000 - S 15/14.87.01-10 - vom Träger der Straßenbaulast im Rahmen einer Vereinbarung mit der zuständigen Denkmalbehörde vorfinanziert werden. Die maßgebenden Gründe für eine Vorfinanzierung sind aktenkundig zu machen.

Sofern zwischen der Straßenbauverwaltung und dem Westfälischen Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege keine Einigung über Einzelheiten bezüglich der Vorgehensweise, der Frage der Erforderlichkeit bzw. Angemessenheit etwaiger Maßnahmen oder der Kostentragung erzielt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Nachtragsentscheidung vor (§ 74 Abs. 3 VwVfG NRW).

- 6.6.2 Die im Zuge der Straßenbaumaßnahme auf einer Länge von ca. 30 m zu beseitigende denkmalwürdige Bruchsteinmauer (BV-Nr. 62 a) am Haus Laer ist in Abstimmung mit der Denkmalbehörde artgerecht zu ersetzen, so dass das Gesamtensemble seinem ursprünglichen Erscheinungsbild weitest möglich wieder angenähert wird. Insbesondere sind bei Wiederaufbau des Mauerteilstücks Bruchsteine zu verwenden, die in der Struktur den bisherigen Steinen, soweit möglich, entsprechen oder anderenfalls ähneln.

6.7 Eisenbahntechnische Belange

Vor der Beseitigung der bestehenden Trasse ist die neue Gleistrasse (BV-Nr. 39) herzustellen. Das neu zu verlegende Gleis ist mit einem Gleisanschluss nach DB RL 800 auszustatten. Für die neu zu verlegenden Gleise von der Markstraße bis ca. Höhe Nordhausen-Ring sind ein Gleisabstand von 5,60 m und eine Gesamtbreite von 11,60 m zugrunde zu legen. Dabei sind die Einbauten (Beleuchtung) und Rangierwege zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist es weiterhin notwendig, die Böschungsgestaltung anzupassen.

Die neu zu verlegenden Gleisanlagen im Einschnitt sind nach den Regeln der Technik zu entwässern.

Der als Gleisabschluss zu setzende Prellbock ist aufgrund der erhöhten Lage der Straße so zu gestalten, dass die 2,5fache Sicherheit gewährleistet wird.

Von der Straßenbauverwaltung ist ein statischer Nachweis für das Eisenbahnbauwerk "Markstraße" wegen der zusätzlichen Belastung aus der geänderten Gleisführung zu führen. Die sich hieraus ergebenden und zur Sicherung des Bauwerks notwendigen Maßnahmen sind zwischen den Beteiligten im Rahmen der Ausführungsplanung zu regeln.

Bei der Ausführungsplanung sind die Richtlinien der DS 820 i.V.m. DS 804 und EBO zu beachten.

Die Ausführungsunterlagen für Baumaßnahmen an der Eisenbahn sind rechtzeitig vor Baubeginn der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen.

Der Rückbau einschl. Entsorgung der Oberbauanlagen auf dem von der A 44 überplanten Streckenabschnitt sowie weitere Einzelheiten sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit den Beteiligten abzustimmen und in einer Gleisverlegungsvereinbarung zu regeln.

6.8 Belange der Stadt Bochum

6.8.1 Kosten der Kreuzung A 44/K 3 (Universitätsstraße)

Die Verteilung der Kosten für den (Um-)Bau der Kreuzung der A 44 mit der K 3 (BV-Nr. 2) richtet sich nach § 12 Abs. 3 Nr. 2 FStrG. Einzelheiten sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

In dem hier in Rede stehenden Bereich wird die L 705 durch die A 44 überlagert, d. h., das Vorhaben stellt sich insoweit als Ausbau der L 705 zur Autobahn dar. Die im Zuge dieses Ausbaus erforderliche Anpassung (Verbreiterung) des bestehenden Kreuzungsbauwerks L 705/K 3 ist demzufolge die Änderung einer höhenungleichen Kreuzung gemäß § 12 Abs. 3 FStrG. Da die Kreisstraße in diesem Zusammenhang wesentlich umgestaltet und durch zusätzliche Fahrbeziehungen ergänzt wird, ist von einem beiderseitigen Änderungsverlangen i. S. der Nr. 2 dieser Regelung auszugehen. Die Gegenvorstellung der Stadt Bochum, nach der es sich vorliegend um den Neubau einer Kreuzung gemäß § 12 Abs. 1 FStrG handelt, wird damit zurückgewiesen.

6.8.2 Markstraße

Der südliche Böschungskörper der A 44 ist so zu gestalten, dass er nicht in den Straßenkörper der Höfstraße hineinragt.

6.8.3 Steinkuhlstraße

Von der Einmündung der abgebundenen Steinkuhlstraße nördlich des Nordhausen-Ringes bis zum südlich einmündenden Rad- und Wanderweg (Achse 24) erhält der Geh- und Radweg (BV-Nr. 21) eine Breite von 3,50 m. Die lichte Weite des Brückenbauwerkes beträgt folglich 10,00 m. Einzelheiten der Kostentragung der Stadt für den neu anzulegenden Geh- und Radweg sind in einer Vereinbarung zu regeln.

Im Kurvenbereich der verlegten Steinkuhlstraße (BV-Nr. 21) ist eine Fahrstreifenverbreiterung (RAS-L 1995) vorzusehen. Die vorgesehene Fahrbahnbreite von 6,00 m ist mit der Stadt Bochum abgestimmt.

6.8.4 Höfstraße

Im Kurvenbereich der verschwenkten Höfstraße ist eine Fahrstreifenverbreiterung (RAS-L 1995) vorzusehen.

6.8.5 Universitätsstraße

Die Gradienten der Achse 11 wird in der Ausführungsplanung bis zum Anschluss an die Universitätsstraße dargestellt.

6.8.6 Städtische (Entwässerungs)-Kanäle

Die Ausführungsplanung für die Verlegung des Entwässerungskanals (BV-Nr. 9) ist mit der Stadt Bochum abzustimmen. Die erforderlichen Mindestabstände zwischen Straße, Kanal und Gasleitung sind zwischen den Beteiligten abzustimmen.

Der Kanal Ø 70 (BV-Nr. 12) liegt zwischen Lärmschutzwand und Fernwärmeleitung. Um die Andienung der Kanaltrasse zu gewährleisten, ist die südliche Böschung mit Mulde so zu gestalten, dass ein Befahren mit Unterhaltungsfahrzeugen möglich ist.

6.8.7 Schachtbauwerke

Die Andienung der städtischen Schachtbauwerke im Bereich des Brückenbauwerkes Nordhausen-Ring/A 44 (BV-Nr. 31) und nördlich des Regenrückhaltebeckens 1 (BV-Nr. 37) ist sicherzustellen. Einzelheiten sind außerhalb der Planfeststellung mit der Stadt Bochum zu regeln.

6.9 **Unterrichtungs-/Abstimmungspflichten**

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

- Der **Deutschen Telekom AG**, Technikniederlassung Bochum, BBN21, (Tel.: 0234/505-6452), mindestens 9 Monate vor Baubeginn, damit die erforderlichen Maßnahmen an den im Planungsbereich vorhandenen Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau abgestimmt werden können.

- Der **Stadtwerke Bochum GmbH**, damit technische Einzelheiten im Zusammenhang mit erforderlichen Sicherungs- bzw. Schutzmaßnahmen und notwendigen Arbeiten an den in der Synopse unter den Nrn. 23.1 und 23.2 genannten betroffenen Energie- und Wasserversorgungsleitungen mit den Straßenbauarbeiten sowie den Kompensationspflanzungen abgestimmt und im Detail geplant sowie rechtzeitig durchgeführt werden können.
- Der **RWE Net AG**, Netzregion Nord-OP-LG, Werne, um die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen und die landschaftspflegerische Ausführungsplanung im Bereich der Leitungen abstimmen zu können. Bei der Planung und Durchführung der Baumaßnahme ist das in der Synopse unter Nr. 24.2 genannte Merkblatt zu beachten.
- Der **RWE Net AG**, Regionalzentrum Lippe, Recklinghausen, um mindestens 6 Monate vor Baubeginn technische Lösungen bezüglich der im Planungsbereich zu betreuenden Anlagen und Leitungen der Verteilungsnetze Strom abstimmen zu können.
- Der **RWE Gas AG**, Dortmund, um die technischen Lösungen bezüglich der im Planungsbereich vorhandenen Erdgastransportleitung abstimmen zu können.
- Der **ish GmbH & Co. KG**, Essen, um die technischen Lösungen bezüglich der im Planungsbereich vorhandenen BK-Anlagen abstimmen zu können.
- Der **BOGESTRA AG**, Bochum, um technische Einzelheiten der mit dem Umbau der Brücke im Zuge der Universitätsstraße (BV-Nr. 2) verbundenen Maßnahmen an der Stadtbahnlinie U 35 abzustimmen. Gleiches gilt für technische Einzelheiten bezüglich der Baudurchführung, die die Buslinien 356 und 372 betreffen.

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 nachträgliche Entscheidung vor.

6.10 Nebenbestimmungen im privaten Interesse

6.10.1 Inanspruchnahme von Grundstücken

- 6.10.1.1 Die durch die Straßenbaumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer haben gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen und sonstigem Eigentum (Gebäude, Anpflanzungen, Zäune etc.) sowie für sonstige durch das Straßenbauvorhaben hervorgerufene unzumutbare Nachteile, wie Beeinträchtigungen während der Bauausführung, die über das zumutbare Maß hinausgehen.

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 Träger der Straßenbaulast nicht übernommen, sind diese Flä-

chen mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gegen eine entsprechende Entschädigung zu belasten.

6.10.1.2 Der Vorhabenträger wird die südlich der A 44 vorgesehene Lärmschutzanlage im Bereich des Grundstücks der Gemarkung Laer, Flur 5, Flurstücke 1802 und 1803, so gestalten, dass sowohl die Betriebsfläche als auch die Zaunanlage nicht in Anspruch genommen werden. Dadurch wird die vorgesehene Grunderwerbsgrenze um ca. 4 m nach Norden verschoben.

6.10.2 Ertragsminderungen

Soweit durch das Straßenbauvorhaben selbst oder durch Kompensationsmaßnahmen Ertragsminderungen eintreten (z.B. durch Schattierung landwirtschaftlich genutzter Flächen), wird festgestellt, dass den Betroffenen ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt B, Nr. 8 dieses Beschlusses).

6.10.3 Mehrwege

Sofern sich Wege für die betroffenen Landwirte durch die neue Straße 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 landwirtschaftlichen Betriebsablauf erheblich sind und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt B, Nr. 8 dieses Beschlusses).

6.10.4 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.

6.10.5 Restflächen

Der Träger der Straßenbaulast hat sich im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zu bemühen, dass durch die Zuordnung etwaiger Restflächen an angrenzende Grundstücke eine sinnvolle (ggf. landwirtschaftliche, gärtnerische oder städtebauliche) Weiternutzung der Restflächen bzw. eine Verwendung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen ermöglicht wird. Im Übrigen wird auf Abschnitt A, Nr. 6.5 dieses Beschlusses verwiesen.

6.10.6 Bauausführung

Einzelheiten der Bauausführung sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu regeln (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.14.5 dieses Beschlusses). Die Führung der Baustellenverkehre ist mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

Während der Bauausführung ist eine möglichst geringe Beeinträchtigung der Nachbarschaft sicherzustellen. Sollten sich gleichwohl Beeinträchtigungen ergeben, die über das vertretbare ortsübliche Maß hinausgehen, wird auf Abschnitt B, Nr. 8 dieses Beschlusses verwiesen.

Sofern sich eine aus der Baudisposition ergebende besondere Beeinträchtigung von Haus Laer ergeben sollte, ist der insoweit betroffene Einwender (Nr. 31) zu unterrichten,

6.10.7 Beweissicherungsverfahren

Die Zusage der Straßenbauverwaltung, rechtzeitig vor Baubeginn notwendige Beweissicherungsverfahren einzuleiten und während der Baudurchführung ggf. fortzusetzen, unterstützt die Planfeststellungsbehörde.

6.11 **Sonstige Nebenbestimmungen**

6.11.1 Aktualisierung der Planunterlagen

6.11.1.1 Die Planunterlagen sind 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 bzw. auf Grund der Ergebnisse des Erörterungstermins ergeben, soweit in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.

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

6.11.1.2 Für das Gebäude "Untere Heintzmannstraße 28" ist nach dem Ergebnis der lärmtechnischen Berechnung (Nr. 68 der Ergebnistabelle) keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gegeben. Blatt 2 des Lageplanes zur Lärmtechnischen Berechnung (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.3.2, lfd.Nr. 68 dieses Beschlusses) ist entsprechend zu berichtigen.

6.11.2 Schutz von Versorgungsleitungen

Gemäß § 53 Abs. 3 TKG trägt die Deutsche Telekom AG im Falle der Änderung eines leitungsführenden Verkehrsweges alle im Zusammenhang mit der Verlegung, dem Umbau und der Sicherung der Fernmeldeanlagen entstehenden Kosten. Im Falle des Neubaus einer Straße trägt die Deutsche Telekom AG diese Kosten ebenfalls, es sei denn, ihr steht ein schützenswertes Recht hinsichtlich der Lage der Telekommunikationsleitungen zu (vgl. BGH, Urt. vom 17. März 1994, III ZR 10/93 - VkBf. 1994, S. 497).

6.11.3 Erreichbarkeit von Versorgungsanlagen

Beim Erstellen und Gründen der vorgesehenen Stützwände und beim Aufschütten der Lärmschutzwälle ist darauf zu achten, dass die zu kreuzenden Versorgungsleitungen und Kabel der Stadtwerke Bochum zugänglich bleiben.

Auch bei der Gehölzpflanzung (BV-Nr. 124) ist die landschaftspflegerische Ausführungsplanung mit der Stadtwerke Bochum GmbH im Sinne der Wahrung der Betriebssicherheit so abzustimmen, dass die Zugänglichkeit zu den Kabeln ständig gewährleistet bleibt.

6.11.4 Verkehrssicherheitsbelange

Die vorgesehene Breite der Seitenstreifen von 2,50 m entspricht den Vorschriften der RAS-Q 96 und ist nicht zu beanstanden. Der Vorschlag der Bezirksregierung, im Bereich der Notrufsäulen Nothaltebuchten vorzusehen, ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen und ggf. zu realisieren.

Die auf der Basis der Verkehrsingenieurbesprechung von Okt. 1993 als Ausführungsgrundlage entwickelten Merkblätter stellen sicher, dass die Belange der Verkehrssicherheit berücksichtigt werden.

Zur Aufrechterhaltung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs in Bochum sind die für die Lenkung des Verkehrs notwendigen Maßnahmen auf den von den Baumaßnahmen betroffenen Streckenabschnitten mit den zuständigen Stellen abzustimmen.

6.11.5 Straßenverkehrstechnische Belange

Die Verkehrsbeschränkungen während der Bauphase sowie die Einrichtungen der Baustellenumfahrungen sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Bochum und der Polizei abzustimmen.

Die Hinweise zu Nr. 1.10 der Synopse sind zu beachten.

6.11.6 Bergbauliche Belange

Die Hinweise zu Nr. 1.9 sowie 27.1 und 27.2 der Synopse sind zu beachten. Auf die ausführlichen Regelungen auf S. 25 bis 27 des Erläuterungsberichts (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1.1, lfd.Nr. 1 dieses Beschlusses) wird Bezug genommen.

6.11.7 Beachtung von Versorgungsleitungen

Die von der damaligen Viterra Wohnen AG mit ihrer Stellungnahme übersandten Übersichtspläne zu Kabeln und Leitungen der E.ON AG sind zu beachten.

6.11.8 Zusendung von Planunterlagen

Dem LANUV (vormals: LUA) ist nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ein Exemplar des Deckblattes II zuzusenden.

7 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

7.1 Verfahrenseinwendungen

Die erhobenen Einwendungen gegen die Durchführung des Anhörungsverfahrens werden zurückgewiesen.

7.2 Berücksichtigte/gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen

Die Einwendungen und Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter werden, soweit sie durch

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

berücksichtigt worden sind, für erledigt erklärt.

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

7.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen

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

- die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme in Frage gestellt werden einschließlich der Bedarfsfeststellung und der Planrechterfertigung,
- die Abschnittsbildung bemängelt wird,
- die Variantenuntersuchungen als unzureichend kritisiert werden,
- in Teilbereichen eine abweichende Linienführung verlangt wird,
- die Methoden einschließlich Untersuchungsumfang und -tiefe zur Ermittlung der Verkehrsbelastung sowie der Lärm- und Schadstoffimmissionen angezweifelt werden,
- die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen als nicht ausreichend angesehen wird,
- eine Tunnellösung für die A 44 gefordert wird,
- unzumutbare Abgasimmissionen befürchtet werden,
- Kritik an einzelnen Plandetails (z.B. Verflechtung K 3/L 705, AS Markstraße, Verlegung des Brassertweges, Verlegung der Höfstraße) geäußert wird,
- Bedenken hinsichtlich der Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege erhoben werden,

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

7.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen

Über die von Behörden, Stellen und privaten Beteiligten sowie den nach § 60 BNatSchG anerkannten Naturschutzvereinen erhobenen speziellen Forderungen und Einwendungen wird wie folgt entschieden:

Die Einwendungen werden aus den in Abschnitt B dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

7.5 Präkludierte Einwendungen

Nach dem Inhalt der Verwaltungsvorgänge sind mehrere Einwender gemäß § 17 a Nr. 7 Satz 1 FStrG mit ihren Einwendungen gegen den offen gelegten Plan ausgeschlossen.

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

Soweit im Folgenden die Einwender bzw. Einwendungen aus Gründen der Anonymisierung mit Nummern bezeichnet werden, beziehen sich diese auf die von der Straßenbauverwaltung gefertigten Stellungnahmen.

7.5.1 Einwendungen gegen den 2002 ausgelegten Plan

Der festgestellte Plan hatte in der Zeit vom 5. Febr. 2002 bis zum 4. März 2002 einschließlich in der Stadt Bochum während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die vierwöchige Einwendungsfrist endete demnach mit Ablauf des 2. April 2002.

Folgende Einwender/Einwenderinnen haben mit ihren Einwendungen gegen den Plan die vorgenannte Einwendungsfrist versäumt:

Einwendungs-Nr.: 83 (Schreiben vom 28. März 2002),
84 (Schreiben vom 5. Juni 2002),
178 (Schreiben vom 3. April 2002),
497 (Schreiben vom 10. April 2002),
663 (Vordruck April 2002),
697 (Schreiben vom 3. April 2002),
1143 (Schreiben vom 24. März 2002).

7.5.2 Rechtsfolge der Fristversäumung

Die Versäumung der Frist hat zur Folge, dass die Einwendungen ausgeschlossen sind. Dies regelt § 17 a 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 auch 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. Sept. 1995 - 11 VR 7.95- NVwZ 1996, S. 399).

Die Präklusion von Einwendungen bezieht sich bei Planänderungen oder bei Auslegung zusätzlicher Unterlagen immer nur auf die mit dieser Verfahrenshandlung bekannt gemachten (geänderten) Pläne und Unterlagen, d. h. die Auslegung etwaiger Deckblätter eröffnet im Grundsatz nicht die Möglichkeit, nunmehr erneut oder erstmalig gegen die Planung insgesamt Einwendungen erheben zu können.

Gründe, die nach § 32 Abs. 1 VwVfG.NRW. eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wegen Versäumung der Einwendungsfrist ermöglichen würden, sind in diesen Fällen mit Ausnahme der Einwenderin in Abschnitt A, Nr. 7.6.2 dieses Beschlusses weder ersichtlich noch vorgetragen und glaubhaft gemacht worden. Hinsichtlich des Antrages auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wird auf die nachfolgende Nr. 7.6.2 in Abschnitt A dieses Beschlusses verwiesen.

Ungeachtet dessen wird darauf hingewiesen, dass mit den präkludierten Einwendungen keine grundsätzlich neuen, bisher unberücksichtigt gebliebenen Gesichtspunkte vorgetragen worden sind. Die geäußerten Forderungen, Bedenken und Anregungen sind bereits durch rechtzeitig erhobene Einwendungen erfasst und somit im Verfahren behandelt und berücksichtigt worden. Dies gilt auch für erstmals im Erörterungstermin vorgetragene Einwendungen, auf deren Präklusion der Verhandlungsleiter bereits hingewiesen hat.

7.6 Weitere Einwendungen bzw. Schreiben

7.6.1 Rechtzeitige Einwendungen Nrn. 1136 und 1137

Die Einwender bzw. Einwenderinnen haben an Eides statt versichert, ihre Einwendungsschreiben am Ostersonntag, den 31. März 2002, gegen 16 Uhr in den Briefkasten des Rathauses der Stadt Bochum geworfen zu haben. Daher geht die Planfeststellungsbehörde trotz des den 3. April 2002 ausweisenden Poststempels davon aus, dass die beiden Einwendungsschreiben rechtzeitig eingegangen sind.

7.6.2 Wiedereinsetzung in den vorigen Stand

Eine Einwenderin (ohne lfd.Nr.) hat im Erörterungstermin im November 2004 vorgetragen, sowohl sie als auch ihr Mann hätten am Samstag vor Ablauf der Einwendungsfrist eine Einwendung per Post abgeschickt. Sie erklärte weiter, sie wäre zum Erörterungstermin nicht erschienen, wenn sie keine Einwendung abgegeben hätte. Ein Einwendungsschreiben liegt jedoch nicht vor. Im Erörterungstermin im November 2004 hat sie einen Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gestellt. Die Einwenderin sowie ihr Mann sind gebeten worden, obigen Sachverhalt an Eides statt zu versichern. Nachdem beide die entsprechende Versicherung abgegeben haben, wird dem Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand stattgegeben.

7.6.3 Weitere Schreiben

Fünf nach Ablauf der Einwendungsfrist eingegangene Schreiben mit dem Betreff "Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 44" beziehen sich inhaltlich offensichtlich gar nicht auf dieses Vorhaben, sondern auf das Planfeststellungsverfahren, das u.a. den Umbau der Anschlussstelle Bochum-Stahlhausen zum Gegenstand hat. Zwei Schreiben lassen nicht erkennen, in welcher Hinsicht ihre Verfasser Bedenken gegen das Straßenbauvorhaben haben oder in welcher Weise die Planfeststellungsbehörde bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll. Damit genügen diese Schreiben ebenso wenig den an eine Einwendung zu stellenden (Mindest-)Anforderungen wie drei Schreiben ohne Absenderangabe.

8. Entscheidungen über Anträge an die Planfeststellungsbehörde

Die im Erörterungstermin gestellten Anträge materieller Art, die im Anhörungsverfahren bereits vorgetragene Einwendungen beinhalten, werden aus den in Abschnitt B dieses Beschlusses dargelegten Gründen abgelehnt. Sofern über einzelne Anträge im Erörterungstermin bereits entschieden worden ist, schließt sich die Planfeststellungsbehörde der getroffenen Ablehnung einschließlich der Begründung an.

B. Begründung

1 Das Vorhaben

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst

- den Neubau der A 44 von Bau-km 19+980 - Anschlussstelle Universitätsstraße - (ca. 100 m westlich der K 3) bis Bau-km 23+300 (ca. 510 m östlich der Schattbachstraße)
- die Verknüpfung der L 705 (Nordhausen-Ring) mit der A 44
- die Änderung der vorhandenen Anschlussstelle L 705/K 3 einschließlich der Verbreiterung des vorhandenen Brückenbauwerkes
- die Überführung der Markstraße und Verknüpfung mit der A 44 durch eine Anschlussstelle
- die Verlegung und Unterführung der Steinkuhlstraße, die Verlegung der Höfestraße, die Verlegung und Wiederanbindung des Brassertweges sowie die Überführung der Schattbachstraße
- die Verlegung von Gleisanlagen
- die Wiederherstellung von Wirtschaftswegen
- die Errichtung von Lärmschutzanlagen
- den Neubau von Regenrückhaltebecken
- die Anlage von Kompensationsmaßnahmen.

2 Vorgängige Verfahren

2.1 Bedarfsplan des Bundes

Die Neufassung des Bedarfsplans zum FStrAbG hat durch das am 16. Okt. 2004 in Kraft getretene 5. FStrAbÄndG Gesetzeskraft erlangt. Darin ist der Neubau der A 44 zwischen Bochum/Sheffield-Ring (jetzt Nordhausen-Ring) und dem AK Bochum-Witten unter der lfd.Nr. 1573 als "Vordringlicher Bedarf" ausgewiesen. Damit ist gesetzlich festgestellt, dass die Maßnahme den fachgesetzlichen Zielvorstellungen entspricht und vernünftigerweise geboten ist.

2.2 Landesplanung

Die A 44 ist im Gebietsentwicklungsplan NRW (jetzt Regionalplan) - Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen - als "Straße von übergeordneter Bedeutung" enthalten.

Im Landesentwicklungsplan NRW entspricht die A 44 einer der Entwicklungsachsen des Landes und gilt als "überregionale Achse". Sie gehört auf dem Gebiet der Stadt Bochum zu den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

2.3 Linienbestimmung / Planung der Stadt Bochum

Die Straßenplanung ist im Flächennutzungsplan der Stadt Bochum enthalten. Im Verfahren zur Aufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Bochum sind die Bürger sowie die Träger öffentlicher Belange beteiligt

worden. Der BMV (jetzt: BMVBS) hat dem Flächennutzungsplan zugestimmt. Ein Verfahren nach § 16 FStrG zur Bestimmung der Linienführung ist daher entbehrlich.

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung des Verfahrens und Offenlage der Planunterlagen

3.1.1 Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Gelsenkirchen, hat den von ihm aufgestellten Plan mit Schreiben vom 20. Dez. 2001 der Bezirksregierung Arnsberg zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.

Der Plan hat auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 5. Febr. 2002 bis 4. März 2002 (einschließlich) in der Stadt Bochum während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Gemeinde hat Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind. Zur Erörterung etwaiger Einwendungen wurde ein Erörterungstermin angekündigt.

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

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

Die nach § 60 BNatSchG anerkannten Vereine sind von der Auslegung des Plans unter Beifügung von Unterlagen (vgl. § 12a Abs. 1 Satz 2 LG) unterrichtet worden. Ihnen ist Gelegenheit zur Äußerung gegeben worden.

Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen wird auf den Akteninhalt und die Niederschrift zum Erörterungstermin verwiesen.

3.2 Planänderungen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat der Vorhabenträger aus Anlass von Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Einwendungen von Privatpersonen sowie der geänderten Gesetzeslage zur Schadstoffermittlung verschiedene Planänderungen vorgenommen und in das Verfahren eingebracht.

Die Deckblätter I und II sind am 6. Dez. 2002 bzw. am 7. Mai 2003 in das Verfahren eingebracht worden. Da bereits im Dezember 2002 bekannt war, dass eine Schadstoffneuberechnung vorgenommen werden muss, hat die Anhörungsbehörde erst das Deckblatt II abgewartet, um zwei Bekanntmachungsverfahren zu vermeiden und eine gleichzeitige Auslegung veranlasst.

3.2.1 Deckblatt I

Dabei handelt es sich um folgende Änderungen:

- Verlängerung des Planfeststellungsabschnitts von Bau-km 22+860 (ca. 70 m östlich der Schattbachstraße) bis Bau-km 23+300 (Anschluss an den gewidmeten Teil der A 44)
- Überarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitplanung
- Ergänzung der Unterlagen nach § 6 UVPG
- Anpassung der bestehenden Entwässerungsplanung
- Überarbeitung der lärmtechnischen Berechnung
- Änderung der mit der Verlängerungsstrecke im Zusammenhang stehenden sonstigen Maßnahmen am vorhandenen Straßen-, Wege- und Gewässernetz sowie an Anlagen Dritter.

3.2.2 Deckblatt II

Die Straßenbauverwaltung hatte eine luftschadstofftechnische Untersuchung nach Maßgabe der 22. BImSchV vom 26. Okt. 1993 zur Ermittlung der Gesamtbelastung durch Schadstoffe durchgeführt und dabei das Abschätzverfahren nach dem MLuS-92 - Stand 2000 - zugrunde gelegt. Allerdings änderte sich im Laufe des Anhörungsverfahrens mit Inkrafttreten der 22. BImSchV vom 11. September 2002 die Gesetzeslage, so dass nun eine Schadstoffabschätzung unter Berücksichtigung der neuen Immissionsgrenzwerte vorzunehmen war. Das Ergebnis wurde am 7. Mai 2003 als Deckblatt II ("Schadstoffbelastungen an Straßen") in das Verfahren eingebracht.

3.2.3 Offenlage der Deckblattunterlagen

Die geänderten Planunterlagen haben nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 10. Juni 2003 bis 7. Juli 2003 einschließlich in der Stadt Bochum während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Gemeinde hat Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind. Zur Erörterung etwaiger Einwendungen wurde ein Erörterungstermin angekündigt.

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

Gleichzeitig wurde den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planänderungen berührt werden, und den nach § 60 BNatSchG anerkannten Vereinen Gelegenheit gegeben, zu den geänderten Plänen Stellung zu nehmen.

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

Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen wird auf den Akteninhalt und die Niederschrift zum Erörterungstermin verwiesen.

3.3 Erörterungstermin

Die Benachrichtigung der privaten Einwender über den Erörterungstermin am 1., 2., 6., 7., 13., 14., 15. und 16. Juli 2004 in der Stadthalle Bochum-Wattenscheid erfolgte am 22. Mai 2004 im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Anhörungsbehörde - dem Amtsblatt für den Regierungsbezirk Arnsberg - und am 27. Mai 2004 in den örtlichen Tageszeitungen, die in dem vom Vorhaben betroffenen Bereich verbreitet sind, da - ohne die Zahl der zu beteiligenden Behörden - mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen gewesen wären (§ 73 Abs. 6 Satz 4 VwVfG.NRW.). Auf diese Möglichkeit der Benachrichtigung ist in der Bekanntmachung der Planauslegung hingewiesen worden (§ 73 Abs. 5 Nr. 4 VwVfG.NRW.). Der Erörterungstermin ist fristgerecht bekannt gemacht worden (§ 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG.NRW.).

In der Bekanntmachung ist darauf hingewiesen worden, dass für diejenigen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, in der Zeit vom 14. Juni bis 30. Juni 2004 im Rathaus der Stadt Bochum Ausfertigungen der jeweiligen Gegenäußerung des Landesbetriebes zur Abholung bereit liegen, damit sich die Einwender mit der Gegenäußerung des Landesbetriebes vor dem Termin befassen können.

Die Träger öffentlicher Belange sind mit Schreiben vom 5. Mai 2004 über den Erörterungstermin unterrichtet worden. Diejenigen Einwender, die ihren Wohnsitz nicht in Bochum haben, sind ebenfalls mit Schreiben vom 5. Mai 2004 anhand des ihnen übersandten Bekanntmachungstextes über den Erörterungstermin informiert worden. Gleichzeitig ist ihnen die Gegenäußerung des Landesbetriebes übersandt worden. Die Bürgerinitiative 'Bochum gegen die DüBoDo' ist mit Schreiben vom 10. Mai 2004, dem der Bekanntmachungstext und die Gegenäußerung des Landesbetriebes beigefügt waren, über den Erörterungstermin informiert worden.

Da die Erörterung im Juli 2004 nicht abgeschlossen werden konnte, ist der Erörterungstermin am 21., 22., 23., 24., 27., 28. und 29. Sept. 2004 in der Ruhr-Universität Bochum fortgesetzt worden. Die Benachrichtigung der privaten Einwender über den Erörterungstermin erfolgte am 4. Sept. 2004 im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Anhörungsbehörde - dem Amtsblatt für den Regierungsbezirk Arnsberg - und am 6. Sept. 2004 in den örtlichen Tageszeitungen, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird (§ 73 Abs. 6 Satz 4 VwVfG.NRW.). Die Träger öffentlicher Belange und diejenigen Einwender, die ihren Wohnsitz nicht in Bochum haben, sind mit der Übersendung des Bekanntmachungstextes am 20. Aug. 2004 über die Fortsetzung des Erörterungstermins informiert worden.

Da die Erörterung auch im Sept. 2004 nicht abgeschlossen werden konnte, ist der Erörterungstermin am 16., 17., 18., 19., 22., 23., 24., 25., 29. und 30. Nov. 2004 in der Ruhr-Universität Bochum fortgesetzt worden. Die Benachrichtigung der privaten Einwender über den Erörterungstermin erfolgte am 30. Okt. 2004 im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Anhörungsbehörde - dem Amtsblatt für den Regierungsbezirk Arnsberg - und am 2. Nov. 2004 in den örtlichen Tageszeitungen, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird (§ 73 Abs. 6 Satz 4 VwVfG.NRW.). Diejenigen Einwender, die ihren Wohnsitz

nicht in Bochum haben, sind mit der Übersendung des Bekanntmachungstextes am 4. Nov. 2004 über die Fortsetzung des Erörterungstermins informiert worden.

Durch die schriftliche Gegenäußerung der Straßenbauverwaltung und die Verhandlungen in den Erörterungsterminen konnten ein Teil der Einwendungen und Bedenken ausgeräumt sowie Vorschläge und Anregungen berücksichtigt werden. Auf die vom Vorhabenträger gegebenen und in die Niederschriften zu den Erörterungsterminen aufgenommenen Zusagen wird verwiesen. Den beteiligten Behörden und Betroffenen sowie denjenigen, die Einwendungen erhoben haben und diese während des Erörterungstermins erläutert haben, ist der sie betreffende Teil des Wortprotokolls über den Erörterungstermin zugesandt worden.

3.4 Weitere Planänderungen

Aufgrund von im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen und nach dem Ergebnis des Erörterungstermins hat der Vorhabenträger nochmals Planänderungen vorgenommen und das Deckblatt III in das Verfahren eingebracht. Dabei handelt es sich um die Überarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitplanung einschließlich der dazu notwendigen Änderungen anderer Unterlagen (z.B. Bauwerks-/Grunderwerbsverzeichnis).

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. Mit den betroffenen privaten Grundstückseigentümern sind bereits Kaufverträge abgeschlossen worden. Den nach § 60 BNatSchG anerkannten Vereinen sind die Unterlagen zur Stellungnahme zugesandt worden. Der Kreis der von der Änderung Betroffenen ist bekannt, so dass eine öffentliche Auslegung des Deckblattes nicht erforderlich war.

Während des laufenden Planfeststellungsverfahrens ist infolge des neu veröffentlichten Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) zur Ergänzung der lufthygienischen Untersuchung zum Deckblatt II eine erneute Berechnung der Schadstoffbelastungen an Straßen erforderlich geworden. Das Gutachten ist während der Erörterung in das Planfeststellungsverfahren eingebracht worden. Die Untersuchung ist den zuständigen Behörden zur Stellungnahme zugeleitet worden.

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger ein weiteres Deckblatt in das Verfahren eingebracht. Inhalt des Deckblattes IV ist die lärmtechnische Berechnung mit dem Korrekturwert von $D_{StrO} -5 \text{ dB(A)}$ für den auf den durchgehenden Fahrstreifen der A 44 aufzubringenden lärmindernden Straßenoberflächenbelag.

3.5 Einwendungen

Es ist eingewendet worden, die öffentliche Bekanntmachung des Planes sei mit vielen Fehlern und Unzulänglichkeiten behaftet. Des Weiteren ist bemängelt worden, sowohl die Offenlage der ursprünglichen

Planunterlagen als auch der Deckblattunterlagen sei unvollständig vorgenommen worden. Außerdem sind Bekanntmachung, Örtlichkeit, Dauer und Durchführung des Erörterungstermins kritisiert worden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zur Begründung wird zunächst auf die ausführliche Stellungnahme des Landesbetriebes sowie die erschöpfende Behandlung der v.g. Themen im Erörterungstermin verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen, gegen alle Einwendungspunkte sehr detailliert dargelegten Argumenten inhaltlich voll an. Dabei wird zu einzelnen Einwendungspunkten noch wie folgt ergänzt:

Die öffentliche Bekanntmachung entspricht mit ihrem Wortlaut zur Erläuterung der Maßnahme in den Veröffentlichungsorganen, hinsichtlich ihrer Bekanntmachung ausschließlich in der Stadt Bochum sowie mit den genannten Fristen und Terminen den Vorschriften des VwVfG.NRW. und des FStrG sowie den Planfeststellungsrichtlinien.

Die Planfeststellungsbehörde zeigt zwar Verständnis für das Bemühen von Betroffenen, wegen der höchst komplexen Sachverhalte über möglichst viele Details einer neuen Planung Kenntnis zu erhalten. Derartiges ist aber durch das Gesetz nicht geboten. § 73 Abs. 3 Satz 1 i.V.m. Abs. 1 Satz 2 VwVfG.NRW. verdeutlicht, was unter Plan im Sinne des Planfeststellungsrechts zu verstehen ist. Danach müssen die Unterlagen über alle für die Beurteilung des Vorhabens wesentlichen Gesichtspunkte Aufschluss geben. Sie müssen etwaigen Einwänden insbesondere die notwendigen Kenntnisse vermitteln, ohne die eine Beurteilung potenzieller Einwirkungen, Gefahren oder Nachteile einer Baumaßnahme nicht möglich ist. Der öffentlich auszulegende Plan, der aus Zeichnungen und Erläuterungen besteht, enthält Aussagen über das Bauvorhaben, seinen Anlass sowie Art und Umfang der vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen. Die Planauslegung hat so zu erfolgen, dass sie geeignet ist, den Betroffenen sowie interessierten Bürgern und Gemeinden ihren Bedarf an Information und Beteiligung durch Anregungen und Bedenken bewusst zu machen und dadurch eine auf das Vorhaben bezogene Öffentlichkeit herzustellen. Welche Unterlagen mit dem Plan im Einzelnen auszulegen sind, bestimmt sich nach dem jeweiligen Informationszweck der Planauslegung. Nach den Notwendigkeiten des Einzelfalles entscheidet sich auch, ob Gutachten auszulegen sind. Mit der Planauslegung brauchen jedoch insbesondere nicht bereits alle Unterlagen bekannt gemacht werden, die möglicherweise erforderlich sind, die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend darzutun oder den festgestellten Plan nachvollziehen zu können. Ausreichend ist vielmehr, dass sich die abwägungserheblichen Belange mit einer Deutlichkeit ergeben, die es erlaubt, ihre Bedeutung für die Planung und die Betroffenheit Dritter zu erkennen.

In das Planfeststellungsverfahren sind alle Unterlagen eingebracht worden, die die von dem Vorhaben betroffenen Personen in die Lage versetzen, ihre Betroffenheit erkennen zu können. Diesem Informationsanspruch der Einwender ist durch die Auslegung der Pläne entsprochen worden. Nicht zu den Planunterlagen gehören dagegen die internen Vorgänge der Behörde (Verwaltungsakten).

Alle Ergebnisse der zur Entscheidungsfindung und Abwägung der in Auftrag gegebenen bzw. erarbeiteten Gutachten sind in die Planunterlagen

ordnungsgemäß und sachgerecht eingeflossen. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger aufgrund von Forderungen im Erörterungstermin zusätzlich umfangreiches Material zum festzustellenden Plan erarbeiten lassen und über das erforderliche und übliche Maß hinaus Betroffenen weitere Unterlagen wie Verordnungen, Richtlinien, Berechnungsverfahren, verwaltungsinterne Regelungen etc. kostenlos zur Verfügung gestellt.

Zur bemängelten Verfahrensdauer ist darauf hinzuweisen, dass sich die Mehrzahl der Planfeststellungsverfahren über einen längeren Zeitraum erstreckt, was u.a. an dem Bemühen liegt, allen Belangen gerecht zu werden. Dabei kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich während des laufenden Verfahrens Änderungen sowohl in tatsächlicher als auch in planerischer Hinsicht ergeben, die in den offen gelegten Unterlagen nicht enthalten sind. Entscheidungsrelevante Änderungen wurden jedoch vom Vorhabenträger nachgereicht bzw. von der Planfeststellungsbehörde angefordert. Im Übrigen lassen sich wegen der Komplexität der Planung auch planungstechnische Fehler nie völlig ausschließen. Zu deren Aufklärung soll auch der Erörterungstermin dienen, um sie, sofern sie nicht entscheidungserheblich für die Gesamtmaßnahme sind, nachzubessern. Dies ist im vorliegenden Verfahren auch geschehen.

Die Offenlage des Plans entspricht den gesetzlichen Anforderungen und ist nicht zu beanstanden. Die Vielzahl der eingegangenen Einwendungen mit einem großen Spektrum von aufgegriffenen Themenkomplexen widerlegt die diesbezügliche Verfahrensrüge.

