

Bezirksregierung Detmold



25.4.34-00-1/19

Planfeststellungsbeschluss

für den 6-streifigen Ausbau der A 57 im Ausbauabschnitt Krefeld

von Betr.-km 60+500 bis Betr.-km 66+580

(Anschlussstelle Krefeld-Gartenstadt bis Anschlussstelle Krefeld-Oppum)

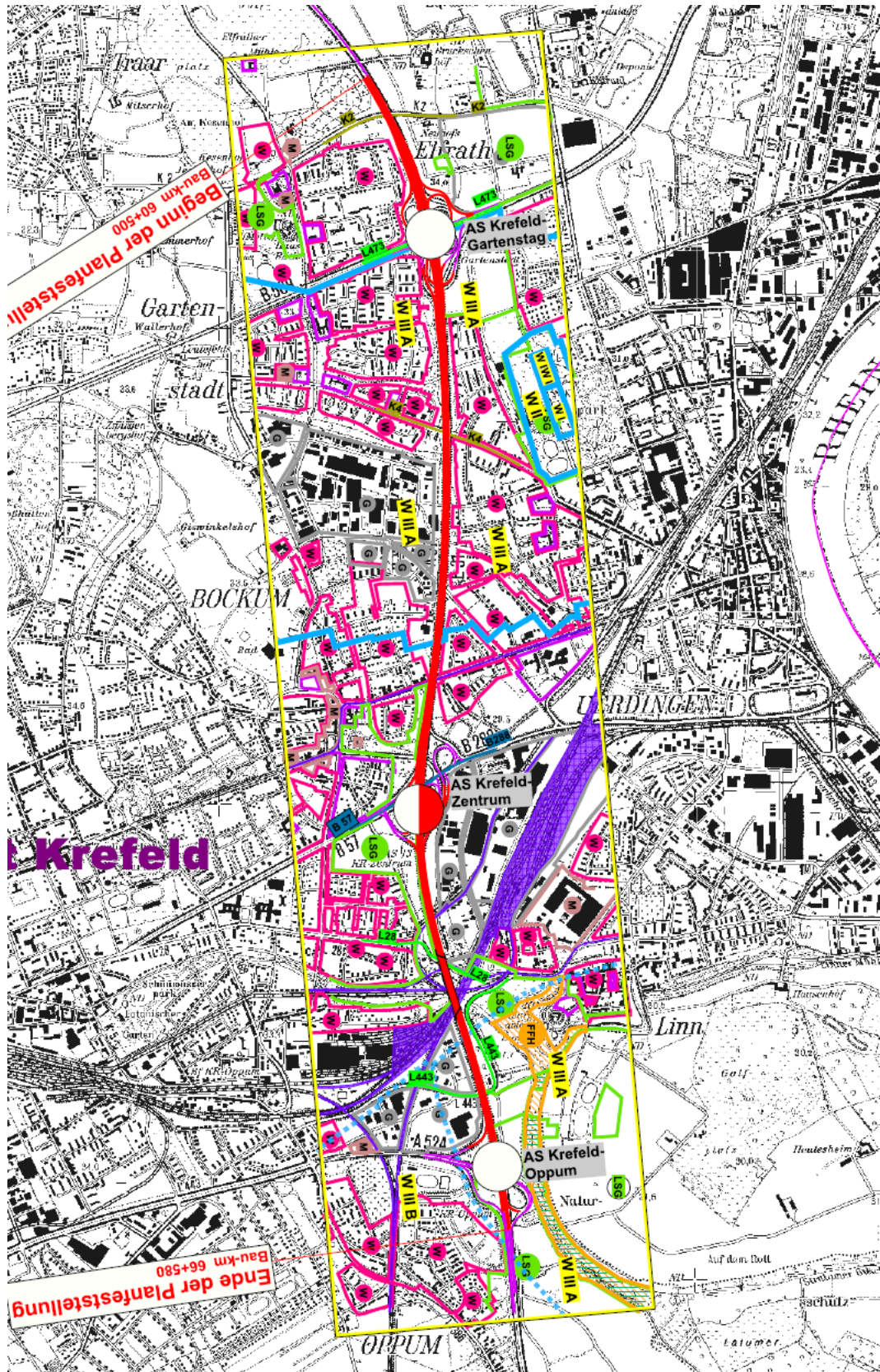
auf dem Gebiet der Stadt Krefeld

sowie hinsichtlich der Kompensationsmaßnahmen

auch dem der Stadt Meerbusch

Detmold, den 08.04.2022

Vorhabenträgerin:
Autobahn GmbH,
Niederlassung Rheinland,
Hansastr. 2,
47799 Krefeld