Der Anhörungsbehörde stand es im Rahmen der Verfahrensleitung offen, über die Örtlichkeit, die Räumlichkeit, die Dauer und Einzelheiten der organisatorischen Abwicklung des Erörterungstermins zu bestimmen. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung, die Durchführung des Erörterungstermins zu beanstanden. Dies gilt auch für die öffentlichen Bekanntmachungen der Erörterungstermine im Juli, September und November 2004, aus denen die Einwender alle für sie relevanten Informationen, wie z.B. das vorgesehene Ende der Erörterung, entnehmen konnten.

Die Funktion des Erörterungstermins liegt u.a. darin, potenziell Planbetroffenen rechtliches Gehör zu gewähren. Daher steht Einwendern ein subjektives Recht auf Erörterung ihres Vorbringens zu. Die Rechte der Beteiligten, auf die Planungsentscheidung Einfluss zu nehmen, wurden gewahrt. Die Beteiligten erhielten im Erörterungstermin ausreichend Gelegenheit, sich zu den entscheidungsrelevanten Gesichtspunkten zu äußern. Im jeweiligen Ermessen des Verhandlungsleiters (§ 72 Abs. 1 i.V.m. § 68 Abs. 2 und 3 VwVfG.NRW.) steht es aber, in welchem Umfang er Wortmeldungen im Rahmen der gebotenen gestrafften Verhandlungsführung zulässt. Entgegen den vorgetragenen Einwendungen sind bei der Vielzahl der Erörterungstermine und den langen und intensiven Diskussionen die Rechte der Einwender gewahrt worden.

Dabei wurde für den Erörterungstermin nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nicht zu wenig Zeit angesetzt, vielmehr waren insgesamt 26 Verhandlungstage - auch im Abgleich mit Erörterungen bei vergleichbaren Planungen - ausreichend bemessen. Bei der Entscheidung nach den Erörterungen im Juli, welcher Zeitrahmen für die Erörterung noch benötigt wird, hat die Anhörungsbehörde die bereits behandelten

Einwendungen und diejenigen Träger öffentlicher Belange berücksichtigt, deren Stellungnahmen erledigt waren. Für die Terminplanung der November-Erörterung hat die Anhörungsbehörde wiederum die Einwendungen insgesamt sowie die in den bisherigen Terminen schon diskutierten Einwendungspunkte der 'Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo' sowie der Privatpersonen in ihre Entscheidung über die Anzahl der Fortsetzungstermine einbezogen. Dabei hat sie auch berücksichtigt, dass grundsätzliche Fragen bereits intensiv erörtert wurden.

Damit kann auch im Hinblick auf die Länge der insgesamt für die Erörterung zur Verfügung gestandenen Zeit keine Rede davon sein, dass die Rechte der Beteiligten, auf die Planungsentscheidung Einfluss zu nehmen, geschmälert waren. Alle Beteiligten erhielten ausreichend Gelegenheit, sich zu den entscheidungsrelevanten Gesichtspunkten zu äußern.

4 Verfahrensrechtliche Bewertung

4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Für den mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Neubau der A 44 in Bochum von Bau-km 19+980 bis Bau-km 23+300 ist somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den Vorschriften des FStrG und des VwVfG.NRW. erforderlich.

4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde

Die Bezirksregierung Arnsberg ist nach § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 3 DV FStrG zuständige Anhörungsbehörde; das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ist nach § 17 b Abs. 1 Nr. 6 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 1 DV FStrG zuständige Planfeststellungsbehörde.

4.3 Umfang der Planfeststellung

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

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

Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben" (BVerwG, Urt. vom 12. Febr. 1988 - DVBl. 1988, S. 843).

Demnach stellen der Abbruch und die Erneuerung, der Neubau sowie die Verbreiterung von Brückenbauwerken, die Verlegung von Gemeindestraßen, die Verlegung von Gleisanlagen, die Verlegung eines Gehweges, die Verlegung von Geh- und Radwegen und die Verlegung von Versorgungsleitungen ihrer Dimension nach notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und dem Neubau der A 44 besteht. Die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Bauvorhaben eingreift, muss wieder hergestellt werden.

- 4.3.2 Soweit in das Bauwerksverzeichnis Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen (außer Telekommunikationslinien) aufgenommen worden sind, haben diese nur deklaratorische Bedeutung. Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehende Kosten sind auf Grund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des 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 ARS Nr. 48/2001 des BMVBW vom 19. Dez. 2001 - S 16/08.33.00/59 Va 01 - VkBli. 2002, S. 113 ff.).

Lediglich für Telekommunikationslinien begründen die Bestimmungen des 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 auf Grund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

Ein entsprechender Hinweis ist als Vorbemerkung in das Bauwerksverzeichnis aufzunehmen.

- 4.3.3 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.

4.4 Linienbestimmung

Die im Anhörungsverfahren vorgetragene Rüge, es sei keine Linienbestimmung nach § 16 FStrG vorgenommen worden, wird als unbegründet zurückgewiesen. Abgesehen davon, dass die Linienbestimmung nach ständiger Rechtsprechung keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für ein nachfolgendes Planfeststellungsverfahren ist (vgl. nur BVerwG, Beschluss vom 29. Jan. 2001 - 4 B 87/00, NVwZ - RR 2002, 2 m.w.Nachw.), ist im vorlie-

genden Fall eine Linienbestimmung im Verfahren zur Aufstellung des Flächennutzungsplanes der Stadt Bochum, an dem die Bürger und Träger öffentlicher Belange beteiligt worden sind, vorgenommen worden. Der Flächennutzungsplan hat die Zustimmung des BMV (jetzt: BMVBS) gefunden. Nach der unter Beteiligung des BMVBS erfolgten Genehmigung des Flächennutzungsplanes gilt die Planung als nach § 16 FStrG bestimmt, ohne dass es noch eines besonderen Verfahrens oder Bestimmungsaktes bedarf - vgl. § 3 Abs. 3 der Hinweise zu § 16 FStrG - ARS 13/1996 - (OVG NRW, Beschluss vom 8. Febr. 1982 - 9 B 617/81, n.v.).

Diese mit dem Flächennutzungsplan getroffene Entscheidung war der weiteren Planung, die mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss abgeschlossen wird, zu Grunde zu legen, weil sie innerhalb des Planungsablaufes den Charakter einer vorbereitenden Grundentscheidung mit allein verwaltungsinterner Bindung hat. Das bedeutet, dass die bestimmte Linie im Rahmen der Prüfung der im Planfeststellungsverfahren geforderten Varianten zur erneuten Disposition steht. Dies ergibt sich aus dem Abwägungsgebot. Ein Verstoß gegen dieses Gebot kann nämlich darin liegen, dass die Planfeststellungsbehörde eine von der Sache her nahe liegende Trassenvariante verworfen hat, obwohl die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätten verwirklicht werden können (BVerwG, Ur. vom 22. März 1985 - 4 C 15.83 - NJW 1986, 80). Zwar ist die dem Abwägungsgebot unterliegende Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde durch die dem BMVBS vorbehaltene Bestimmung der Linienführung begrenzt (BVerwG, Ur. vom 14. Febr. 1975 - 4 C 21.74 - BVerwGE 48, 56 <59>). Kommt die Planfeststellungsbehörde nach Abwägung aller Belange allerdings zu dem Ergebnis, dass die linienbestimmte und der Planfeststellung unterliegende Variante gegen das Abwägungsgebot verstößt, so hat sie den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abzulehnen. Das ist jedoch im vorliegenden Verfahren nicht der Fall; vgl. insoweit die Ausführungen zur Prüfung der Varianten in Abschnitt B, Nr. 5.3.3 dieses Beschlusses.

4.5 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem UVPG

Für das Bauvorhaben ist nach § 3b UVPG i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Mit dieser soll gemäß Zielsetzung des UVPG die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde verbessert, das Entscheidungsverfahren transparenter gestaltet und damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeigeführt werden. Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht.

Nach der mit dem Deckblatt I vorgenommenen Verlängerung des planfestzustellenden Abschnittes von Bau-km 22+860 bis Bau-km 23+300 ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ergänzt worden. Diese konnte nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der

Öffentlichkeit (§ 9 UVPG) erfolgte hier durch das Anhörungsverfahren und entsprach damit den Anforderungen des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG.NRW. (§ 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG).

Die in Form der Deckblätter II, III und IV weiter eingebrachten Planänderungen haben keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, so dass eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit nicht erforderlich war (§ 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG).

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 kamen, für die weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden (vgl. BVerwG, Ur. vom 25. Jan. 1996 - 4 C 5.95 - DVBl. 1996, 677).

Auch den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist 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 die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des konkreten Vorhabens. Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (vgl. BVerwG, Ur. vom 25. Jan. 1996 - 4 C 5.95 - DVBl. 1996, 677).

Der Einwand, der Vorhabenträger habe entgegen § 6 UVPG eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) nicht durchgeführt bzw. mit dem Antrag auf Planfeststellung nicht vorgelegt, wird zurückgewiesen.

Ein zwingendes Gebot, eine UVS durchzuführen bzw. dem Antrag auf Planfeststellung beizufügen, besteht nicht. Eine derartige Pflicht folgt nicht aus § 6 UVPG. § 6 Abs. 3 und 4 UVPG enthalten nur Mindestangaben. In welcher Form der Vorhabenträger dieser obligatorischen Informationspflicht nachkommt, normiert § 6 UVPG dagegen nicht. Auch aus Art 5. Abs. 2 UVP-Richtlinie ergibt sich dazu nichts. Es muss folglich dem Vorhabenträger überlassen bleiben, ob er von der an sich sinnvollen Möglichkeit der Darstellung durch eine UVS Gebrauch machen will. Unterlässt er dies, folgt daraus - für sich genommen - noch kein Rechtsmangel (BVerwG, Beschluss vom 17. Febr. 1997 - 4 VP 17.96 - NuR 1998, S. 305).

Die vom Vorhabenträger vollständig und umfassend erstellten Unterlagen zur Betrachtung der Schutzgüter nach § 6 UVPG entsprechen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den gesetzlichen Erfordernissen. Sofern angeblich veraltetes Datenmaterial kritisiert worden ist, wird auf die vorgenommenen Aktualisierungen verwiesen. Auch ergeben sich hinsichtlich Untersuchungsraum, -umfang und -intensität keine in den umfangreichen Einwendungen vorgetragenen Defizite. Im Übrigen hätten Mängel der ausgelegten Unterlagen nach § 6 UVPG im weiteren Verfahren der UVP ausgeglichen werden können, wenn es erforderlich gewesen wäre. Gemäß § 73 Abs. 3 S. 1 VwVfG.NRW. müssen zudem nicht alle Unterla-

gen, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Planung erforderlich sind, ausgelegt werden. Auslegungsbedürftig sind nur solche Unterlagen, die - aus der Sicht des potenziell Betroffenen - erforderlich sind, um den Betroffenen das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst zu machen (BVerwG, Urt. vom 8. Juni 1995 - 4 C 4.94 - NVwZ 1996, S. 381).

4.5.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

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

4.5.1.1 Mensch

Baubedingte Auswirkungen

Als baubedingte negative Auswirkungen auf die in der Nachbarschaft wohnenden und arbeitenden Menschen sind zunächst Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen durch den Baustellenbetrieb und den Baustellenverkehr zu nennen. Die Straßenbenutzer sind während der Bauzeit durch vorübergehende Verkehrsbehinderungen und -gefährdungen durch die Verkehrsführung innerhalb der Baustelle betroffen. Des Weiteren kommt es zu einer Inanspruchnahme von Flächen, durch die den Menschen Wohnraum (durch den Abriss von Gebäuden), nutzbarer Freiraum oder aber vorhandene, für die Einbindung der A 44 und damit für den Aspekt Erholung relevante (Vegetations-)Strukturen entzogen werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Als betriebsbedingte negative Auswirkungen der Neubaustrecke auf die an der A 44 wohnenden und arbeitenden Menschen sind im Wesentlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie die Flächeninanspruchnahme zu nennen. Für die Wohn- und Mischgebiete im Westen des Planungsbereiches ist allerdings derzeit eine hohe Vorbelastung durch Schallemissionen vom Nordhausen-Ring gegeben. Mit den planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich hier durch die Neubaumaßnahme eine deutliche Entlastung der Anwohner gegenüber der bestehenden Lärmsituation. Im mittleren (Neubau-)Abschnitt hingegen kommt es zu einer erhöhten Lärmbelastung der Wohn- und Streubebauung. Weiter östlich befinden sich mehrere Hoflagen und Einzelhäuser, deren Wohnfunktion durch die Lärmimmissionen der A 44 und der B 226 erheblich vorbelastet ist.

Demgegenüber ergeben sich für die Verkehrsteilnehmer Verbesserungen, da sich mit dem Neubau der A 44 die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im Planungsbereich erhöht, somit die Vielzahl von Verkehrsstauungen reduziert und damit ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet wird.

Mit Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion des Außenbereichs ist teilweise zu rechnen. Der Naherholungsraum beidseitig der Höfstraße und Schattbachstraße wird durch den Neubau randlich beansprucht und erfährt eine Verlärmung, die die Erholungseignung mindert. Dagegen ist für die Freizeitnutzung auf den Sport- und Tennisplätzen aufgrund der bestehenden Vorbelastung und der künftig vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen keine Verschlechterung zu erwarten. Die für Fußgänger und

Radfahrer heute nutzbaren Wegebeziehungen bleiben auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme bestehen bzw. werden wiederhergestellt.

4.5.1.2 Tiere und Pflanzen

Die reale Vegetation weicht im Untersuchungsgebiet aufgrund menschlicher Einflüsse erheblich von der potenziell natürlichen Vegetation ab. Während die potenzielle Vegetation aus einem Traubenkirschen-Erlen-Eschenwald in den Talräumen von Schattbach und im Siepen südlich des Nordhausen-Ringes und einem Flattergras-Buchenwald auf den übrigen Lößlehmflächen besteht, weist der westliche Teil des Untersuchungsgebietes tatsächlich nur wenige natürliche Strukturen auf. Diese bestehen aus baumheckenartigen Gehölzstreifen mit überwiegend standorttypischen Arten, Weiden und Grünlandbrachen, die von Baumreihen und Kopfweiden umgrenzt werden sowie feuchten Hochstaudenfluren nach der Anstauung einer Wasserfläche, Seggenrieder sowie feuchten Staudenfluren an einem Tümpel. Der östliche Teil des Untersuchungsgebietes ist landwirtschaftlich geprägt. Vorzufinden sind neben Ackerflächen Weiden, Wiesen, Ruderalflure, Gehölzgruppen, alte Eichen, Stieleichen, ein Gärtneriegelände mit altem Gehölzbestand, Streuobstwiesenbestände und Nutzgärten sowie Gärten mit z.T. altem Gehölzbestand.

Der Untersuchungsraum lässt sich in drei Bereiche mit unterschiedlichen faunistischen Funktionen einteilen. Lediglich im östlichen Abschnitt ist der Rest einer landwirtschaftlichen Kulturlandschaft von hoher Bedeutung für die Tierwelt verblieben. Hier gibt es Hinweise auf streng geschützte Arten, konkret auf die Vogelarten Turmfalke und Grünspecht und allgemeine Anzeichen auf Fledermausvorkommen. Zu den verschiedenen wertvollen Arten gehören Sumpfrohrsänger, Mönchsgrasmücke und Klappergrasmücke jeweils mit Brutgebieten, Erdkröte und Bergmolch mit Laichgebieten. Weiterhin kommen vor Hase, Igel, Steinmarder, Eichhörnchen und Mäuse.

Darüber hinaus kommen im Untersuchungsraum zahlreiche Allerweltsarten vor, z.B. Wildkaninchen, Fuchs, Fasan, Meisen, Buntspechte und Sperber.

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 auf dem Verlust, der Zerschneidung bzw. der Störung der Lebensräume sowie der Beeinträchtigung durch Schadstoffeintrag. Das bezieht sich nicht nur auf die hochwertigen Lebensräume (geschützte Biotope nach § 62 LG), sondern auch auf Acker- und Weideflächen, da auch diese Flächen wichtige Lebensraumfunktionen erfüllen. Für Tiere ergeben sich neben den Trennwirkungen Verinselungseffekte.

Als eine 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. Aber auch kleinklimatische Veränderungen sowie Veränderungen in der Nutzungsstruktur des Bodens können entsprechende Wirkungen hervorrufen.

Durch den Bau der Straße und ihre verkehrliche Nutzung werden die gegenwärtige Vernetzungsstruktur des Landschaftsraumes zerschnitten und wichtige Funktionsbeziehungen unterbrochen. Eine solche Beeinträchtigung ist die Unterbrechung des Bahndammes mit seiner Verbindungs- und Leitfunktion für Vögel, Insekten und Reptilien. Es werden Gehölze, Grünland, Gründlandbrachen, Wildkrautflure, Seggenrieder- und Schilfbestände beansprucht und artenreiche Tierlebensräume im Osten des Planungsgebietes beeinträchtigt.

Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen minimieren die zu erwartenden Beeinträchtigungen jedoch in erheblichem Umfang.

Gebietsausweisungen gemäß Vogelschutzrichtlinie sind nicht betroffen.

4.5.1.3 Landschaft

Das Untersuchungsgebiet liegt am südöstlichen Rand der Stadt Bochum. Der Westen des Gebietes ist nahezu vollständig durch Wohngebiete und gemischte Bauflächen gekennzeichnet, die von Grünflächen durchzogen werden. Mit nur wenigen natürlichen Vegetationsstrukturen und durch die baulich geprägte Gestaltung des Raumes ist hier nicht mehr von einem Landschaftsbild, sondern von einem Stadt- und Ortsbild auszugehen. Aufgrund dessen und wegen der Vorbelastungen besitzt der Aspekt Landschaftsbild im westlichen Teil des Planfeststellungsabschnittes keine Relevanz.

Im östlichen Abschnitt finden sich neben der gewerblichen Baufläche des Opel-Werkes landwirtschaftlich geprägte Freiflächen mit einzelnen Hoflagen. Der Osten weist sich als Rest einer landwirtschaftlichen Kulturlandschaft mit Abwechslungsreichtum verschiedener, teilweise recht naturnaher Strukturen und dem Anschluss an die großräumigen landwirtschaftlichen Bereiche nach Süden aus. Die Vegetation wird hier durch Weiden, Gehölzgruppen und Feldgehölze, Äcker und Wiesen sowie Gärten bestimmt.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind trotz bestehender Vorbelastungen vielfältig. Sie ergeben sich durch den Verlust wertvoller Landschaftsbestandteile, wie die Beseitigung von Gehölzstrukturen. Die technischen Bauwerke, wie Dammbauwerke und Lärmschutzeinrichtungen in Form von Wällen und/oder Wänden wirken als optische Barrieren, die bestehende Sichtbeziehungen unterbrechen. Entlang der gesamten Neubaustrecke findet eine technische Überprägung des Raumes durch Fahrbahnen, eine Anschlussstelle, Lärmschutzeinrichtungen, Brückenbauwerke und Regenrückhaltebecken statt. Dazu kommen bereits während der Bauphase durch die Baustelleneinrichtungen, die Baufahrzeuge und die Bautätigkeit selbst vorübergehende optische Beeinträchtigungen des gewohnten Bildes.

Für Naturschutz und Landespflege besonders bedeutend sind die Landschaftsschutzgebiete. Die hiermit planfestgestellte Trasse, ein Regenrückhaltebecken sowie Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung tangieren die räumlichen Geltungsbereiche der mit dem Landschaftsplan Bochum-Mitte/Ost festgesetzten Landschaftsschutzgebiete einschließlich einer bis zu einer Planfeststellung temporären Unterschutz-

stellung. Auf die in Abschnitt A, Nr. 4 erteilte Befreiung von den Verboten des Landschaftsplanes wird hingewiesen.

4.5.1.4 Boden

Der Boden ist einerseits in seiner natürlichen Funktion als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen sowie als Bestandteil des Naturhaushaltes, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen zu sehen und andererseits in seinen Nutzungsfunktionen wie z.B. als Grundlage für landwirtschaftliche/gärtnerische Produktion oder verkehrliche Verwendung. Weiterhin hat er die Funktion als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen aufgrund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften. Da Boden nicht vermehrbar ist, hat er einen wichtigen Stellenwert als Umweltressource.

Der Untersuchungsraum liegt im nördlichen Teil des Rheinischen Schiefergebirges, unmittelbar an der Grenze zur Münsterländer Oberkreidebucht. Die Bodenart ist durch mittel bis schwach basenhaltige Parabraunerden und Braunerden aus Löß, seltener aus Sandlöß, mit Schiefer, Schieferton, Grauwacke und Sandsteinen im Untergrund gekennzeichnet. Es herrschen schluffige Lehm Böden, teils lehmige oder schluffig-lehmige Sandböden vor. In den Talräumen von Schattbach und im Siepen herrschen grundwasserbeeinflusste Gleyböden mit lehmigem Schluff, schluffigem Lehm und sandigem Lehm vor, die an den begleitenden Unterhängen mit staunassen Pseudogleyen vergesellschaftet sind.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors Boden, die durch den Neubau der A 44 zu erwarten sind, sind vielfältig. Es ist davon auszugehen, dass neben der Flächenversiegelung Beeinträchtigungen durch Bauabläufe entstehen.

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

Der Haupteingriff erfolgt jedoch durch den Flächenverbrauch als erhebliche und nachhaltige Veränderung des Bodens. Insgesamt werden 5,82 ha neu versiegelt. Darüber hinaus werden 1,20 ha bislang teilversiegelte Flächen voll versiegelt und 0,37 ha durch die Anlage von Schotterflächen teilversiegelt. Als wesentliche Folgen der Versiegelung von Flächen sind zu nennen:

- Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses;
- Konzentration von (Schad-) Stoffen am Fahrbahnrand;
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus;
- Beeinflussung der Grundwasserneubildung.

Als weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors Boden sind die als betriebsbedingte Beeinträchtigungen geltenden Immissionsbelastungen zu

betrachten. Boden wird durch Schadstoffeintrag in seiner Struktur und in seinem Aufbau beeinträchtigt. Nicht übersehen werden darf schließlich die beim Betrieb der Straße immer gegebene potenzielle Gefährdung bei Unfällen mit Gefahrguttransporten.

4.5.1.5 Wasser

Wasserschutzzonen werden durch die Baumaßnahme nicht berührt. Das Gebiet liegt nicht im direkten Einzugsbereich einer Trinkwassergewinnungsanlage.

- Oberflächenwasser

Im Einzugsbereich des Planungsgebietes wird der Schattbach angetroffen, der auf der Südseite parallel zur Trasse der A 44 verläuft, ohne die Trasse zu kreuzen. Der Schattbach ist im Bereich des Regenrückhaltebeckens der Stadt Bochum an der Höfstraße naturnah gestaltet. Bis zu seiner Mündung in den Oelbach wird er zunächst verrohrt und schließlich durch Beton-Sohlschalen geleitet. Der Oelbach ist technisch verbaut und führt Abwasser. Eine Einleitung von Oberflächenwasser erfolgt nur in den Schattbach.

Im Untersuchungsraum gibt es neben einigen Teichen in Hausgärten drei Stillgewässer: die Gräfte bei Haus Laer, ein relativ naturnahes Gewässer westlich der Steinkuhlstraße und ein angestautes Gewässer nördlich des Außenringes, das stark verschmutzt ist.

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

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

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

Als Folge der vom Straßenwasser mitgeführten Salzfracht können Schädigungen an Pflanzen sowohl durch Salzgischt, 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.

Das von den befestigten Verkehrsflächen beschleunigt ablaufende Niederschlagswasser wird größtenteils breitflächig über die Bankette und z.T.

über Böschungen den straßeneigenen Gräben und Mulden zugeführt, aber auch in die Mischwasserkanalisation und einen Regenwasserkanal der Stadt Bochum sowie in den Schattbach eingeleitet. Bei der Zuführung in Gräben und Mulden wird die natürlich Reinigungsfunktion des Bodens genutzt. Zur Drosselung des Abflusses und zur Rückhaltung wassergefährdender Stoffe ist vor der Einleitung in den Regenwasserkanal bzw. in den Schattbach der Bau von drei Regenrückhaltebecken mit Leichtflüssigkeitsabscheidern vorgesehen. Die Rückhaltung ist so dimensioniert, dass die Einleitung in das Gewässer den Abfluss aus dem natürlichen Einzugsgebiet nicht überschreitet.

- Grundwasser

Der Untersuchungsraum ist geprägt von Gesteinsschichten ohne nennenswerte Grundwasservorkommen.

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 unbelasteten Niederschlagswassers nur über die Straßenaußenböschungen 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. Im vorliegenden Fall werden die Mulden durch geeignete Maßnahmen so ausgebildet, dass sie eine ausreichende Versickerungsfähigkeit aufweisen. Längere Muldenabschnitte werden z.T. durch Querriegel (Erdschwellen) unterbrochen. Um bei starken Regenereignissen ein Überlaufen der Mulden zu verhindern, werden - sofern möglich - an geeigneten Stellen Überläufe in der Kanalisation vorgesehen.

4.5.1.6 Luft

Insgesamt ist der Raum, in dem die Trasse der A 44 gebaut wird, durch eine hohe Immissions-Grundbelastung gekennzeichnet.

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, z.T. auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgas-Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Bei den emittierten Substanzen handelt es sich um Kohlenmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Benzol, Blei und Partikel (PM₁₀).

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 Topografie und die Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen ergeben, dass die Schadstoff-

konzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen.

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

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

Gegenüber dem derzeitigen Zustand kommt es im Süden des Untersuchungsgebietes zu erhöhten Schadstoffeinträgen in die Landschaft. Im Bereich der Trasse wird sich die lufthygienische Situation durch die Zunahme verkehrsbedingter Schadstoffemissionen zwar verschlechtern, so dass Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV teilweise erreicht werden. Bereiche mit Wohnnutzungen sind davon allerdings nicht betroffen.

4.5.1.7 Klima

Großräumig betrachtet liegt der Planungsraum im Grenzbereich der Klimabezirke Münsterland im Norden und Bergisches Land/Sauerland im Süden. Das Klima zeichnet sich durch milde Winter und relativ kühle Sommer aus. Im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes mit seinem innerstädtischen Klima treten durch die hohe Bebauungsdichte und die hohen Anteile an versiegelten Flächen höhere Temperaturen im Vergleich zum Umland auf. Die Schadstoffemissionen der Haushalte und insbesondere der Hauptverkehrswege tragen weiter zur schlechten klimatischen Situation dieses Bereiches bei. Im östlichen Teil dagegen ist aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung eine gute Durchlüftung gegeben. Bedeutsame Kalt- oder Frischluftbahnen, die durch das Vorhaben beeinträchtigt werden könnten, sind im betroffenen Planungsgebiet nicht ausgewiesen.

Der in das Anti-Stau-Programm aufgenommene Neubau der A 44 entspricht den umweltpolitischen Zielvorhaben des Bundes. Ein Widerspruch zur globalen Klimaschutzpolitik wird nicht gesehen, zumal eine mögliche Klimaänderung nicht kausal den vom Verkehr emittierten Schadstoffmengen des planfestgestellten Abschnitts zugeordnet werden kann. Eine Veränderung des Klimas durch den von dem Straßenverkehr verursachten Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht bezifferbar. Zwar mag die von dem auf dem künftigen Straßenabschnitt rollenden Verkehr emittierte Schadstoffmenge mit zum Treibhauseffekt und damit zur Erwärmung der Atmosphäre und zur Klimaänderung beitragen, doch ist dies nicht im Sinne der juristischen Kausalitätslehre genau diesem Straßenabschnitt zuzuordnen. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was ein konkretes Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag, verlassen und der Bereich des vorrechtlichen, jenseits verwaltungsbehördlicher Überprüfbarkeit liegenden politisch-administrativen Gestaltungsspielraums erreicht.

Mit dem Neubau der A 44 verbundene geländeklimatische Auswirkungen ergeben sich hauptsächlich durch die Versiegelung und den Verlust von Gehölzbeständen mit kleinklimatischer und lufthygienischer Ausgleichsfunktion.

4.5.1.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsgebiet stellt Haus Laer das einzige Kulturgut von besonderer Bedeutung dar. Die dazugehörige denkmalwürdige Umfassungsmauer aus Bruchsteinen wird auf einer Länge von ca. 30 m durch die Baumaßnahme in Anspruch genommen.

Im Zusammenhang mit dem Neubau der A 44 ist der Abbruch von 8 Wohngebäuden unvermeidbar.

4.5.2 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

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

Einzelheiten sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen. Die angewandte Methode ist sachgerecht und entspricht der üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag einschließlich zugrunde liegender Abwägung ein.

4.5.2.1 Mensch

Baubedingte Auswirkungen

Die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens in Form von Verkehrsbehinderungen und -gefährdungen durch die Verkehrsführung ergeben sich vorwiegend im Ausbaubereich und nur vorübergehend. Auswirkungen während der Bauzeit lassen sich auch im Neubaubereich nicht völlig vermeiden. Die Straßenbauverwaltung wird sich bemühen, die durch den Neubau der A 44 verursachten Behinderungen des Straßenverkehrs und die sonstigen unvermeidbaren Belästigungen wie Lärm- und Luftschadstoffbelastungen möglichst gering zu halten.

Betriebsbedingte Auswirkungen

a) Lärm

Detaillierte Ausführungen zum Thema Lärm bzw. Lärmschutz erfolgen unter Abschnitt A, Nr. 6.3 und Abschnitt B, Nr. 5.3.6.1 dieses Beschlusses. Hierauf wird Bezug genommen.

Die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV wird über umfangreiche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen überwiegend sichergestellt. Sowohl am Nordhausen-Ring als auch an der A 44 werden Lärmschutzwälle und -wände errichtet, die zu einer deutlichen Minderung der Lärmeinträge in die angrenzenden Bereiche führen.

Die Wohn- und Mischgebiete im Westen des Untersuchungsgebietes unterliegen einer hohen Vorbelastung durch Schallemissionen des Nordhausen-Ringes. Durch die von der AS Universitätsstraße bis kurz vor den Opelring vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich durch die Neubaumaßnahme eine Entlastung der Anwohner, d.h. eine deutliche Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Zustand.

Im östlichen Bereich des Planungsabschnittes kommt es zu einer erhöhten Lärmbelastung der Wohn- und Streubebauung, obgleich bereits Lärmemissionen durch die A 44 und die B 226 gegeben sind. Durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird jedoch die Einhaltung der Grenzwerte für den Großteil der in der Nachbarschaft gelegenen Gebäude sichergestellt. Neben den Lärmschutzwällen und/oder -wänden bis zu einer Höhe von 11 m über Gelände erhält die A 44 einen lärmindernden Belag mit einem Korrekturwert von $D_{StrO} - 5 \text{ dB(A)}$.

Soweit die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge gleichwohl an einigen Anwesen überschritten werden, ist diese Lärmbelastung unvermeidbar. In diesen Fällen besteht ein grundsätzlicher Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen, mit denen sichergestellt wird, dass unzumutbare Lärmbelastungen oder gar Gesundheitsgefahren vom Betrieb der künftigen Autobahn nicht ausgehen. Die entlang der Trasse zu erwartende Lärmbelastung ist für die Anwohner zumutbar.

Die Hinzuziehung eines "Gesundheitsexperten" war ebenso wenig erforderlich wie eine Stellungnahme des Öffentlichen Gesundheitsdienstes. Die Planfeststellungsbehörde kommt auf der Grundlage der vom Vorhabenträger vorgelegten und hier festgestellten Unterlagen zu dem Ergebnis, dass keine gesundheitlichen Gefahren vom Betrieb der A 44 ausgehen.

b) Luftschadstoffe

Zunächst wird auf die detaillierten Ausführungen zur Luftschadstoffbelastung in Abschnitt B, Nr. 5.3.6.2 dieses Beschlusses verwiesen. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Grenzwerte für Benzol, Stickstoffdioxid und Partikel PM_{10} im Bereich von Wohnbebauungen nicht erreicht werden.

Die 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 und die auch befürchtete allgemeine Schwächung des Immunsystems. Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass bereits eine geringe Zunahme von Schadstoffmengen im Einzelfall zu Schädigungen oder Verschlechterungen von vorhandenen Krankheitsbildern führen kann, dies kann jedoch nicht zu einer generellen Abkehr von der Anwendung entsprechender Zumutbarkeitsschwellen führen. Insoweit ist bei jeder Planungsentscheidung eine Abwägung von Gefährdungspotenzial und Planung erforderlich. Hierfür geben gesetzliche Grenz- und Orientierungswerte sachverständige Entscheidungshilfen vor. Sofern solche Werte vorhanden sind, sind sie grundsätzlich auch zu beachten, es sei denn, ihr Geltungsanspruch

wird mit wissenschaftlich abgesicherten und verallgemeinerungsfähigen neueren Erkenntnissen in Frage gestellt. Dies ist vorliegend nicht geschehen.

Auch mit einer Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch Ablagerung von Schadstoffen in den umliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen oder Gärten ist unter Berücksichtigung der Lärmschutzbauwerke sowie der technischen Weiterentwicklung der Kraftfahrzeuge nicht zu rechnen.

c) Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der A 44 sind Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke zu erwarten, die deren Nutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinträchtigen.

d) Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit

Für die Verkehrsteilnehmer ergibt sich durch den mit dem Neubau der A 44 im Planungsraum verbundenen gleichmäßigeren Verkehrsfluss sowie der Verminderung der hohen Stau- und Unfallhäufigkeit insgesamt eine Verbesserung der Verkehrssituation einschließlich der Verkehrssicherheit.

e) Erholung und Freizeit

Eine nachhaltige Verschlechterung der Erholungs- und Freizeitfunktion des durch die Baumaßnahme berührten Umfeldes ist nicht zu erwarten. Allerdings erfährt der Naherholungsraum beidseitig der Höfe- und Schattbachstraße durch den Neubau der A 44 eine Verlärmung, die die Erholungseignung mindert. Die für Fußgänger bzw. Radfahrer nutzbaren Wegebeziehungen sind auch nach der Verwirklichung der Baumaßnahme vorhanden bzw. werden wiederhergestellt. Auch werden städtebauliche Funktionszusammenhänge durch das Vorhaben nicht unterbrochen oder beeinträchtigt. Relevante Verbindungen z.B. zwischen Altenbochum und Steinkuhl oder dem Stadtteil Laer und der Altstadt bleiben erhalten. Sofern ein Ausgleich der Naherholungsmöglichkeiten infolge der Trassennähe mit den straßenbedingten Beeinträchtigungen moniert wird, ist dem entgegenzuhalten, dass bereits gegenwärtig erhebliche Vorbelastungen, z.B. durch das Opel-Werk, die B 226 und das AK Bochum/Witten gegeben sind. Auch ist in diesem Zusammenhang auf die Kompensationen (16 G, 17 G, 18 G) hinzuweisen, die das Gebiet strukturell anreichern.

Insgesamt stehen die zu erwartenden Beeinträchtigungen hinter den mit dem Neubauvorhaben verbundenen Vorteilen zurück.

4.5.2.2 Tiere und Pflanzen

In einem unmittelbar an stark befahrenen Straßen gelegenen Untersuchungsgebiet ist bereits von gestörten Verhältnissen für Tiere und Pflanzen auszugehen. Infolge der vorhandenen, hoch belasteten und stauanfälligen Straßen einerseits sowie der Inanspruchnahme für Wohnsiedlungen, Gewerbe- und Industrieflächen und sonstige bauliche Nutzungen im Außenbereich und der Grünlandbewirtschaftung andererseits bringt die Maßnahme keine wesentlichen Änderungen für die Tier- und Pflanzenwelt mit sich. Es ist hervorzuheben, dass die Trennwirkung der

A 44 aufgrund der zahlreichen bestehenden Barrieren und der randlichen Trassenführung durch den Freiraumbereich im Osten des Untersuchungsgebietes relativ gering ist. Es werden nur kleine Restflächen verinselt.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan enthält Vermeidungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen. Die durch die Anlage des Straßenbauwerkes und aller notwendigen Nebenflächen gefährdeten angrenzenden wertvollen Biotopstrukturen werden z.B. im Baustellenbereich geschützt. Auf den Lärmschutzwällen sind Amphibienschutzvorrichtungen einzubauen, die einseitig an vorhandene Lärmschutzwände anschließen; hierdurch werden Erdkröten daran gehindert, die Fahrbahn zu überqueren. Mit den vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden Tier- und Pflanzenlebensräume neu geschaffen bzw. optimiert und neue naturraumtypische, landschaftsgliedernde und biotopvernetzende Strukturen entwickelt. In dem als bedeutend eingestuften faunistischen Funktionsraum im östlichen Planungsbereich wird beispielsweise auf einem Acker eine extensiv zu nutzende Streuobstwiese angelegt, um eine gleichwertige Struktur zu schaffen, die die gestörte faunistische Funktion ersetzt.

Für die besonders/streng geschützten Arten wird durch die bau- und anlagenbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme keine Zerstörung von Lebensstätten eintreten, die die lokalen Populationen erheblich beeinträchtigt. Hierzu wird auf die Ausführungen zu Naturschutz und Landschaftspflege in Abschnitt B, Nr. 5.3.9.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Insgesamt sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen mit den gesetzlichen Umwelanforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Naturschutzes und der Landschaftspflege ergeben (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.9 dieses Beschlusses), vereinbar. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine wesentliche Verschlechterung der Lebensraum- und Vernetzungssituation.

4.5.2.3 Landschaft

Zwar verursacht das Straßenbauvorhaben eine dauerhafte Veränderung des Landschaftsbildes vor allem im östlichen Bereich, jedoch ist zu berücksichtigen, dass bereits Vorbelastungen gegeben sind. Die vorgesehenen Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen der straßeneigenen Böschungen und der Lärmschutzanlagen dienen einerseits der verkehrsgerechten Gestaltung des Straßenkörpers für den Autofahrer, können verkehrlenkende Funktionen übernehmen und binden andererseits den Verkehrsweg in den umgebenden Landschaftsraum ein. Mit den v.g. Maßnahmen werden auch die zeitweiligen Beeinträchtigungen durch den Verlust von Gehölzen und Ruderalflächen an Straßen ausgeglichen. Für die Verluste wertvoller Landschaftssubstanz werden gleichartige Strukturen neu geschaffen, z.B. für den Verlust von Gehölzen, Gehölzflächen und Baumhecken/Baumreihen auf Ackerflächen.

Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden zudem z.T. durch die Gestaltungsmaßnahmen kompensiert. Verbleibende Beeinträchtigungen werden durch die Anlage von gliedernden und belebenden Elementen ausgeglichen. Dazu gehört z.B. die landschaftsgerechte Einbindung des Regenrückhaltebeckens durch eine naturnahe Gestaltung mit der Anpflanzung von Gehölzen.

Keiner der vorgefundenen Biotoptypen ist nach BNatSchG oder LG besonders geschützt. Entgegen den Äußerungen im Anhörungsverfahren wird davon ausgegangen, dass Kartierung und Bewertung der Biotoptypen vom Gutachter vorschriftsmäßig vorgenommen worden sind. Die durch die planfestgestellte Maßnahme angeschnittenen bzw. berührten Landschaftsschutzgebiete, von denen eines lediglich ein temporäres Schutzgebiet ist, haben eine solche Ausdehnung, dass auch nach dem Bau der Straße große, von der Straße nicht wesentlich geprägte Flächen verbleiben, für die die Schutzausweisung ihren Sinn behält.

Insgesamt ist deshalb festzustellen, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft mit den gesetzlichen Umwelanforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Naturschutzes und der Landschaftspflege ergeben (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.9 dieses Beschlusses), vereinbar sind. Mit den Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird das Landschaftsbild wieder hergestellt bzw. neu gestaltet.

4.5.2.4 Boden

Unter Berücksichtigung vorliegender Untersuchungs- und Forschungsergebnisse zur Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen sind etwaige, auf den Straßenverkehr zurückzuführende schädliche Bodenveränderungen allenfalls unmittelbar neben dem Fahrbahnrand (im Bereich des Banketts) anzutreffen. Die Ausbreitung betriebsbedingter Schadstoffe und der Eintrag auf die angrenzenden landwirtschaftlich/gärtnerisch genutzten Flächen werden durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen und die dichte Abpflanzung gemindert.

Darüber hinaus sieht die landschaftspflegerische Begleitplanung die ökologische Aufwertung von zurzeit stark belasteten Flächen mit einer Verbesserung der Speicher- und Reglerfunktion der Böden vor. Die natürlichen Bodenfunktionen werden positiv verändert, z.B. durch die Anlage einer Gehölzpflanzung auf Intensivgrünland- und Ackerflächen.

Die für Baustelleneinrichtungen, Erddeponien, Arbeitsstreifen u.a. vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen werden unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten entsprechend ihrer bisherigen Nutzung wieder hergestellt.