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis.....	8
A. Entscheidung	12
1. Feststellung des Plans	12
2. Festgestellte Planunterlagen	12
3. Wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG	15
3.1 Tenor der Erlaubnis	15
3.2 Rechtsgrundlagen der Erlaubnis	16
3.3 Allgemeine Angaben, Lage, Art und Zweck der Einleitungen	16
3.4 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis	18
3.6 Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis	21
4. Befreiungen von Verboten des Landschaftsschutzes	23
5. Nebenbestimmungen	24
5.1 Allgemeine Schutzmaßnahmen.....	24
5.2 Unterrichtungspflichten	25
5.3 Wasserwirtschaft (allgemein/unabhängig vom Wasserrecht gem. Nr. 3)	25
5.4 Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz	28
5.4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen.....	28
5.4.2 Spezielle Nebenbestimmungen zum Artenschutz.....	31
5.4.3 Artenschutz-Monitoring.....	36
5.4.4 Abnahme der Ausgleichsmaßnahmen	37
5.4.5 Kompensationsflächenkataster	38
5.5 Lärmschutz	38
5.6 Land- und Forstwirtschaft	43
5.7 Abfall, Altlasten und Altablagerungen.....	44
5.8 Bodendenkmalschutz	45
5.9 Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen.....	46
5.10 Arbeitsschutz	51
5.11 Kampfmittelfunde.....	51
5.12 Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen	52
5.14 Nebenbestimmungen im Interesse betroffener Haus- und Grundeigentümer	53
5.15 Aktualisierung der Planunterlagen durch Grüneintragungen	54
6. Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen	55
7. Zusagen/Zusicherungen der Vorhabenträgerin	57
B. Begründung	61
1. Das Vorhaben	61
2. Vorgängige Verfahren, frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	62
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	63

3.1	Einleitung des Verfahrens	63
3.2	Auslegung der Planunterlagen	64
3.3	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	65
3.4	Verzicht auf den Erörterungstermin.....	67
3.5	Planänderungen des Deckblatts A	68
4.	Verfahrensrechtliche Bewertung	70
4.1	Notwendigkeit der Planfeststellung	70
4.2	Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.....	70
4.3	Anhörungsverfahren	71
4.4	Umfang der Planfeststellung	76
5.	Umweltverträglichkeitsprüfung	78
5.1	Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren	78
5.2	Beschreibung der Umwelt	81
5.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG	95
5.3.1	Schutzgut Mensch, Kultur und sonstige Sachgüter.....	96
5.3.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	105
5.3.3	Schutzgut Boden	114
5.3.4	Schutzgut Wasser.....	116
5.3.5	Schutzgut Luft und Klima.....	124
5.3.6	Schutzgut Landschaft	130
5.3.7	Fläche	132
5.3.8	Kultur- und sonstige Sachgüter	133
5.3.9	Wechselwirkungen.....	133
5.4	Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG.....	135
6.	Materiell-rechtliche Würdigung	137
6.1	Planrechtfertigung.....	137
6.1.1	Fernstraßenbedarfsplan	138
6.1.2	Verkehrliche Bedeutung der A 57, Verkehrsaufkommen und Planungsziele.....	141
6.2	Raumordnung	150
6.3	Planungsleitsätze.....	151
6.4	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	152
6.4.1	Artenschutz.....	152
6.4.1.1	Rechtliche Grundlagen des Artenschutzes, Verbotstatbestände	153
6.4.1.2	Prüfmethodik / Bestandserfassung	155
6.4.1.3	Planungsrelevante Arten	169
6.4.1.4	Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG	172
6.4.1.4.1	Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (insb. Tötungsverbot)	173
6.4.1.4.2	Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 (Störungsverbot).....	184
6.4.1.4.3	Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beschädigungs- und Zerstörungsverbot)	192

6.4.1.4.4	Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG (Flora)	196
6.4.1.4.5	Allgemeiner Artenschutz des § 39 BNatSchG	196
6.4.1.4.6	Einwendungen und Stellungnahmen zum Artenschutz	197
6.4.2	Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz	201
6.4.2.1	Methodik und Umfang der habitatschutzrechtlichen Bestandserfassung	201
6.4.2.2	Maßgebliche Lebensraumtypen, Arten und Erhaltungsziele.....	205
6.4.2.3	Erfassung und Bewertung von Beeinträchtigungen	208
6.4.2.3.1	Allgemeine Grundsätze	208
6.4.2.3.2	Erhebung und Bewertung der Beeinträchtigungen, detailliert untersuchte Bereiche.....	212
6.4.2.3.3	Ausschluss von Summationswirkungen	220
6.4.3	Landschafts- und sonstige Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope	222
6.4.4	Eingriffsregelung.....	223
6.4.4.1	Rechtsgrundlagen	224
6.4.4.2	Methodik und Bestandserfassung	228
6.4.4.3	Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.....	231
6.4.4.4	Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen).....	234
6.4.4.5	Flächeninanspruchnahmen für Kompensationsmaßnahmen.....	238
7.	Abwägung	240
7.1	Planungsvarianten / Alternativen	241
7.1.1	Allgemeines	241
7.1.2	Methodik der UVU von 2008	243
7.1.3	Ausbauvarianten/-alternativen.....	246
7.1.4	Trassenvergleich der UVU	255
7.1.5	Nullvariante	263
7.1.6	Gesamtbewertung der Planfeststellungsbehörde	265
7.2	Einzelheiten der Baumaßnahme, Ausbaustandard	269
7.3	Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft	271
7.3.1	Flächenverbrauch und Grundstücksbetroffenheiten/-inanspruchnahmen	271
7.3.2	Sonstige Beeinträchtigungen der Landwirtschaft	282
7.4	Jagd	283
7.5	Immissionsschutz	283
7.5.1	Lärmschutzbelange	283
7.5.1.1	Rechtsgrundlagen und Methodik.....	284
7.5.1.2	Verkehrsprognose	295
7.5.1.3	Lärmuntersuchung/-berechnung	296
7.5.1.4	Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel	298
7.5.1.5	Notwendigkeit einer Summenpegelbildung	299
7.5.1.6	Lärmschutzvarianten und Verhältnismäßigkeit des Lärmschutzkonzeptes	303
7.5.1.7	Auswirkungen der Summenpegelbildung.....	317

7.5.1.8	Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV	321
7.5.1.9	Sonstiges zu den Einwendungen	323
7.5.2	Luftschadstoffe	324
7.5.2.1	Rechtsgrundlagen	325
7.5.2.2	Verfahren	325
7.5.2.3	Ergebnisse und Bewertung	329
7.5.3	Beeinträchtigungen während der Bauphase, Erschütterungen.....	333
7.6	Bodenschutz	336
7.7	Grundwasser- und Gewässerschutz	338
7.7.1	Straßenentwässerung / Beseitigung des auf den Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers.....	339
7.7.2	Schadensfälle durch Unfälle und Havarien	346
7.7.3	Bau- und sonstige anlagebedingte Auswirkungen auf Gewässer	347
7.7.4	Wasserschutzgebiete	348
7.7.5	Anforderungen der WRRL bzw. der §§ 27 und 47 WHG	349
7.8	Sonstige öffentliche Belange	356
7.8.1	Denkmalpflegerische Belange	356
7.8.2	Forstwirtschaft/Wald	359
7.8.3	Stellungnahmen der Kommunen und Träger öffentlicher Belange	360
7.9	Private Einwendungen / Anwohner- und Eigentümerbelange.....	363
7.9.1	Gesundheit und Erholung	364
7.9.2	Eigentum.....	364
7.9.4	Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeansprüche .	369
7.10	Sonstiges zu den Einwendungen und Stellungnahmen	374
8.	Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten	378
9.	Abschließende Gesamtbewertung	379
10.	Sofortige Vollziehung	380
C.	Rechtsbehelfsbelehrung und Hinweise	380
1.	Rechtsbehelfsbelehrung	380
2.	Hinweise auf das Entschädigungsverfahren	382
3.	Hinweis auf die Geltungsdauer des Beschlusses	383
4.	Hinweis auf die Auslegung des Planes	383
5.	Hinweis zum Datenschutz	384