Die von etwaigen Bodenverunreinigungen ausgehende potenzielle Gefährdung von Mensch und Umwelt durch Unfälle mit Gefahrguttransporten wird durch die mit dem Bau der A 44 verbundene Erhöhung der Verkehrssicherheit gegenüber dem jetzigen Zustand des Straßennetzes verringert. Zudem sind Schutzeinrichtungen gem. RPS vorgesehen, deren Einzelheiten im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt werden (vgl. auch unten Nr. 4.5.2.5 dieses Beschlusses).

Da die Trasse im Einflussbereich von bergbaulichen Einwirkungen liegt, sind Sicherungsmaßnahmen vor und während der Baumaßnahme vorgesehen. Im Bereich der Baumaßnahme befindliche Altlasten sind gutachterlich bewertet worden. Erforderliche Sicherungsmaßnahmen werden in Abstimmung mit den zuständigen Behörden unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen vorgenommen (vgl. Abschnitt A, Nr. 6.2 dieses Beschlusses).

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 (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.8 dieses Beschlusses), vereinbar. Die zusätzlichen Belastungen infolge Versiegelung und Schadstoffeintrag können unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen als tolerierbar bezeichnet werden.

4.5.2.5 Wasser

Durch die Baumaßnahme sind neben der durch die Versiegelung eintretenden Verringerung der Grundwasserneubildungsrate keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Grundwasser zu erwarten. Im Bereich der Überbauung des Nordhausen-Ringes wird die vorhandene Bodenversiegelung durch die Verbreiterung der Fahrbahnen vergrößert. Im übrigen Bereich werden Flächen neu versiegelt. Ein weiterer Eingriff in die vorhandenen Grundwasserverhältnisse erfolgt nicht.

Der Vorwurf, Schadstoffeinträge in die Gewässer und das Grundwasser nicht ausreichend berücksichtigt zu haben, geht fehl. Der Untersuchungsraum weist aufgrund des bewegten Reliefs einen eher hohen Grundwasserflurstand auf. Durch die langen Filterstrecken und die Gesteins- und Bodenstrukturen ist das Filterpotenzial so hoch, dass keine besonderen Empfindlichkeiten für das Grundwasser bestehen. Lediglich im Bereich des Schattbaches und des Siepens südlich des Nordhausen-Ringes ist der Grundwasserflurstand eher niedrig. Aber auch hier sind aufgrund der vorhandenen Böden ausreichende Pufferkapazitäten vorhanden, so dass keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Grundwasser durch erhöhte Verschmutzungen der oberen Bodenschichten und deren Weiterleitung in das Grundwasser zu erwarten sind.

Gleichwohl wird durch die Vorreinigung des gesammelten Niederschlagswassers und die Drosselung der Einleitungsmenge das Risiko einer zusätzlichen qualitativen und quantitativen Belastung der Einleitungsgewässer auf ein vertretbares Maß reduziert.

Um bei Unfällen mit Gefahrguttransportern eine Gefährdung des Bodens und des Wassers (Vorflut, Grundwasser) zu verhindern, werden entsprechend der RPS Schutzeinrichtungen (z.B. Schutzplanken, Gleitbänder) für abirrende Fahrzeuge vorgesehen. Einzelheiten werden im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

Zwischen der Trasse der A 44 und dem renaturierten Schattbach beträgt der kleinste Abstand über 50 m. Durch einen Lärmschutzwall und eine dichte Abpflanzung am Straßendamm wird der Schattbach abgeschirmt. Erhebliche Beeinträchtigungen des derzeit bereits vorbelasteten Schattbaches sind nicht zu erwarten. Der Oelbach verläuft parallel zum Schattbach in deutlich größerem Abstand zur Trasse, so dass für dieses Gewässer ebenfalls keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Zu der erheblichen Vorbelastung des Stillgewässers nördlich des Außenringes durch die Schadstoffeinträge aus dem Nordhausen-Ring ergeben sich keine weiteren zusätzlichen Beeinträchtigungen. Die zusätzliche Einleitung der Straßenwasser der A 44 mit ihren Schadstoffeinträgen bedeutet zwar eine Mehrbelastung, jedoch keine erhebliche Verschlechterung des bestehenden Zustandes.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Extensivierungs- und Anpflanzungsmaßnahmen - an anderer Stelle - bewirken eine qualitative Verbesserung des Grund- und Oberflächenwassers durch Verminderung des Pestizid- und Dünggeeintrags. Vorgesehen ist z.B. die Umwandlung von Ackerfläche in eine gelenkte Sukzessionsfläche oder eine extensiv zu nutzende Wiese/Weide. Der Schotterkörper des alten Eisenbahngleises unter den neuen Böschungen der Trasse wird zurückgebaut und damit werden Bodenstandorte mit ihren Speicher-, Regler- und Filterfunktionen verbessert. Die Niederschlagsversickerung auf den Flächen wird optimiert.

Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Umwelanforderungen - wie sie sich für das Schutzgut Wasser aus dem WHG und dem LWG ergeben (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.7 dieses Beschlusses) - vereinbar.

4.5.2.6 Luft

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 lufthygienischen Immissionsgrenzwerte als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind. 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.

Nach dem Ergebnis der Schadstoffabschätzung werden die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV in Bereichen mit Wohnnutzungen nicht erreicht (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.6.2 dieses Beschlusses).

Die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Belastungen des Schutzgutes Luft sind als vertretbar anzusehen, zumal sich durch die mit dem Bau der A 44 einhergehende teilweise Entzerrung des Verkehrs die Schadstoffsituation im Bochumer Raum erheblich verbessern wird. Der Verkehrsfluss wird reibungsloser mit der Folge, dass Rückstaus vermieden werden und es - bezogen auf das einzelne Kraftfahrzeug - zu geringeren Emissionen kommen wird.

Durch den Bau der Trasse werden Gehölzstrukturen mit Luftfilter- und Luftregenerationsfunktion in Anspruch genommen. Der mit dem Neubau verbundene Verlust von Gehölzbeständen wird durch die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen kompensiert.

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

4.5.2.7 Klima

Die im unmittelbaren Umfeld der neu gebauten Straße durch die Erhöhung der Luft- und Bodentemperatur auftretenden kleinräumigen Änderungen und Störungen des Kleinklimas sind wegen des mit der Neuversiegelung und des Verlustes von Gehölzbeständen verbundenen Eingriffs unvermeidbar.

Entgegen vorgetragener Einwände widerspricht die Neubaumaßnahme keinen klimatechnischen Planungsvorgaben. Der betroffene Raum wird in seiner Frischluft- und Regenerationsfunktion auch nicht erheblich eingeschränkt. Der mit dem Neubau der A 44 verbundene Verlust von Gehölzbeständen mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion wird durch die landschaftspflegerische Begleitplanung kompensiert. Die vorgesehenen Gehölzanpflanzungen übernehmen u.a. auch wichtige lokalklimatische und lufthygienische Funktionen. Durch die Neubaumaßnahme sind keine erheblichen und nachhaltigen negativen Auswirkungen auf das Klima zu erwarten.

4.5.2.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Das verkehrliche Interesse an dem Neubau der A 44 ist höher zu bewerten als der mit der Maßnahme verbundene Abbruch von 8 Wohnhäusern und die Inanspruchnahme eines kleinen Teiles der denkmalwürdigen Bruchsteinmauer am Haus Laer. Die Inhaber der Wohngebäude werden entschädigt. Die Bruchsteinmauer wird artgerecht ersetzt, so dass das Gesamtensemble wiederhergestellt sein wird.

Durch die Auflagen in Abschnitt A, Nr. 6.6 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Belange der Bodendenkmalpflege in angemessener Weise berücksichtigt werden.

Mit dem Denkmalschutzgesetz nicht zu vereinbarende Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

4.5.2.9 Wechselwirkungen

Die Aufnahme des Begriffs der Wechselwirkungen in den Bereich der Schutzgüter des UVPG bringt zum Ausdruck, dass die Umwelt als ein komplexes System zu bezeichnen ist. Die beschriebenen Schutzgüter stehen nicht ohne jeden Zusammenhang nebeneinander, sondern vielmehr in vielfältigen Beziehungen zueinander, weshalb auch die Vernetzung verschiedener Umweltkomponenten dargestellt und die Auswirkungen des Vorhabens hierauf beschrieben und bewertet werden sollen. Die vielgestaltigen Beziehungen zwischen den Komponenten kommen in den Beschreibungen der einzelnen Schutzgüter bereits teilweise zum Ausdruck, sollen aber an dieser Stelle noch einmal zusammengefasst werden.

So setzt sich der östliche Teil des Planungsraumes aus mehreren, das Landschaftsbild prägenden Elementen zusammen, die ihrerseits wiederum Funktionen als Lebensraum für Fauna und Flora sowie als Erholungsraum für den Menschen haben. Jede Beeinträchtigung des Landschaftsbildes beinhaltet gleichzeitig eine Verringerung der Erholungseignung des Raumes für den Menschen. Jede Vernichtung von das Landschaftsbild prägenden Elementen bedeutet gleichzeitig eine Verringerung der Biotopausstattung der Landschaft mit unmittelbaren Folgen für Fauna und Flora. Gleiches gilt für die Zerschneidung der Landschaft durch ein technisches Bauwerk, das gleichzeitig für eine Zersplitterung und Isolation der Biotopstrukturen sorgt.

Lärm ist kein den Menschen allein in seiner Wohnumgebung oder den Erholungsmöglichkeiten betreffendes Problem. Vielmehr wird es im Umfeld des neu gebauten Teils der Trasse zu einer Beunruhigung der dort lebenden Tierarten kommen.

Luftverunreinigungen wirken ebenfalls nicht nur auf den Menschen, sondern auch unmittelbar auf Fauna und Flora. Mittelbar können Schadstoffe über den Eintrag in Boden, Oberflächen- und Grundwasser auf Menschen, Tiere und Pflanzen zurückfallen. Gerade der Boden mit seinen weit reichenden, ausführlich beschriebenen Funktionen als sensible Lebensgrundlage für Menschen, Tiere und Pflanzen geht durch Versiegelung auch zu Lasten von Mensch, Fauna und Flora verloren.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass Schutzmaßnahmen zugunsten eines Schutzgutes negative Auswirkungen auf ein anderes Schutzgut haben können. Aktive Lärmschutzmaßnahmen beispielsweise dienen dem Schutz der Menschen in ihren unmittelbaren Wohnbereichen, sie können jedoch je nach ihrer Ausgestaltung auch eine Beeinträchtigung des Landschaftsraumes bedeuten. Lärmschutzwände lassen sich zwar nicht so gut in die Landschaft eingliedern wie Wälle, beanspruchen jedoch nicht so große Flächen. Die auch im vorliegenden Fall in einigen Bereichen gewählten Wall-Wand-Kombinationen sind ein Kompromiss, um einerseits den Böschungsfuß kleiner zu halten und andererseits über die Bepflanzung der Böschung die aus Lärmschutzgründen ergänzend notwendige Lärmschutzwand landschaftlich besser einzubinden.

4.5.3 Zusammenfassung

Mit dem Neubauvorhaben sind zahlreiche negative Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen verbunden. Durch die technische Gestaltung des Straßenkörpers, die planfestgestellten Schutzmaßnahmen und die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen werden diese Beeinträchtigungen jedoch auf ein vertretbares Mindestmaß begrenzt.

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

5 **Materiell-rechtliche Bewertung**

5.1 **Planrechtfertigung**

Der Neubau der A 44 im hiermit festgestellten Abschnitt ist, gemessen an den Festlegungen des FStrAbG und den Zielen des FStrG, erforderlich.

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

Diesen Anforderungen genügt der Plan für den Neubau der A 44. Diese Feststellung beruht im Einzelnen auf folgenden Überlegungen:

5.1.1 Mit dem FStrAbG hat der Bundesgesetzgeber im Rahmen seiner Kompetenzen (Art. 74 Nr. 22 GG) festgelegt, wie das Netz der Bundesfern-

straßen 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 zu Grunde liegende Verkehrsprognose einen entsprechenden Bedarf rechtfertigt und deshalb nicht mehr angezweifelt werden kann (BVerwG, Urt. vom 8. Juni 1995 - 4 C 4.94 - NVwZ 1996, 381).

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

Es handelt sich bei der Ausweisung in der Bedarfsplanung nach dem FStrAbG um eine politische Leitentscheidung, welche die für das Vorhaben sprechenden Gründe stärkt. Die Planfeststellungsbehörde ist daher befugt, aus der gesetzgeberischen Leitentscheidung für die Abwägung Gesichtspunkte abzuleiten, die für das Vorhaben sprechen. Die Überwindung solcher durch den Gesetzgeber unterstrichener Belange kann nur auf Grund besonderer Gegengründe geschehen, die ihrerseits über ein entsprechendes Gewicht verfügen müssen. Gründe, die den vom Gesetzgeber festgelegten Bedarf überwinden könnten, sind weder ersichtlich, noch haben die Einwander insoweit Entscheidungserhebliches vorgetragen.

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 entgegenhalten, ist noch nicht geeignet, Anhaltspunkte für eine Überschreitung des gesetzgeberischen Ermessens bei der Aufnahme der Maßnahme in den Bedarfsplan zu liefern (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26. April 1996 - 11 VR 47.95 - NuR 1997, S. 79).

Insoweit ist die Forderung, die Planung einer erneuten Kosten-Nutzen-Analyse zu unterwerfen, nicht begründet. Der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan liegt ebenso wie die Einstufung des Vorhabens als vordringlicher Bedarf eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse des Gesetzgebers zu Grunde. 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 Planfeststel-

lungsverfahren die zu Grunde liegende Kosten-Nutzen-Analyse unbeachtet zu lassen und eine erneute Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu fordern (BVerwG, Urt. vom 12. Juni 1997 - 4 C 3.95 - UPR 1998, S. 25).

- 5.1.2 Der Neubau der A 44 ist im Übrigen auch aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten, weil die vorhandenen Straßen nicht mehr den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen im Planungsraum entsprechen. Dies ergibt sich im Einzelnen aus den in Abschnitt B, Nr. 5.3.2 dieses Beschlusses angeführten Überlegungen.

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

In absehbarer Zeit ist mit Blick auf die derzeitige verkehrliche Entwicklung auch nicht mit einem Rückgang der Verkehrsbelastung zu rechnen, der den Bedarf für den Neubau der A 44 in Frage stellen würde. Dies wird durch die der A 44 zu Grunde liegende Verkehrsprognose einschließlich der ergänzenden Untersuchung zur Lkw-Belastung bestätigt (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.2.4.3 dieses Beschlusses).

5.2 Planungsleitsätze

Die Planung für den Neubau der A 44 einschließlich der Folgemaßnahmen sowie der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen orientiert sich an den im Bundesfernstraßengesetz und in den anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die bei der öffentlichen Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.

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

Als externer Planungsleitsatz ist vor allem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen innerhalb einer von der zuständigen Behörde zu bestimmenden Frist vorrangig auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§ 19 Abs. 1 und 2 Satz 1 BNatSchG, § 4a Abs. 1 und 2 Satz 1 LG), beachtet worden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt, dass ein Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Trasse oder die Aufgabe des Projekts nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebots sein kann.

5.3 Abwägung

5.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 17 Satz 2 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Dieses Ge-

bot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis.

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

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine derartige Entscheidung auf der Grundlage der Planunterlagen, der durchgeführten Untersuchungen, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Äußerungen des Vorhabenträgers unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele mit der gebotenen Schärfe und Untersuchungstiefe möglich. Im Einzelnen wird hierzu auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Bei dem Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielsetzung bei öffentlichen Planungen in Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den vorgenannten Planungsleitsätzen anhaftende Wirkung. Kennzeichnend hierfür sind Regelungen mit Optimierungsgebot, die eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordern. Das in § 19 Abs. 2 BNatSchG, § 4a Abs. 2 LG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein solches in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss v. 21. Aug. 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, Ur. vom 22. März 1985 - 4 C 73/82 - NJW 1986, 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, das heißt, was auf Grund der konkreten Planungssituation relevant ist. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der Anlieger.

Auf Folgendes wird ergänzend hingewiesen:

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

Sinn und Zweck der Planfeststellung ist es jedoch, die konkreten Auswirkungen der Straße auf die vom Plan betroffenen Privatleute 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 dagegen, z.B. auf Natur und Landschaft, Naherholung, 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 Zuständigkeitsbereiches beauftragt. Soweit verkehrs- oder umwelt-

politische Gesichtspunkte, z.B. die Förderung des öffentlichen Personenverkehrs oder generelle Fragen zur Schadstoffproblematik, thematisiert worden sind, ist hierüber nicht in der Planfeststellung zu befinden. Ein Anspruch darauf, von Auswirkungen und Belastungen einer Straße gänzlich verschont zu bleiben, besteht nicht. Die allgemeinen negativen Auswirkungen des Straßenbaus gehören zu den Lasten, die im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen sind, wobei auch die positiven Aspekte nicht verkannt werden dürfen.

5.3.2 Verkehrliche Belange

5.3.2.1 Funktionale Bedeutung der A 44 im Planungsraum

Die A 44 ist Bestandteil der großräumigen West-Ost-Achse zwischen Aachen und Kassel; aufgrund ihrer Netzverknüpfung mit den in Nord-Süd-Richtung geführten Autobahnen A 43 und A 45 stellt sie - wenn auch in Teilabschnitten unterbrochen - zugleich ein wichtiges Verbindungsglied zwischen dem Ruhrgebiet und den Ballungsräumen der Rheinschiene dar.

Die im Ballungsraum Ruhr vorhandene A 44 verläuft durch das Stadtgebiet von Witten und ist am AK Dortmund/Witten mit der A 45 verknüpft. Weiter in Richtung Westen verläuft die A 44 auf Bochumer Stadtgebiet, ist im Kreuz Bochum/Witten mit der A 43 verknüpft und endet dort im westlichen Anschluss. Der Verkehr wird hier über die AS A 44/B 226 - Wittener Straße - weiter in westliche Richtung geführt. Mit dieser Lage nimmt die A 44 nicht nur den weiträumigen Verkehr auf, sondern auch den Individualverkehr zwischen den Ruhrgebietsstädten und Anteile der dortigen innerörtlichen Verkehre.

Der planfestgestellte Abschnitt umfasst den Neubau der Querspange A 44 auf einer Länge von 3,320 km, die eine Verbindung zwischen dem AK Bochum/Witten und dem Außenring der Stadt Bochum über den Anschluss an die Universitätsstraße herstellt.

Die Neubaumaßnahme ist außerdem in Zusammenhang zu sehen mit zwei weiteren Straßenbauvorhaben (Ausbaumaßnahmen), die ebenfalls im Bochumer/Essener Raum liegen:

- dem sechsstreifigen Ausbau der A 40 zwischen der AS Gelsenkirchen und der AS Bochum-Stahlhausen,
- der niveaufreien Verknüpfung zwischen der A 40 und dem Außenring Bochum im Bereich der AS Bochum-Stahlhausen (Westkreuz).

Insgesamt soll dieses somit drei Maßnahmen umfassende Paket, die sogenannte 'Bochumer Lösung', der überlasteten Verkehrssituation im mittleren Ruhrgebiet Rechnung tragen.

5.3.2.2 Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation

Der geplante Neubauabschnitt liegt im Kernbereich der Rhein-Ruhr-Region, die aufgrund der funktionalen Beziehungen der dicht gelegenen Städte und Stadtteile untereinander sowie der vielfältigen Industrie- und Gewerbegebiete durch ein dichtes Verkehrsnetz mit zahlreichen Anschlussstellen geprägt ist.

Im Raum Bochum verlaufen die Autobahnen A 40, A 43 und A 44. Das Autobahnstreckennetz ist hoch belastet; die Verkehrsmengen lagen im

Jahr 2000 im werktäglichen Verkehr zwischen ca. 70.000 und ca. 110.000 Kfz/24h. Die Verkehrszählung aus dem Jahr 2005 bestätigt diese Zahlen mit noch zunehmenden Verkehrsbelastungen auf der A 40, womit die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht bzw. überschritten ist. Dementsprechend führt die Bewältigung dieser großen Verkehrsmengen zu Zähflüssigkeit, Stop-and-go-Verkehr und Staus auf den Autobahnen bei geringsten Störungen. Darüber hinaus ist aber auch die Leistungsfähigkeit der Verknüpfungen mit dem Basisstraßennetz aufgrund der hohen Verkehrsnachfrage, insbesondere während der Verkehrsspitzen, betroffen; es kommt zu Stau- und Unfallhäufungen. Hierdurch bedingt wiederum sind Verlagerungen von Verkehrsabläufen auf das untergeordnete Straßennetz.

Verbunden sind die Autobahnen A 43 und A 44 über die B 226 mit dem niveaufreien, autobahnähnlich ausgebauten Außenring der Stadt Bochum (Nordhausen-Ring, Oviedo-Ring und Donezk-Ring), der teilweise als "Straße von übergeordneter Bedeutung" ausgewiesen ist. Der Außenring weist aktuell Belastungen zwischen ca. 40.000 Kfz/24h und ca. 70.000 Kfz/24h pro Werktag auf, was eine Verkehrsmenge in einer Größenordnung darstellt, die nur mit Schwierigkeiten zu bewältigen ist.

Innerhalb der Stadt selbst erreichen ebenfalls die wichtigen Magistralen (Universitätsstraße, Wittener Straße, Innenring u.a.) Belastungsumfänge, die zu einer hohen Auslastung der angebotenen Kapazitäten führen.

Lediglich das übrige nachgeordnete Straßennetz verfügt noch in größerem Umfang über gewisse Kapazitätsreserven. Diese Straßen haben jedoch überwiegend andere Funktionen. Außerdem sind sie von ihrem Bauzustand und ihrer Ausstattung her nicht geeignet, als Ausweichstrecken oder gar zur Entlastung der vorgenannten überlasteten Straßen zu dienen.

Der Verkehr auf den Straßen im Stadtgebiet von Bochum (einschließlich Autobahnen) ist überwiegend stadtbezogener Verkehr. Ca. 10 % der Fahrleistungen sind auf Fernverkehre zurückzuführen, die in Bochum als Durchgangsverkehre auftreten. Diese Verkehrsströme belasten fast ausschließlich die Autobahnen A 40 und A 43.

5.3.2.3 Planungsziel

Der vorliegende Neubauabschnitt der A 44 dient der dringend erforderlichen Verbesserung der Straßenverkehrsverbindungen im mittleren Ruhrgebiet.

Zum Einen erleichtert er die lokalen und zwischenörtlichen Verkehrsbeziehungen im Bereich Bochum/Witten mit einer gleichzeitigen besseren Anbindung an das überregionale Straßennetz.

Zum Anderen soll er seine Wirkung zusammen mit den beiden Ausbaumaßnahmen der 'Bochumer Lösung' (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.2.1 dieses Beschlusses), für die bereits Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen, entfalten: Im Zusammenwirken der Maßnahmen wird mit der Querspange zwischen dem Nordhausen-Ring und dem AK Bochum/Witten eine neue West-Ost-Verbindung am Südrand der Kernzone des Ruhrgebietes geschaffen, die dem Gesamtverkehrssystem mit signifikanter Anhebung der Leistungsfähigkeit eine größere Stabilität gibt. Mit ihren zusätzlichen Kapazitäten wird sie eine Verbindungsalternative für den West-Ost-Verkehr im südlichen Ruhrgebiet sein, die wichtigen Bypass-Charakter für die auch

nach dem sechsstreifigen Ausbau weiterhin hoch belastete A 40 mit nicht gänzlich zu vermeidenden Störungen hat.

Mit sich so darstellender Verbesserung der Verkehrsstruktur, einhergehend mit deutlicher Verringerung von Stau- und Unfallneigung sowie mit Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes trägt die Maßnahme zur verkehrlichen Stabilisierung des Gesamttraumes bei.

5.3.2.4 Verkehrsbelastung

Für den planfestgestellten Abschnitt der A 44 wird folgende Belastung (WTV) prognostiziert:

Nordhausen-Ring zwischen AS Universitätsstraße und AS Opelring	ca. 93.000 Kfz/24h
A 44 von AS Nordhausen-Ring bis AS Markstraße	ca. 46.000 Kfz/24h
A 44 von AS Markstraße bis zur Wittener Straße	ca. 60.000 Kfz/24h.

Im Rahmen der Untersuchungen zur 'Bochumer Lösung' sind bei den Kfz-Fahrleistungen Wachstumsraten für den Zeitraum zwischen 1995 und 2010 von ca. 13 % prognostiziert worden. Für die Fortrechnung auf das Jahr 2015 gilt dieser Zuwachs gleichermaßen.

Diesen Aussagen liegen zunächst die beiden Verkehrsuntersuchungen der Ingenieurgruppe IVV-Aachen zugrunde, nämlich die

- Untersuchung "Verkehrliche Wirkung von Straßenbaumaßnahmen ('Bochumer Lösung') im Stadtgebiet Bochum" aus Dezember 1996, die sich ausschließlich mit verkehrlichen Effekten des zur 'Bochumer Lösung' gehörenden Maßnahmenbündels befasst
sowie die
- Untersuchung "Verkehrsströme an ausgewählten Knoten der A 40 und der A 44 im Raum Bochum" aus August 1998/Januar 1999.

Zur Fortschreibung dieser auf den Zeithorizont bis 2010 angelegten Untersuchungen auf den Zeithorizont 2015 wurde in erster Linie auf Prognosen und Erkenntnisse des Bundes zurückgegriffen: Wesentliche Grundlage der Fortschreibung bildet die im Auftrag des BMV von der PROGNOSE AG erstellte "Strukturdatenprognose 2015", die regionalisierte Informationen zur Entwicklung der Einwohner- und der Erwerbstätigenzahl sowie der Bruttowertschöpfung enthält.

Darüber hinaus wurde speziell für den Bereich des Lkw-Verkehrs ergänzend eine Aktualisierung der durch diesen Verkehrsträger resultierenden Verkehrsbelastungen auf der A 44 vorgenommen -"Aktualisierung der Lkw-Verkehrsprognose zur Verkehrsuntersuchung 'Bochumer Lösung'/ Querspange A 44".

Die Planfeststellungsbehörde ist nach eingehender Befassung mit den genannten Gutachten im Einzelnen sowie der Gutachtenlage insgesamt der Auffassung, dass die äußerst komplexe Verkehrssituation sowohl in den Einzelheiten als auch ihren Wechselwirkungen untereinander nachvollziehbar dargelegt und untersucht wurde sowie schlüssige Ergebnisse gefunden wurden. Es besteht kein Anhaltspunkt für die Annahme, dass den Gutachtern bei ihrer Erstellung ein sachlich-methodischer Fehler unterlaufen wäre.

Zu den Untersuchungen, denen sich deshalb die Planfeststellungsbehörde anschließt, im Einzelnen:

5.3.2.4.1 Untersuchung "Verkehrliche Wirkung von Straßenbaumaßnahmen ('Bochumer Lösung') im Stadtgebiet Bochum"

Zur Beurteilung der verkehrlichen Bedeutung dieses Maßnahmenbündels sind Netzberechnungen durchgeführt worden, mit deren Hilfe Informationen über Verkehrsmengen, Netzauslastungen, Verkehrsverlagerungen und Fahrleistungen gewonnen werden konnten. Es ist ein sog. Mit-Fall (Netzsystem mit den Elementen der 'Bochumer Lösung') und ein sog. Ohne-Fall (ohne Elemente der 'Bochumer Lösung') berechnet worden. Als Ergebnis der Belastungsermittlungen zeigte sich: Wenn auch - durch die Dominanz der Autobahnachsen - das Schema der Belastungen für den Mit-Fall dem des Ohne-Falles ähnlich scheint, wird deutlich, dass dem Außenring - besonders im Westabschnitt - wesentlich größere Bedeutung zukommt und dass davon auszugehen ist, dass die Querspange Bochum in ähnlich starkem Maße wie der Außenring angenommen wird. Weiterhin hebt sich die starke Belastungszunahme auf der A 40 im Abschnitt westlich der AS Bochum-Stahlhausen hervor.

Die Analyse des Auslastungsgrades für das Prognosenetz unter den Bedingungen des Mit-Falles zeigt, dass die Verhältnisse gegenüber dem Ohne-Fall verbessert werden können. Der Anteil überlasteter Straßen im Prognose-Mit-Fall (gemessen an der möglichen Leistungsfähigkeit) beträgt für Autobahnen ca. 43 %, für den Außenring ca. 51 % und für die Summe der sonstigen Stadtstraßen ca. 21 %. Von den Hauptmagistralen, die eine Teilmenge der Stadtstraßen darstellen, sind ca. 32 % als überlastet einzustufen. Aus dem Vergleich der Auslastungszustände ergibt sich, dass sich der Anteil überlasteter Straßen im Mit-Fall gegenüber dem Ohne-Fall bezogen auf Stadtstraßen um ca. 7 % und bezogen auf Autobahnen um ca. 23 % reduziert. Dem steht eine Verdoppelung des Überlastungsanteils auf dem Bochumer Außenring gegenüber. Bei zusammengefasster Betrachtung von Autobahnen und Außenring zeigt sich allerdings, dass für diese Summe der niveaufrei geführten Straßen der Anteil der überlasteten Straßen ebenfalls deutlich zurückgeht.

Die Berechnungen beziehen sich auf Verhältnisse des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrs für den Planungshorizont 2010. Hierbei ist von den verkehrspolitischen Ansätzen ausgegangen worden, die auch im Rahmen der Landesverkehrsplanung den Verkehrsprognosen zugrunde gelegt worden sind. Bei den Netzberechnungen ist ein enger Zusammenhang zur regionalen Verkehrsuntersuchung für das östliche Ruhrgebiet sowie zu den Untersuchungsansätzen der Stadt Bochum hinsichtlich der siedlungsstrukturellen Leitdaten, der Verkehrsinfrastruktur und der innerstädtischen Verkehrsverflechtungen hergestellt worden. Im Rahmen dieses Ansatzes ist zur Nachbildung der innerstädtischen Verkehrsnachfrage auf die Materialien der Stadt Bochum und zur Nachbildung der regionalen Verkehrsverflechtungen auf das Material der großräumigen Verkehrsuntersuchung des BMV zurückgegriffen worden. Obgleich sich die Untersuchung im Wesentlichen auf Wirkungen im Stadtgebiet von Bochum bezieht, ist für die Netzberechnungen von einem landesweiten Gesamtnetz ausgegangen worden, in das auch die regionalen und großräumigen Fernverkehrsbeziehungen sachgerecht eingespeist werden konnten.

Als Gesamtergebnis kamen die Gutachter zu folgenden Aussagen:

Die Belastung des Straßennetzes in Bochum ist bereits heute sehr hoch. Insbesondere auf den niveaufrei geführten Verkehrsachsen ist ein großer Teil des Netzes als stark überlastet einzustufen. Hiermit sind auch Verdrängungen in das nachgeordnete Netz verbunden. Weitere Verkehrszunahmen sind zu erwarten; ein moderater Anstieg um ca. 13 % wird dabei nur zu halten sein, wenn sich der öffentliche Personenverkehr mit weiteren Verbesserungen des Leistungsangebots und der sonstigen Rahmenbedingungen entsprechend entwickelt.

Die 'Bochumer Lösung' führt gegenüber dem Ohne-Fall insgesamt zu einer Reduzierung der Fahrleistung im Netz der Stadtstraßen. Verkehrszunahme werden sich nur auf einzelnen Stadtstraßen ergeben, insbesondere auf solchen mit Zubringerfunktion. Die Fahrleistungen im Autobahnnetz und auf dem Außenring nehmen dagegen zum Teil erheblich zu.

Die Leistungsfähigkeit im Gesamtsystem wird signifikant angehoben. Die Ausbauten und die Umverteilung der Verkehre führen - gemessen an den möglichen Leistungsfähigkeiten - zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils überlasteter Straßen. Die Elemente der 'Bochumer Lösung' ergeben zusammen mit dem Bestandsnetz eine neue bzw. leistungsfähigere Ost-West-Spange am Südrand der Kernzone des östlichen Ruhrgebietes. Sie stellt sich als attraktive Verbindung für lokale und zwischenörtliche Verkehre dar. Gleichzeitig bietet sie eine wichtige Verbindungsalternative, die "Bypass-Charakter" hat und zur Stabilität der Verkehrsabwicklung beiträgt.

5.3.2.4.2 Untersuchung "Verkehrsströme an ausgewählten Knoten der A 40 und A 44 im Raum Bochum"

Gegenstand der Untersuchung war, auf der Basis des vorgenannten Gutachtens differenzierte Aussagen über die Verkehrsströme in ausgewählten Knoten der A 40 und der A 44 auf Bochumer Stadtgebiet zu erarbeiten, namentlich über die Verkehrsstromstärken an den relevanten Anschlussstellen, die Anteile des Lkw-Verkehrs an der Kfz-Belastung und die tageszeitliche Schwankung des Verkehrsanfalls.

Ermittelt wurden durch eine Umlegung der Prognose-Verkehrsströme auf das zukünftige Straßennetz die an durchschnittlichen Werktagen des Jahres 2010 zu erwartenden Verkehrsbelastungen. Die differenzierten Abbiegeströme in den Knoten wurden ausschließlich für die ausgewählten Anschlussstellen erarbeitet.

Eine Fortschreibung der Prognose auf den Zeithorizont 2015 erfolgte auf der Grundlage der im Auftrag des BMV erstellten "Strukturdatenprognose 2015", die regionalisierte Informationen zur Entwicklung der Einwohner, der Erwerbstätigen und der Bruttowertschöpfung enthält. Im Ergebnis kann danach insgesamt davon ausgegangen werden, dass sich in der Zeitspanne von 2010 bis 2015 der Kfz-Verkehr auf den Straßen des Verkehrsraumes Bochum/Essen nur geringfügig verändern wird. Die Veränderungsraten bleiben damit im Rahmen der Bandbreite, die durch die Prognosegenauigkeit gegeben ist.

5.3.2.4.3 Untersuchung "Aktualisierung der Lkw-Verkehrsprognose zur Verkehrsuntersuchung 'Bochumer Lösung' / Querspange A 44"

Der Vorhabenträger ist der Forderung der 'Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo' nachgekommen und hat eine Aktualisierung der aus dem Lkw-Verkehr resultierenden Verkehrsbelastungen auf der A 44 erarbeiten lassen. Damit ist gleichzeitig sichergestellt, dass im Rahmen der Planfeststellung bei den verkehrstechnischen Berechnungen auf aktuelle und belastbare Daten zurückgegriffen wird. Zudem wurde die Berechnungsgrundlage für die Ermittlung der Lärm- und Schadstoffimmissionen bestätigt, was eine Neuberechnung entbehrlich macht.

In der methodischen Vorgehensweise baut die Aktualisierung der Lkw-Prognose im Wesentlichen auf Grundlagen auf, die aus verschiedenen Datenbeständen des Landes bzw. des BMV zur Verfügung standen: auf dem aktualisierten Straßennetzmodell für die Bundesfernstraßenplanung sowie des Weiteren auf den prognostizierten Verkehrsströmen des Lkw-Fernverkehrs aus dem BVWP 2003. Weitere Grundlage der Berechnungen ist die Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur bis zum Jahre 2015, hier ebenfalls in dem Umfang, wie sie im Rahmen des BVWP 2003 unterstellt wurde.

Insgesamt ist die Untersuchung damit unter der Prämisse zu sehen, dass das Fernstraßennetz gemäß dem aktualisierten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der Stufe "Vordringlicher Bedarf" ausgebaut ist. Die Ermittlung der aus dem Lkw-Verkehr herrührenden Verkehrsbelastungen konkret erfolgte mit Hilfe von Modellberechnungen, bei denen unter Einsatz von Computertechnik der Verkehrsablauf im Prognose-Straßennetz simuliert wurde.

Während im Ergebnis zur Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur nunmehr ein Rückgang der Einwohnerzahl um ca. 30.000 sowie ein Rückgang der Beschäftigtenzahl um ca. 21.000 gegenüber der 1996er Verkehrsuntersuchung für die Bochumer Lösung prognostiziert wurde, ergab sich zu der Entwicklung des Lkw-Verkehrs bis 2015 ein gegenläufiges Bild:

Die im Rahmen des BVWP 2003 ermittelte Entwicklung des Güterverkehrs sowie die daraus abgeleitete Entwicklung des Lkw-Verkehrs in der Region Bochum zeigt, dass zwischen 1997 und 2015 bei der Güterverkehrsleistung (entspricht Lkw-Verkehrsbelastung) von einem Wachstum von ca. 70 % ausgegangen wird. Aufgrund der für die Region Bochum und das Umland zugrunde gelegten Strukturdatenentwicklung sowie der Veränderung des Ausgangs-Bezugsjahres auf 2003 ergibt sich noch ein Wachstum bei den Lkw-Verkehrsleistungen von ca. 42 %. Die darüber prognostizierten Lkw-Verkehrsbelastungen in der Region Bochum bewegen sich dann auf einem Niveau, wie es bereits bei den Verkehrsuntersuchungen von 1996/1998 zugrunde gelegt worden ist. Damit wird die Einschätzung bestätigt, dass die Auswirkungen der deutlich geringeren Werte der Leitdatenprognose von den erhöhten Annahmen zur Entwicklung des Güterverkehrs in etwa kompensiert werden.

Schließlich ergeben sich auch für die Belastung des Straßennetzes durch den Lkw-Verkehr an Werktagen im Zeithorizont 2015 Werte, die in gleicher Größenordnung bereits in den Untersuchungen 1996 bzw. 1998 ermittelt

worden sind: Ausgegangen wird von ca. 9.000 Lkw/Werhtag. Diese relativ große Übereinstimmung ergibt sich trotz der unterschiedlichen Prognose-Zieljahre, Leitdatenprognosen, Verkehrsentwicklungsszenarien sowie Bedarfsplanvorgaben, was auf eine nahezu vollständige Kompensation positiver und negativer Wirkungen zurückzuführen ist. Gleiche Feststellungen treffen auch auf den durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) zu.

5.3.2.5 Einwendungen

5.3.2.5.1 Notwendigkeit der Baumaßnahme

Ausweislich des Wortprotokolls über den Erörterungstermin "wird die A 44 generell bekämpft und zwar in jeder Art". Soweit hierzu die 'Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo' die A 44 unabhängig von Streckenführung und Art der Ausführung aus allgemeinen Erwägungen heraus, u.a. ideologischen Gründen, abgelehnt hat, wird dies unter Bezugnahme auf die Ausführungen in diesem Beschluss, insbesondere Abschnitt B, Nr. 5 zurückgewiesen.

Ebenfalls zurückgewiesen werden die Einwendungen, die die Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme in Frage stellen. Insoweit sei noch einmal auf die Ausweisung des Vorhabens im Bedarfsplan im vordringlichen Bedarf verwiesen, was die vom Gesetzgeber angeordnete Wirkung hat, dass die Planrechtfertigung für das Vorhaben gegeben ist und nicht mehr in Zweifel gezogen werden kann (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.1.1 dieses Beschlusses). In seiner Wirkung wird die Maßnahme, wie verkehrsgutachterlich nachgewiesen, neben der zuvorstehend dringend erforderlichen Verbesserung der Verkehrsabläufe im Planungsraum auch das innerstädtische Straßennetz entlasten. Demgegenüber mussten im Rahmen sachgerechter Abwägung der für und wider das Vorhaben streitenden Belange die entgegenstehenden Betroffenheiten und Beeinträchtigungen zurückstehen. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nrn. 2.1, 5.1, 5.2 und 5.3.2.4 dieses Beschlusses hingewiesen.

Nicht zu überzeugen vermögen auch die Argumente gegen die vorgesehene Anschlussstellenfolge, bei der einige Einwander eine erhöhte Unfall- und Staugefahr befürchten. Grundlage für die vorgesehene Verbindung mit dem nachgeordneten Straßennetz sind die Verkehrsanalysen und die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen, denen sich der Vorhabenträger zu Recht mit der entsprechenden Umsetzung im Rahmen der Straßenplanung angeschlossen hat.

Nicht zutreffend sind zudem die Einwände, die auf die Anbindung der Opel-Werke und die hieraus, wie behauptet, in erster Linie abzuleitende Verkehrsbedeutung der Maßnahme abzielen. Eine schnellere Abwicklung der "Opel-Verkehre", die insgesamt betrachtet ohnehin nur einen geringen Anteil an der Verkehrsmenge auf der A 44 haben, war weder für den hier planfestgestellten Neubauabschnitt noch für die gesamte 'Bochumer Lösung' entscheidender Gesichtspunkt. Vielmehr trägt die Straßenbaumaßnahme zur Stärkung des gesamten Verkehrsnetzes im mittleren Ruhrgebiet bei, indem sie - wie dargestellt (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.2.3 dieses Beschlusses) - eine insgesamt zügigere und sicherere Abwicklung nicht nur der Lkw-, sondern auch der Pkw-Verkehre ermöglicht. Die Planfeststellungsbehörde musste sich daher mit den Diskussionen über den Standort des Opel-Werkes sowie über eine mögliche Verringerung der

Beschäftigten nicht näher befassen. Schließlich entfaltet die Maßnahme ihre positiven Wirkungen mit Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur als zugleich wichtige Standortvoraussetzung unabhängig von der konkreten Nutzung der hiervon profitierenden Industrie- und Gewerbeflächen.