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
B	Bundesstraße
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CEF-Maßnahme	Continuous ecological functionality-measures, vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG
DIN	Deutsche Industrie Norm
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (gerechnet über alle Tage des Jahres)
DV FStrG	Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall

EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
EKA	Entwurfsklasse
ELES	Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes und des Landes NRW
FFH-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG, Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GrwV	Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung)
H KWES	Hinweise zur Kontrolle und Wartung von Entwässerungseinrichtungen an Straßen außerhalb geschlossener Ortslagen der FGSV
i.V.m.	in Verbindung mit
K	Kreisstraße
KIAnG NRW	Klimaanpassungsgesetz des Landes NRW
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
KSG NRW	Klimaschutzgesetz des Landes NRW (Neufassung von 2021)
L	Landesstraße
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsplan NRW
LPIG	Landesplanungsgesetz NRW
LNatSchG	Gesetz zum Schutz der Natur in NRW (Landesnatorschutzgesetz)
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MBI. NRW	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW
MUVU	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung
NSG	Naturschutzgebiet
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
Plafer 19	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2019, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2020)

PlanSiG	Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz)
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung
RLBP 2011	Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau
RAS-LP 2	Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RIN	Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2016
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS 2012, Fassung 2020	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
RohrFLtgV	Verordnung über Rohrfernleitungsanlagen (Rohrfernleitungsverordnung)
RWBA	Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen
StrWG NRW	Straßen und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
TKG	Telekommunikationsgesetz
TÖB	Träger öffentlicher Belange (Fachbehörden und Betreiber von Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG NRW	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
VaWS	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Bau- last des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien)
V-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG, Vogel- schutzrichtlinie)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WRRL	Europäische Wasserrahmenrichtlinie
WSG	Wasserschutzgebiet
ZustVU	Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der sich auf das Gebiet der Stadt Krefeld und bezüglich landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen auch auf das Gebiet der Stadt Meerbusch erstreckende Plan für den 6-streifigen Ausbau der A 57 im Ausbauabschnitt Krefeld von Bau-km 60+500 bis Bau-km 66+580 (Anschlussstelle Krefeld-Gartenstadt bis Anschlussstelle Krefeld-Oppum) wird einschließlich aller Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des vom Rechtsvorgänger der Autobahn GmbH, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein¹, aufgestellten und mit Antrag vom 15.02.2019 vorgelegten Plans erfolgt gem. §§ 17 ff. FStrG in Verbindung mit §§ 72 ff. VwVfG NRW.

Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle anderen für dieses Vorhaben nach Bundes- oder Landesrecht erforderlichen Erlaubnisse, Planfeststellungen, Ausnahmen oder Befreiungen (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Zur wasserrechtlichen Erlaubnis wird auf Kapitel A Nr. 3 dieses Beschlusses verwiesen.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden Planunterlagen:

2.1 Planunterlagen vom Juni 2018, die in der Zeit vom 18.03. bis 17.04.2019 in den Städten Krefeld und Meerbusch öffentlich ausgelegt haben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlagen-Nr., Seiten- und Blattzahl	Maßstab 1 : _____
1	Erläuterungsbericht	Unterlage 1.1, S. 1 - 123	-
2	UVP-Bericht und allgemein verständliche nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts	Unterlage 1.2, S. 1 - 11 mit Anlage, S. 1 - 14	-
3	Übersichtskarte	Unterlage 2	25.000
4	Übersichtslageplan	Unterlage 3	5.000
5	Übersichtshöhenpläne	Unterlage 4,	5.000 / 500

¹ Rechtsnachfolger des Landesbetrieb Straßenbau NRW, seit dem 01.01.2021 Vorhabenträgerin und Adressatin des Planfeststellungsbeschlusses: Autobahn GmbH, Niederlassung Rheinland, Hansastr. 2, 47799 Krefeld, eingerichtet auf der Grundlage des Gesetzes zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz – InfrGG) vom 14.08.2017

		Blatt 1 u. 2	
6	Lagepläne	Unterlage 5, Blatt 1 - 5, 5.1 u. 6 - 9	1.000
7	Höhenpläne (Strecke)	Unterlage 6.1, Blatt 1 - 14	1.000 / 100
8	Höhenpläne (AS Gartenstadt)	Unterlage 6.2, Blatt 1 - 2	1.000 / 100
9	Höhenpläne (AS Zentrum)	Unterlage 6.3, Blatt 1 - 2	1.000 / 100
10	Höhenpläne (AS Oppum)	Unterlage 6.4, Blatt 1	1.000 / 100
11	Lagepläne zu den Immissionschutzmaßnahmen	Unterlage 7, Blatt 1 - 5, 5.1, 6 u. 7	1.000
12	Lagepläne zur Entwässerung	Unterlage 8, Blatt 1- 2	5.000
13	Maßnahmenübersichtsplan	Unterlage 9.1, Blatt 1	5.000
14	Maßnahmenpläne	Unterlage 9.2, Blatt 1 - 5, 5.1 u. 6 - 9	1.000
15	Maßnahmenblätter	Unterlage 9.3, S. 1 - 44	-
16	Tabellarische Gegenüberstellung Eingriff-Kompensation	Unterlage 9.4, S. 1 - 12	-
17	Grunderwerbspläne	Unterlage 10.1, Blatt 1 - 5, 5.1 u. 6 - 9	1.000
18	Grunderwerbsverzeichnis	Unterlage 10.2, S. 1 - 83	-
19	Regelungs-/Bauwerksverzeichnis	Unterlage 11, S. 1 - 241	-
20	Ermittlung der Belastungsklassen	Unterlage 14.1, S. 1 - 36	-
21	Regelquerschnitte	Unterlage 14.2, Blatt 1 u. 2	50
22a	Lärmtechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht und Ermittlung der Emissionspegel	Unterlage 17.1.1, S. 1 - 21 und Anlage	-
22b	Übersichtslageplan zur Ermittlung der Emissionspegel	Unterlage 17.1.2, Blatt 1	ohne
22c	Ergebnislisten mit Straßenverzeichnis	Unterlage 17.1.3	-
23	Luftschadstoffuntersuchung	Unterlage 17.2, S. 1 - 40 u. Anlagen 1 - 39	-
24	Wassertechnische Untersuchungen, Erläuterungsbericht	Unterlage 18, S. 1 - 47	-
25	LBP, Erläuterungsbericht	Unterlage 19.1, S. 1 - 111	-
26	LBP, Bestands- u. Konfliktpläne Biotik und Abiotik	Unterlage 19.2, Blatt 1 u. 2	5.000
27a	FFH-Verträglichkeitsprüfung, Textteil	Unterlage 19.3, S. 1 - 46 u. 3 Anhänge	-
27b	FFH-Verträglichkeitsprüfung, Übersichtskarte	Unterlage 19.3, Blatt 1	20.000
27c	FFH-Verträglichkeitsprüfung, Lageplan	Unterlage 19.3, Blatt 1	5.000
28	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	Unterlage 19.4, S. 1 - 211	-
29a	Faunistische Untersuchungen, Bestandserfassung Amphibien	Unterlage 19.5.1, Text-Teil, S 1 - 28	-