5.3.2.5.2 Verkehrsuntersuchungen

Zahlreiche Einwendungen mit umfangreicher Einzelkritik wurden gegen die Verkehrsuntersuchungen erhoben, haben jedoch einer Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde nicht stand gehalten und werden daher sämtlich zurückgewiesen.

Sofern in Einwendungen ausschließlich einzelne Straßen betrachtet und deren Belastungen und/oder mögliche Überlastungen isoliert gesehen werden, ist darauf hinzuweisen, dass diese Sichtweise in einem Raum mit hoher Straßen- und Verkehrsdichte nicht zielführend ist. Die Planfeststellungsbehörde hat nicht verschwiegen, dass es neben den mit der 'Bochumer Lösung' verbundenen Entlastungen auf einzelnen Straßen auch zu Mehrbelastungen kommen wird. Die Straßen stellen mit ihren Verknüpfungen ein Netz dar, das nur als Gesamtsystem sachgerecht beurteilt werden kann. Auch seitens der Gutachter ist die hohe Anziehungskraft der Verbindung A 40 - Außenring - A 44 nie in Abrede gestellt worden. Die Querspange erfüllt in der Rhein-Ruhr-Region mit den hohen Verkehrsmengen die Aufgabe, die bestehenden, teilweise zu sanierenden oder auszubauenden Hauptschlagadern des Ruhrgebietes wieder leistungsfähig zu machen und die schwerwiegenden gesamtwirtschaftlichen Nachteile aus häufigen Staus und Verkehrsunfällen auf dem Autobahnstreckennetz zu verringern.

Des Weiteren sind keinerlei Anhaltspunkte für die vielfach und variantenreich vorgetragene Annahme erkennbar, den Gutachtern seien bei Erstellung der Untersuchungen sachlich-methodische Fehler unterlaufen. Gleiches gilt für den Vorwurf der Erstellung von Gutachten aus "Gefälligkeit" oder - etwa in Hinblick auf die prognostizierten Verkehrszunahmen - gemäß "politischer Vorgabe". Hierzu ist zudem darauf hinzuweisen, dass die in Ansatz gebrachten Strukturdaten nicht im Rahmen der angegriffenen Verkehrsgutachten erarbeitet, sondern vielmehr aus bereits vorhandenem einschlägigen Datenmaterial von Bund, Land und Kommunen übernommen und mit dem Ziel einer nachfrageorientierten Planung in den Berechnungsprozess eingebracht wurden.

Auch kommt letztlich ebenso wenig der Einwand zum Tragen, die Gutachten seien überholt - u.a., wie geltend gemacht, wegen Zugrundelegung veralteter Leitdaten wie z.B. Bevölkerungsentwicklung, Beschäftigungszahl, Motorisierungsgrad, Verkehrsleistung - (siehe hierzu im Folgenden unten), wie der Vortrag, die der Planfeststellung zugrunde liegende Verkehrsmengenberechnung erfülle nicht das Kriterium der Zeitnähe für eine Planfeststellungsentscheidung.

Im Übrigen ist der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme sämtlichen Kritikpunkten aus den Einwendungsschreiben entgegengetreten und hat diese nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde entkräftet.

Einzigste Ausnahme ist die Forderung nach einer Neuberechnung der Lkw-Belastungswerte, die durch die ergänzende Aktualisierung (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.2.4.3 dieses Beschlusses) Rechnung getragen wurde.

Im Einzelnen ist noch einmal hervorzuheben:

Grundlagen der Prognose

Der - in verschiedenen Abstufungen vorgetragene - Einwand, die Grundlagen für die Bedarfsfeststellung der Querspange seien offensichtlich fehlerhaft, so dass die Verkehrsprognose überholt sei, kann nicht durchgreifen.

Die in die Gutachten aufgenommenen Strukturdaten entsprechen Ansätzen, die zur Zeit ihrer Erarbeitung aktuell waren. Naturgemäß kann die reale Entwicklung von den Erwartungen abweichen. Prognosen sind deshalb im Laufe von Jahren anzupassen, sofern es tatsächlich zu einer Veränderung von Rahmenbedingungen gekommen ist. Vor diesem Hintergrund hat sich der Vorhabenträger die Frage gestellt, ob die vor mehreren Jahren in Ansatz gebrachten strukturellen Leitdaten auch nach Abgleich mit gegenwärtigen Erkenntnissen noch Bestand haben und nach wie vor von den daraus abgeleiteten Verkehrszuwächsen ausgegangen werden kann. Die kritisierten Leitdaten sind für die Stadt und die Region Bochum sowie das Land NRW für relevante Zeitschichten aktuell zusammengestellt worden.

Für das Stadtgebiet Bochum ergeben sich nach den aktuellen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführten Prognoseschätzungen gegenüber dem Bestand bzw. der Prognose der lokalen Verkehrsuntersuchung Rückgänge bei der Gesamtzahl der Einwohner um ca. 8 %, bezogen auf den Anteil der erwachsenen Einwohner noch um ca. 4 %. Bei den Beschäftigten sind nach der Prognose zur Bundesverkehrswegeplanung Rückgänge um ca. 13 % zu erwarten. Bei dem Ansatz der Prognosewerte des Landes NRW beträgt die Verringerung an Arbeitsplätzen im Stadtgebiet ca. 4 %. In der Region sind die erwarteten prozentualen Abnahmen bei Einwohnern und Beschäftigten aus verschiedenen Gründen, u.a. wegen der Stadt-Umland-Wanderung, deutlich geringer als im Stadtgebiet von Bochum. Wird schließlich die Leitdaten-Entwicklung im Land NRW betrachtet, werden sowohl bei den Einwohnern als auch den Beschäftigten keine Abnahmen, sondern sogar Zuwächse erwartet. Vorliegend ist für die Betrachtung der verkehrlichen Situation auf Bochumer Gebiet zumindest die regionale Entwicklung einzubeziehen. Auch ist die Wirkung von Autobahnen nicht zu vernachlässigen sowie des Weiteren der Umstand, dass intensive grenzüberschreitende Verflechtungen im polyzentrisch organisierten Ruhrgebiet auftreten.

Wesentlich ist zudem, dass der abnehmenden Entwicklung bei Einwohnern und Beschäftigten deutliche Zuwächse in der Motorisierung gegenüberstehen. Diese werden von 1997 bis 2015 auf mehr als 15 % geschätzt. Die ursprünglichen Prognoseansätze für die Verkehrsuntersuchungen zur 'Bochumer Lösung' werden durch die aktuellen Prognoseschätzungen noch um ca. 5 % übertroffen. Vergleichbares gilt auch für das Bruttoinlandsprodukt, für das gegenüber dem Bestand mit einem Zuwachs von ca. 35 % gerechnet wird. Auch gegenüber dem ursprünglichen Prognoseansatz im Rahmen des Gutachtens weist die aktuelle BVWP-

Prognose einen vergrößerten Zuwachs von ca. 20 % auf. Dabei kann nicht erfolgreich geltend gemacht werden, die unterstellte Einschätzung des Wirtschaftswachstums sei zu optimistisch. Für die BVWP werden zur Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts Prognosen des IFO-Instituts zugrunde gelegt; die von den Gutachtern der Verkehrsuntersuchung verwendeten Ansätze übersteigen diese Prognosen nicht.

Verkehrsentwicklung 2010 - 2015

Als unbegründet zurückgewiesen werden die Bedenken gegen die Fortschreibung der prognostizierten Verkehrsbelastungen für 2010 auf den Zeithorizont 2015. Grundlage für die Fortschreibung der Prognose auf den Zeithorizont 2015 bildet, wie oben dargelegt (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.2.4 dieses Beschlusses), die im Auftrag des BMV erstellte "Strukturdatenprognose 2015".

Wird hierzu zunächst die Verkehrsprognose 2010 für den Raum Bochum - Dortmund betrachtet, ist festzustellen, dass dieser folgende Leitdaten bzw. Aussagen zur Entwicklung zugrunde gelegt wurden nach Abstimmung mit BMV, (damaligem) MWMTV, (damaligem) Landschaftsverband Westfalen-Lippe und den beteiligten Kommunen:

Einwohner: Übernahme der Bestandszahlen 1993 als Prognoseansatz für 2010
Beschäftigte: Anwachsen der Beschäftigtenzahlen von 1993 bis 2010 um 2,8 %
Pkw-Bestand: Vergrößerung des Pkw-Bestandes von 1993 bis 2010 um 9,6 %.

Die unterstellte Entwicklung der Anzahl der Beschäftigten und des Pkw-Bestandes haben den im Rahmen der Strukturdatenprognose für die Bundesverkehrswegeplanung erarbeiteten Ansätzen entsprochen. Hinsichtlich der Einwohner ist die bei der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegte Entwicklung, die von merkbareren Einwohnerrückgängen ausging, mit dem Ansatz der Bestandsfortschreibung nach oben korrigiert worden. Dieses Vorgehen hat in der Strukturdatenprognose 2015 der PROGNOSE AG seine Bestätigung gefunden.

Auf der Basis

- der prognostizierten und nach Altersstruktur differenzierten Einwohnerzahlen,
 - der zukünftigen Mobilitätsraten,
 - des Einflusses der Zunahme der Bruttowertschöpfung (ca. 1 % pro Jahr im Ruhrgebiet) auf Mobilitäten und Transportbedarf,
 - der Rationalisierungseffekte im Lkw-Verkehr durch Logistikanalysen,
 - der für das Jahr 2015 erwarteten Pkw-Besetzungsgrade und
 - der bis 2015 erwarteten Veränderungen in den mittleren Reiseweiten
- sind Globalrechnungen zum Verkehrsaufkommen und zur Verkehrsleistung durchgeführt worden. Für den Pkw-Verkehr stellen sich hiernach Zunahmen in der Verkehrsleistung ein um ca. 2 % auf den Hauptmagistralen. Ähnlich wird die Belastungserhöhung im Lkw-Verkehr gesehen.

Insgesamt sind die Gutachter aufgrund der vorgegebenen Leitdaten, der daraus abgeleiteten Entwicklung der Verkehrsleistung, der Annahme eines unveränderten Straßennetzsystems und der bei Verkehrsprognosen ohnehin vorhandenen Bandbreite in der Aussageschärfe zu dem Ergebnis

gekommen, dass die für das Jahr 2010 ausgewiesenen Verkehrsstärken im Wesentlichen auch für den Zeithorizont 2015 als maßgebend angesehen werden können.

Ergänzend zu ihren schriftlichen Darlegungen haben die Gutachter im Erörterungstermin ausführlich Stellung genommen. Deutlich gemacht wurde noch einmal, dass zusätzlich zu den Leitdaten weitere Einflüsse in eine Verkehrsuntersuchung einzubeziehen sind. Dies hatte vorliegend den Effekt, dass Rückgängen in einem Datenbereich wiederum Zugänge bei anderen Daten gegenüberstanden. Die Gutachter machten nachvollziehbar, dass mit dieser weitgehenden Kompensation eine Neuberechnung auf der Basis zeitnaher Daten, z.B. veränderter rückgängiger Einwohnerzahlen der Stadt Bochum, keine signifikanten Veränderungen ergeben würde; erfahrungsgemäß gelte dies auch für eine Neuberechnung mit gänzlich aktuellem Datenmaterial. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Überzeugung an. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass sich in der Zeitspanne von 2010 bis 2015 der Kfz-Verkehr auf den Straßen des Verkehrsraumes Bochum/Essen nur geringfügig verändern wird. Die Veränderungsraten bleiben im Rahmen der Bandbreite, die durch die Prognosegenauigkeit gegeben ist.

Induzierter Verkehr

Des Weiteren hat die 'Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo' kritisiert, der induzierte Verkehr sei nicht korrekt berücksichtigt worden. Diese auf mehreren Aspekten basierende Kritik geht fehl und wird in allen Punkten zurückgewiesen.

Zunächst ergibt sich der Zuwachs an der Gesamtfahrleistung im betrachteten Netzbereich nicht, wie in den Einwendungen ausgeführt, aus induziertem Verkehr, sondern aus einer veränderten Routenwahl. Die Gutachter haben dazu nachvollziehbar ausgeführt, dass lokale Verkehre das zusätzliche Angebot von leistungsstarken Verkehrsachsen annehmen. Um insgesamt schneller das Ziel zu erreichen, werden schließlich auch Umwege gewählt, was in der Konsequenz Mehrleistungen bedingt. Derartige Verlagerungsprozesse sind gewollt und notwendig, um auf bestimmten Straßenkategorien Entlastungen zu erreichen.

Zum verwendeten Datenmaterial wurde von Gutachterseite im Erörterungstermin ausgeführt, dass die Daten für den sekundär induzierten Verkehr den Untersuchungen der Landesverkehrsplanung entnommen wurden, während der primär induzierte Verkehr vernachlässigt werden konnte, da er unterhalb der Nachweisgrenze liegt. Diese Einstufung hat auch vor dem Hintergrund neuerer Forschungsergebnisse Bestand. Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung 2002/2003 ist ein pauschalierter Ansatz entwickelt worden, der in Abhängigkeit von Projektwirkungen Mehrleistungen aus induziertem Verkehr ausweist. Die für eine große Zahl von Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes durchgeführten Berechnungen haben ergeben, dass der induzierte Mehrverkehr zumeist unter 0,2 % liegt und einen Wert von 0,5 % nicht übersteigt. Von diesen Werten ausgehend kann mit den Gutachtern hinreichend verlässlich davon ausgegangen werden, dass eine Einbeziehung dieser Mengen in die Verkehrsuntersuchung mit der Perspektive 2015 die Aussagen im Gutachten zur 'Bochumer Lösung' kaum beeinflussen dürfte.

5.3.2.5.3 Belastung des nachgeordneten Straßennetzes

Die im Verfahren vorgetragenen allgemeinen Bedenken, durch den Bau der A 44 würde das übrige Straßennetz insgesamt nicht entlastet, sind unbegründet. Den Belastungszunahmen auf dem ausgebauten Abschnitt (Nordhausen-Ring) und den Verkehren auf dem neu gebauten Teilstück stehen durch die Verlagerungen der Verkehrsströme Belastungsabnahmen auf anderen Autobahnabschnitten, Landes- und Stadtstraßen gegenüber. Das dichte Straßennetz im Bochumer Raum ist als geschlossenes Ganzes zu betrachten. Zwar haben sowohl die Autobahnen als auch die Landes- und Stadtstraßen unterschiedliche Verkehre mit unterschiedlichen Zielen zu bewältigen, sie wirken jedoch im Netzzusammenhang und beeinflussen somit gegenseitig die Verkehrsabläufe. Engpässe auf einzelnen oder mehreren Straßen eines Netzes führen erfahrungsgemäß zu Verlagerungen auf andere Straßen. Bei der Verwirklichung des planfestgestellten Neubaus der A 44 sowie den weiteren Maßnahmen der 'Bochumer Lösung' ergibt sich sowohl für die Autobahnen als auch für den Außenring eine Zunahme des Verkehrs, auf den sonstigen Stadtstraßen dagegen eine Abnahme.

Auch die Befürchtung, nach dem Bau der Querspange könnte der als innerstädtische Entlastungsstraße gebaute Außenring seine Funktion nicht erfüllen, ist nicht begründet. Bei der Verwirklichung des Aus-/Neubaus der Querspange ist für das Prognosejahr 2015 außer der Verkehrszunahme auf den westlichen und südlichen Abschnitten des Außenringes im östlichen Teil des Außenringes zwischen dem Opelring und dem Harpener Hellweg keine höhere Verkehrsbelastung zu erwarten.

Zudem wird bezweifelt, dass die vom Vorhabenträger aufgezeigte Entlastung der Wittener Straße eintreten wird. Die Wittener Straße ist neben der Universitätsstraße die Hauptverkehrsstraße, über die die Zufahrt sowohl aus dem Ortsteil Bochum-Langendreer und der Stadt Witten als auch aus dem nordöstlichen und östlichen Ruhrgebiet sowie aus dem Bereich Wuppertal in die Bochumer Innenstadt mit der Verteilung über das AK Bochum/Witten erfolgt. In den Einwendungen werden einerseits infolge des Baus der A 44 steigende Belastungen durch Lkw-Verkehr im Zusammenhang mit den Opel-Werken befürchtet. Andererseits wird die Notwendigkeit des Bauvorhabens durch den von den Einwendern angenommenen Beschäftigtenrückgang beim Opel-Werk in Zweifel gezogen. Beide Ansätze vermögen nicht, die Notwendigkeit der Neubaumaßnahme einschließlich der Anschlussstelle Markstraße in Frage zu stellen.

Die Belastung der Wittener Straße liegt nach der Verkehrszählung 2000 bei ca. 30.000 Kfz/24h, nach der Zählung 2005 geringfügig weniger bei ca. 27.000 Kfz/24h. Nach wie vor kann zu den Schichtwechselzeiten beim Opel-Werk der Verkehr nur mit Sonderschaltungen der Lichtsignalanlagen geregelt werden, die gleichwohl Rückstaus auf der Wittener Straße nicht gänzlich zu verhindern vermögen. Von der A 43/A 44 kommend fahren die Lkw heute über die Wittener Straße und den Nordhausen-Ring zum Anschluss Opelring und weiter zum Tor des Opel-Werkes. Diese Fahrten werden zukünftig über den planfestgestellten Abschnitt der A 44 und die Anschlussstelle Markstraße zum Tor des Opel-Werkes abgewickelt (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.2.5.5 dieses Beschlusses); die befürchteten Mehrbelastungen der Wittener Straße werden nicht eintreten.

Des Weiteren ist unabhängig von den Spekulationen über die Zukunft des Opel-Werkes noch einmal hervorzuheben, dass die A 44 nicht als Anbindung des Opel-Werkes an das übergeordnete Straßennetz konzipiert worden ist, sondern vielmehr in Hinblick auf die in diesem Beschluss genannten Ziele planfestgestellt wurde (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.2.3 dieses Beschlusses). Dazu gehört für den Bereich der AS Markstraße u.a., die Wohngebiete Bochum-Altenbochum und Bochum-Goy von unnötigen Verkehren zu entlasten. Auch würde ein Absinken der Beschäftigtenzahl allein keine spürbare Verkehrsentslastung bewirken, da hier - wie bereits festgestellt - andere Einflussfaktoren ausgleichend entgegenwirken, insbesondere die erhöhte Mobilität der Bevölkerung.

Zur Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes wird auch die Anschlussstelle Markstraße in ihrer planfestgestellten Ausführung beitragen. Zur Begründung wird auf die nachfolgenden Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 5.3.2.5.5 dieses Beschlusses verwiesen. In Einwendungen ist kritisiert worden, für die Markstraße seien unterschiedliche Verkehrsbelastungszahlen genannt worden. Hierzu hat die Stadt Bochum ausgeführt, dass ihr Verkehrsnachfragemodell wesentlich mehr Netzelemente im innerstädtischen Bereich enthalte als die Untersuchung der Gutachter und somit eine differenziertere Verteilung der Quell- und Zielverkehrsströme dargestellt werden könne. Die Stadt Bochum stärkt die Auffassung der Planfeststellungsbehörde, dass durch die ausgewählte Ausführung der Anschlussstelle Markstraße eine Mehrbelastung der Markstraße vermieden wird.

5.3.2.5.4 Verknüpfung der Universitätsstraße (K 3) mit der A 44

Bei der zugrunde gelegten Auslastung des Außenringes wird im Verknüpfungsbereich der Universitätsstraße mit dem Nordhausen-Ring/A 44 eine erhöhte Stauanfälligkeit mit Unfallhäufung befürchtet. Dies ist nicht begründet.

Der Regelquerschnitt der A 44 ist im Bereich der Verknüpfung mit der Universitätsstraße aufgeweitet worden. Hinzuweisen ist besonders auf bauliche Verbesserungen gegenüber ursprünglichen Planungen, nämlich die zweite Linksabbiegespur von Süden aus Richtung Universitätsstraße in Richtung Bochum-Stahlhausen und die Verbreiterung der Auffahrtsrampen, die zur Steigerung der Leistungsfähigkeit eingeplant worden sind. Die Richtungsfahrbahnen des Regelquerschnitts RQ 29,5 wurden jeweils um zwei 3,50 m breite Verflechtungstreifen für die AS A 44/L 705 ergänzt. Die Fahrstreifen der A 44 und die Verflechtungstreifen sind durch befestigte und markierte Trennstreifen voneinander getrennt.

Die Leistungsfähigkeit im Verflechtungsbereich zwischen der Universitätsstraße und dem Nordhausen-Ring/A 44, in dem die Verkehre der A 44 und des Nordhausen-Ringes aufeinander treffen und abhängig vom Fahrtziel wieder auseinander fließen, ist mit Hilfe von Forschungsberichten untersucht worden. Zugrunde gelegt worden sind die Knotenstrombelastungen an Werktagen. Der Verlauf der einzelnen Verkehrsströme zwischen der AS Universitätsstraße und dem Opelring und dem weiterführenden Nordhausen-Ring (L 705) ist berücksichtigt worden.

Die Spuraufteilung ist so vorgesehen, dass dem Verkehr mit vertretbarem Aufwand möglichst lange Verflechtungstrecken zur Verfügung gestellt

werden. Die Leistungsfähigkeit wurde im Einzelnen unter Berücksichtigung der Verflechtungsverkehrsstärken untersucht und ist sowohl in Fahrtrichtung Osten wie auch in Fahrtrichtung Westen gegeben.

Um den Verkehrsfluss und die Verflechtungsvorgänge zu harmonisieren, ist zunächst eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h vorgesehen, die ggf. bei einem zügigen Verkehrsablauf ohne Behinderungen geändert werden kann.

Auch eine verkehrstechnische Untersuchung im Auftrag der Stadt Bochum über den Knotenpunktausbau an der Lichtsignalanlage Universitätsstraße/Nordhausen-Ring bestätigt, dass der Knotenpunkt mit der vorgesehenen Spuraufteilung und dem vorgesehenen Signalprogramm leistungsfähig ist.

Im Erörterungstermin sind der Verflechtungsbereich sowie die Verkehrsabläufe im Verflechtungsbereich - auch anhand von Plänen - detailliert erläutert und das in Frage gestellte Datenmaterial zur Planung des Verflechtungsbereichs sowie die angezweifelte Funktionstüchtigkeit ausführlich diskutiert worden. Zudem wird darauf verwiesen, dass seitens der Gutachter in der Zusammenfassung des Verkehrsgutachtens bestätigt wird, dass der prognostizierte Verkehr abgewickelt wird. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der aufgezeigten Problematik gründlich befasst und sieht keinen Anlass, die vom Vorhabenträger belegte Funktion des Verflechtungsbereiches in Zweifel zu ziehen. Die vorgetragenen Bedenken vermögen nicht zu überzeugen und sind daher zurückzuweisen.

5.3.2.5.5 Notwendigkeit der Anschlussstelle Markstraße

Soweit die Notwendigkeit der Anschlussstelle Markstraße (BV-Nr. 53) angezweifelt wird, werden diese Einwendungen zurückgewiesen. Der Bedarf der Anschlussstelle ist gegeben. Die vorgesehene Form ist gewählt worden, damit nur nach Norden gerichtete Verkehre aufgenommen werden können. Eine Verkehrszunahme auf der Markstraße in Richtung Südwesten sollte ebenso ausgeschlossen werden wie eine zusätzliche Belastung der Höfstraße als "Autobahnzubringer" (vgl. dazu Abschnitt B, Nr. 5.3.6.1.2.6.2 dieses Beschlusses). Das planfestgestellte Konzept der Anschlussstelle hat auch die Zustimmung der Stadt Bochum gefunden.

Die vorgesehene Anschlussstelle dient der Anbindung des Straßennetzes der Stadt Bochum an die übergeordneten Straßen. Über die Anschlussstelle wird zukünftig der Quell- und Zielverkehr insbesondere aus dem bzw. in den Bereich Bochum-Altenbochum/Bochum-Goy abgewickelt. Des Weiteren ist die Anschlussstelle notwendig zur Entlastung städtischer Straßen und Wohngebiete vom Zulieferverkehr. Der Anschluss an der Markstraße dient jedoch nicht nur zur Aufnahme des Lkw-Verkehrs, sondern wird insbesondere vom Pkw-Verkehr angenommen werden, der von der Querspange über die Markstraße zum Opelring fährt und sich hier weiter verteilt. Das Gleiche gilt für die Gegenrichtung.

Weiterer, wenn auch für die Planfeststellung nicht ausschlaggebender Effekt ist eine bessere Anbindung der Opel-Werke (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.2.5.3 dieses Beschlusses) an das Autobahnnetz. Der Hauptlieferungsbereich des Opel-Werkes I wird über das Tor Opelring erreicht. Daneben gibt es in diesem Bereich eine hohe Zahl von

Mitarbeiterparkplätzen. Durch die neue Anschlussstelle werden sowohl der Pkw- als auch der Lkw-Verkehr in Richtung Osten direkt auf die A 43 geführt. Umgekehrt wird der vom AK Bochum/Witten kommende Verkehr auf kürzestem Wege zu dem Tor am Opel-Werk geführt. Sowohl der Opeling als auch die Wittener Straße im Abschnitt zwischen der Höfstraße und dem Nordhausen-Ring werden von diesem Verkehrsanteil entlastet.

Demgegenüber konnte die alternativ von Einwendern vorgeschlagene Anbindung über das Gelände des Opel-Werkes II und die Wittener Straße nicht zum Zuge kommen. Einerseits würden die bereits heute - insbesondere während der Schichtwechsel im Werk - vorhandenen Kapazitätsprobleme am Knoten Wittener Straße/Zufahrt zum Opel-Werk weiter verstärkt. Andererseits wäre die beabsichtigte Entlastung der Wittener Straße und der Wohnbereiche Bochum-Altenbochum und Bochum-Goy nicht mehr gegeben; es käme zu einer zusätzlichen Belastung vor allem der Wittener Straße.

5.3.2.5.6 Verlegung der Höfstraße

Die Einwendungen gegen die Verlegung der Höfstraße (BV-Nr. 62) sind nicht begründet und werden zurückgewiesen.

Die Verlegung ist eine notwendige Folgemaßnahme des Neubaus der A 44, die Grundstücksinanspruchnahme daher unvermeidbar. Gegen eine im Zusammenhang mit der Verlegung der Straße in Übereinstimmung mit der Stadt Bochum vorzunehmende Verbreiterung der Fahrbahn bestehen aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken. Die notwendige Verlegung ist auf einer Strecke von lediglich ca. 110 m erforderlich, die Fahrbahn wird um 0,90 m verbreitert. Auf die Auflage in Abschnitt A, Nr. 6.8.4 dieses Beschlusses wird hingewiesen. Für die Verlegung einschließlich der Verbreiterung der Höfstraße wird nur in geringem Umfang privates Grundeigentum in Anspruch genommen.

5.3.2.5.7 Verlegung des Brassertweges

Die Verlegung des Brassertweges (BV-Nr. 61) wird als unnötiger Flächenverbrauch kritisiert. Als Alternative wird vorgeschlagen, die A 44 mit einer Brücke über den Weg zu führen. Die Einwendung wird zurückgewiesen, die private Grundstücksinanspruchnahme ist notwendig.

Zum Einen ist die Verlegung des Brassertweges für die Erschließung privater Grundstücke erforderlich. Dabei handelt es sich nicht ausschließlich um Grundstücke bzw. Restflächen des Einwenders. Mit dem verlegten Brassertweg wird die ordnungsgemäße Anbindung der durch die Baumaßnahme von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke sichergestellt. Zum Anderen wäre eine Brückenführung mit einem unverhältnismäßigen technischen und - mit knapp neunmal höheren Kosten - finanziellen Aufwand verbunden, da die Trasse der A 44 erheblich höher geführt werden müsste. Auf die nachstehenden Ausführungen zu den Variantenuntersuchungen (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.3 dieses Beschlusses) wird Bezug genommen. In der Abwägung muss daher das Interesse des einzelnen Grundeigentümers zurückstehen.

5.3.2.6 Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie die Folgemaßnahmen am nachgeordneten Straßennetz auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange entsprechen. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an 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 abzuwägen.

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

Unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmenge erhält die A 44 im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt einen Regelquerschnitt von 29,50 m Kronenbreite. Im Verflechtungsbereich mit dem Nordhausen-Ring wird die Kronenbreite auf 43,00 m erweitert.

5.3.3 Planungsvarianten, Trassierung, Zwangspunkte

Im Verlauf der vorbereitenden Planung für die vorliegende Baumaßnahme hat der Vorhabenträger im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung erarbeiten lassen. Diese beinhaltet im Wesentlichen die Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsraum, eine Risikoanalyse, die Ermittlung nicht vermeidbarer erheblicher Eingriffe in Natur und Landschaft sowie den daraus resultierenden Kompensationsumfang und die Konfliktschwerpunkte.

Hinsichtlich der Trassenführung bestehen aufgrund zahlreicher Zwangspunkte in Grund- und Aufriss kaum realistische Alternativlösungen zu der gewählten Trasse. Die Trassenführung orientiert sich im Wesentlichen an

- der Lage des Außenringes Bochum zwischen Universitätsstraße und Opelring,
- der Trasse der A 44 westlich des AK Bochum/Witten,
- der DB-Strecke zwischen dem Nordhausen-Ring und Bochum-Langendreer,
- dem Opel-Werk und dem Gewerbegebiet an der Hanielstraße,
- den großen städtischen Kanälen im Zuge der Markstraße,
- dem Regenrückhaltebecken zwischen der Markstraße und Haus Laer,
- dem denkmalwürdigen Bereich Haus Laer.

5.3.3.1 Frühzeitig nach Grobanalyse ausgeschiedene Varianten für die Gesamtstrecke

5.3.3.1.1 Nullvariante

Die Null-Variante, also der heutige Zustand des Straßennetzes im Raum Bochum, stellt zwar aus landschaftspflegerischer Sicht wegen der Vermei-

dung jeglicher Neueingriffe die günstigste Lösung dar. Jedoch würde mit der Beibehaltung des heutigen Straßennetzes im Raum Bochum und des zu erwartenden Verkehrszuwachses zukünftig der Auslastungsgrad des Straßennetzes weiter erhöht. Eine Verschlechterung der heute schon gegebenen unzureichenden verkehrlichen Situation könnte zum vollständigen Zusammenbruch des Verkehrs führen.

Unabhängig von den entgegenstehenden Festlegungen des FStrAbG (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.1.1 dieses Beschlusses) kommt jeglicher Verzicht auf die Schaffung von zusätzlichem Verkehrsraum (Null-Variante) auch deshalb nicht in Betracht, da die im Planungsraum vorhandenen Straßen - wie oben ausgeführt - in ihrem jetzigen Zustand und ihrer Ausstattung unter Beachtung der an Bundesfernstraßen zu stellenden Anforderungen allein nicht in der Lage sind, die aufkommenden Verkehrsströme sicher und zügig d.h. ohne erhebliche Störungen zu bewältigen. Zur Erreichung des Planungszieles ist daher ein dem Bedarfsplan entsprechender Streckenaus- und -neubau erforderlich.

5.3.3.1.2 Gradientenabsenkung/ -anhebung

Eine Veränderung der Gradienten in verschiedenen Varianten ist wegen der damit verbundenen technischen Schwierigkeiten, wegen der hohen Kosten sowie wegen teilweise erhöhter Belastung/Inanspruchnahme von Schutzgütern verworfen worden. Im Einzelnen:

Die Trasse der A 44 deckt sich im Bereich der AS Nordhausen-Ring/Universitätsstraße mit dem Außenring auf einer Länge von ca. 1.000 m. Die AS Nordhausen-Ring/Universitätsstraße sowie der Außenring legen als Zwangspunkte die Höhenlage der A 44 fest. Anschließend verläuft die Trasse südlich des Opelringes und danach zwischen dem nördlichen Teil der Markstraße und dem Gewerbegebiet an der Hanielstraße. Den Zwangspunkt bildet hier die Markstraße, die in Abstimmung mit der Stadt Bochum an die A 44 angebunden wird.

Weder ein Anheben noch Senken der Gradienten kam hier in Betracht: Für die Anhebung der Markstraße wären ein Neubau des DB-Brückenbauwerkes und eine Anpassung der Gleisanlage auf dem Opelgelände erforderlich. Eine Absenkung der Markstraße wiederum würde die groß dimensionierten städtischen Kanäle in diesem Bereich tangieren; deren dadurch bedingte Tieferlegung wäre mit erheblichen technischen Schwierigkeiten und hohen Kosten verbunden.

Ebenfalls einen Zwangspunkt setzt die Schattbachstraße im weiteren Verlauf. Mit Absenken der Gradienten der A 44 müsste diese überführt werden, was eine Anrampung der Schattbachstraße notwendig machen würde. Hierzu müssten weitere, bisher nicht betroffene private Grundstücksflächen in Anspruch genommen werden. Auch fiel der Eingriff in den denkmalwürdigen Bereich von Haus Laer einschließlich der Bruchsteinmauer, die den Komplex Haus Laer begrenzt, umfangreicher aus. Außerdem würde aufgrund der Gradientenabsenkung, deren tiefstmögliche Lage sich aus der Entwässerung ergibt, eine Erneuerung des vorhandenen Brückenbauwerkes A 44/südliche Rampe/B 226 erforderlich.

Die genannten Nachteile führten auch dazu, dass eine Absenkung der Trasse auf der gesamten Länge einschließlich Unterquerung der Mark-

straße verworfen wurde. Erschwerend zu den benannten kanaltechnischen Schwierigkeiten kam die Grundwassersituation in Teilen der Strecke hinzu. Auch eine Unterquerung der Bahntrasse wäre technisch äußerst aufwendig und kostenintensiv. Eine Lösung konnte unter teilweiser Stilllegung der DB-Strecke hier darin gefunden werden, das für den Rangierbetrieb des Opel-Werkes erforderliche Teilstück der Bahntrasse nördlich der A 44 neu anzulegen, was deutlich konfliktärmer ist.

5.3.3.1.3 Weitere Varianten

Auch die im Verfahren vorgeschlagene Alternative, die A 44 teilweise über die Trasse der A 43 zu führen, ist nicht detaillierter betrachtet worden. Eine gemeinsame Strecke beider Autobahnen erforderte Baumaßnahmen auch an der A 43 und einen längeren Neubauabschnitt der A 44 mit dem Ergebnis größerer Eingriffe und höherer Kosten.

Ebenso verhält es sich mit dem Vorschlag, eine direkte Verbindung vom AK Bochum/Witten zum vorhandenen Kleeblatt Wittener Straße/Außenring herzustellen, indem die A 44 in einem 2 km langen Tunnel unter der Wittener Straße bis zum Außenring geführt würde. Abgesehen von den unverhältnismäßigen Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten ist diese Anbindung mit Kreuzungen von Eisenbahntrasse, Schattbachstraße und Wittener Straße in drei Ebenen aufgrund der Höhenunterschiede nicht möglich.

Nach alledem hat sich der Vorhabenträger für die der Planfeststellung zugrunde liegende Gradienten entschieden und andere Trassenführungen als die gewählte im frühen Planungsstadium nach einer Grobanalyse nicht weiter verfolgt, ohne diese eingehender zu prüfen. Ein Abwägungsmangel ergibt sich daraus nicht. Die Planfeststellungsbehörde stimmt dieser Vorgehensweise des Vorhabenträgers ausdrücklich zu.

5.3.3.2 Anschlussvarianten

Im Zuge der Planung sind Alternativlösungen für die erforderlichen Anschlüsse und Verknüpfungen mit dem Straßennetz entwickelt worden. Es handelt sich um die Verknüpfung mit dem Nordhausen-Ring, den Anschluss der Markstraße und die Querung der Schattbachstraße. Die Alternativen sind hinsichtlich der Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG mit der gewählten Lösung verglichen worden und werden nachfolgend kurz dargestellt.

5.3.3.2.1 Anschluss Nordhausen-Ring

Bei der Anschlussvariante verbleibt der Nordhausen-Ring in seiner derzeitigen Verkehrsführung. Der Anschluss an die A 44 erfolgt über zwei seitliche je zweistreifige Rampen, die über den Nordhausen-Ring geführt werden. Einzelheiten ergeben sich aus der Abbildung (Seite 21) im Erläuterungsbericht - Unterlage gem. UVPG - (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1.5, lfd.Nr. 29 dieses Beschlusses). Der Umfang der Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Tier- und Pflanzenwelt ist vergleichbar mit dem der gewählten Anschlusslösung. Deutlich negativer sind die Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild. Durch die zur Überquerung des Nordhausen-Ringes erforderlichen hohen Rampen entsteht eine visuelle Barriere. Insgesamt stellt sich die Variante für den Anschluss des Nordhausen-Ringes somit negativer dar als die gewählte

Anschlusslösung, da sie größere Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verursacht, größere Lärmeinträge für die angrenzende Bebauung mit sich bringt und hinsichtlich der o.a. Schutzgüter keine Vorteile erwarten lässt.

Nach Prüfung der Umweltverträglichkeit sowie aufgrund der teilweise schwerwiegenden Nachteile der untersuchten Varianten wird die planfestgestellte Variantenführung mit Vorrang der A 44 gegenüber dem Nordhausen-Ring als die zweckmäßigste Lösung angesehen.

5.3.3.2.2 Anschluss Markstraße

Bei der Alternative für den Anschluss der Markstraße handelt es sich um eine großzügiger ausgebildete Anschlussstelle, deren Einzelheiten sich aus der Abbildung (Seite 20) im Erläuterungsbericht - Unterlage gem. UVPG - (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1.5, lfd.Nr. 29 dieses Beschlusses) ergeben. Aufgrund ihrer großzügigeren Ausführung lassen sich gegenüber der gewählten Anschlusslösung keine Vorteile hinsichtlich der Auswirkungen auf die Schutzgüter erkennen. Wegen ihrer größeren Flächenbeanspruchung und einer größeren verinselten Fläche im Anschlussrohr stellt diese Variante keine zu bevorzugende Alternative hinsichtlich der Belange und Ziele des UVPG dar.

5.3.3.2.3 Führung Schattbachstraße

Bei dieser Planungsalternative würde die Schattbachstraße nach Osten verschoben und mit einem Brückenbauwerk über die A 44, deren Gradienten abzusenken wäre, geführt werden. Durch die Absenkung der Gradienten verringert sich die erforderliche Flächeninanspruchnahme für die aktiven Lärmschutzmaßnahmen, gleichzeitig kann die Trasse besser in das Gelände eingepasst werden. Die Überführung der Schattbachstraße erfordert eine Verlegung nach Osten. Gleichzeitig muss der Anschluss der Höfstraße an die Schattbachstraße verlegt werden. Die Verlegung der Schattbachstraße und die zur Überführung der A 44 erforderlichen Dammbauwerke führen zu erheblichen neuen Flächeninanspruchnahmen und zu Eingriffen in die bestehende Bausubstanz südlich der A 44. Aufgrund der v.g. gravierenden Nachteile kann diese Lösung trotz der positiven Wirkung auf das Landschaftsbild und der Vorteile für den Lärmschutz nicht als verträglicher angesehen werden.

5.3.3.3 Tunnel

Der Vorhabenträger hat für den planfestzustellenden Abschnitt auch eine Tunnellösung in seine Überlegungen einbezogen.

Eine Führung der A 44 in Tunnellage kann im Hinblick auf die unverhältnismäßige Höhe der Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten nicht in Betracht kommen. Zu der Entscheidung, für die Planungsalternative Tunnel von Detailplanungen abzusehen, hat aber auch die Entwässerungs- und Grundwasserproblematik beigetragen. Darüber hinaus können auch Überlegungen zum Lärmschutz nicht zu einer Tunnellösung führen. In dem Verzicht auf eine Tunnellösung als aktive Lärmschutzmaßnahme kann die Planfeststellungsbehörde keinen ernsthaften Mangel erkennen, da dem Lärmschutz ein ausgewogenes und angemessenes Konzept zugrunde liegt, das den Anwohnern einen größtmöglichen Schutz vor Verkehrslärm bietet und sich in einem finanziell zu vertretenden Rahmen bewegt.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich die maßgeblichen Gesichtspunkte der Prüfung für einen Tunnel bezüglich des Lärmschutzes für die betroffenen Anwohner näher ausführen lassen. Danach kommt eine Tunnellösung aufgrund der Anzahl der Betroffenen nur im westlichen Planfeststellungsabschnitt zwischen dem Brückenbauwerk Universitätsstraße und der neuen Überführung Steinkuhlstraße in Betracht. Abgesehen von der bautechnisch sehr aufwändigen Lösung wegen der Auf- und Abfahrten und der Verflechtungsstrecken sind die Kosten wesentlich höher als die für die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen. Dazu kommen für den Tunnel deutlich höhere Unterhaltungskosten. Östlich der Steinkuhlstraße ist ein Tunnel aufgrund der Verflechtungsbereiche und Rampenbauwerke bautechnisch nur mit größtem Aufwand möglich.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den sechsstreifigen Ausbau der A 40 in Wattenscheid sind durchschnittliche Baukosten von ca. 50.000 € pro Meter Tunnel angenommen worden. Beim Neubau der A 44 im Bereich zwischen Universitätsstraße und Steinkuhlstraße sind aufgrund der Verflechtungen zum Teil vier Fahrstreifen und ein Standstreifen je Fahrtrichtung erforderlich. Ohne konkretere Annahmen, wie sich die Baukosten für einen Tunnel erhöhen oder welche Kosten für andere Lärmschutzmaßnahmen bei einem ca. 700 m langen Tunnel im o.g. Bereich entfallen würden, verdeutlicht der Vergleich, dass die Baukosten für einen Tunnel außer Verhältnis zu dem finanziellen Aufwand für die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen stehen. Die (geschätzten) Baukosten für einen ca. 700 m langen Tunnel betragen fast das Sechsfache der Gesamtkosten für Lärmschutz im Bereich des Neubaus der A 44 (ohne die Mehrkosten für den offenporigen Asphalt). Neben den wesentlich höheren Baukosten ist eine aufwändige Betriebstechnik für einen Tunnel notwendig, die wiederum sehr hohe Unterhaltskosten verursacht.

Das Interesse, den finanziellen Aufwand für den Straßenbau gering zu halten, gehört zu den öffentlichen Belangen, denen in der planerischen Abwägung Rechnung zu tragen ist (vgl. BVerwG, Urt. vom 9. Nov. 2000 - 4 A 51.98 - NVwZ 01, 682). Ferner ist durch Rechtsprechung anerkannt, dass bei der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung zu den abwägungserheblichen öffentlichen Belangen auch das Interesse an einer kostengünstigen Lösung gehört. Es kann auch für die Auswahl unter mehreren Trassenvarianten ausschlaggebend sein (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30. Sept. 1998 - 4 VR 9.98 - NuR 99, 633).

5.3.3.4 Einwendungen

Im Verfahren ist dem Vorhabenträger vorgehalten worden, Variantenprüfungen seien in rechtsfehlerhafter Weise nicht im erforderlichen Umfang vorgenommen worden. Der Vorwurf wird zurückgewiesen.

In einer Grobanalyse sind die vorgenannten Alternativen aufgrund mehrerer Zwangspunkte sowie aus Kostengründen ausgeschieden und nicht detaillierter betrachtet worden. Die Planfeststellungsbehörde vermag hierin kein Defizit zu erkennen. Auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 4.5 dieses Beschlusses wird Bezug genommen. In der umfangreichen Diskussion im Erörterungstermin ist die Vorgehensweise hinsichtlich realistischer Trassenvarianten dargelegt worden, ohne die diesbezüglichen Einwendungen ausräumen zu können. Aufgrund zahlreicher Zwangspunkte in

Grund- und Aufriss bestehen keine realistischen Alternativlösungen für die Linienführung. Im Gegensatz zur gesamten Linienführung haben sich Alternativen bezüglich der Anschlüsse und Verknüpfungen ergeben, deren Vor- und Nachteile der Vorhabenträger geprüft hat, um die bestmöglichen Anschlusslösungen zu finden. Dieser Variantenvergleich mit seinem Ergebnis orientiert sich an der technischen bzw. verkehrsplanerischen Machbarkeit, den städtebaulichen und landschaftlichen Gegebenheiten und an dem Gebot der größtmöglichen Vermeidung bzw. der Minimierung von Eingriffen.

Für die planfestgestellte Verknüpfung zwischen der A 44 und dem Nordhausen-Ring ist die verkehrliche Leistungsfähigkeit nachgewiesen. Die geforderte Anschlusslösung als "Mehr-Ebenen-Lösung" ist verkehrstechnisch somit nicht erforderlich und gleichzeitig aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar. Für den Anschluss der Markstraße und die Führung der Schattbachstraße sind in den Einwendungen keine neuen Vorschläge aufgezeigt worden, die der Vorhabenträger nicht bereits in seine Prüfung einbezogen hat. Bei der Führung der Schattbachstraße ist der Einwand einer nicht ausreichenden Untersuchung nicht begründet. Insbesondere in diesem Bereich sind die Vor- und Nachteile für das Landschaftsbild, die Menschen und den Boden besonders sorgfältig abgewogen worden.

Wie bereits zuvor ausgeführt, waren bestimmte Zwangspunkte bei der Linienführung zu beachten. Die dagegen vorgebrachten Einwände konnten nicht greifen. Um an das AK Bochum/Witten anschließen zu können und wegen der nördlich gelegenen B 226 und des Opel-Werkes sowie der Eisenbahnlinie war eine Verschwenkung der Trasse nach Norden trassierungstechnisch und planerisch nicht möglich. Aufgrund höheren Konfliktpotenzials (Lärmimmissionen, private Grundstücksinanspruchnahme, stärkerer Eingriff in Natur und Landschaft) musste eine weiter südlich verlaufende Trassenvariante ausgeschlossen werden.

5.3.3.5 Gesamtbewertung

Als Ergebnis des Abwägungsprozesses bleibt festzuhalten, dass die gewählte Linie einschließlich der vorgesehenen Anschlüsse bzw. Verknüpfungen die verkehrstechnisch und wirtschaftlich beste Lösung ist, die zudem in Einklang mit den Vorgaben des Landschaftsgesetzes steht. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist eine ausreichende Prüfung realistischer Varianten sowohl für die gesamte Trasse als auch für die Anschlussmöglichkeiten vorgenommen worden.

Wie dargestellt, musste eine Tunnellösung aufgrund der unverhältnismäßigen Höhe der Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten ausscheiden. Auch können Immissionsschutzgründe zu keiner anderen Entscheidung führen. Das hier festgestellte Lärmschutzkonzept entspricht in vollem Umfang den gesetzlichen Vorgaben. Obgleich trassennahe Anwesen noch grenzwertüberschreitenden Lärmeinwirkungen ausgesetzt sind, kommt es - auch unter Berücksichtigung der Schadstoffimmissionen - nicht zu einem unzumutbaren Eingriff in Gesundheit oder Eigentum. Auf Abschnitt B, Nr. 5.3.6.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Nach Abwägung aller berührten öffentlichen und privaten Belange kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die vom Vorhabenträger vorgeschlagene Trassenführung planfestzustellen war. Der

Vorwurf, bei der gewählten Trassenführung hätten Belange der Anwohner wie Lärmschutz, Schadstoffbeeinträchtigungen, Grundstücksbetroffenheiten einerseits und der Schutz von Natur und Landschaft andererseits keine Berücksichtigung gefunden, wird nach alledem als unbegründet zurückgewiesen.

5.3.4 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 sowie verstärktem Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten stattdessen gefördert werden.

Hierbei wird jedoch der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme) verkannt. 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.

5.3.5 Abschnittsbildung

Ursprünglich endete der Planfeststellungsabschnitt bei Bau-km 22+860. Aufgrund von Einwendungen ist das Deckblatt I erstellt worden, mit dem die Neubaumaßnahme der A 44 bis Bau-km 23+300 fortgesetzt wird.

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

sich nach dem Bau mehrerer Abschnitte herausstellen sollte, dass sich das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein als nicht realisierbar erweist.

Ausgehend von diesen Grundsätzen ist die im vorliegenden Fall vorgenommene Abschnittsbildung nicht zu beanstanden. Zwar wurden Einwendungen ebenfalls gegen die mit dem Deckblatt geänderte Planung erhoben. Zweifel an einer zulässigen Abschnittsbildung werden damit begründet, dass kein eigener Verkehrswert gegeben sei. Außerdem werde ein unzulässiger Zwangspunkt für den Weiterbau der A 44 gesetzt. Diese Einlassungen indes gehen fehl. Der planfestgestellte Abschnitt ist nach Fertigstellung sowohl in östliche als auch in westliche Richtung an das vorhandene Straßennetz angebunden. Da diese Verkehrswege von ihrer Dimension her geeignet sind, den prognostizierten Verkehr aufzunehmen, bedarf es zu dem offensichtlich gegebenen Verkehrswert keiner ergänzenden Ausführungen. Weiter ist unstrittig, dass die Weiterführung der A 44 in östliche Richtung ausschließlich über das AK Bochum/Witten erfolgen kann, so dass mit dem planfestgestellten Abschnitt mangels vorhandener Alternative keine andere mögliche Trassenführung ausgeschlossen wird. Auch in Richtung Westen (L 705, K 3) sind für die Weiterführung des Verkehrs geeignete Straßen vorhanden.

Seitens der Bürgerinitiative wird die Auffassung vertreten, die Aufteilung der 'Bochumer Lösung' in drei Planfeststellungsverfahren sei system- und rechtswidrig. Wenn eine Maßnahme wegfielen, wäre die Berechtigung für die übrigen Teilstücke nicht mehr gegeben. Die Einwände vermögen nicht zu überzeugen. Im gültigen Bedarfsplan (vgl. Abschnitt B, Nr. 2.1 dieses Beschlusses) ist jedes einzelne Teilstück der A 40 bzw. A 44 mit dem Vermerk "Vordringlicher Bedarf" enthalten. Damit ist gesetzlich festgestellt, dass auch jede einzelne Maßnahme den fachgesetzlichen Zielvorstellungen entspricht und vernünftigerweise geboten ist. Dementsprechend ist im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss vom 23. Jan. 2006 für den sechsstreifigen Ausbau der A 40 sowohl die Abschnittslänge/-bildung begründet als auch der eigene Verkehrswert plausibel dargelegt. Entsprechendes gilt für den Planfeststellungsbeschluss betreffend den sich daran in östliche Richtung anschließenden Ausbauabschnitt der A 40 (Beschluss vom 20. März 2007).

Nach alledem ist die gewählte Abschnittsbildung rechtmäßig. Zwar wäre es theoretisch nicht ausgeschlossen gewesen, alle Abschnitte in einem Planfeststellungsverfahren zusammenzufassen. Dies war jedoch weder rechtlich erforderlich noch aus praktischen Erwägungen sinnvoll. Sowohl der Neubau als auch der Ausbau einer einen Ballungsraum durchquerenden Autobahn erzeugt notwendigerweise eine Vielzahl von Betroffenheiten öffentlicher und vor allem privater Belange. Die planerische Umsetzung eines derartigen Vorhabens birgt daher die Gefahr, dass die Planunterlagen zu umfangreich werden und darunter die Übersichtlichkeit leidet. Die im Umgang mit derartigen Plänen ungeübten Bürger könnten erhebliche Schwierigkeiten haben, Art und Ausmaß ihrer Betroffenheit zu ermitteln. Die Planunterlagen für die hier in Rede stehende Maßnahme haben jedenfalls nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde einen Umfang erreicht, der unter den Aspekten ihrer Überschaubarkeit und Handhabbarkeit gerade noch vertretbar ist. Allein schon der Umfang der Erörterungen ist ein deutliches Indiz dafür.

5.3.6 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Neubauplanung ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist oder wie dieser im Einzelnen hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten eigenen Belangen eines Anwohners, die bei einem Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle - wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV normativ geregelt ist - liegen; insbesondere im Hinblick auf die Trassierung stellen sie einen abwägungserheblichen Belang dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 14. Sept. 1987 - 4 B 176.87 - UPR 1988, 71; Urt. vom 4. Mai 1988 - 4 C 2.85 - NVwZ 1989,151).

Nach § 50 BImSchG sollen Straßen so trassiert werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Der Immissionsschutz stellt für die straßenrechtliche Planung zwar einen gewichtigen abwägungserheblichen Belang dar, bestimmt aber nicht als Planungsleitsatz das Ziel der Straßenplanung und verleiht den Bewohnern der zu schützenden Gebiete keine subjektiven öffentlichen Rechte. So ist § 50 BImSchG eine Regelung, die nach ihrem Inhalt ("soweit wie möglich") nur bei der Abwägung des Für und Wider in der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann (vgl. BVerwG, Urt. vom 22. März 1985 - 4 C 73.82 - Vkl. 1985, 639).

Die vorgesehene Linienführung der A 44 entspricht den vorgenannten Erfordernissen. Die Planfeststellungsbehörde hatte daher zu prüfen, ob und ggf. auf welche Weise bei der gewählten Straßenführung ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann. Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind von dem Straßenbauvorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Gebiete zu erwarten.

5.3.6.1 Lärmschutz

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

5.3.6.1.1 Rechtliche Grundlagen

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen (unbeschadet des § 50 BImSchG) sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

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

oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Allerdings löst nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagengebot aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des "Erheblichen" nicht erreichen (BVerwG, Urt. vom 14. Dez. 1979 - 4 C 10.77 - NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urt. vom 29. Jan. 1991 - 4 C 51.89 - BVerwGE 87, S. 332 [361]).

Mit dem Begriff des "Zumutbaren" wird nicht die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als "schwer und unerträglich" und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als "unzumutbar" erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der "Enteignungsschwelle" die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreiten dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (BVerwG, Urt. vom 14. Dez. 1979 - 4 C 10.77 - NJW 1980, S. 2368). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der § 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urt. vom 22. März 1985 - 4 C 63.80 - DÖV 1985, S. 786).

Die auf Grund 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. Auch im öffentlich-rechtlichen Nachbarschaftsverhältnis zwischen Vorhabenträger und nutzungsbetroffenen Dritten ist § 43 Abs. 1 BImSchG Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit oder Unzumutbarkeit von Lärm. Dementsprechend enthält die 16. BImSchV zugleich die konkreten Vorgaben für die rechtliche Beurteilung des lärmbezogenen Nutzungskonflikts zwischen Straße und Nachbargrundstück. Diese Regelungen sind für die Beurteilung von Zumutbarkeit und Unzumutbarkeit des Lärms für die Planfeststellungsbehörde verbindlich (vgl. BVerwG, Beschluss vom 8. Nov. 1994 - 7 B 73/94 - NVwZ 1995, 993).

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

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

Zur Gewährleistung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber also 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 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.

Andere Regelwerke, die (wie z.B. die DIN 18005, die TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- bzw. Orientierungswerte vorsehen, finden im vorliegenden straßenrechtlichen Verfahren keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen. Die im Verfahren verlangte Lärminderungsplanung liegt in der Zuständigkeit der Stadt Bochum. Soweit im Verfahren gefordert worden ist, die Umgebungslärmrichtlinie anzuwenden, ist dies zu Recht abgelehnt worden. In dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sind keine für die Planfeststellung verbindlichen verkehrsbezogenen Grenzwerte festgelegt.

Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaren Außenwohnbereich (z.B. Balkon, Terrasse) haben die betroffenen Eigentümer nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG.NRW. einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, sofern der Lärmpegel über dem entsprechend der Gebietsart zumutbaren Lärmgrenzwert für den Tag liegt (vgl. Abschnitt A, Nr. 6.3.3.1 dieses Beschlusses). Die in dieser Auflage dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung richtet sich nach der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97.

5.3.6.1.2 Einwendungen und Forderungen

5.3.6.1.2.1 Verkehrsprognose/Prognosezeitraum

Soweit die der Lärmtechnik zugrunde gelegte Verkehrsprognose in Frage gestellt worden ist, wird zunächst zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 5.3.2.4 dieses Beschlusses Bezug genommen. Der Vorwurf, die Prognose ginge von übersetzten Grundannahmen aus, verfängt in diesem Zusammenhang nicht, weil in diesem Fall "überobligatorischer" Lärmschutz zugunsten der Anwohner festgestellt würde (vgl. dazu OVG Münster, Urt. vom 20. Mai 1996 - 23 D 69/94.AK - S. 23 des Urteilabdrucks).

Unberechtigt ist auch die Kritik, in den lärmtechnischen Berechnungen werde willkürlich zwischen den Einheiten DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) und WTV (durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke) gewechselt. Zwar finden sich beide Einheiten in den Unterlagen wieder, Basis für die Lärmberechnungen ist jedoch - wie in Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV vorgesehen - ausschließlich der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV).

Der Prognoseansatz ist nicht deshalb fehlerhaft, weil er auf das Jahr 2015 bezogen ist. Eine starre Festlegung auf einen bestimmten Zeitraum erscheint zwar als nicht unproblematisch, weil es insoweit an jeglicher normativen Fixierung fehlt. Die 16. BImSchV lässt die Frage ungerregelt. Dagegen lässt sich die Relevanz des § 75 Abs. 3 Satz 2, 2. Halbsatz VwVfG.NRW. nicht von vornherein von der Hand weisen. Danach sind Anträge auf eine nachträgliche Planergänzung gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.NRW. ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustandes 30 Jahre verstrichen sind. Der innere Zusammenhang der Fristbestimmung des § 75 Abs. 3 Satz 2, 2. Halbsatz VwVfG.NRW. mit der Prognoseentscheidung der Planfeststellungsbehörde ist unverkennbar. Ein nachträglicher Planergänzungsanspruch kommt nach § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.NRW. nur in Betracht, wenn unvorhersehbare Wirkungen eintreten. Dies ist der Fall, wenn sich die Prognose als fehlgeschlagen erweist, nicht aber, wenn die Berechnung des Verkehrslärms schon im Zeitpunkt der Planfeststellung erkennbar fehlerhaft war. § 75 Abs. 3 Satz 2, 2. Halbsatz VwVfG.NRW. bürdet dem Vorhabenträger das Prognoserisiko längstens 30 Jahre auf.

Den Einwendern ist einzuräumen, dass diese gesetzgeberische Wertung bei der Beantwortung der in der 16. BImSchV offen gebliebenen Frage nach der Bemessung des Prognosezeitraums nicht außer Acht gelassen werden darf. Mit § 75 Abs. 3 Satz 2 VwVfG.NRW. nicht in Einklang zu bringen wäre es, der Prognose einen Zeitraum von mehr als 30 Jahren zugrunde zu legen. Das bedeutet aber nicht umgekehrt, dass es der Planfeststellungsbehörde verwehrt ist, den Prognosezeitraum kürzer zu bemessen. Die Vorschrift bezeichnet lediglich die Grenze, bei deren Überschreiten der zeitliche Abstand zwischen der Planungsentscheidung und der nachfolgenden tatsächlichen Entwicklung so groß geworden ist, dass es fragwürdig wäre, die lange zurückliegende prognostische Aussage noch an der Wirklichkeit messen zu wollen. Diese Erkenntnis legt es nahe, bei der Anwendung der 16. BImSchV den durch § 75 Abs. 3 Satz 2, 2. Halbsatz VwVfG.NRW. auch für die Lärmschutzberechnung abgesteckten zeitlichen Rahmen nicht voll auszuschöpfen.

Mit Blick darauf, dass normative Vorgaben fehlen, ist die Entscheidung, bei der Prognose auf das Jahr 2015 abzustellen, auch schon deshalb nicht zu beanstanden, weil sie sich nicht als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten lässt. Die zeitliche Anknüpfung an das Jahr 2015 fügt sich in die Konzeption ein, die dem FStrAbG zugrunde liegt. Der Bedarfsplan orientiert sich nämlich an der Verkehrsentwicklung, die der Bundesgesetzgeber bis zum Jahr 2015 erwartet. Auf den dem Bedarfsplan zugrunde liegenden Bundesverkehrswegeplan 2003 wird in diesem Zusammenhang ebenfalls Bezug genommen. Für die Abschätzung der künftigen Verkehrsnachfrage sind koordinierte Gesamtverkehrsprognosen verwendet wor-

den, die sich auf das Jahr 2015 beziehen. Der Vordringliche Bedarf umfasst das Investitionsvolumen mit dem zu erwartenden Finanzrahmen zuzüglich Planungsreserve für den Zeitraum von 2001 bis 2015. (vgl. Nr. 2, Seite 5 und Nr. 3.3, Seite 10 des Bundesverkehrswegeplanes 2003). In Ansehung dieser Umstände ist gegen den Prognosehorizont 2015 nichts zu erinnern.

5.3.6.1.2.2 Kritik an Lärmberechnung/Forderung nach Lärmmessungen

Die 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. Für die Berechnung enthält Anhang 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 nur 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.

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, Urt. v. 18. März 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 v.g. Untersuchung sind alle lärmtechnisch bedeutsamen Sachverhalte (wie z.B. neben der zukünftigen Verkehrsbelastung einschließlich des Lkw-Anteils, Geschwindigkeit, Lage der Autobahntrasse, Steigung,

Gefälle, Straßenoberfläche, Reflexions- und Abschirmeffekte durch vorhandene Bebauung, ggf. Störwirkungen durch Ampelanlagen) einbezogen worden. So sind beispielsweise im Bereich des Opel-Werkes die durch die Hallenwände des Werkes gegebenen Reflexionseffekte in die lärmtechnische Untersuchung für die südlich der A 44 gelegene Bebauung (u.a. Höfstraße 43) eingegangen. Alle Berechnungen, die den lärmtechnischen Unterlagen zugrunde liegen, berücksichtigen - zugunsten der Betroffenen - eine "Mitwindsituation". Das der Berechnung zugrunde liegende Prinzip der energetischen Mittelung stellt auch entgegen vorgetragener Auffassungen sicher, dass kurzfristig auftretende, sehr hohe Pegel verstärkt in die Ermittlung des Beurteilungspegels einfließen. Im Bereich der Schattbachstraße sind auch die besondere Witterungssituation mit den Windverhältnissen und dem "Nebelloch" sowie die Schallreflexion berücksichtigt worden.

In die schalltechnischen Berechnungen sind weiterhin alle Rampen im Bereich der Verflechtung der A 44 mit dem Nordhausen-Ring (L 705) und die Anschlussstelle Markstraße auch mit ihrer zukünftigen Lage als Emittenten eingeflossen. Für die Anschlussstelle Markstraße konnte der geforderte Zuschlag für erhöhte Störwirkungen nicht berücksichtigt werden, da die RLS 90 eine solche Anrechnung nur für lichtzeichengeregelte Einmündungen und Kreuzungen vorsieht.

In den lärmtechnischen Berechnungen, die als Grundlage für die grundsätzlichen Ansprüche auf passiven Lärmschutz dienen, wurden alle in Frage kommenden Gebäudeseiten berücksichtigt. Sofern in den Berechnungen Gebäudeseiten mit neutralem Beurteilungspegel aufgeführt sind, handelt es sich um Immissionsorte, die aufgrund ihrer Ausrichtung zur Baumaßnahme und ihrer baulichen Gegebenheiten keine Verschneidungslinie mit dem vom Emissionsort ausgehenden Suchstrahl bilden. Werden schon bei den Gebäudeseiten, die der Baumaßnahme zugewandt sind, nur geringe oder gar keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte ausgewiesen, können die anderen Gebäudeseiten ganz außer Betracht bleiben.

In der Natur der Sache liegt es, dass an einem Wohnhaus der Immissionsgrenzwert geringfügig überschritten und an einem benachbarten Haus, das z.B. aufgrund seiner Lage etwas besser geschützt ist, der Grenzwert minimal unterschritten wird. Aufgrund von Reflexionen ist es auch möglich, dass an einem Haus der Immissionsgrenzwert etwas überschritten wird, obwohl an den näher zur Straße liegenden Gebäuden keine Überschreitungen vorliegen. Weitere Einflüsse, z.B. die Abschirmwirkung der Gebäude untereinander, bestimmen die Schallausbreitung, so dass benachbarte Gebäude unterschiedliche Beurteilungspegel haben können. Derartige Unterschiede sind auch an verschiedenen Etagen eines Hauses möglich, da die einzelnen Geschosse unterschiedlich durch Reflexionen beschallt werden können.

Lärmschutzmaßnahmen sind für die Bereiche vorgesehen, in die Lärmbeeinträchtigungen des hier planfestgestellten Vorhabens grenzwertüberschreitend ausstrahlen. Demzufolge berücksichtigen die schalltechnischen Berechnungen - entgegen dem im Verfahren vorgetragenen Vorwurf - alle in Frage kommenden Gebäude innerhalb des Einflussbereiches (Ausstrahlungsbereich) des vorliegenden Autobahnabschnittes. Die lärmtech-

nische Berechnung bezieht sich auf einen Korridor bis 500 m beiderseits der A 44 und berücksichtigt auch die im Verfahren mehrfach angesprochene Topographie des Untersuchungsgebietes. Der Ausstrahlungsbereich der Autobahntrasse, innerhalb dessen die zulässigen Immissionsgrenzwerte noch erreicht bzw. überschritten werden, endet bei der o. g. Entfernung. Sofern Wohngebäude weiter von der Autobahn entfernt liegen, ist nicht mehr von einer Überschreitung der Grenzwerte auszugehen. Die Einwendungen von Anwohnern in von der Autobahn weiter entfernt liegenden Gebieten, d.h. außerhalb des Ausstrahlungsbereiches, die Lärmbeeinträchtigungen geltend machen, werden deshalb zurückgewiesen.

Von einem bloßen Bewuchs der Straßenböschung kann keine lärmschützende Wirkung abgeleitet werden. Erst bei einer dichten Waldpflanzung mit bleibendem Unterholz von ca. 100 m Tiefe kann von einer spürbaren Pegelminderung ausgegangen werden. Eventuell örtlich vorhandener Bewuchs geht daher zugunsten der betroffenen Anlieger nicht mindernd in die lärmtechnische Berechnung ein.

Den schalltechnischen Berechnungen zur Ermittlung der Beurteilungspegel wird nicht die zulässige Geschwindigkeit entsprechend der jeweiligen Örtlichkeit zugrunde gelegt. Vielmehr wird nach den RLS-90 der ungünstigste Fall mit einer Geschwindigkeit für Pkw von 130 km/h und für Lkw von 80 km/h angenommen mit Ausnahme der Bereiche der Verflechtungsspuren, in denen nach der Leistungsfähigkeitsberechnung aus Verkehrssicherheitsgründen eine geringere Geschwindigkeit erforderlich ist. Geschwindigkeitsbeschränkungen, deren Anordnung Aufgabe der Straßenverkehrsbehörden ist, können nur im - hier nicht vorliegenden - Ausnahmefall Gegenstand der Planfeststellung sein.

Sofern in diesem Zusammenhang fehlende Geschwindigkeitskontrollen bemängelt oder generelle Überholverbote gefordert werden, wird dies unter Hinweis darauf zurückgewiesen, dass derartige verkehrsregelnde Maßnahmen nicht zu den Aufgaben der Straßenbauverwaltung/Planfeststellungsbehörde gehören.

Im Verfahren wurde verschiedentlich die Forderung erhoben, die Lärmbelastung allgemein oder für bestimmte Objekte zusätzlich durch Messungen zu ermitteln. Dem steht jedoch zum einen § 3 der 16. BImSchV entgegen, der eine Berechnung des Beurteilungspegels verlangt. Zum anderen 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 Verkehrsfreigabe neuer Straßenabschnitte 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.). Darüber hinaus ist es nicht möglich, den Verkehrslärm für ein Prognosejahr durch Messungen zu ermitteln. 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. Die unter Berücksichtigung der vorgegebenen Faktoren durchgeführte Lärberechnung liefert zuverlässigere Ergebnisse und ist für die Betroffenen durchweg günstiger als Messungen.

5.3.6.1.2.3 Verbesserungen beim aktiven Lärmschutz

Im Verfahren sind von zahlreichen Einwendern die vom Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes als unzureichend kritisiert worden. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Forderung nach einem besonders lärmarmen Fahrbahnbelag in Gestalt eines offenporigen Asphalts (OPA) erhoben worden.

5.3.6.1.2.3.1 Offenporiger Asphalt

Trotz der vom Vorhabenträger geplanten, umfangreichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes in Form von Lärmschutzwällen, -wänden und Wall-/Wandkombinationen sind ursprünglich 385 Gebäude verblieben, die nicht voll geschützt sind, sondern deren Lärmschutz auch durch einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen gewährleistet werden sollte. In Anbetracht dieser großen Anzahl aktiv nicht voll geschützter Gebäude, die sich vornehmlich aus Wohnhäusern im westlichen Planfeststellungsabschnitt zusammensetzt, und im Hinblick darauf, dass die höchsten ermittelten Nachtwerte bei einigen Einzelgebäuden im östlichen Abschnitt nach der ursprünglichen Konzeption 63,6 bis 64,9 dB(A) betragen, hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger gebeten, die Aufbringung eines Fahrbahnbelages mit einem Korrekturwert von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ im gesamten Planfeststellungsabschnitt unter Kostengesichtspunkten zu prüfen. Nach der daraufhin vom Vorhabenträger vorgelegten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vom 27. Sept. 2007 erhöhen sich die Baukosten bei der Verwendung eines offenporigen Asphalts in einem Betrachtungszeitraum von 30 Jahren um ca. 1,8 Millionen €. Diesen Mehrkosten stehen Kosteneinsparungen beim passiven Schallschutz von rund 660.000 € gegenüber, was einem Kostenverhältnis von etwa 3 : 1 entspricht. In der Gesamtbetrachtung ergeben sich danach Mehrkosten von etwas mehr als 1,1 Millionen €.

Die Verwendung von OPA führt damit zwar zu einer deutlichen Kostensteigerung. Bezogen auf die geschätzten Gesamtbaukosten beträgt die Erhöhung ca. 3 % und bezogen auf die Kosten für den Lärmschutz ca. 22 %. Bei der nach § 41 Abs. 2 BImSchG gebotenen Kosten-Nutzen-Analyse fällt jedoch auf der anderen Seite besonders schwer ins Gewicht, dass mit der Verwendung von offenporigem Asphalt weitere 261 Gebäude aktiv voll geschützt sind und damit nur noch 124 Gebäude dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz haben. Die Erhöhung der Lärmschutzkosten um 22 % führt also zu einer Reduzierung der Zahl der (auch) passiv zu schützenden Gebäude um knapp 68 %. Eine vergleichbar erhebliche Reduzierung von Gebäuden mit Grenzwertüberschreitungen ließe sich nur erzielen, wenn die vorgesehenen Lärmschutzanlagen um ca. 4 m erhöht würden. Die dafür zu veranschlagenden Mehrkosten würden sich jedoch auf 9,1 Millionen € belaufen.

Bei einer isolierten Betrachtung der Tagesgrenzwertüberschreitungen stellt sich der Schutzeffekt des offenporigen Asphalts noch eindrucksvoller dar. Während es nach dem ursprünglichen Lärmschutzkonzept an 100 Gebäuden zu Überschreitungen des Tagesgrenzwertes gekommen wäre, reduziert sich diese Zahl beim Einbau von OPA auf nur noch sechs Gebäude.

Vor diesem Hintergrund ist die Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit dem Vorhabenträger zu der Einschätzung gelangt, dass die durch die Aufbringung eines offenporigen Asphalts verursachten Mehrkosten für den aktiven Lärmschutz nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Der dargestellte Lärmschutzeffekt des OPA überwiegt hier in der planerischen Abwägung nicht nur die erheblichen Mehrkosten, sondern auch die zusätzlichen verkehrlichen Probleme beim Einbau selbst (Erforderlichkeit einer deutlich aufwendigeren Verkehrsführung und zusätzliche Verkehrsbehinderungen durch unvermeidbare, kurzfristige Sperrungen). Schließlich ist in diesem Zusammenhang auch berücksichtigt, dass mit dem offenporigen Fahrbahnbelag die hinsichtlich der Nachtwerte kritische Situation von fünf im östlichen Abschnitt trassennah gelegenen Grundstücken spürbar verbessert und erreicht wird, dass diese Werte unterhalb der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle bleiben (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.6.1.2.4 dieses Beschlusses).

Der Vorhabenträger hat die Planunterlagen um eine lärmtechnische Untersuchung - Deckblatt IV - ergänzt, die die berechneten Immissionswerte bei Verwendung eines offenporigen Asphalts [Korrekturwert $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$] enthält. Diese ist Bestandteil der hier festgestellten Planunterlagen (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.3.2, lfd.Nrn. 67 und 68 dieses Beschlusses). Entsprechende Einwendungen sind damit gegenstandslos.

5.3.6.1.2.3.2 Weitergehender aktiver Lärmschutz/Kosten-Nutzen-Analyse

Das Lärmschutzkonzept des Vorhabenträgers ist - jedenfalls unter Berücksichtigung der lärm mindernden Wirkung eines offenporigen Asphalts von 5 dB(A) - nicht zu beanstanden. Darüber noch hinausgehende Forderungen nach einer Erhöhung der vorgesehenen Lärmschutzanlagen werden zurückgewiesen. Dies ist das Ergebnis der nach § 41 Abs. 2 BImSchG gebotenen Kosten-Nutzen-Analyse:

Ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung einer Straße eine Überschreitung der nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgebenden Immissionsgrenzwerte zu erwarten, besteht für die davon betroffenen Gebäude ein Anspruch auf Lärmschutz. Nach dem in § 41 Abs. 1 BImSchG zum Ausdruck kommenden gesetzgeberischen Willen ist dieser Anspruch vorrangig auf Maßnahmen des aktiven Schallschutzes gerichtet. Der Vorrang des aktiven Lärmschutzes ist aber für den Fall eingeschränkt, dass die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Ob die Kosten für Schutzmaßnahmen in diesem Sinne unverhältnismäßig sind, hängt nicht davon ab, ob der Aufwand für den aktiven Schallschutz im Vergleich zu den Kosteneinsparungen im Bereich des passiven Schallschutzes eine quantifizierbare "Verhältnismäßigkeitsschwelle" übersteigt. Entscheidend ist vielmehr, welcher Erfolg der aktive Lärmschutz im Einzelnen hat, was nicht allein an den eingesparten Kosten für den passiven

Lärmschutz zu messen ist. Ein offensichtliches Missverhältnis zwischen den Kosten für den aktiven Schallschutz und den Aufwendungen für passive Maßnahmen kann aber ein Indiz für eine Unverhältnismäßigkeit im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG darstellen (BVerwG, Beschluss v. 9. Jan. 2006, 9 B 21/05).

Vorliegend belaufen sich die Kosten für sämtliche Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes unter Berücksichtigung des offenporigen Asphalts auf ca. 6,1 Millionen €. Die passiven Schallschutzmaßnahmen schlagen nach den Schätzungen des Vorhabenträgers mit etwa 300.000 € zu Buche. Daraus ergibt sich ein Kostenverhältnis von 20 : 1. Allein dies indiziert zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ein Lärmschutzkonzept, mit dem der grundsätzliche Vorrang des aktiven Lärmschutzes gewahrt ist.

Nach dem hier planfestgestellten Lärmschutzkonzept wird der jeweilige Immissionsgrenzwert für den Tag nur noch an sechs Gebäuden überschritten, d.h., bei der weit überwiegenden Zahl der lärmbeeinträchtigten Gebäude gewährleistet dieses Konzept aktiven Vollschutz am Tag. Hinsichtlich des Immissionsgrenzwertes für die Nacht kann dieses Schutzniveau zwar nicht erreicht werden. Bei etwa der Hälfte der Gebäude mit verbleibender Grenzwertüberschreitung in der Nacht beträgt diese aber weniger als 1 dB(A). Wenn sich bei einer beachtlichen Anzahl an Gebäuden die ermittelten Grenzwertüberschreitungen nur noch im Bereich deutlich unterhalb der sog. Hörbarkeitsschwelle von 3 dB(A) bewegen, liegt der Schluss nahe, dass die Kosten, die bei einer Erhöhung von teilweise bereits sehr hohen Lärmschutzanlagen anfallen, außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Immerhin weisen die geplanten Lärmschutzanlagen auf der Nordseite eine Höhe von bis zu 11 m und auf der Südseite bis zu 10 m über Gelände auf. Auch ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass zur Nachtzeit der Aufenthalt im Wohngebäude die regelmäßige Grundstücksnutzung darstellt. Insoweit kommt passiven Schallschutzmaßnahmen zur Nachtzeit hinsichtlich des Schutzeffektes ein höherer Stellenwert zu als am Tage. Schließlich steht hier ein besonders krasses Missverhältnis zwischen den Kosten für zusätzlichen aktiven Lärmschutz und den ersparten Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen zu erwarten, weil erfahrungsgemäß bei einer Vielzahl von Gebäuden bereits das vorhandene Schalldämm-Maß zumutbare Innenpegel sicherstellt.

Ungeachtet der vorstehenden Erwägungen zur Kosten-Nutzen-Relation hat der Vorhabenträger auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde untersucht, welcher Schutzeffekt bezogen auf die Anzahl der passiv zu schützenden Gebäude sich noch mit einer Erhöhung der vorgesehenen Lärmschutzanlagen um 1 m erzielen ließe und welche Kosten dafür anfallen würden. Die Bereiche, in denen sich eine Erhöhung insoweit noch einmal signifikant auswirken würde, hat die Planfeststellungsbehörde einer näheren Betrachtung unterzogen:

Im Bereich R 52 - gemeint ist das nördlich der A 44 gelegene Gebiet östlich der Universitätsstraße bis einschließlich der Bebauung an der Steinkohlstraße - würde sich bei einer Erhöhung der Lärmschutzanlagen um 1 m die Zahl der zusätzlich noch passiv zu schützenden Gebäude von 36 auf 17 reduzieren. Gleichwohl stehen die voraussichtlichen Kosten der Erhöhung außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck. Dabei ist

nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nämlich zu berücksichtigen, dass der Immissionsgrenzwert für den Tag von 59 bzw. 64 dB(A) nicht nur durchgängig eingehalten, sondern ganz überwiegend weit unterschritten wird. Bezogen auf die Nachtzeit bewegen sich die höchsten ermittelten Grenzwertüberschreitungen lediglich an sechs Gebäuden zwischen 3,3 und 4,0 dB(A) und sind damit für das menschliche Gehör wahrnehmbar. Bei 18 Gebäuden betragen die höchsten Nachtgrenzwertüberschreitungen nur zwischen 0,0 und 0,9 dB(A), bei sechs weiteren Gebäuden zwischen 1,0 und 2,0 dB(A). Diese Zahlen machen deutlich, dass mit dem hier festgestellten Lärmschutzkonzept bereits ein sehr hohes Schutzniveau gewährleistet ist. Vor diesem Hintergrund stellen sich die vom Vorhabenträger ermittelten Kosten für einen 1 m höheren Lärmschutz von ca. 440.000 € selbst dann als unverhältnismäßig dar, wenn man davon die voraussichtlichen Einsparungen beim passiven Lärmschutz im Bereich R 52 und im benachbarten Bereich R 53 in Abzug brächte.

Die Erhöhung des Lärmschutzes um 1 m würde im Bereich R 62, also im südlich der A 44 gelegenen Wohngebiet östlich der Universitätsstraße bewirken, dass bei weiteren 20 Gebäuden aktiver Vollschutz bestünde und nur noch 11 Gebäude zusätzlich passiv geschützt werden müssten. Aber auch hier ist das mit den vorgesehenen Anlagen bereits erreichte Schutzniveau so hoch, dass die bei einer erforderlichen Länge von 950 m voraussichtlichen "Erhöhungskosten" von ca. 320.000 € unverhältnismäßig sind. Der Tagesimmissionsgrenzwert von 59 dB(A) ist nicht nur ausnahmslos eingehalten, sondern in aller Regel weit unterschritten. Lediglich bei vier Gebäuden (einschl. Doppelhaushälften) beträgt die höchste ermittelte Überschreitung des Nachtgrenzwertes von 49 dB(A) mehr als 2,0 dB(A). Bei 17 Gebäuden liegt diese Überschreitung nur zwischen 0,1 und 1,0 dB(A). Das vom Vorhabenträger ermittelte Kostenverhältnis von 6 : 1 zwischen den "Erhöhungskosten" und den Einsparungen beim passiven Lärmschutz stellt vorliegend ein zusätzliches Indiz für die Unverhältnismäßigkeit im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG dar.

Im Falle des sich an den Bereich R 62 östlich anschließenden Wohngebiets R 63 ist dieses Kostenverhältnis mit 18 : 1 noch deutlich ungünstiger, weil es dort ohnehin nur noch zehn Fälle von Ansprüchen auf passiven Schallschutz gibt, die sich mit einer Erhöhung auf drei Fälle reduzieren würden. Auch in diesem Bereich ist Vollschutz am Tag gewährleistet und bei sechs Gebäuden der Nachtgrenzwert nur um höchstens 0,9 dB(A) überschritten; lediglich bei einem Gebäude (Steinkuhlstraße 59) liegen die ermittelten Grenzwertüberschreitungen an zwei Punkten über 3 dB(A).

Nach alledem steht für die Planfeststellungsbehörde außer Frage, dass die Kosten für die Erhöhung des Lärmschutzes außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stünden. Mit der vom Vorhabenträger vorgesehenen Dimensionierung der Lärmschutzanlagen - 5,00 m bis 10,00 m über Gradienten in den Bereichen R 62/R 63 und 5,50 m bis 11,00 m im Bereich R 52 - ist jedenfalls unter Berücksichtigung des angeordneten Fahrbahnbelags der grundsätzliche Vorrang des aktiven Lärmschutzes gewahrt.

Mit der Anordnung eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert $D_{\text{StrO}} -5$ dB(A) im gesamten Streckenabschnitt (ausgenommen die Fahrbahnen der Verbindungsrampen A 44/L 705 und der

Anschlussstellenäste) ist auch im östlichen Planabschnitt die Grenze dessen erreicht, was unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten als noch verhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG vertreten werden kann. Im Unterschied zum westlichen Abschnitt, in dem der offenporige Asphalt aktiven Vollschutz bei einer Vielzahl von Gebäuden bewirkt, lässt sich dieser Belag im östlichen Abschnitt nur damit rechtfertigen, dass sich für die dort gelegenen Einzelgebäude (Schattbachstraße 77 und 78, Steinkuhlstraße 47, Markstraße 16 und 18) aufgrund der geringer dimensionierten bzw. nicht vorgesehenen Lärmschutzanlagen teilweise sehr hohe Nachtwerte ergeben haben. Hier bestimmt sich also der angestrebte Schutzzweck nicht nach der Quantität, sondern nach dem - in Einzelfällen bestehenden - Ausmaß der Lärmbetroffenheiten. Mit Blick darauf, dass sich mit dem Einbau eines offenporigen Belages die hohen Immissionswerte zur Nachtzeit bei fünf Gebäuden um 3 dB(A) - und damit für die Anwohner spürbar - reduzieren lassen, bewertet die Planfeststellungsbehörde die insoweit anfallenden Mehrkosten und den Mehraufwand als noch nicht unverhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG.

Die Grenze zur Unverhältnismäßigkeit wäre hier allerdings dann überschritten, wenn über den offenporigen Fahrbahnbelag hinaus weitere Verbesserungen beim Lärmschutz gefordert und hier angeordnet würden:

Im Bereich der Wohngebäude Steinkuhlstraße 47, Markstraße 16 und 18 kommt aus Platzgründen nur eine - im Vergleich zu einem Wall - kostenintensive Lärmschutzwand in Betracht. Bei einem Preis von 270 € für den Quadratmeter steht der finanzielle Aufwand für eine solche Wand erkennbar in einem krassen Missverhältnis zu den Kosten, die die Abwicklung des passiven Schallschutzes an drei Gebäuden erwarten lässt. Der erreichbare Schutzzweck des aktiven Lärmschutzes relativiert sich dabei nicht nur wegen der geringen Zahl der zu schützenden Objekte, sondern auch im Hinblick auf das Maß der Grenzwertüberschreitung am Tag. Die höchste ermittelte Tagesgrenzwertüberschreitung beträgt nämlich beim Gebäude Steinkuhlstraße 47 1,6 dB(A) und beim Gebäude Markstraße 18 1,4 dB(A). Sie liegt demnach in beiden Fällen deutlich unterhalb der Hörbarkeitsschwelle von 3 dB(A). Beim Gebäude Markstraße 16 ist ein Wert von 2,2 dB(A) als höchste Tagesgrenzwertüberschreitung ermittelt worden, so dass in diesem Fall die Hörbarkeitsschwelle nur mit Hilfe der sog. Aufrundungsregelung der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV erreicht wird. Vor diesem Hintergrund ist die Planfeststellungsbehörde zu der Einschätzung gelangt, dass eine Lärmschutzwand im Bereich dieser drei Gebäude außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stünde.

Eine Erhöhung des Lärmschutzes im Bereich des Wohngrundstücks Schattbachstraße 78 ist ebenfalls im vorgenannten Sinn unverhältnismäßig. Hier ist mit der Kombination von Lärmschutzanlagen an der Straße selbst (3 m hohe Lärmschutzwand bzw. 2 m - über Gradienten - hoher Lärmschutzwand) und dem offenporigen Fahrbahnbelag die Grenze dessen erreicht, was als Kostenaufwand für den aktiven Schutz eines Einzelgebäudes noch vertretbar ist. Dabei ist hinsichtlich des Schutzzweckes in Rechnung zu stellen, dass mit diesen Maßnahmen der Immissionsgrenzwert am Tag ganz überwiegend eingehalten wird. Lediglich am 3. Obergeschoss der nordöstlichen Gebäudeseite wird er um 1,4 dB(A) - und damit für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar - überschritten. Von daher

ist es mit Blick auf § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zu beanstanden, dass der Grundstückseigentümer vornehmlich wegen der verbliebenen Grenzwertüberschreitungen zur Nachtzeit auf passive Schallschutzmaßnahmen verwiesen wird.

Schließlich steht auch für das Grundstück Schattbachstraße 77 über den lärmindernden Fahrbahnbelag hinausgehender aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck. Dieser relativiert sich auch hier zum einen dadurch, dass aktive Maßnahmen nur dem Schutz eines einzigen Gebäudes vor Grenzwertüberschreitungen dienen würde, und zum anderen damit, dass bei höchsten Tagesgrenzwertüberschreitungen von 2,1 und 2,7 dB(A) an der südöstlichen Gebäudeseite wiederum nur mit einer Aufrundung von einer wahrnehmbaren Überschreitung des Immissionsgrenzwertes von 64 dB(A) ausgegangen werden kann. Im Übrigen bewegen sich die errechneten Überschreitungen des Tagesgrenzwertes in einem Bereich von 0,2 bis 1,5 dB(A).

Nach allem ist festzuhalten, dass das hier planfestgestellte Lärmschutzkonzept im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben steht. Es trägt dem grundsätzlichen Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor passiven Maßnahmen hinreichend Rechnung. Die Kosten für - über die Aufbringung eines offenporigen Fahrbahnbelages noch hinausgehende - Verbesserungen bei den aktiven Lärmschutzanlagen stünden vorliegend außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

5.3.6.1.2.4 Situation trassennaher Bebauung

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass in Einzelfällen trassennahe Anwesen in erheblichem Umfang Verkehrslärm ausgesetzt sind.

Mittelbar enteignende Wirkungen im Sinne von Art. 14 Abs. 1 GG sind nach der Rechtsprechung 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, Urt. v. 23. Jan. 1981 - 4 C 4.78 - DVBl. 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 Einzelfalls beantwortet werden. Dabei können auch Gebietsart und Lärmvorbelastung eine wesentliche Rolle spielen. Danach ist die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in Wohngebieten im Allgemeinen bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen (BGH, Urt. v. 25. März 1993 - III ZR 60/91 -, NJW 1993, 1700 <1701> m.w.Nachw.).

Trotz des von der Planfeststellungsbehörde angeordneten besonders lärmindernden Fahrbahnbelags sind nach den vom Vorhabenträger durchgeführten Berechnungen fünf im östlichen Planfeststellungsabschnitt trassennah gelegene Grundstücke besonders stark durch Lärmimmissionen aus dem hier planfestgestellten Straßenbauvorhaben betroffen. Es

handelt sich dabei um folgende Grundstücke, denen jeweils die höchsten für Tag und Nacht ermittelten Beurteilungspegel zugeordnet sind:

- Schattbachstraße 77 mit 66,8 dB(A) tags und 61,9 dB(A) nachts,
- Schattbachstraße 78 mit 65,5 dB(A) tags und 60,6 dB(A) nachts,
- Steinkuhlstraße 47 mit 65,7 dB(A) tags und 60,9 dB(A) nachts,
- Markstraße 16 mit 66,2 dB(A) tags und 61,4 dB(A) nachts,
- Markstraße 18 mit 65,5 dB(A) tags und 60,7 dB(A) nachts.

Diese Grundstücke liegen im Mischgebiet. Für diese Gebietskategorie setzt die Rechtsprechung die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei Immissionswerten von 72/62 dB(A) tags/nachts an (vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 12. April 2000 - 11 A 25.98 - m. w. Nachw.). Die ermittelten Tagwerte liegen danach noch sehr weit von dieser Schwelle entfernt. Die Nachtwerte liegen insoweit zwar relativ höher, als in zwei Fällen der jeweils höchste am Gebäude ermittelte Immissionswert nahe bzw. sehr nahe an diese Zumutbarkeitsschwelle heranreicht. Eine Überschreitung ist aber nicht gegeben. Vor diesem Hintergrund ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass der Verkehrslärm aus dem hier in Rede stehenden Vorhaben in keinem der oben aufgeführten Einzelfälle eine mittelbar enteignende Wirkung hat.

Damit sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch die Voraussetzungen für die von den Eigentümern der Wohngrundstücke Schattbachstraße 78 und Markstraße 18 geforderte Gesamtübernahme nicht erfüllt. Die höchsten für diese Grundstücke ermittelten Immissionswerte stellen noch keine derart schweren und unerträglichen Lärmbelastungen dar, dass jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss (zu den Voraussetzungen für einen Übernahmeanspruch vgl. BVerwG, DVBl. 1996, 916 <919> m.w.Nachw.). In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass zur Nachtzeit regelmäßig der Aufenthalt im Wohngebäude die weit überwiegende Form der Grundstücksnutzung darstellt. Mit baulichen Verbesserungen an den Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume (passive Schallschutzmaßnahmen), die die Grundstückseigentümer nach der Regelung in Abschnitt A, Nr. 6.3.2.1 dieses Beschlusses beanspruchen können und wozu hier Lüfter für Wohn- und Schlafräume gehören werden, ist es auch bei hohen Nachtwerten nach dem Stand der Technik möglich, die Innenraumpegel so weit herabzusenken, dass verkehrslärmbedingte Kommunikations- oder Schlafstörungen weitgehend ausgeschlossen werden können. Dass diese Innenraumpegel nur bei geschlossenen Schallschutzfenstern erreicht werden können, verlangt den Anwohnern nichts Unzumutbares ab. Sind die Fenster mit geeigneten Lüftungseinrichtungen versehen, sind die Anwohner nicht davor geschützt, beim gelegentlichen Öffnen der Fenster erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urt. v. 18. April 1996 - 11 A 86.95 -, DVBl. 1996, 921 <925>).

5.3.6.1.2.5 Summenpegel

Soweit im Verfahren gefordert worden ist, hier auch Lärmvorbelastungen durch andere Verkehrswege im Wege einer summativen Betrachtung einzubeziehen, ist darauf hinzuweisen, dass bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße ein Anspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nur dann besteht, wenn der von der jeweils neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm einen nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreitet. Dabei handelt es sich im vorliegenden Fall um die auszubauende L 705 und die neu zu bauende A 44. Der hierfür maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als "Summenpegel" unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln (BVerwG, Urt. v. 21. März 1996 - 4 C 9.95 - DVBl. 1996, 916 ff.). Entsprechend VLärmSchR 97 (Nr. 10.6, Abs. 2) ist der Kreis der Anspruchsberechtigten für jeden Verkehrsweg getrennt zu ermitteln. Dies ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Lärmgrenzwerte erlangen ihre Aussagekraft nur im Zusammenspiel mit einem Mess- oder Berechnungsverfahren, in dem sie zu ermitteln sind. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Verfahren wären die Grenzwerte unbestimmt. Ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene (BVerwG, Urt. v. 20. Okt. 1989 - 4 C 12.87- BVerwGE 84, 31, 42). § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ermächtigt demgemäß den Verordnungsgeber zum Erlass von Vorschriften auch über das "Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen". Dies ist für Straßen in der Anlage 1 zur 16. BImSchV geschehen. Diese Anlage lässt in die Berechnung des Beurteilungspegels nur Faktoren eingehen, welche sich auf die neue oder zu ändernde Straße beziehen. Auswirkungen, die von anderen Verkehrswegen - sei es von bereits bestehenden Straßen oder von Schienenwegen - ausgehen, bleiben gänzlich unberücksichtigt. Für die Ermittlung eines wie auch immer gear- teten Summenpegels stellt die 16. BImSchV kein Verfahren bereit. Dies legt den Umkehrschluss nahe, den Ausschluss einer summativen Berechnung als gewollt anzusehen (BVerwG, DVBl. 1996, 916 ff.).

Eine Berücksichtigung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels könnte lediglich dann geboten sein, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG ermächtigen den Verordnungsgeber nicht, durch seine Berechnungsverfahren grundrechtswidrige Eingriffe zuzulassen (BVerwG, DVBl. 1996, 916 <919>).

Vorliegend besteht für kein Objekt Veranlassung, die aus der hier planfest- gestellten Maßnahme herrührenden Lärmimmissionswerte mit dem Lärm anderer Verkehrswege zu überlagern. Im Unterschied zu dem Sachver- halt, der der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 21. März 1996 (s.o.) zugrunde gelegen hat, haben die Eigentümer der lärmvorbe- lasteten Gebäude schon aus dem hier in Rede stehenden Vorhaben einen Anspruch auf Lärmschutz nach Vorsorgekriterien (16. BImSchV). Auf die Regelungen Abschnitt A, Nr. 6.3 dieses Beschlusses wird insoweit verwie-

sen. In derartigen Fällen vom Vorhabenträger gleichwohl Lärmüberlagerungen mit Hilfe eines Summenpegels zu verlangen, wäre ein erster Schritt auf dem Weg zu einer - in diesem Zusammenhang vom Gesetz- und Verordnungsgeber ersichtlich nicht gewollten - umfassenden Lärmsanierung (vgl. dazu BVerwG, a.a.O., 918). Der (Ausnahme-)Fall, dass für ein Objekt ein Lärmvorsorgeanspruch nach der 16. BImSchV mangels Erreichen der Grenzwerte nicht besteht, aber das Vorhaben im Zusammenwirken mit einer Vorbelastung durch einen anderen bestehenden Verkehrsweg zu Immissionswerten im gesundheitsgefährdenden Bereich führt, ist vorliegend auszuschließen. Der Planfeststellungsbehörde liegen weder konkrete Einwendungen noch irgendwelche anderen Anhaltspunkte für die Annahme eines solchen Falles vor.

5.3.6.1.2.6 Weitere Einwendungen

5.3.6.1.2.6.1 Gebietseinteilung

Die Forderung, für das Gebiet der Höfstraße die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts anstelle der Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zugrunde zu legen, wird zurückgewiesen.

Da für den Bereich der Höfstraße kein Bebauungsplan vorhanden ist, gilt hier § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV. Nach dieser Bestimmung sind Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, nach Absatz 1 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Durch diese Regelung wird sichergestellt, dass es für den Lärmschutz keinen Unterschied macht, ob sich das betroffene Grundstück in einem Gebiet befindet, das seine besondere Eigenart bauleitplanerischer Festsetzung oder den tatsächlichen baulichen Verhältnissen verdankt (vgl. BVerwG, Ur. vom 21. März 1996 - 4 A 11.95 - NuR 1997, S.78).

Die Planfeststellungsbehörde hat die tatsächlichen baulichen Verhältnisse im Bereich der Höfstraße in Augenschein genommen. Danach bilden die dort stehenden Wohngebäude zwar durchaus eine - mehr oder weniger - in sich geschlossene Gruppe. Über die für ein (faktisches) Wohngebiet typische zusammenhängende Siedlungsstruktur verfügt diese Gebäudeansammlung aber nicht. Es überwiegt hier eindeutig ein dörflich geprägter Charakter des "Ortsbildes". Unterstrichen wird diese Prägung durch die Freiflächen - überwiegend Grünland und landwirtschaftlich genutzte Flächen - in der gesamten Umgebung der Höfstraße. Darüber hinaus veranschaulicht auch das der Planfeststellungsbehörde vorliegende Luftbild des Planungsgebietes deutlich die Unterschiedlichkeit des Bereiches Höfstraße und beispielsweise des Wohngebietes Hustadtring, was die Siedlungsstruktur betrifft. Schließlich betonen einige Einwander selbst in einem anderen Zusammenhang den dörflichen Charakter der Höfstraße (vgl. nur 31.57 der Synopse).

Die Einordnung der Höfstraße als Dorf- und Mischgebiet ist danach nicht zu beanstanden. Entsprechendes gilt erst recht für die Einzelbebauung an der Schattbachstraße (Nrn. 74, 76 und 78).

5.3.6.1.2.6.2 Zusätzlicher Verkehr auf anderen Straßen

Die befürchtete Zunahme des Verkehrsaufkommens auf bestehenden, baulich nicht veränderten Straßen und die damit verbundenen Immis-

sionsbelastungen 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, Urt. vom 9. Febr. 1995 - 4 C 26.93 - DVBl. 1995, 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 EU-Osterweiterung, Entwicklung neuer Baugebiete, Schaffung weiterer Infrastruktureinrichtungen, Änderung der Lebens- und Einkaufsgewohnheiten sowie der Arbeitszeiten, konjunkturellen Änderungen und dergleichen mehr. Müssten jedoch planbedingte Fernwirkungen dennoch umfassend bewältigt werden, wäre Straßenplanung kaum noch möglich, der Kreis der Betroffenen ließe sich nicht mehr verlässlich eingrenzen. Eine Zurechnung kann vielmehr nur dann erfolgen, wenn 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. Der Funktionsänderung mögen Fallgestaltungen gleichstehen, in denen der nicht ausgebaute Streckenteil auf Grund des Aus- oder Neubaus eines anderen Teils seine bisherigen Funktionen in einem grundlegend anderen, seine Kapazität deutlich übersteigenden Maße zu erfüllen hat (BVerwG, Beschluss vom 9. Febr. 1989 - 4 B 234.88 - n.v.) oder zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf einer anderen Straße ein eindeutiger Ursachenzusammenhang besteht (BVerwG, Urt. v. 17. März 2005 - 4 A 18/04 -, NVwZ 2005, 811 <813>).

Vorliegend spricht alles dagegen, dass das planfestgestellte Vorhaben derartige Auswirkungen auf andere, bestehende Straßen hat. Dieses zielt vielmehr - im Unterschied zu dem Sachverhalt, der der zuletzt genannten Entscheidung zugrunde gelegen hat - darauf ab, andere Autobahnabschnitte und städtische Straßen von Verkehr zu entlasten (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.2.3 dieses Beschlusses). Der im Verfahren geäußerten Befürchtung, durch die Anschlussstelle Markstraße werde die Höfstraße zu einem "Autobahnzubringer", ist der Vorhabenträger im Erörterungstermin mit überzeugenden Argumenten entgegengetreten. Abgesehen davon, dass die Höfstraße von ihrem Ausbauzustand her gar nicht in der Lage wäre, nennenswerten Ausweichverkehr aufzunehmen, ist ein solcher schon deswegen nicht zu besorgen, weil die - ohnehin nur eine einseitige Fahrbeziehung von und nach Osten herstellende - Anschlussstelle Markstraße nicht direkt von der Höfstraße aus zu erreichen ist. Darüber hinaus ist der Stadtteil Hustadt über die Anschlussstelle Bochum-Querenburg unmittelbar an das Autobahnnetz (A 43/A 44) angeschlossen.

5.3.6.1.2.6.3 Ausführung der Lärmschutzwände

Bei der Planung der Lärmschutzwände ist die fehlende Prüfung mehrerer möglicher Baumaterialien beanstandet worden. Dem ist zu entgegnen, dass beim Bau der vorgesehenen Lärmschutzwände nur hochabsorbierende Materialien zum Einsatz kommen. Hierzu sind die Qualitätsanforderungen in den "Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für

die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen" festgelegt. Weitere technische Details sind der Ausführungsplanung vorbehalten.

5.3.6.1.2.6.4 Überprüfung von Beurteilungspegeln in Einzelfällen

Der Vorhabenträger hat aufgrund von Einwendungen bzw. von Forderungen im Erörterungstermin für eine Vielzahl von Wohngebäuden die Überprüfung der Lärmsituation zugesagt. Die ergänzenden schalltechnischen Berechnungen bestätigen die bereits im Verfahren vorliegenden Ergebnisse, die den Betroffenen bekanntgegeben worden sind. Es ergeben sich somit keine neuen oder geänderten Ansprüche auf Lärmschutz. Sofern ergänzender Lärmschutz beantragt worden ist, wird dieser Anspruch mit Hinweis auf die planfestgestellten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen zurückgewiesen. Für die weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbar Außenwohnbereiche (z.B. Balkon, Terrasse) 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. Auf Abschnitt A, Nr. 6.3.3.1 dieses Beschlusses wird Bezug genommen. Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich nach der 24. BImSchV i.V.m. den Regelungen der VLärmSchR 97.

Die Bebauung im Bereich Hustadt ist wegen der Entfernung von ca. 700 m zur A 44 nicht in die ursprüngliche Lärmberechnung für das Planfeststellungsverfahren einbezogen worden. Gleichwohl hat der Vorhabenträger für die Häuser Hustadtring und Semperstraße noch nachträglich eine Lärmberechnung vorgenommen, bei der auch die Faktoren Reflexion und Wind in die Berechnung eingeflossen sind. Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die ermittelten Beurteilungspegel unterhalb der Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete liegen.

Der Forderung, bei Objekten außerhalb des Untersuchungsbereiches beiderseits der Trasse Lärmberechnungen nachzuholen, ist der Vorhabenträger im Übrigen dann nachgekommen, wenn keine Berechnungen für Vergleichsobjekte im fraglichen Bereich vorlagen. Lärmschutzansprüche haben sich danach nicht ergeben.

5.3.6.1.3 Abschließende Bewertung

Insgesamt ist festzustellen, dass vorliegend eine den gesetzlichen Anforderungen gerecht werdende Lärmvorsorge getroffen worden ist. Bei dem planfestgestellten Lärmschutz an der Straße handelt es sich um ein Zusammenwirken verschiedener Maßnahmen in Form von stark lärmminderndem Straßenoberflächenbelag, Lärmschutzwällen, Lärmschutzwänden sowie Wall-Wand-Kombinationen. Die lärmtechnische Untersuchung hat gezeigt, dass wegen der unmittelbaren Nähe von Bebauung und Autobahn aktiver Lärmschutz zur Einhaltung der Grenzwerte im Nahbereich der Autobahn nicht ausreichen wird. Die Dimensionierung des aktiven Lärmschutzes ist daher darauf abgestimmt worden, im Bereich der nächstliegenden Bebauung so weit wie möglich die Einhaltung der Grenzwerte für den Tag im Bereich der Erdgeschoss und der Freiräume (Garten/Terrasse) zu gewährleisten.

Sowohl eine Erhöhung der vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen als auch die zusätzliche Errichtung solcher Anlagen mit dem Ziel, die Einhaltung des Tagesgrenzwertes in allen Stockwerken bzw. einen aktiven Vollschutz (tags und nachts) für alle Anwesen zu gewährleisten, wäre mit so hohen Kosten verbunden, dass diese außer Verhältnis zu dem damit bewirkten zusätzlichen Schutz stehen würden. Auch bautechnische und städtebauliche Gesichtspunkte sprechen gegen eine Erhöhung der Lärmschutzanlagen.

In den Fällen, in denen die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht sichergestellt werden kann, ist dem Träger der Straßenbaulast aufgegeben 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 Schalldämm-Maße der baulichen Anlagen mindern den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel ab (vgl. Abschnitt A, Nr. 6.3.2 dieses Beschlusses).

Nach dem derzeitigen Stand der Technik ist davon auszugehen, dass der trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen verbleibende Lärm durch die o.g. Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen (passiver Schallschutz) auf zumutbare Innenpegel gemindert werden kann, so dass insbesondere verkehrsbedingte Schlafstörungen während der Nachtstunden, aber auch Kommunikationsstörungen während des Tages ausgeschlossen werden können.

Da der Gesetzgeber den Anwohnern von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen u.a. den Einbau von Schallschutzfenstern (ggf. in Verbindung mit Lüftungseinrichtungen) zumutet, ist von den Anwohnern auch in Kauf zu nehmen, dass sie bei gelegentlich geöffnetem Fenster oder beim Aufenthalt im Außenwohnbereich grenzwertüberschreitendem Verkehrslärm ausgesetzt sind. Dieser Nachteil kann nur finanziell ausgeglichen werden.

5.3.6.2 Schadstoffbelastung der Luft

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

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. Diese Anforderung ist bei der Planung auch hinsichtlich der Schadstoffbelastung der Luft beachtet worden.

5.3.6.2.1 Verfahrensablauf/ -unterlagen

- 5.3.6.2.1.1 Die Straßenbauverwaltung hatte ursprünglich eine Luftschadstoffuntersuchung nach Maßgabe der 22. BImSchV vom 26. Okt. 1993 zur Ermittlung der Gesamtbelastung durch Schadstoffe durchgeführt und dabei das Abschätzverfahren nach dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen; Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, (MLuS-92 - Stand 2000 -)" zugrunde gelegt (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd.Nr. 31 dieses Beschlusses).

5.3.6.2.1.2 Im Laufe des Anhörungsverfahrens hat sich allerdings mit Inkrafttreten der 22. BImSchV vom 11. Sept. 2002 (jetzt Neufassung vom 12. Juni 2007 - BGBl. I S. 1006) die Gesetzeslage geändert, so dass nun eine Schadstoffabschätzung unter Berücksichtigung der neuen Immissionsgrenzwerte vorzunehmen war. Da im Okt. 2002 MLuS 02 mit einem überarbeiteten Berechnungsverfahren eingeführt worden ist, hat die Straßenbauverwaltung dessen Anwendbarkeit gutachterlich prüfen lassen mit dem Ergebnis, dass dieses Abschätzverfahren nur in einigen Teilbereichen der Neubaumaßnahme anwendbar ist. Mit MLuS 02 finden nämlich die höheren Bauwerksteile - entlang der Trasse sind Lärmschutzmaßnahmen bis zu einer Höhe von 11 m über Gradierte vorgesehen - und die überwiegende Dammlage der Trasse keine Berücksichtigung. Darüber hinaus kreuzen sich in den Anschlussstellenbereichen teilweise mehrere Straßenabschnitte, was hinsichtlich der Auswirkungen mit MLuS 02 ebenfalls nicht bzw. nur stark vereinfacht betrachtet werden könnte.

Aus diesen Gründen haben die Gutachter zur Berechnung des Luftschadstoffaufkommens das Straßennetzmodell PROKAS verwendet. Entlang der Straßen sind die Einflüsse der Lärmschutzbauten typisiert berücksichtigt worden. Zur Ermittlung der Immissionen im Untersuchungsgebiet sind die Emissionen des Verkehrs auf den innerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden Straßen bis in eine Entfernung von ca. 1 km vom Planfeststellungsabschnitt berücksichtigt worden. An drei ausgewählten Teilabschnitten sind zum Vergleich Luftschadstoffberechnungen mit dem einfachen Abschätzverfahren nach MLuS 02 durchgeführt worden.

Die modifizierte Abschätzung der Schadstoffbelastung von März 2003 ist als Deckblatt II in das Verfahren eingebracht worden (vgl. lfd.Nr. 57, Abschnitt A, Nr. 2.2 dieses Beschlusses).

5.3.6.2.1.3 Im weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens haben sich Änderungen der Emissionsdatengrundlagen ergeben. Das Umweltbundesamt hat im April 2004 eine aktualisierte Version des "Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA), Version 2.1" herausgegeben. Darüber hinaus konnten aktuelle Ergebnisse zu den Untersuchungen der PM₁₀-Emissionen Berücksichtigung finden. Zudem sind seit März 2003 weitere Messdaten des Landesmessnetzes insbesondere zu den Partikeln PM₁₀ vom damaligen LUA veröffentlicht worden. Auf dieser Datengrundlage sind die Ableitung der angesetzten Vor- bzw. Hintergrundbelastung und die Luftschadstoffberechnungen für NO₂ und PM₁₀ aktualisiert worden.

Anhand der Verkehrsbelegungsdaten sind ausgehend von den vom Umweltbundesamt veröffentlichten aktuellen Emissionsfaktoren sowie den Informationen über nicht motorbedingte Emissionsbeiträge die Emissionen auf allen Straßenabschnitten berechnet worden. Unter Berücksichtigung der lokalrepräsentativen Windstatistik und der aus Messungen abgeleiteten Luftschadstoffvorbelastung sind Ausbreitungsrechnungen durchgeführt worden. Dabei sind die Schadstoffe NO₂ und PM₁₀ betrachtet worden.

Der Vorhabenträger hat diese von Juli 2004 stammende "Ergänzung zu den lufthygienischen Untersuchungen - Neubau der A 44 in Bochum -" in das Verfahren eingebracht (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd.Nr. 67 dieses Beschlusses).

5.3.6.2.2 Ergebnisse

Im Hinblick darauf, dass den Schadstoffen Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid und Blei im Zusammenhang mit Beiträgen durch den Kfz-Verkehr nur eine untergeordnete Bedeutung zukommt und aufgrund von Erfahrungswerten Überschreitungen ausgeschlossen werden können, haben die Fachgutachter ihre Untersuchungen auf die Schadstoffe Benzol, Stickstoffdioxid und Partikel PM₁₀ fokussiert.

5.3.6.2.2.1 Benzol

Den gutachterlichen Berechnungen zufolge betragen die Benzolbelastungen (Jahresmittelwerte) im Nahbereich der A 44 entlang der Autobahn und den kreuzenden Straßen weniger als 2 µg/m³. Damit wird der ab dem Jahr 2010 einzuhaltende Grenzwert von 5 µg/m³ (§ 6 Abs. 1 der 22. BImSchV) bei weitem nicht erreicht. Die Vergleichsberechnungen nach MLuS 02 bestätigen dieses Ergebnis.

5.3.6.2.2.2 Stickstoffdioxid (NO₂)

Die Gutachter kommen auf der Grundlage ihrer Berechnungen zu der Prognose, dass es im westlichen Neubauabschnitt wegen der geplanten hohen Lärmschutzbauten an der dort bestehenden Bebauung zu keiner Überschreitung des Jahresmittelwertes für NO₂ von 40 µg/m³ (§ 3 Abs. 4 der 22. BImSchV) kommen wird. Im östlichen Planungsabschnitt, in dem die Trasse in Dammlage verläuft und streckenweise - nach Norden hin - keine Lärmschutzbauten vorgesehen sind, wird dieser Grenzwert hingegen nach Aussage der Gutachter erreicht, ohne dass allerdings Wohnnutzungen betroffen wären.

Die Gutachter prognostizieren, dass der Grenzwert für die NO₂-Kurzzeitbelastung von 200 µg/m³ bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr (§ 3 Abs. 2 der 22. BImSchV) nicht überschritten wird. Die Auswertung von Messdaten deutet den Gutachtern zufolge darauf hin, dass bei Einhaltung eines 98-Perzentilwertes von 135 µg/m³ der genannte Grenzwert nicht überschritten wird. Für den Nahbereich der A 44 sind 98-Perzentilwerte von bis zu 105 µg/m³ berechnet worden.

Die Vergleichsberechnungen nach MLuS 02 haben ergeben, dass in den Bereichen, in denen Lärmschutzbauwerke zu berücksichtigen waren, der Jahresmittelwert von 40 µg/m³ eingehalten werden wird. In den Bereichen ohne Lärmschutz sind nach MLuS 02 in einem Abstand von bis zu 60 m vom Fahrbahnrand Grenzwertüberschreitungen zu prognostizieren. Die nach MLuS 02 berechneten NO₂-Kurzzeitbelastungen reichen hingegen nur von 67 µg/m³ bis 80 µg/m³ am Straßenrand.

5.3.6.2.2.3 Partikel (PM₁₀)

Der auf das Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für PM₁₀ von 40 µg/m³ (Jahresmittelwert gem. § 4 Abs. 2 der 22. BImSchV) wird den gutachterlichen Berechnungen zufolge nicht überschritten, an der bestehenden Bebauung sogar deutlich nicht erreicht.

Von dem Ansatz ausgehend, dass bei Einhaltung eines Schwellenwertes von 28 µg/m³ im Jahresmittel auch der 24-Stundengrenzwert - Tagesmittelwert - von 50 µg/m³ bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr (§ 4 Abs. 1 der 22. BImSchV) eingehalten wird, leiten die Gutach-

ter aus ihren Berechnungsergebnissen ab, dass der PM₁₀-Tagesmittelwert an der bestehenden Bebauung entlang der geplanten A 44 und kreuzender Straßen überwiegend eingehalten, aber teilweise erreicht wird.

Nach dem Abschätzverfahren MLuS 02 wird der Jahresmittelwert für PM₁₀ in den Bereichen eingehalten, in denen Lärmschutzbauwerke zu berücksichtigen waren, während dies in den Bereichen ohne Lärmschutz erst ab einem Abstand von ca. 40 m vom Fahrbahnrand der Fall ist. Wegen weiterer Einzelheiten zur Vergleichsberechnung nach MLuS 02 - insbesondere zum Tagesmittelwert für PM₁₀ - wird auf S. 41 der als Deckblatt II ins Verfahren eingeführten "Lufthygienischen Untersuchungen Neubau A 44 in Bochum" vom März 2003 (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd.Nr. 57 dieses Beschlusses) Bezug genommen.

5.3.6.2.3 Einwendungen

Die Einwendungen gegen das Schadstoffgutachten und seine Modifikationen bzw. Aktualisierungen greifen nicht durch und werden zurückgewiesen.

MLuS 02 dient als Verfahren zur Abschätzung von Immissionen und knüpft an bestimmte Anwendungsbedingungen an. Die Anwendungsbedingungen sind aus den in Abschnitt B, Nr. 5.3.6.2.1.2 dieses Beschlusses dargelegten Gründen für den planfestgestellten Abschnitt nicht erfüllt.

Es ist mithin gerechtfertigt, hier das Berechnungsverfahren PROKAS zugrunde zu legen. Die Gutachter beziehen sich bezüglich PROKAS, das in Fachkreisen eingeführt ist, auf den Stand des Wissens. Dieses Berechnungsverfahren ist besser geeignet, weil es die Auswirkungen und die Verteilung des Verkehrs auf den übrigen umliegenden Straßenabschnitten, die ausstrahlende Wirkung dieser einzelnen Straßen und die verlagerten Verkehre mit berücksichtigen kann. Es berechnet nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in sich schlüssig und substantiiert die künftige Schadstoffbelastung; der erhobene Willkürvorwurf geht fehl.

Soweit im Zusammenhang mit den lufthygienischen Belangen die Verkehrsprognose in Zweifel gezogen worden ist, wird auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 5.3.2.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Gegen das Vorgehen der Gutachter, ihre Untersuchung auf die straßenverkehrstypischen Luftschadstoffe zu konzentrieren, die hier für die Erreichung der jeweiligen Immissionsgrenzwerte am ehesten in Frage kommen, und die insoweit unkritischen Schadstoffe vom weiteren Gang der Untersuchung auszuklammern (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.6.2.2 dieses Beschlusses), gibt es nichts zu erinnern. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass infolge der Aufhebung der 23. BImSchV Ruß nicht mehr gesondert zu betrachten, sondern als Teilmenge der Partikel PM₁₀ von den Grenzwerten der 22. BImSchV mit erfasst ist. Für die geforderte Betrachtung weiterer Stoffe fehlt es an jeglicher (Rechts-)Grundlage.

Die beantragten Einzelfallbetrachtungen der Schadstoffsituation werden abgelehnt. Die Befürchtung, ohne Berücksichtigung individueller Situationen würden für alle Streckenabschnitte im Ergebnis gleiche Werte berechnet, ist nicht begründet. Zum einen ist ein örtlicher Bezug durch die Berücksichtigung der unterschiedlichen Gegebenheiten der Verkehrsbelastung und der jeweils vorgesehenen Lärmschutzbauwerke hergestellt.

Zum anderen ist durch die Abbildung der unterschiedlichen Straßenverläufe und Überlagerungseffekte sowie unter Berücksichtigung der konkreten Windverhältnisse vor Ort (Häufigkeitsverteilung von Windrichtung und -stärke) eine differenzierte Betrachtung gegeben. Von den Gutachtern ist dargelegt worden, dass bestimmte Konstellationen durch die Anwendung der Ausbreitungsklassenstatistik berücksichtigt sind. So werden beispielsweise einzelne Fälle von Kaltluftsituationen nicht gesondert betrachtet, da sie in der Ausbreitungsberechnung enthalten sind und somit keine Unterschätzung der prognostizierten Luftschadstoffbelastung gegeben ist.

Es ist nicht zu beanstanden, dass das Gutachten 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. Das Gutachten hat sich hierfür nachvollziehbar eines Berechnungsverfahrens bedient, von dem nach bisher vorliegenden Erfahrungen eine realistische Abbildung der zukünftigen Schadstoffsituation erwartet werden kann.

Die lufthygienischen Untersuchungen stammen von einem Ingenieurbüro, das mit seinen Forschungsarbeiten zu den vom Straßenverkehr emittierten Luftschadstoffen eine auch auf Bundesebene führende Stellung einnimmt und dessen Forschungsergebnisse die Fortschreibung des "Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs" maßgeblich beeinflusst haben. Die Untersuchungen sind sowohl hinsichtlich ihrer Prämissen - z. B. Nichtanwendbarkeit von MLuS 02 - als auch von ihren Ergebnissen her plausibel begründet. Gegen die Schlüssigkeit der Schadstoffuntersuchung spricht sicherlich nicht, dass bei zwei Schadstoffen die Erreichung eines Immissionsgrenzwertes prognostiziert wird. Auch vor dem Hintergrund der umfangreichen Kritik durch die Bürgerinitiative ist keine andere Beurteilung gerechtfertigt, denn diese Kritik vermag nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keinen konkreten Anhaltspunkt für einen sachlich-methodischen Fehler bei der Gutachtenerstellung aufzuzeigen.

5.3.6.2.4 Abschließende Bewertung

Soweit nach der fachgutachterlichen Prognose Immissionsgrenzwerte nach der 22. BImSchV erreicht werden, stellt dies keinen Hinderungsgrund für die beantragte Planfeststellung dar. Nach inzwischen bereits gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung dieser Grenzwerte vorhabenbezogen sicherzustellen, besteht damit nicht (BVerwG, Urt. v. 26. Mai 2004 - 9 A 6.03 - NVwZ 2004, 1237 <1238>; Urt. v. 23. Febr. 2005 - 4 A 4.04 - NVwZ 2005, 803 <804>). Die Grenzwerte der 22. BImSchV stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, § 11 der 22. BImSchV). Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunab-

hängig begegnen soll (BVerwG a.a.O.). Normierte Werte, die bei der Straßenplanfeststellung zwingend und unmittelbar zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Das BImSchG ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 für den Bau öffentlicher Straßen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 anzuwenden. Diese Vorschriften enthalten jedoch nur Regelungen zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, nicht durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe. Die auf der Grundlage von § 48 a Abs. 1 und 3 BImSchG beruhende 22. BImSchV gilt für Straßenbaumaßnahmen daher nicht unmittelbar.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität dürfen im Planfeststellungsverfahren jedoch nicht unberücksichtigt bleiben. Aus dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot folgt, dass die durch die Planungsentscheidung geschaffenen oder ihr sonst zurechenbaren Konflikte bewältigt werden müssen. Die Problembewältigung kann allerdings auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren überlässt, wenn dort die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist. Das gilt auch für das Verhältnis von straßenrechtlicher Planfeststellung und Luftreinhalteplanung. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist erst 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 in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt (BVerwG, Urt. v. 23. Febr. 2005 - 4 A 4.04 - NVwZ 2005, 803 <804 f.>).

Bei Anlegung dieser Maßstäbe an das hier in Rede stehende Straßenbauvorhaben gelangt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass diesem nicht entgegensteht, dass in Bereichen ohne Lärmschutzbauwerke der Jahresmittelwert für NO₂ und der Tagesmittelwert für PM₁₀ den gutachterlichen Prognosen zufolge erreicht werden. Vor diesem Hintergrund sind, wenn überhaupt, jedenfalls keine deutlichen Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Damit schafft das Straßenbauvorhaben zwar eine nicht unkritische, aber im Hinblick auf Ausbaustandard, Verkehrsbelastung und Lage keine atypische Schadstoffsituation. Die prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen (DTV) liegen je nach betrachtetem Abschnitt zwischen 43.808 Kfz/24h und 88.564 Kfz/24h und sind damit durchaus hoch, im Vergleich mit anderen Autobahnabschnitten im Ruhrgebiet aber nicht außergewöhnlich. Auch weist der gesamte Abschnitt weder größere Steigungen noch eine schluchtartige Randbebauung auf (vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 23. Feb. 2005 - 4 A 5.04 - BauR 2005, 1274 <1278>). Die Luftschadstoffuntersuchung kommt zu der abschließenden Bewertung, dass aus lufthygienischer Sicht keine wesentlichen Einwände gegen den Neubau der A 44 zu nennen sind.

In Anbetracht dieser Umstände geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass für den - nach den Modellberechnungen der Gutachter keineswegs sicher eintretenden - Fall, dass nach der Verkehrsfreigabe der Maß-

nahme Grenzwertüberschreitungen gemessen werden, diesen mit Mitteln der Luftreinhalteplanung wirksam begegnet werden kann. Was den Verursachungsbeitrag durch den Straßenverkehr betrifft, kommen verkehrsregelnde, -lenkende und bauliche Maßnahmen zur Schadstoffreduktion in Betracht. Wesentlich wird auch die weitere technische Entwicklung sein. So können die Schadstoffemissionen auf längere Sicht durch Maßnahmen an den Kraftfahrzeugen selbst (z. B. den Einbau von Partikelfiltern), durch die Änderung bzw. Optimierung der Zusammensetzung der Brenn- und Treibstoffe und nicht zuletzt durch die Verwendung alternativer Kraftstoffe - gefördert durch eine entsprechende Gesetzgebung - nachhaltig reduziert werden. Im Übrigen dürfte bei anderen emittierenden Anlagen das Potenzial zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes ebenfalls noch nicht ausgeschöpft sein.

Ob und welche Minderungsmaßnahmen zu treffen sind, hängt also von der weiteren Entwicklung ab. Vorhabenbezogener Vorkehrungen gegen etwaige Überschreitungen der genannten Schadstoffgrenzwerte bedarf es nicht, wenn - wie hier - dem Grundsatz der Problembewältigung durch den Regelungsmechanismus der Luftreinhalteplanung hinreichend Rechnung getragen werden kann. Von daher sind in diesem Beschluss keine konkreten Maßnahmen zur Luftreinhaltung zu treffen.

Die Realisierung verkehrsbeschränkender Maßnahmen im Rahmen eines künftigen Luftreinhalteplanes würde auch nicht die Planrechtfertigung für das hier in Rede stehende Straßenbauvorhaben beeinträchtigen, solange sichergestellt wäre, dass es sich um punktuelle und zeitlich flexibel einsetzbare Maßnahmen - etwa zur gezielten Bekämpfung von Belastungsspitzen - handelt, welche die verkehrliche Funktion der Straße nicht grundsätzlich in Frage stellen.

5.3.6.3 Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der A 44 ergeben sich Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Dies gilt, obwohl bisher gesetzliche Vorschriften für den Erschütterungs-Immissionsschutz fehlen. Denn zum einen sind die Bauarbeiten unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst auszuführen, zum anderen befinden sich keine erschütterungsempfindlichen Anlagen und Gebäude in der Nähe der neuen A 44. Im Anhörungsverfahren ist auch nicht auf das Vorhandensein derartiger Anlagen hingewiesen worden.

Zur Frage der Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmisionen wird auf den Gem.RdErl. von MUNLV, MWMEV und MSWKS vom 31. Juli 2000 - MBI. NRW S. 945 verwiesen.

5.3.6.4 Bauimmissionen

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

Grundsätzlich gilt hierzu Folgendes (BGH, Urt. vom 30. Okt. 1970 - V ZR 150/67 - DVBl. 71, S. 264):

- a) Beeinträchtigt der Bau einer Straße nach Art und Ausmaß die Nutzung eines Nachbargrundstücks derart, dass diese Beeinträchtigungen vom Nachbarn der Straße nicht hingenommen zu werden brauchen, d.h. sind diese Beeinträchtigungen wesentlich und hervorgerufen durch eine Nutzung des störenden Straßengrundstücks, die nicht ortsüblich ist, kann dem hiervon Betroffenen nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles eine Entschädigung 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 Nr. 8 in Abschnitt B 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, nicht zuzumutendes 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. 8 dieses Beschlusses) zu entscheiden ist.

5.3.7 Gewässer- und Grundwasserschutz

5.3.7.1 Allgemeines

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen auch den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes. Weder durch den Bau bzw. Ausbau noch durch den Betrieb der Straße sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner, z.B. hinsichtlich des Trinkwasserbrunnens an Haus Laer, unzumutbar negativ berühren. Dieser Einschätzung ist von den am Verfahren beteiligten Wasserbehörden nicht widersprochen worden.

Den Antrag, ein hydrogeologisches Gutachten von einem unabhängigen Sachverständigen erstellen zu lassen, lehnt die Planfeststellungsbehörde ab. Im Untersuchungsgebiet sind keine bedeutsamen Grundwasservorkommen vorhanden. In ihrer Zusammenfassung kommt die Umweltverträglichkeitsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass besondere Konflikte mit der Funktion des Grundwassers nicht zu erwarten sind. Der Vorhabenträger hat die wassertechnischen Belange mit den zuständigen Wasserbehörden abgestimmt. Die in das Planfeststellungsverfahren eingebrachten wassertechnischen Unterlagen sind einschließlich vorgenommener Änderungen und Ergänzungen von den zuständigen Behörden nicht beanstan-

det worden. Auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 4.5.2.5 dieses Beschlusses wird ferner hingewiesen.

5.3.7.2 Überwachung der verwendeten Baustoffe

Die von einigen Einwendern erhobene Forderung, zu den bei der Verwirklichung der festgestellten Baumaßnahme verwendeten Baumaterialien eine Regelung zu treffen, ist nicht begründet.

Der erforderliche Regelungsgehalt eines Planfeststellungsbeschlusses bemisst sich daran, dass er unter Einbeziehung aller notwendigen behördlichen Entscheidungen eine einheitliche, umfassende und abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit eines Vorhabens trifft.

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 (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26. Juni 1992 - 4 B 1 - 11.92 - NVwZ 1993, 572).

Ausgehend von diesen Grundsätzen bedarf es über die in Abschnitt A, Nr. 6.1 dieses Beschlusses enthaltenen Auflagen hinaus keiner weiteren Anordnungen bezüglich der Qualität der beim Bau zu verwendenden Stoffe. Diese Auflage 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.

5.3.7.3 Isabella-Stollen

Bei dem Isabella-Stollen handelt es sich um eine historische, bergbauliche Anlage. Im Wasserbuch ist ein Wasserrecht zur Entnahme von Grubenwasser aus dem Isabella-Stollen zur Speisung der Gräfte des Hauses Laer eingetragen. Die befürchteten Beeinträchtigungen auf die Grundwasserströme und damit das Quellgebiet der Gräfte von Haus Laer einschließlich der Fischzuchtanlage sind unbegründet; die Funktion des Isabella-Stollens bleibt erhalten. Die Straßenbauverwaltung hat im Hinblick auf die Eingriffe in den Wasserhaushalt umfangreiche geotechnische Untersuchungen durchgeführt. Da die Trasse von einer Ausnahme abgesehen nahezu ausschließlich in Dammlage verläuft, wird der Eingriff in das Grundwasser als nicht bedeutend angesehen.

Die Straßenbauverwaltung wird die Bauvorbereitung, alle Maßnahmen zur Sicherung gegen bergbauliche Einflüsse und den Bau der Straßen-trasse so ausführen, dass Beschaffenheit und Menge des im Bereich des Isabella-Stollens austretenden Grund- und Grubenwassers nicht beeinträchtigt werden. Es wird in diesem Zusammenhang auf das Erdbautechnische Streckengutachten für die Bauausführung und das Beweissicherungsverfahren (vgl. Abschnitt A, Nr. 6.10.7 dieses Beschlusses) verwiesen. Wegen des befürchteten Eindringens von Schadstoffen, z.B. auch bei etwaigen Unfällen mit Gefahrguttransportern, in das Gewässer des Isabella-Stollens wird auf die mit den Fachbehörden abgestimmte Entwässerungs-

planung Bezug genommen, wonach die Entwässerung der Straßenfläche über Regenrückhaltebecken mit vorgesehenen Leichtflüssigkeitsabscheidern erfolgt. Nicht begründet sind deshalb auch die Einwendungen, wonach durch die Versickerung von Niederschlagswasser ein Schadstoffeintrag in das Grundwasser und in den Isabella-Stollen befürchtet wird. Lediglich das Böschungswasser versickert im Boden.

5.3.7.4 Oelbach

Im Verfahren ist die Ableitung von Straßenwasser der A 44 in den Oelbach bemängelt worden. Der Vorhabenträger hat das Deckblatt I erstellt, mit dem die Direkteinleitungsstelle "D" in den Oelbach entlastet wird. Das Oberflächenwasser wird gedrosselt und vorbehandelt in den Schattbach geleitet. Die Planfeststellungsbehörde sieht die Einwendung als erledigt an.

5.3.7.5 Regenrückhaltebecken

Es ist eingewendet worden, die Berechnung der Regenmengen und die daraus abgeleitete Planung der Regenrückhaltebecken "Opelring" und "Markstraße" seien fehlerhaft. Der Vorhabenträger hat die Kapazitäten der Regenrückhaltebecken daraufhin überprüft und eine neue wassertechnische Berechnung vorgenommen. Die o.a. Regenrückhaltebecken (BV-Nrn. 37 und 54) sind nunmehr für ein 20-jähriges Regenereignis bemessen. Das besondere Schutzpotenzial, die vorhandene Bebauung und die vorgesehenen Notüberläufe in städtische Regenwasserkanäle sind bei der Bemessung des Rückhaltevolumens berücksichtigt worden. Auf die Auflage in Abschnitt A, Nr. 6.1.5 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

5.3.8 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.

5.3.9 Naturschutz und Landschaftspflege

Die Straßenplanung steht mit den naturschutzrechtlichen Anforderungen in Einklang. Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in §§ 1 und 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

5.3.9.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der § 19 Abs. 1 und 2 BNatSchG sowie § 4a Abs. 1 und 2 LG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,

- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen).

Gemäß § 4a Abs. 7 LG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder nicht in sonstiger Weise zu kompensieren sind. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so ist nach § 5 Abs. 1 LG vom Vorhabenträger Ersatz in Geld zu leisten.

5.3.9.1.1 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urt. vom 30. Okt. 1992 - 4 A 4/92 - NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, § 4a Abs. 1 LG), striktes Recht dar. Solche Eingriffe sind u.a. Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können. 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, Urt. vom 7. März 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.

5.3.9.1.2 Vermeidungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen

Gemäß dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, ist der Planungsträger diesen Erfordernissen gerecht geworden. Es ist u.a. Folgendes vorgesehen:

- Schutz und Sicherung vorhandener Vegetationsbestände während der Bauzeit,
- Schutz der Amphibien vor dem Überqueren der Fahrbahn,
- Optimierung der Auf- und Abfahrten an der Markstraße im Hinblick auf eine möglichst geringe Flächenbeanspruchung wertvoller Bereiche,
- Errichtung von Lärmschutzwällen und aufgesetzten Wänden zur Herabsetzung der Immissionsbelastung,

- Begrünung der Lärmschutzwälle, damit sie visuell nicht mehr wahrnehmbar sind und um verbleibende betriebsbedingte Immissionen zu mindern,
- Begrünung/Bepflanzung aller Straßennebenflächen einschließlich der Regenrückhaltebecken,
- Anlage von Versickerungsmulden am Fuß der Straßenaußenböschung, um das Abführen der Niederschlagswässer in die Kanalisation zu vermeiden und eine Grundwasserneubildung vor Ort zu ermöglichen,
- Anlage von Regenrückhaltebecken mit Ölsicherung, um das Niederschlagswasser der Fahrbahnflächen aufzufangen, gedrosselt abzuleiten und eine Vermischung des Niederschlagswassers mit Schmutzwasser zu vermeiden,
- Änderung des Einmündungsbereiches Höfstraße/Schattbachstraße, so dass die Versetzung der Natursteinmauer nur noch auf einer Länge von 30 m erfolgen muss,
- Einsatz von Stützwänden im Bereich der Universitätsstraße, um die Inanspruchnahme von Gehölzen auf Böschungen zu verringern.

Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

5.3.9.1.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Trotz Berücksichtigung der vorgenannten Maßnahmen verursacht das Straßenbauvorhaben erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, des Landschaftsbildes und damit der Erholungsnutzung. Von der Baumaßnahme gehen Einflüsse unterschiedlicher Art und Intensität auf die Nutzungsansprüche aus, nämlich Auswirkungen auf die Faktoren Boden, Wasserhaushalt, Tier- und Pflanzenwelt und Landschaftsbild. Die Auswirkungen stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

- Versiegelung biotisch aktiver Bodenflächen sowie von bereits teilversiegelten Flächen,
- Wirkung der technischen Bauwerke, wie Dammbauwerke und Lärmschutzwälle als optische Barriere, Beeinträchtigung der Landschaftsbildqualität,
- Verlust wertvoller Landschaftsbestandteile, wie die Beseitigung von Gehölzstrukturen,
- Beanspruchung von Baumhecken, Gehölzstreifen, Grünland, Grünlandbrachen sowie Wildkrautfluren,
- Verringerung der Versickerungsrate von Niederschlagswasser, Störung des Bodenwasserhaushaltes,
- Beeinträchtigung durch Schadstoffeintrag von Vorwäldern, Strauchhecken, Baumhecken, Weiden und Ruderalfluren,
- Beeinträchtigung des Lebensraumes für gehölzbrütende Vogelarten (siehe hierzu auch unten Nr. 5.3.9.3 dieses Beschlusses), Reptilien, Schmetterlinge und Heuschrecken,
- Beeinträchtigung des Lebensraumes für besonders/streng geschützte Tierarten (siehe hierzu auch unten Nr. 5.3.9.3 dieses Beschlusses),
- Störung der natürlichen Erholungseignung durch Unterbrechung einer für die Erholungsnutzung relevanten Wegeverbindung.

Ergänzend wird zudem auf die zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG hingewiesen (Abschnitt B, Nr. 4.5.1.2 und Nr. 4.5.2.2 dieses Beschlusses).

5.3.9.1.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das naturschutzrechtliche Gebot, vorrangig Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen (§ 19 Abs. 2 Satz 1 1. Alt. BNatSchG, § 4a Abs. 2 Satz 1 1. Alt. LG), ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung. Davon zu unterscheiden sind die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung gem. § 19 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG, § 4a Abs. 7 LG und die allgemeine fachplanerische Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG (BVerwG, Urt. vom 30. Okt. 1992 - 4 A 4/92 - NVwZ 1993, 565, 569).

Ein Eingriff ist gemäß § 4a Abs. 2 Satz 2 LG ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts 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.

Die gutachterliche Bewertung der Bestands- und Ausgleichsfunktionen ist in nicht zu beanstandender Weise vorgenommen worden. Die beantragte Überarbeitung des gesamten Landschaftspflegerischen Begleitplanes ist daher abzulehnen. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser und Klima. Dabei können notwendige Ausgleichsmaßnahmen nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass durch sie einzelne überbaute oder beeinträchtigte Strukturen ausgeglichen werden. Vielmehr wird das Ziel verfolgt, mit Hilfe der Ausgleichsmaßnahmen die gestörten Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen.

Vorliegend werden folgende Ausgleichsmaßnahmen angeordnet:

- Entsiegelung und Rekultivierung von Straßenteilen, Rückbau des Schotterkörpers des alten Eisenbahngleises,
- Gehölzpflanzungen,
- Umwandlung von Ackerflächen in Sukzessionsflächen z.T. mit Gehölz-anpflanzung,
- Umwandlung von Ackerflächen in extensives Dauergrünland,
- Umwandlung von Brachflächen in naturnahen Wald durch natürliche Sukzession,
- Anlage von Obstwiesen mit Strauchhecken.

Die auf die Schaffung landschaftstypischer Vegetationselemente gerichteten Maßnahmen sind auch geeignet, das Landschaftsbild in seiner natürlichen Eigenart positiv zu beeinflussen. Sie nehmen mithin Ausgleichsfunk-

tionen nicht nur in Bezug auf den Naturhaushalt, sondern auch in Bezug auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion wahr.

Weitere Einzelheiten sind dem Erläuterungsbericht und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen (vgl. Abschnitt A, Nrn. 2.1.1 - lfd.Nr. 1-, 2.1.4, 2.2.1.4 und 2.3.1.2 dieses Beschlusses). Die angewandte Bewertungsmethode steht im Einklang mit geltendem Recht. Die Eingriffsregelung Straße (E Reg Stra) musste aufgrund der Übergangsregelung nicht berücksichtigt werden. Die geforderte Erstellung eines Entsiegelungskatasters und die Durchführung einer faunistischen Untersuchung sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Die Bilanzierung im Landschaftspflegerischen Begleitplan, der mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt ist, bedarf keiner Ergänzung.

Die aus dem Eingriff in Natur und Landschaft resultierenden Beeinträchtigungen können in diesem Verfahren nicht in vollem Umfang vorrangig ausgeglichen werden. Die nicht ausgleichbaren Eingriffe sind gemäß § 4a Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. LG vom Verursacher in sonstiger Weise zu kompensieren. In sonstiger Weise kompensiert ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in der betroffenen naturräumlichen Region in gleichwertiger Weise ersetzt sind oder das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 4a Abs. 2 Satz 3 LG).

Die nicht ausgleichbaren unvermeidbaren Beeinträchtigungen können vorliegend in sonstiger Weise kompensiert werden. Als Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen:

- Aufforstung,
- Baumreihenpflanzung,
- Anlage von Gehölzflächen auf Grünland,
- Umwandlung einer Ackerfläche in extensiv zu nutzende Streuobstwiese sowie Wiese/Weide,
- Anlage von Baumhecken auf Ackerflächen,
- Entsiegelung und Rekultivierung einer Fahrbahnfläche sowie einer Parkplatzfläche, Anlage einer Gehölzfläche.

Die Ersatzmaßnahmen sind geeignet, das bestehende Ausgleichsdefizit zu kompensieren. Näheres ergibt sich aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan einschließlich der Ergänzungen der Deckblätter.

Da die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ausgeglichen bzw. - soweit nicht vorrangig ausgleichbar - jedenfalls in sonstiger Weise kompensiert werden können, wird der Eingriff zugelassen.

Daneben sieht die landschaftspflegerische Begleitplanung umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen entlang der Trasse, auf den neu entstehenden Straßenböschungen und im Bereich der Regenrückhaltebecken vor (Ansaat von Landschaftsrasen, Anlage von Gehölzpflanzungen, naturnahe Gestaltung des Regenrückhaltebecken mit Gehölzen). Die Maßnahmen tragen dazu bei, dass

- der Straßenkörper für die Autofahrer verkehrsgerecht gestaltet wird,
- eine harmonische Einbindung des Straßenbauwerkes in den umgebenden Landschaftsraum einschließlich einer optischen Abschirmung (Sichtschutz) stattfindet,

- das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet wird,
- die Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffe weitgehend verhindert wird (Immissionsschutz).

5.3.9.1.5 Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Soweit die Erforderlichkeit verschiedener Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Frage gestellt wurde, ist dem entgegenzuhalten:

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

Die durch die zusätzliche Versiegelung gestörten Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes können nicht allein durch eine entsprechende Bodenentsiegelung funktionsloser Straßenabschnitte und Gebäudeflächen ausgeglichen werden, sondern auch durch Überführung von Flächen in einen - bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen - höherwertigen Zustand, so dass diese die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernehmen. Dies wird hier durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen erreicht. Es ist nicht erforderlich, 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 Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht (BVerwG, Urt. vom 23. Aug. 1996 - 4 A 29.95 - NVwZ 1997, S. 486).

Zu den Einwendungen gegen die Auswahl der Flächen für die Kompensationsmaßnahmen ist grundsätzlich Folgendes zu sagen:

Bei der Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung steht der Planfeststellungsbehörde keine planerische Gestaltungsfreiheit wie nach § 17 Satz 2 FStrG zu. Bei der Anordnung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft durch eine planfestgestellte Trasse ist die Planfeststellungsbehörde an die landesrechtliche Eingriffsregelung der §§ 4 ff. LG gebunden. Sind Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit dem Eingriff ausgleichbar, so ist für eine planerische Abwägung kein Raum. Entsprechendes gilt, wenn Ersatzmaßnahmen nach den Merkmalen des § 4a LG möglich sind (vgl. BVerwG, Urt. vom 1. Sept. 1997 - 4 A 36.96 -, DÖV 1998, 157, 159).

Vor der Inanspruchnahme privaten Eigentums sind im öffentlichen Eigentum stehende Flächen (aus dem allgemeinen Grundvermögen des Bundes sowie anderer öffentlicher Körperschaften) im Umfeld der Straßen-

baumaßnahme auf ihre ökologische Aufwertbarkeit und Nutzbarkeit für Kompensationsmaßnahmen zu prüfen. Diese Vorgabe wurde im vorliegenden Fall beachtet, indem entsprechend verwertbare Flächen einbezogen worden sind. Auch werden, soweit möglich, die Maßnahmen auf Flächen im Eigentum des Verursachers durchgeführt.

Nach der Konzeption, die den Regelungen über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugrunde liegt, bedarf es bei einem Zugriff auf einzelne Grundstücke der Verhältnismäßigkeitsprüfung, die sämtliche Elemente des Übermaßverbots einschließt. Es sind 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. Insbesondere wird durch die Kompensationsmaßnahmen nicht die wirtschaftliche Existenz der betroffenen Einwender gefährdet oder gar vernichtet (vgl. auch Abschnitt B, Nr. 5.3.14.2 dieses Beschlusses).

Aufgrund der im Verlauf der Erörterung erhobenen Einwendungen gegen einzelne Kompensationsmaßnahmen hat die Straßenbauverwaltung den Landschaftspflegerischen Begleitplan überarbeitet und das Deckblatt III in das Verfahren eingebracht. Durch diese Deckblattlösung hat sich die Inanspruchnahme privater Flächen auf zwei Fälle reduziert. Die neu aufgenommenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen befinden sich entweder auf Flächen, die im öffentlichen Eigentum stehen oder von den privaten Eigentümern bereits käuflich erworben wurden, so dass Regelungen über die Übernahme von Restflächen getroffen werden konnten. Sowohl die höhere als auch die untere Landschaftsbehörde haben der Änderung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes zugestimmt. Die Naturschutzverbände haben keine Stellungnahme abgegeben.

Ergänzend wird angemerkt, dass durch die Überarbeitung des landschaftspflegerischen Konzeptes Landschaftsschutzgebiete weniger berührt werden als durch die ursprüngliche Planung.

5.3.9.1.6 Stellungnahmen/Einwendungen zu einzelnen Maßnahmen

Die gegen einzelne Kompensationsmaßnahmen vorgetragenen Einwendungen bzw. Forderungen werden zurückgewiesen.

Die Aufforstungsmaßnahmen A 2 und 11 A/E (BV-Nr. 78) A erfüllen auch ohne die vorgeschlagene Initialpflanzung von 50 % ihr Ziel, eine dauernde, lang anhaltende Sukzession bis hin zum Klimax zuzulassen. Dabei sollen die verschiedenen Stadien, wie Entwicklung von Stauden- und Strauchgesellschaften durchlaufen werden. Eine deutliche Verkürzung dieses natürlichen Prozesses durch eine stärkere Initialpflanzung ist nicht beabsichtigt. Mit einer Initialpflanzung von 25 % mit standortangepassten Baumarten aus den entsprechenden Herkunftsgebieten ist genügend Potenzial vorhanden, um langfristig die Entwicklung zu einem standortgerechten, naturnahen Laufwald zu sichern.

Den Zweifeln an der Funktionserfüllung der v.g. Maßnahmen im Einflussbereich stark befahrener Straßen hat die Straßenbauverwaltung zu Recht entgegnet, dass die Fläche nur teilweise für die Kompensation angerechnet worden ist (ca. 36.500 qm von ca. 56.500 qm). Außerdem ergibt sich

durch Änderungen des Deckblattes III ein Kompensationsüberschuss, so dass ein Kompensationsdefizit nicht gegeben ist.

Bei der Maßnahme 23 A (BV-Nr. 124) verbleibt es bei der Gehölzanpflanzung mit einem hohen Strauchanteil und Überhältern, die zur Wiederherstellung von gleichartigen und -wertigen Strukturen funktional besonders geeignet ist. Der Anregung, die Fläche aufzuforsten, wird nicht gefolgt. Zum einen wäre eine Entwicklung zum Forst aufgrund der vorhandenen Hochspannungsleitung nur stark eingeschränkt möglich und zum anderen ist die Fläche insgesamt zu klein für die Schaffung einer ökologisch sinnvollen Waldfläche, die sich ohne Biotopvernetzung isoliert entwickeln müsste.

Verschiedentlich ist bemängelt worden, dass nicht ausreichend Entsiegelungen vorgesehen sind. Hierzu wurde bereits ausgeführt, dass es nicht erforderlich ist, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Entsiegelungen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.9.1.5 dieses Beschlusses). Allerdings haben sich im Laufe des Verfahrens neue Möglichkeiten zur Flächenentsiegelung ergeben. Der Vorhabenträger hat nach sorgfältiger Prüfung dargelegt, aus welchen Gründen einige Vorschläge nicht realisiert werden können (z.B. Altlastenverdachtsfläche) und die übrigen Flächen in das Deckblatt III (BV-Nrn. 127, 129, 130, 131) aufgenommen. Gegenüber der ursprünglichen Planung hat sich der Umfang der Entsiegelungen somit erhöht.

Soweit eingewendet worden ist, dass die Standortwahl der im östlichen Bereich der Schattbachstraße vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ungeeignet sei, ist dies nicht begründet. Die Lage der Kompensationsmaßnahmen ist in engem Zusammenhang mit ihren Zielen zu sehen. Kompensationsmaßnahmen mit dem Ziel, die Trasse in den Landschaftsraum einzubinden oder in Anspruch genommene Straßengehölzstreifen zu kompensieren, sind unabdingbar in direkter Nähe der Trasse zu verwirklichen. Andere Maßnahmen sollten möglichst außerhalb des Beeinträchtigungsbereiches der Straße liegen. Auf den beanstandeten Flächen östlich der Schattbachstraße sind mehrere große zusammenhängende Biotopkomplexe vorgesehen, die entweder bis an die Straße heranreichen oder in einem engen, räumlichen Verbund mit den verbleibenden Biotopen und außerhalb des Beeinträchtigungsbereiches der A 44 liegen. Die in diesem Bereich geplante Renaturierung am Oel- und Schattbach durch die Stadt Bochum wird durch die vorgenannten Maßnahmen nicht beeinträchtigt.

Die räumliche Anordnung der Kompensationsflächen ist insgesamt schlüssig und sinnvoll ausgewählt worden. Durch die Lage der Kompensationsmaßnahmen wird die räumliche und funktionale Verflechtung der Biotope geschaffen bzw. werden bereits bestehende Verflechtungen ergänzt. Mit den Kompensationsmaßnahmen kann die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes schnell und wirksam wieder hergestellt werden. Durch die trassennahe Lage einiger Maßnahmen für das Schutzgut Landschaftsbild wird die strukturelle Ausstattung der Landschaft verbessert. Andere, von der Trasse weiter entfernt liegende Maßnahmen wiederum, z.B. die Maßnahmen 3A, 2A/11A mit Trassenentfernung von ca. 800 m bzw. 1250 m, weisen gleichwohl noch den erforderlichen räumlichen und funktionalen Bezug auf, da eine Vernetzung mit benachbarten, gleichartigen Biotopen vorhanden ist. Die Einwendungen lassen zudem unberücksichtigt, dass

sich durch die Verlängerung des Planfeststellungsabschnittes in östliche Richtung ein engerer räumlicher Bezug ergeben hat.

Zahlreiche weitere Einwendungen der privaten Betroffenen und der Naturschutzverbände sind durch die umfangreichen Stellungnahmen des Vorhabenträgers entkräftet. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen an. Auf die Zusagen in Abschnitt A, Nr. 6.5 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

5.3.9.1.7 Abnahme der Kompensationsmaßnahmen nach Fertigstellung

Eine Verpflichtung zur Beteiligung der Landschaftsbehörden bei der Abnahme von durchgeführten Kompensationsmaßnahmen besteht nicht. Sie ergibt sich weder aus den "Ergänzenden Hinweisen zur Planung und Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Bundesfern- und Landesstraßen" (MBL.NRW. Nr. 19 vom 19. Febr. 1992, S. 460 ff.) noch aus den HNL-S 99 i.V.m. RAS-LP 2.

Gemäß den Hinweisen zur Umsetzung landschaftspflegerischer Kompensationsmaßnahmen beim Bundesfernstraßenbau - Ausgabe 2003 - (ARS Nr. 3/2003 -S 13/S16/14.87.02-25/9 Va 03-) wird dem Träger der Straßenbaulast, dem die alleinige Verantwortung für die Herstellungskontrolle der Kompensationsmaßnahmen obliegt, empfohlen, die höhere sowie untere Landschaftsbehörde bei der Abnahme der Kompensationsmaßnahmen zu beteiligen. Auf die Auflage in Abschnitt A, Nr. 6.4.17 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

5.3.9.1.8 Detailliertheit der Kompensationsmaßnahmen

Verschiedentlich wurden konkrete Aussagen zu den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen hinsichtlich Gestaltung, Pflanzenauswahl und -qualität sowie Artenzusammensetzung gefordert. Diese Forderungen werden zurückgewiesen, da solche Details nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind; sie gehören zur Ausführungsplanung.

5.3.9.1.9 Zusammenfassung

Insgesamt ist festzustellen, dass bei Realisierung der landschaftspflegerischen Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen zwar nicht vollständig ausgeglichen (da nicht sämtlich ausgleichbar) sind. Durch die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen aber werden die Beeinträchtigungen in sonstiger Weise kompensiert, d.h. die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes werden in der betroffenen naturräumlichen Region in gleichwertiger Weise ersetzt und das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht neu gestaltet. Die gutachterlichen Bewertungen sowohl zu den Bestandsfunktionen als auch den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind substantiiert und lassen an der methodisch einwandfreien Aufstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keinen Zweifel.

5.3.9.2 Schutzgebiete

Die Richtlinie 79/409/EWG (VS - Vogelschutzrichtlinie) verpflichtet die Mitgliedstaaten zum Schutz Europäischer Vogelschutzgebiete und die Richtlinie 92/43/EWG (FFH - Fauna-, Flora-, Habitat-Richtlinie) zum Schutz der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung. Dem Aufbau und dem Schutz

dieses Europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" dienen die §§ 48a bis 48e LG i.V.m. den §§ 32 bis 38 BNatSchG. Durch das Vorhaben werden Gebiete des Europäischen ökologischen Netzes nicht tangiert.

Gemäß § 19 LG in Verbindung mit § 22 BNatSchG sind die im öffentlichen Interesse besonders zu schützenden Teile von Natur und Landschaft als Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmäler oder geschützte Landschaftsbestandteile festzusetzen. Dies ist geschehen: Mit dem seit dem 24. Jan. 1998 rechtsverbindlichen Landschaftsplan Bochum-Mitte/Ost sind gem. § 21 LG die Landschaftsschutzgebiete L 21 (Backenberg/Ümminger Feld/Kaltehardt), L 22 (Großes Holz, Laerheide, Haus Laer) und L 23 (Grünzug Wiemelhausen, Am Langen Seil) festgesetzt worden. Der Planungsraum der Querspange A 44 befindet sich im Geltungsbereich dieses Landschaftsplanes.

Die hiermit planfestgestellte Trasse, ein Regenrückhaltebecken sowie Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung tangieren die räumlichen Geltungsbereiche der mit dem Landschaftsplan Bochum-Mitte/Ost festgesetzten o.g. Landschaftsschutzgebiete. Bei einem Teilbereich des Landschaftsschutzgebietes L 22 handelt es sich lt. Landschaftsplan um eine temporäre Unterschutzstellung bis zu einer Planfeststellung.

Die Bestimmungen des Landschaftsplanes Bochum-Mitte/Ost stehen der Festlegung der Trasse einschließlich der übrigen Maßnahmen nicht als striktes Verbot entgegen. Zwar zählt das Vorhaben wegen der mit ihm verbundenen teilweise gravierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu den nach Nr. 1.2.1 des Landschaftsplans grundsätzlich unzulässigen Maßnahmen. Hierzu gehört insbesondere, Straßen und Wege zu errichten, Aufschüttungen, Verfüllungen, Abgrabungen und Ausschachtungen vorzunehmen, ober- oder unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen zu verlegen oder zu verändern, Gewässer anzulegen oder zu verändern, Entwässerungsmaßnahmen durchzuführen sowie Bäume, Sträucher, Hecken, Waldränder, Feld- und Ufergehölze zu beseitigen oder zu schädigen. Die Verbote des o.g. Landschaftsplanes schließen das Vorhaben aber nicht zwingend aus.

Ungeachtet der Frage, ob eine Ausnahme erteilt werden kann, sind jedenfalls die Befreiungsvoraussetzungen des § 69 Abs. 1 Satz 1 Buchst. b) LG erfüllt. Es bestehen überwiegende Gründe des Gemeinwohls, die die Befreiung erfordern. Das Vorhaben dient gesetzlich anerkannten Zwecken. Im Hinblick auf die Funktionen der neuen Autobahn (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.2 dieses Beschlusses) besteht an ihrem Bau ein öffentliches Interesse von hohem Gewicht. Damit handelt es sich hier um einen Fall, der es rechtfertigt, die Verbote der Nr. 1.2.1 des Landschaftsplanes trotz der damit verbundenen Nachteile für Natur und Landschaft einzuschränken. Dies gilt umso mehr, als eine Führung der Straße einschließlich des Baus des Regenrückhaltebeckens außerhalb der von der Verordnung umfassten Landschaftsschutzgebiete praktisch nicht zu verwirklichen ist. Im Übrigen gilt die Ausweisung mit der temporären Unterschutzstellung für einen Teilbereich nur bis zur Planfeststellung für den Neubau der A 44.

Die Befreiungsmöglichkeit wird auch deshalb bejaht, weil das Straßenbauvorhaben die in Rede stehenden Landschaftsschutzgebiete nicht in einem

solchen Maße beeinträchtigt, dass die verordnungsrechtliche Schutzausweisung funktionslos würde; eine förmliche Aufhebung der verordnungsrechtlichen Unterschutzstellung ist deshalb nicht erforderlich. Die verbleibenden, unter Schutz gestellten Gebietsteile haben eine solche Ausdehnung, dass auch nach dem Bau der Straße große, von der Straße nicht wesentlich geprägte Flächen verbleiben, für die die Schutzausweisung ihren Sinn behält.

Der großräumige landwirtschaftliche Bereich des Untersuchungsraumes, in dem Kompensationsmaßnahmen liegen, ist mit gliedernden und belebenden Elementen anzureichern. Die Kompensationsmaßnahmen im Geltungsbereich des Landschaftsplanes entsprechen den dort dargestellten Entwicklungszielen, ohne jedoch die dadurch festgesetzten Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen zu überlagern.

5.3.9.3 Besonders/streng geschützte Tierarten

Durch das Vorhaben ist eine potenzielle Beeinträchtigung von besonders geschützten Arten gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG und streng geschützten Arten gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG grundsätzlich nicht auszuschließen. Zu den besonders geschützten Arten zählen u.a. die Arten des Anhanges IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG, alle europäischen Vogelarten sowie die Arten der Anlage 1, Spalten 2 und 3 zu § 1 der BArtSchVO. Zu den streng geschützten Arten zählen u.a. die Arten des Anhanges IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG sowie die Arten der Anlage 1, Spalte 3 zu § 1 BArtSchVO.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurden Tiere und Pflanzen erhoben und einschließlich gebotener Maßnahmen zur Vermeidung und Kompensation abgehandelt. Geschützte Pflanzen wurden nicht festgestellt. Zu den Tieren sind neben den im Untersuchungsraum vorkommenden Allerweltsarten wie Wildkaninchen, Fuchs, Fasan, Schwarzdrossel, Singdrossel, Buchfink, Meise, Buntspecht und Sperber zu nennen:

- verschiedene wertvolle Arten wie Sumpfrohrsänger, Mönchsgrasmücke und Klappergrasmücke jeweils mit Brutgebieten, Erdkröte und Bergmolch mit Laichgebieten;
- Hase, Igel, Steinmarder, Eichhörnchen und Mäuse;
- Turmfalke und Grünspecht;
- Fledermausvorkommen (allgemeine Hinweise).

Für die rein national geschützten Arten der Anlage 1 Spalten 2 und 3 zu § 1 BArtSchVO gelten unter den Voraussetzungen des § 43 Abs. 4 BNatSchG, die hier vorliegen, nicht die Verbote nach § 42 BNatSchG. Bei diesen Arten als nur nach nationalem Recht geschützten Arten besteht im Unterschied zu den nach europäischem Recht (FFH- und VS-Richtlinie) geschützten Arten kein Grund, der Rechtsprechung des EuGH folgend - Urte. v. 10. Jan. 2006 in der Rs. C-98/03 - die Vorschrift des § 43 Abs. 4 BNatSchG nicht mehr anzuwenden. Im Übrigen lägen angesichts der verkehrlichen Bedeutung der hier in Rede stehenden Straßenbaumaßnahme auch die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ("überwiegende Gründe des Gemeinwohls") vor.

Vertieft zu betrachten sind die Arten, die streng bzw. nach FFH- oder VS-Richtlinie geschützt sind. Damit sind in den Blick zu nehmen die Vogelarten Grünspecht und Turmfalke sowie Fledermäuse. Diese Arten wurden gutachterlich untersucht mit folgendem Ergebnis:

Grünspecht

Das mit der Erstellung der Unterlagen gemäß UVPG betraute Planungsbüro hatte im Rahmen der Biotopkartierung beobachtet, dass der Grünspecht mit mehreren Paaren in alten Feldgehölzen bei Haus Laer und im Laerholz brütet und die umliegenden Grünlandflächen als Nahrungsraum nutzt. Im Jahr 2006 hat der Vorhabenträger auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde das Büro um eine Aktualisierung dieser Beobachtung gebeten. Ausweislich der Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 14. Sept. 2006 ist dem Büro nunmehr kein Brutplatz eines Grünspechtes innerhalb des Untersuchungsgebietes bekannt. Unabhängig hiervon sind die gesetzlich festgeschriebenen Fällzeiten für Bäume einzuhalten (gesetzliche Frist zwischen 30. September und 1. März), womit aus einem weiteren Gesichtspunkt heraus sichergestellt ist, dass es zu keiner Brutgefährdung dieser Vogelart kommt. Betreffend die Nahrungshabitate befinden sich als Nahrungsrevier geeignete Flächen für den Grünspecht in größerem Umfang in der weiteren Umgebung des Neubauvorhabens, z.B. Laerheide, Lottental, Umgebung des Umminger Sees, auf die dieser ausweichen kann. Darüber hinaus werden durch die Kompensationsmaßnahmen im nahen Umfeld Biotoptypen geschaffen, die den potenziellen Lebensraum des Grünspechtes erweitern werden. Es handelt sich hierbei um Obstwiesen, Gehölzsäume, Hecken, Wäldchen und Wälder über natürliche Sukzession, die dementsprechend über einen längeren Zeitraum licht sind und Lichtungen haben werden.

Turmfalke

Im Jahr 2001 hatte das Planungsbüro die Beobachtung gemacht, dass der Turmfalke bei Haus Laer brütet und die landwirtschaftlichen Flächen bis zum Opel-Werk als Jagdgebiet nutzt. Der Stellungnahme des Vorhabenträgers zufolge ist jedoch dem Büro im Jahr 2006 kein Brutplatz eines Turmfalken innerhalb des Untersuchungsgebietes mehr bekannt. Die Rodung von Gehölzen innerhalb der gesetzlichen Frist stellt zusätzlich sicher, dass sowohl die Zerstörung von Nestern und Eiern als auch von Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtstätten vermieden wird. Als Nahrungshabitate sind im Süden/Südwesten des Neubauvorhabens in größerem Umfang Flächen vorhanden, die als Jagdgebiete geeignet sind und auf die der Turmfalke ausweichen kann.

Fledermausvorkommen

Bei seinen Beobachtungen im Rahmen der Biotopkartierung konnte das Planungsbüro keine Arten spezifizieren. Ein Fledermausquartier innerhalb des Untersuchungsgebietes ist ihm nicht bekannt. Auch hier sind unabhängig davon die gesetzlich festgeschriebenen Fällzeiten für Bäume einzuhalten, womit ebenfalls aus einem weiteren Gesichtspunkt heraus sichergestellt ist, dass es zu keiner Gefährdung eventueller Fortpflanzungsstätten kommt. Von einer Gefährdung spezieller Fledermauslebensräume ist nicht auszugehen, da aufgrund der engen Lage des Neubauvorhabens zu den bereits vorhandenen Straßen und Industriehallen keine

artspezifischen Fledermaushabitate zertrennt oder großflächig zerstört werden. Die Gefahr von populationserheblichen Tierverlusten durch Kollisionen mit Fahrzeugen besteht durch die hohen Einfassungen der Autobahn mit Lärmschutzwänden und/oder Bepflanzungen nicht. Auch Gewässerlebensräume sind durch die Maßnahme nicht betroffen. In der Umgebung befinden sich eine Vielzahl der verschiedensten Flächen als Ausweichmöglichkeit, wie z.B. Waldflächen, Wiesen und Äcker, die als Nahrungsrevier grundsätzlich geeignet sind. Darüber hinaus werden durch die Kompensationsmaßnahmen im nahen Umfeld verschiedenste Biotoptypen geschaffen, die je nach Fledermausart deren potenziellen Lebensraum erweitern werden. Zu nennen sind Weiden, offene Sukzessionsflächen, Obstwiesen, Gehölzsäume, Hecken und Wälder.

Zusammenfassende Wertung

Zusammenfassend ist damit als Ergebnis festzustellen, dass durch die bau- und anlagenbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme keine Zerstörung von Lebensstätten eintreten wird, die die lokalen Populationen erheblich beeinträchtigt. Der Untersuchungsraum ist durch vorhandenes Straßengeflecht und angrenzenden Schienengüterverkehr (vgl. Abschnitt B, Nr. 4.5.2.2 des Beschlusses) stark vorbelastet. Weder von Turmfalke noch Grünspecht sind Brutplätze im Untersuchungsraum bekannt; Gleiches gilt für Fledermäuse, die nicht spezifiziert werden konnten. Mögliche Störungen durch das Bauvorhaben betreffen damit die Nahrungs- bzw. Jagdhabitate, ohne dass diese jedoch das verfügbare Angebot an entsprechenden Flächen relevant beschneiden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die bisherigen Habitate weiterhin ihre Funktion wahrnehmen bzw. geeignete Teilebensräume in ausreichendem Maße vorhanden sind und vorhanden bleiben. Darüber hinaus werden sogar im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen geeignete Habitate neu geschaffen werden. Die Existenzgrundlage der genannten Arten wird dadurch gestärkt.

Entgegen der Auffassung der Bürgerinitiative sind zu Arten der 'Roten Liste' keine relevanten, ergänzend zu untersuchende Tierarten festgestellt worden. Der Antrag an die Planfeststellungsbehörde, eine erneute Durchführung der Untersuchung des Schutzgutes Tier zu veranlassen, war daher abzulehnen. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sind mit den gesetzlichen Umweltauflagen vereinbar.

5.3.10 Landwirtschaft

5.3.10.1 Allgemeines

Durch die Trasse, die insbesondere unter Beachtung naturschutz- und immissionsschutzrechtlicher sowie städtebaulicher Belange festgelegt worden ist, und die damit verbundenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden 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 die Neubaumaßnahme trotz der entgegenstehenden öffentlichen Belange der Landwirtschaft nicht verzichtet werden kann. Insofern ist die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen unvermeidbar. Im Übrigen ist bei der Trassenwahl beachtet wor-

den, dass die neue Straße die landwirtschaftlichen Belange nicht unverhältnismäßig beeinträchtigen wird.

Dies gilt auch für eine vorübergehende Inanspruchnahme. Zur ordnungsgemäßen Durchführung der Baumaßnahme sind Baustellen- und Lagerflächen in unmittelbarer Nähe der Trasse unerlässlich.

Aber auch bei der Festlegung der Ausgleichsflächen und Ersatzflächen werden die Interessen der Landwirtschaft soweit wie möglich berücksichtigt. Allerdings sind solche Grundstücke für die Ausgleichsmaßnahmen ausgewählt worden, mit denen die Eingriffe in Natur und Landschaft optimal ausgeglichen werden können, wobei die Empfehlungen der Landschaftsbehörden und der anerkannten Naturschutzvereine eingeflossen sind. Bei der Umsetzung der erforderlichen Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen lässt sich somit nicht vermeiden, dass hierfür - in der Regel - intensiv landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen. Allein durch Aufwertung solcher Flächen können die mit den Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen verfolgten Ziele erreicht werden.

Die Begründung, warum die privaten landwirtschaftlichen Flächen und nicht ausschließlich in der Nähe liegende öffentliche Flächen der Stadt Bochum in Anspruch zu nehmen sind, ergibt sich aus der ausführlichen Darstellung in Abschnitt B, Nr. 5.3.9.1.5 dieses Beschlusses.

5.3.10.2 Grunderwerb

Für den Grunderwerb gilt grundsätzlich, dass die Straßenbauverwaltung gehalten ist, zunächst den gesamten Flächenbedarf freihändig zu erwerben, zumal für das Vorhaben einschließlich der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen ein nicht unerheblicher Bedarf an landwirtschaftlichen Nutzflächen besteht. Dabei müssen die für die Straßenanlage unmittelbar benötigten Flächen auf jeden Fall vom Träger der Straßenbaulast erworben werden. Die für die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen benötigten Flächen können im Einzelfall unter Beachtung des verfassungsrechtlich garantierten Bestands- und Wertschutzes bei den betroffenen Grundstückseigentümern verbleiben. Es ist nicht zwingend, alle Ausgleichs-/Ersatzflächen in öffentliches Eigentum zu überführen; deshalb kann auf Wunsch des jeweiligen Eigentümers die ausgewiesene Fläche in seinem Eigentum verbleiben. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass unter Berücksichtigung der mit den Maßnahmen verfolgten Ziele auch weiterhin eine sinnvolle Bewirtschaftung dieser Flächen möglich ist. Deshalb geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die durch die Ausgleichs-/Ersatzflächen Betroffenen grundsätzlich Übernahmeansprüche wegen der eintretenden Erschwernisse geltend machen können.

5.3.10.3 Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung angrenzender Grundstücke

Der schadlose Abfluss des Straßenoberflächenwassers ist gewährleistet. Durch das Neubauvorhaben ist weder mit einer Grundwasserabsenkung mit nachhaltigen negativen Auswirkungen hinsichtlich des Wuchses der Pflanzen auf den benachbarten landwirtschaftlichen Grundstücken noch mit Staunässe zu rechnen. Insbesondere sind keine abflusslosen Geländemulden, die zur Staunässe führen können, vorhanden.

Durch die Straßendämme bzw. die Lärmschutzanlagen wird das Kleinklima nur unwesentlich beeinflusst, so dass auf den landwirtschaftlichen

Flächen nicht mit erheblichen Wachstumsschäden oder -verzögerungen zu rechnen sein wird. Soweit dennoch geringfügige Kaltluftstaus auftreten sollten, dürften höchstens geringe Wachstumsverzögerungen, jedoch keine Spätfrostschäden an landwirtschaftlichen Kulturen zu erwarten sein. Sofern sich im Nachhinein dennoch nachteilige Auswirkungen für die landwirtschaftliche Nutzung ergeben sollten, so wären diese ggf. zu entschädigen. Die geforderte Einholung von hydrologischen, klimatologischen und pflanzensoziologischen Gutachten im Rahmen der Planfeststellung war daher nicht geboten.

5.3.11 Kommunale Belange

Die Gemeinde, deren Gebiet durch das Straßenbauvorhaben berührt wird, ist am Planfeststellungsverfahren beteiligt worden. Das Recht auf Mitwirkung an überörtlichen, sich auf den Gemeindebereich erstreckenden Planungen hat seine Grundlage in dem verfassungsrechtlich gewährleisteten Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG). Obwohl den Sachzwängen der überörtlichen Planung unterworfen, steht den Gemeinden ein ordnungsgemäßes Verwaltungsverfahren zu, in dem dafür gesorgt sein muss, dass die Gemeinden von überörtlichen Planungsentscheidungen nicht überrascht werden. Dies ist mit dem durchgeführten Anhörungsverfahren für die Stadt Bochum sichergestellt. Eine Verletzung des Beteiligungsrechts der Gemeinde liegt somit nicht vor.

Die Planfeststellungsbehörde hat die von der Stadt Bochum vorgesehene Bauleitplanung bei ihrer Entscheidung insoweit berücksichtigt, als das Straßenbauvorhaben im Flächennutzungsplan der Stadt vermerkt ist (vgl. Abschnitt B, Nr. 2.3 dieses Beschlusses). Die hiermit festgestellte Straßenbaumaßnahme ist auch unter Berücksichtigung der Planänderungen im Hinblick auf die ortsplannerischen, gemeindlichen Belange eine sachgerechte Lösung. Die Stadt Bochum hat der Planung ausdrücklich zugestimmt.

5.3.12 Denkmalpflegerische Belange

Den Forderungen des Amtes für Bodendenkmalpflege ist nachgekommen worden. Im Rahmen des Verfahrens sind Erkenntnisse über Bodendenkmäler angemessen berücksichtigt worden. Eine Überlagerung der planfestgestellten Straße mit möglicherweise vorhandenen Bodendenkmälern lässt sich nicht ausschließen. In diesen Fällen sind archäologische Untersuchungen notwendig, die den Quellenwert dieser Bodenerkunden dokumentarisch sichern.

Die Inanspruchnahme eines Teils der denkmalwürdigen Bruchsteinmauer am Haus Laer ist unvermeidbar. Eine andere Trassenführung ist in diesem Bereich nicht möglich. Durch die infolge der Straßenneubaumaßnahme erforderliche Verlegung der Höfstraße und die Anbindung dieser Straße an die Schattbachstraße lässt sich die teilweise Inanspruchnahme der Bruchsteinmauer nicht umgehen. Um einen möglichst großen Teil der Mauer auf der Südseite der Höfstraße in ihrer vorhandenen Lage erhalten zu können, ist die gesamte Trasse der A 44 so weit nach Norden verschoben worden, wie es die Trassierungselemente einer Autobahn und das vorgesehene Brückenbauwerk der Auffahrtrampe auf die A 44 zugelassen haben. Zur näheren Begründung wird auf die Ausführungen in Ab-

schnitt B, Nr. 5.3.3 dieses Beschlusses Bezug genommen. Die artgerechte Wiederherstellung der Mauer ist mit der Denkmalbehörde abgestimmt worden (vgl. Abschnitt A, Nr. 6.6 dieses Beschlusses).

5.3.13 Haushaltsrechtliche Belange

Auch die Kosten einer Straßenbaumaßnahme stellen mit Rücksicht auf das Wirtschaftlichkeitsgebot nach der Haushaltsordnung einen abwägungserheblichen Belang dar. Zu Zeiten der immer knapper werdenden Haushaltsmittel für Infrastrukturmaßnahmen auf dem Verkehrssektor ist der äußerst sparsame und effektive Einsatz von Haushaltsmitteln ein öffentlicher Belang, der besonderes Gewicht erhalten hat und der der Verwirklichung eines Vorhabens oft sehr enge Grenzen setzt und wünschenswerte Alternativen zurückstehen lässt. Auch im vorliegenden Fall war dieser Belang abwägungserheblich, denn die Planfeststellungsbehörde hat die aus Gründen des Immissionsschutzes erhobene Forderung nach einer Untertunnelung oder Troglage der A 44 im planfestgestellten Abschnitt im Wesentlichen unter Hinweis auf die gewaltigen Mehr- und Folgekosten abgelehnt (vgl. Abschnitt B, Nrn. 5.3.3.3 und 5.3.3.5 dieses Beschlusses).

5.3.14 Private Belange

5.3.14.1 Eigentumsgarantie

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige private Belange entgegen. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass aus privaten Grundstücken Flächen benötigt werden und von dem Vorhaben Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgehen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange in die Abwägung einbezogen. Dabei ist nicht nur die Belastung durch die Neubautrasse berücksichtigt worden, es sind vielmehr alle anderen Inanspruchnahmen, wie z.B. durch die Verlegung/Neuanlage von Wirtschaftswegen oder durch die Anlage von Kompensationsmaßnahmen, sorgfältig geprüft worden.

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

Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor. Eine Abwägung der widerstreitenden Interessen hat dazu geführt, dass hier das private Interesse des Einzelnen bzw. Einzelner, von Eingriffen in sein/ihr Eigentum verschont zu bleiben, keinen Vorrang gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Vorhabens mit der vorgesehenen Trassenführung hat. Auch bei Anerkennung der grundsätzlichen Wertentscheidung zugunsten des Privateigentums hat eine sorgfältige Prüfung und

Gewichtung der für und wider das Straßenbauvorhaben streitenden Belange, insbesondere in Hinblick auf die geltend gemachten Beeinträchtigungen einerseits sowie die für die Realisierung des Vorhabens sprechenden Belange andererseits, auch unter Betrachtung möglicher Alternativen, zu dem Ergebnis geführt, dass sich der Eingriff in Eigentumspositionen nicht vermeiden lässt. Die Eingriffe in die Rechte der Betroffenen sind - unter Berücksichtigung des Ergebnisses des außerhalb der Planfeststellung durchzuführenden Entschädigungsverfahrens - nicht unverhältnismäßig. Sie sind, wie dargelegt, notwendig und auf ein Minimum reduziert. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst, sondern auch für Flächen, die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen werden.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass durch den vorgesehenen Neubau der A 44 mehrere Grundstücke in Anspruch genommen werden und Gebäude abgerissen werden müssen. Gleichwohl ist die Inanspruchnahme nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unvermeidbar; hinzuweisen ist insbesondere noch einmal auf die Variantenprüfung in Abschnitt B, Nr. 5.3.3 dieses Beschlusses.

5.3.14.2 Existenzgefährdung im Einzelfall

Im Verfahren ist eingewendet worden, wegen planerischer Fehler werde auf Dauer die wirtschaftliche Existenz eines Betriebes (Haus Laer und die damit verbundenen Betriebszweige) gefährdet und Arbeitsplätze würden vernichtet. Zur Begründung hat der betroffene Eigentümer, unterstützt durch seine Familienangehörigen (im Folgenden insgesamt: Einwendergruppe), im Wesentlichen Folgendes vorgetragen:

- Mit der Flächeninanspruchnahme für die Straßenbaumaßnahme sowie landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen würden die Flächen unter das für landwirtschaftliche Betriebe notwendige Flächenminimum sinken.
- Der Neubau der A 44 in unmittelbarer Nähe von Haus Laer führe zu Belastungen durch das Einwirken von Lärm sowie Luftschadstoffen/Staub und beeinträchtige die Nutzung des Gebäudekomplexes einschließlich Außenanlagen/Hofraum für Veranstaltungen (z.B. Vermietung von Räumlichkeiten für Festgesellschaften) und als Gästehaus. Die Belastungen träten auch schon während der Bauphase auf.
- In unmittelbarer Nähe des Komplexes von Haus Laer entfielen Parkplätze, auf die nicht verzichtet werden könne.
- Durch die Baumaßnahme würde der Fischzuchtanlage in der Gräfte von Haus Laer die Grundlage entzogen. Das Quellwasser des Isabella-Stollens, das Trinkwasserqualität habe, speise mit ständigem Durchfluss die Fischzuchtanlage. Das Quellgebiet der Gräfte würde überschüttet, wodurch sich die Wasserqualität verschlechtern werde. Außerdem sei für die Standfestigkeit des historischen Gebäudes Haus Laer eine gleichmäßige Wasserzufuhr erforderlich, die durch die Baumaßnahme gestört würde.
- Die bisherige Pferdepensionshaltung sei auf den verbleibenden Restgrundstücken in der Nähe einer Autobahn nicht mehr möglich.
- Für die Grundstücke in Flur 4, Flurstücke 177 und 599 der Gemarkung Laer sei keine Zuwegung mehr gegeben.

5.3.14.2.1 Die Einwendungen bezüglich der befürchteten Existenzbedrohung werden als unbegründet zurückgewiesen. Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist eine Existenzgefährdung des Betriebes trotz der nicht zu verkennenden Belastungen, die der Neubau der A 44 im planfestgestellten Abschnitt mit sich bringt, nicht gegeben. Obgleich der Vorhabenträger nach Prüfung der Situation auf Basis des ihm zur Verfügung stehenden Materials zu dem Ergebnis kam, dass eine Existenzgefährdung nicht vorliegt, hat er mehrfach eine gutachterliche Überprüfung angeboten. Seitens der Einwendergruppe ist dieses Angebot jedoch abgelehnt worden. Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich weder die Annahme einer straßenbaubedingten Existenzgefährdung oder gar -vernichtung auf noch wurden Belege beigebracht, die eine entsprechende Annahme rechtfertigen. Hinzu kommt, dass die wirtschaftliche Absicherung des Betriebes nach Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde durch mehrere Bereiche getragen wird, sich die wirtschaftliche Existenz also nicht auf einen einzelnen Betriebszweig wie z.B. ausschließlich auf den Ertrag aus den landwirtschaftlichen Flächen stützt. Insgesamt schließt sich deshalb die Planfeststellungsbehörde nach Inaugenscheinnahme der Situation vor Ort sowie sorgfältiger Wertung der Aktenlage der Auffassung des Vorhabenträgers an.

Ein - den Schutz des Privateigentums in unangetasteter Form gewährleistender - Verzicht auf das Straßenbauvorhaben wäre aus Gründen des Allgemeinwohls nicht hinnehmbar: Der hier planfestgestellte Abschnitt der A 44 dient der grundlegenden Verbesserung der Verkehrsstruktur in der Region. Aufgrund der hierzu dargestellten Verkehrssituation (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.2.2 dieses Beschlusses) besteht für das Vorhaben ein erhebliches öffentliches Interesse an seiner Realisierung. Dieses überwiegt das private Interesse des Einwenders bzw. der Einwendergruppe, von Eingriffen in sein/ihr Eigentum verschont zu bleiben - dies gilt auch in Ansehung der durchaus durch das Straßenbauvorhaben zu erwartenden Belastungen für jeden geltend gemachten Belang im Einzelnen ebenso wie in der Gesamtheit der Beeinträchtigungen. Auch eine alternative Trassenführung mit geringeren Beeinträchtigungen der privaten Belange ist nach Prüfung aller für und wider sprechenden Gesichtspunkte (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.3 dieses Beschlusses) nicht möglich; damit entfallen auch Gestaltungen mit - aus Sicht der Betroffenen - geringerer Eingriffsintensität.

5.3.14.2.2 Zu der dieser Abwägung zugrunde liegenden Wertung der einzelnen geltend gemachten Belange ist noch einmal hervorzuheben:

Die Behauptung planerischer Fehler, durch die die wirtschaftliche Existenz bedroht werde, entbehrt der Grundlage. Insbesondere bezüglich der Notwendigkeit der Baumaßnahme, der Prüfung der Varianten - auch im Bereich des Anwesens der Einwendergruppe -, der Feststellung angemessener Lärmschutzmaßnahmen, der Bewertung der Luftschadstoffbelastung, der landschaftspflegerischen Begleitplanung sowie der wasserrechtlichen Regelung hat sich der Vorhabenträger detailliert mit den Einwendungen auseinandergesetzt und ist auch im Erörterungstermin auf die wiederholt vorgetragenen Bedenken und Befürchtungen eingegangen. Die Planfeststellungsbehörde unterstützt insoweit die Einlassungen des Vorhabenträgers. Zur Begründung der Baumaßnahme wird auf Nr. 5.3.2 in Abschnitt B des Beschlusses verwiesen. Ausführungen zur Variantenprüfung ergeben

sich aus Nr. 5.3.3, zum Lärmschutz aus Nr. 5.3.6.1, zur Bewertung der Luftschadstoffbelastung aus Nr. 5.3.6.2, zur landschaftspflegerischen Begleitplanung aus Nr. 5.3.9 und zur wasserrechtlichen Regelung aus Nr. 5.3.7 in Abschnitt B dieses Beschlusses. Zum Schutz der Belange der Bewohner bzw. des in Rede stehenden Objektes selbst wird auf die Auflagen zu Nr. 6.1.4 (Isabella-Stollen), Nr. 6.1.5 (Regenrückhaltebecken Opelring und Markstraße), Nr. 6.3 (Lärmschutzmaßnahmen), Nr. 6.5 (Landwirtschaftliche Belange), Nr. 6.6.2 (Denkmalschutzbelange), Nr. 6.10.6 (Bauausführung) und Nr. 6.10.7 (Beweissicherungsverfahren) in Abschnitt A dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen für die Straßenbaumaßnahme ist unabdingbar notwendig. Dies gilt auch für die vorübergehende Inanspruchnahme für Lager- und Arbeitsflächen. In diesem Zusammenhang wird auf die ausführliche Begründung der Baumaßnahme und das Ergebnis der Variantenprüfung verwiesen. Die im Rahmen der Baumaßnahme vorübergehend beanspruchten landwirtschaftlichen Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt. Auf die Auflage in Abschnitt A, Nr. 6.5.4 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

Zu einer möglichen Existenzgefährdung bedingt durch Flächeneinbußen ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die langfristige Existenzfähigkeit eines Betriebes nicht dadurch beeinträchtigt wird, dass - wie auch im vorliegenden Fall - vorübergehend Flächen für Arbeitsstreifen, Lagerflächen oder Ähnliches in Anspruch genommen werden.

Zur Flächeninanspruchnahme insgesamt stellt sich die Situation wie folgt dar: Nach den Planunterlagen werden aus den im Eigentum befindlichen Flächen mit einer Gesamtgröße von ca. 57,8 ha Flächen mit einem Gesamtumfang von ca. 6,75 ha in Anspruch genommen: Von diesen werden ca. 3,98 ha käuflich erworben, ca. 1,31 ha vorübergehend in Anspruch genommen und ca. 1,46 ha dauernd beschränkt. Der Flächenverlust beträgt danach ca. 9,5% der Gesamtfläche; wird letztere mit ca. 60 ha angesetzt - entsprechend den eigenen Angaben der Einwendergruppe aus dem Erörterungstermin, die nicht näher belegt sind - reduziert sich dieser Prozentsatz geringfügig. Zwar ist damit die "Regelgrenze" von 5 % überschritten, bis zu der eine Existenzgefährdung als ausgeschlossen angesehen wird, soweit keine konkreten Anhaltspunkte entgegenstehen - begründet wird dies, den Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre folgend, mit dem Gedanken, dass die Betriebsorganisation stets einige Spielräume aufweist und derartige Flächenverluste im Regelfall ohne Nachteile ausgleichen kann.

Aber auch der im konkreten Fall größere Flächenverlust hat nicht einen Umfang erreicht, der nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Annahme einer Existenzgefährdung oder gar -vernichtung rechtfertigt. Insbesondere vermag die Planfeststellungsbehörde nach den im laufenden Verfahren gewonnenen Erkenntnissen nicht zu erkennen, inwieweit konkret ein für den Bestand dieses Betriebes notwendiges Flächenminimum unterschritten wird. Diesbezügliche Gesichtspunkte sind weder ersichtlich noch von der Einwendergruppe nachvollziehbar zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dargelegt. Einer detaillierten Prüfung durch einen Gutachter, die die Planfeststellungsbehörde in ihre Überzeugungs-

bildung einbezogen hätte, hat die Einwendergruppe nicht zugestimmt. Zu nennen ist im Einzelnen:

Besondere Bewirtschaftungsformen mit diesbezüglichen besonderen Flächenanforderungen sind nicht ersichtlich. Zur Betroffenheit der Pferdepenensionshaltung wird darauf hingewiesen, dass nach Überarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplanes eine wesentliche Verbesserung erzielt wurde: Aufgrund der Einwendungen gegen die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen war das Kompensationskonzept überprüft worden. In Abstimmung mit den Fachbehörden hatten neue Flächen hinzugewonnen werden können, so dass zwei Kompensationsmaßnahmen auf Flächen der Einwendergruppe entfallen konnten (Reduzierung der dauernd zu beschränkenden Fläche um ca. 0,83 ha auf - wie genannt - 1,46 ha; Verbleib der Inanspruchnahme einer weiteren Fläche für die Maßnahme 19 A). Damit steht auch die nördlich der Straße "Am Palmberg" nicht mehr benötigte Fläche wieder für die Pferdehaltung zur Verfügung.

Die geltend gemachte Zerschneidung führt zu keiner anderen Wertung. Die Restflächen nördlich und südlich der A 44 haben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde noch solche Ausmaße, dass sie weiterhin wirtschaftlich sinnvoll genutzt werden können. Dies gilt auch, wie ausgeführt, für die Pferdepenensionshaltung.

Die Planfeststellungsbehörde geht weiter davon aus, dass das Entfallen von Parkplätzen im konkreten Fall nicht zu einer Existenzgefährdung führen kann. Auch in Ansehung der dadurch verursachten Beeinträchtigungen vermag die Beschneidung von Parkmöglichkeiten den Zulauf zu einem Betrieb, dessen Adressat wie vorliegend nicht in erster Linie "Laufkundschaft" ist, nicht derart entscheidend zu beeinflussen. Auf die entsprechenden Flächen des Brassertweges kann zudem nicht verzichtet werden. Zur Begründung der Einziehung und Verlegung des Weges wird auf die Ausführungen auf Nr. 5.3.2.5.7 in Abschnitt B dieses Beschlusses verwiesen.

Pachtflächen sind bei der Prüfung der Existenzgefährdung nur dann einzubeziehen, wenn für sie langfristige Verträge bestehen. Pachtflächen der Einwendergruppe sind nach ihren Aussagen im vorliegenden Fall allerdings nicht betroffen. Soweit die Einwendergruppe die Existenzgefährdung von zwei weiteren Betrieben, denen Flächen verpachtet worden sind, vorgebracht hat, sind dies keine eigenen Belange. Von den Betrieben selbst sind keine diesbezüglichen Einwendungen im Verfahren geltend gemacht worden.

Für die lediglich faktisch vorhandene, jedoch rechtlich nicht gesicherte Zuwegung der Einwendergruppe über das Grundstück in der Gemarkung Laer, Flur 4, Flurstück 463 besteht keine Ersatzverpflichtung des Vorhabenträgers.

Auch aus sonstigen Gesichtspunkten heraus lässt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine drohende Existenzgefährdung nicht begründen.

Soweit die Einwendergruppe in diesem Zusammenhang auch auf die Lärmbelastung durch die A 44 abhebt, ist darauf hinzuweisen, dass die

Grenzwerte der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete von 64/54 dB(A) tags/nachts nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts für den Regelfall gewährleisten, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind (Urt. v. 17. März 2005 - 4 A 18/04 -, NVwZ 2005, 811 <813>). Nach der Anordnung des - auch von den Einwendern geforderten - besonders lärmindernden Fahrbahnbelags ("Flüsterasphalt") werden diese Grenzwerte für den gesamten Gebäudekomplex an der Höfstraße nicht nur durchgängig eingehalten, sondern erheblich unterschritten; die ermittelten Tagwerte bleiben sogar noch deutlich unterhalb des Grenzwertes für reine und allgemeine Wohngebiete. Vor diesem Hintergrund ist die Annahme fernliegend, die Lärmbelastung durch die A 44 trage hier zu einer Existenzgefährdung bei.

Hinsichtlich des Grundwassers ist seitens des Vorhabenträgers ausgeführt worden, dass nennenswerte Auswirkungen bzw. eine Belastung des Grundwassers, insbesondere auch eine merkliche Veränderung des Grundwasserstandes nicht zu befürchten sind. Die im Verfahren vorgenommenen Untersuchungen/Bohrungen und die aus Gutachten (z.B. erdbautechnisches Streckengutachten) gewonnenen Erkenntnisse stützen diese Auffassung des Vorhabenträgers, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt. Auch eine Gefährdung der Eichenpfahlroste, auf denen Haus Laer errichtet ist und die zur Erhaltung ihrer Festigkeit ständig unter Wasser stehen müssen, wird als Folge der Straßenbaumaßnahme nicht gesehen.

Zum Schutz des Grundwassers bei möglichen Unfällen mit Gefahrguttransportern wird auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nrn. 4.5.2.5 und 5.3.7.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gewährleistet, dass der Fischzuchtanlage in der Gräfte nicht die Grundlage entzogen wird. Die jetzige Funktion des Isabella-Stollens bleibt erhalten. Auf die Auflage in Abschnitt A, Nr. 6.1.4 dieses Beschlusses und die Zusage von Beweissicherungsverfahren (vgl. Abschnitt A, Nr. 6.10.7 dieses Beschlusses) wird verwiesen.

Sowohl gegen die Oberflächenentwässerung der A 44 im fraglichen Bereich als auch gegen die Maßnahme im Zusammenhang mit dem Isabella-Stollen sind seitens der Wasserbehörden keine Einwendungen vorgetragen worden. Aufgrund von Anregungen der unteren Wasserbehörde und aufgrund von Einwendungen hat der Vorhabenträger die Kapazitäten der Regenrückhaltebecken überprüft und bei zwei Becken eine neue wassertechnische Berechnung erstellt, die die als Einwendung geltend gemachten Bedenken hinsichtlich einer befürchteten Grundstücksüberschwemmung ausräumt. Auf die diesbezüglichen Änderungen in der Auflage Nr. 6.1.5 in Abschnitt A dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

In der Gesamtwertung ist zwar nicht zu verkennen, dass die Nutzung des Komplexes von Haus Laer einschließlich der Außenanlagen Veränderungen durch die Straßenbaumaßnahme unterworfen sein wird; dies gilt sowohl für die Phase während der Bauarbeiten als auch nach deren Realisierung. Um die Annahme von nicht mehr hinnehmbaren und auch im Entschädigungsverfahren nicht mehr auszugleichenden Belastungen zu

rechtfertigen, bedarf es jedoch konkreter Angaben oder Hinweise, die hier nicht vorliegen bzw. gutachterlich weder nachvollziehbar gemacht noch belegt wurden. Vielmehr erreichen, wie zuvor dargelegt, die möglichen Beeinträchtigungen als Folge des hier planfestgestellten Teilabschnittes der A 44 zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde weder jeweils für sich genommen noch in ihrer Gesamtheit die Schwelle der Existenzbedrohung oder gar Existenzvernichtung. Schließlich wäre nach - wie dargelegt - sorgfältiger Abwägung der für und wider das Vorhaben sprechenden Belange in Hinblick auf die überragende Bedeutung des Straßenbauvorhabens ein Eingriff in die Eigentumsposition des Einwenders bzw. der Einwendergruppe selbst dann hinzunehmen, wenn sich die geltend gemachten Beeinträchtigungen zu einer Existenzgefährdung oder gar -vernichtung verdichten würden.

Ein Ausgleich für die entstehenden wirtschaftlichen Nachteile (Flächenverlust, Wertverlust, Bewirtschaftungsschwernisse etc.) kann nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Entschädigungsverfahren erfolgen (vgl. Abschnitt B, Nr. 8 dieses Beschlusses). Insgesamt muss dies von der Einwendergruppe als Ergebnis einer umfassenden, sachgerechten Abwägung hingenommen werden.

Nach Aussagen der Straßenbauverwaltung im Erörterungstermin stand seinerzeit kein Ersatzland zur Verfügung. Die Planfeststellungsbehörde bittet den Vorhabenträger gleichwohl, sich um die Beschaffung von Ersatzflächen zu bemühen.

5.3.14.3 Wertminderung von Grundstücken

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

Die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf "Nachbargrundstücke" beurteilt sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren Beeinträchtigungen. Der Verkehrswert ist nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks. Der Wert einer Liegenschaft hängt von vielen Faktoren ab. Wesentlichen Einfluss hat die Nutzung der umliegenden Grundstücke. In die Abwägung sind nicht die potenziellen Wertveränderungen von Grundstücken einzustellen, sondern nur die Auswirkungen, die von der geplanten Straße faktisch ausgehen (BVerwG, Urt. vom 9. Febr. 1995 - 4 NB 17.94 - UPR 1995, 390). Vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft ist ein Grundstückseigentümer nur geschützt, soweit das Recht ihm Abwehransprüche zubilligt. Gegenüber hoheitlichen Maßnahmen, wie dem Bau einer öffentlichen Straße, können sich solche Abwehrrechte in erster Linie aus den Vorschriften ergeben, die von der Behörde bei der Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens zu beachten sind (BVerwG, Urt. vom 14. April 1978 - 4 C 96.76 - NJW 1979, 995; und Urt. vom 4. Mai 1988 - 4 C 2.85 - NVwZ 1989, 151). Derartige Vorschriften wurden im vorliegenden Fall beachtet.

5.3.14.4 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 zu Grunde 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 (ggf. Pächtern) eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Im Übrigen müssen die Flächen in einem ordnungsgemäßen Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden.

5.3.14.5 Baudurchführung

Die Forderung, Einzelheiten der Baudurchführung, wie z.B. die Abwicklung der Baustellenverkehre auf bestimmten Straßen bzw. auf Flächen der öffentlichen Hand festzulegen, wird zurückgewiesen. Die Straßenbauverwaltung wird die Verkehrsführung während der Bauzeit zeitlich und räumlich so einrichten, dass Beeinträchtigungen der Anlieger soweit wie möglich vermieden werden. Zunächst wird versucht, den Baustellenverkehr hauptsächlich im Trassenverlauf abzuwickeln. Gleichwohl kann es zur vorübergehenden Nutzung des untergeordneten Straßennetzes kommen, für die sich dann Zusatzbelastungen ergeben. Die Führung der Baustellenverkehre einschließlich der Nutzung der untergeordneten Straßen in Bezug auf verkehrsrechtliche Angelegenheiten oder Zusatzbelastungen wird rechtzeitig vor Baubeginn mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde im Detail abgestimmt. Sowohl die Schattbachstraße als auch die Markstraße sind während der Baudurchführung befahrbar.

Sofern sich während der Bauausführung Beeinträchtigungen über das vertretbare ortsübliche Maß hinaus ergeben sollten, wird auf Abschnitt B, Nr. 8 dieses Beschlusses verwiesen.

5.3.14.6 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust etc. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, deren Regelung dem Entschädigungsverfahren zugewiesen ist; die Planfeststellungsbehörde hat insoweit keine Entscheidungsbefugnis (BVerwG, Urt. vom 14. Mai 1992 - 4 C 9.89 - NVwZ 1993, 477).

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

5.3.14.7 Ersatzlandgestellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält § 16 EEG NRW eine dem § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. NRW. vorgehende Spezialregelung (vgl. BVerwG, Urt. vom 27. März 1980 - 4 C 34/79 - NJW 1981, 241). Nach § 16 EEG NRW kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen des Fehlens geeigneten Ersatzlandes, nicht befriedigt werden kann.

Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust bedeutet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist.

Wird ein landwirtschaftlicher Betrieb durch die Planfeststellung beeinträchtigt, kann die Frage der Ersatzlandgestellung allerdings im Rahmen planerischer Abwägung dann rechtliche Bedeutung erlangen, wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet werden wird und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Zeichnet sich ohne eine Landabfindung eine Existenzvernichtung oder -gefährdung als eine reale Möglichkeit ab, muss sich die Planfeststellungsbehörde Klarheit darüber verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings dann nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde keinen Zweifel daran lässt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG, Urt. vom 28. Jan. 1999 - 4 A 18.98 - UPR 1999, S. 268).

Vorliegend ist, wie ausgeführt, in keinem Fall von der realen Möglichkeit einer Existenzgefährdung oder -vernichtung auszugehen. In einem Fall drängte sich, wie ausführlich dargelegt (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.14.2 dieses Beschlusses), eine solche weder auf noch wurden hierzu von Einwenderseite konkrete Detailangaben selbst gemacht bzw. der Planfeststellungsbehörde mangels Ermöglichen einer gutachterlichen Stellungnahme zugänglich gemacht. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang festgestellt, dass das Neubauvorhaben selbst um den Preis einer - mangels entsprechender Detailangaben so nicht ersichtlicher - Existenzgefährdung oder -vernichtung zu realisieren ist.

5.3.14.8 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit 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, Urt. vom 27. April 1990 - 4 C 18.88 - NVwZ 1990, 1165). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung stellt keine Rechtsposition dar.

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

5.3.14.9 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 vorgesehene Anpassung bzw. Änderung bestehender Grundstückszufahrten ist bau- bzw. verkehrstechnisch notwendig und für die betroffenen Grundstücksinhaber zumutbar. Mögliche aus Zufahrtenänderungen resultierende Nachteile können den Betroffenen billigerweise zugemutet werden. Insbesondere wird der Anfahrtsweg weder maßgeblich verlängert noch durch die zusätzlich erforderlichen Abbiegevorgänge erheblich erschwert. Die Erschließung aller von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstücke ist gewährleistet.

5.3.14.10 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

Die sich aus der Inanspruchnahme von Grundeigentum ergebenden Entschädigungsfragen sind im Entschädigungsverfahren zu regeln. Danach werden im Planfeststellungsbeschluss nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den vom Plan Betroffenen - mit Ausnahme der Enteignung - rechtsgestaltend geregelt. Der Ausgleich für die 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 die Möglichkeit für den Einwender, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens beim Straßenbauträger geltend zu machen. Auf Abschnitt B, Nr. 8 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

5.4 Zulässigkeit der Entscheidungsvorbehalte

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

Zwar gilt der Grundsatz, dass der Vorhabenträger einen Konflikt, den er durch seine Planung hervorruft oder verschärft, nicht ungelöst lassen darf. Diese Pflicht zur Konfliktbewältigung hindert die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht in jedem Fall, Teilfragen, die ihrer Natur nach von der Planungsentscheidung abtrennbar sind, einer nachträglichen Lösung zugänglich zu machen. Dies gilt auch für die Regelung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (BVerwG, Beschluss vom 30. Aug. 1994 - 4 B 105.94 - NuR 1995, 139).

Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt ist. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offen bleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in Frage stellen kann. Zudem darf der unberücksichtigt gebliebene Belang kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung als unabgewogener Torso erscheint, und es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (BVerwG, Beschluss vom 30. Aug. 1994 - 4 B 105.94 - NuR 1995, 139 <140>; OVG NRW, Urt. vom 21. Jan. 1995 - 9 A 555/83 - n.v.).

Die in Abschnitt A, Nrn. 6.1.1, 6.5.3, 6.6.1 und 6.9 dieses Beschlusses gemachten Vorbehalte waren danach zulässig. Die mit dem Neubau der A 44 angestrebte Lösung der oben dargestellten Verkehrsprobleme duldet vernünftigerweise keinen Aufschub mehr.

6 Abschließende Bewertung

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Straßenbauvorhaben ist aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt. Das Vorhaben ist zur Lösung der anstehenden Probleme geeignet. Mit der gewählten Trasse werden die angestrebten Ziele erreicht. Eine andere Trassenvariante, mit der diese Ziele unter gleichen oder geringeren Opfern von entgegenstehenden Belangen - wie Naturschutz und Landschaftspflege, Immissionsschutz und Eigentumsschutz - erreicht werden könnten, ist nicht gegeben.

7 Rechtsbehelfsbelehrung

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

Bundesverwaltungsgericht Leipzig
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss mittels Postzustellungsurkunde zugestellt wurde.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) 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 nach Ablauf der vorgenannten Frist vorgebracht werden, kann das Gericht zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt.

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 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht Leipzig
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

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.
- 7.4 Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte und Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

8. Hinweise zum Entschädigungsverfahren

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernissen, anderer Nachteile und des Lärmschutzes an Gebäuden) betreffen, sind - soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung zu entscheiden ist - nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden.

Solche Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an den

**Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Ruhr
Harpener Hellweg 1
44791 Bochum**

gerichtet werden.

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

**Bezirksregierung Arnsberg
Seibertzstraße 1
59821 Arnsberg**

zuständig ist.

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

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

Ein Anspruch auf Gestellung von Ersatzland besteht nur unter den Voraussetzungen des § 16 EEG NRW. Nach Absatz 1 dieser Vorschrift ist "im Falle des Eigentumsentzugs 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

- a) 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
- b) der Enteignungsbegünstigte geeignetes Ersatzland nach pflichtmäßigem Ermessen der Enteignungsbehörde freihändig zu angemessenen Bedingungen beschaffen kann oder
- c) geeignetes Ersatzland durch Enteignung nach § 5 beschafft werden kann".

9. Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses

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

10. Hinweis auf die Auslegung des Planes

Dieser Beschluss wird außerdem in der Stadt Bochum, in deren Gebiet das Straßenbauvorhaben liegt bzw. es sich voraussichtlich auswirken wird, mit einer Ausfertigung der Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt (§ 74 Abs. 4 Sätze 2-3 VwVfG.NRW.).

Die Planunterlagen können auch bei dem

**Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Ruhr
Harpener Hellweg 1
44791 Bochum**

eingesehen werden.

**Ministerium
für Bauen und Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen
-Oberste Landesstraßenbaubehörde-**

Im Auftrag

gez.
(Sabine Heinzel)