29b	Bestandserfassung Amphibien, Lageplan zu Fundpunkten, Wanderkorridoren etc.	Unterlage 19.5.1, Blatt 1	5.000
29c	Bestandserfassung Amphibien, Karten Beeinträchtigungen und Maßnahmen	Unterlage 19.5.1, Blatt 1 u. 2	2.500
30a	Erfassung der Fledermausfauna, Textteil	Unterlage 19.5.2, S. 1 - 65	-
30b	Erfassung der Fledermausfauna, Karten Artnachweise und Raumnutzungen	Unterlage 19.5.2, Blatt 1a, 1b, 2a u. 2b	5.000
31a	Horst- u. Höhlenbaumkartierung vom Juli 2014 und Überprüfung vom Mai 2018, Textteil	Unterlage 19.5.3, S 1 - 13 zzgl. 3 Seiten Nachtrag vom Mai 2018	-
31b	Horst- u. Höhlenbaumkartierung vom Juli 2014/Mai 2018, Karten Horst- und Höhlenbäume	Unterlage 19.5.3, Blatt 1a u. 1b	5.000
32	Fachbeitrag zur EU-Wasser-rahmenrichtlinie	Unterlage 19.7, S. 1 - 33	-
33a	Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die A 57 im Abschnitt AK Köln bis AS Rheinberg	Unterlage 21.1, S. 1 - 413	-
33b	Verkehrstechnische Untersuchung im Abschnitt Krefeld der A 57	Unterlage 21.2, S. 1 - 219	-
34a	UVU vom August 2008, Erläuterungsbericht	Unterlage 21.3, S. 1 - 106	-
34b	UVU, Karten Realnutzung und Biotoptypen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Landschaft, Menschen	Unterlage 21.3, Blatt 1 - 7	5.000
34c	UVU, Karte 8 (Synthese)	Unterlage 21.3, Blatt 1	5.000
34d	UVU, Karte Variantenvergleich	Unterlage 21.3, Blatt 1	5.000
34e	UVU, Anlage städtebaulicher Fachbeitrag vom April 2005	Unterlage 21.3, S. 1 - 16 zzgl. Anlagen	-

2.2 Nicht ausgelegte Planunterlagen des Deckblatts A vom 15.09.2021:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlagen-Nr., Seiten- und Blattzahl	Maßstab 1 : _____
35	Erläuterungsbericht	Unterlage 1.1a, S. 1 - 123	-
36	Übersichtslageplan	Unterlage 3/1a, Übersichtslageplan	5.000
37	Übersichtshöhenpläne	Unterlage 4, Blätter 4.1a u. 4.2a	5.000/500
38	Lageplan	Unterlage 5, Blatt 6a	1.000
39	Höhenpläne (Strecke)	Unterlage 6.1, Blatt 6a u. 13a	1 : 1.000/100
40	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen	Unterlage 7, Blatt 6a	1.000

41	Maßnahmenübersichtsplan	Unterlage 9.1a	5.000
42	Maßnahmenplan	Unterlage 9.2, Blatt 6a	1.000
43	Maßnahmenblätter	Unterlage 9.3a, S. 1 - 44	-
44	Grunderwerbsplan	Unterlage 10.1, Blatt 6a	1.000
45	Grunderwerbsverzeichnis	Unterlage 10.2a, 38 Seiten	-
46	Regelungs-/Bauwerksverzeichnis	Unterlage 11a, 242 Seiten	-
47	Aktualisierung des Luftschadstoff- und Depositionsgutachtens	Unterlage 17.2a, S. 1 - 40 u. Anlagen 1 - 39	-
48	LBP, Erläuterungsbericht	Unterlage 19.1a, S. 1 - 113	-
49	LBP, Bestands- u. Konfliktpläne Biotik und Abiotik	Unterlage 19.2, Blatt 1a und 2a	5.000

3. **Wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG**

3.1 **Tenor der Erlaubnis**

Der Vorhabenträgerin, der Autobahn GmbH, Niederlassung Rheinland, Hansastraße 2, 47799 Krefeld, wird unbeschadet der Rechte Dritter aufgrund des Planfeststellungsantrags vom 15.02.2019 sowie der zugehörigen Unterlagen, insbesondere der Wassertechnik, im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Krefeld die Erlaubnis erteilt, auf den Straßenoberflächen des dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegenden Ausbauabschnitts Krefeld der A 57 anfallendes Niederschlagswasser nach den Vorgaben dieser Erlaubnis in den Aubruchkanal einzuleiten (Einleitung B 1), über Versickerungsanlagen dem Grundwasser zuzuführen (Einleitungen N 1 und N 2) bzw. ungefasst über die Dammschulter und die belebte Bodenzone zu versickern.

Das auf den Straßenoberflächen des Entwässerungsabschnitts N 3 (Oppum) anfallende Niederschlagswasser wird über die Versickerungslange Oppum dem Grundwasser zugeführt, die zum bereits planfestgestellten benachbarten A 57-Ausbauabschnitt AS Oppum bis AK Meerbusch gehört (Beschluss der Bezirksregierung Düsseldorf vom 07.07.2017, Az. 25.04.01.01-01/15). Die mit dem Beschluss vom 07.07.2017 bereits planfestgestellte Versickerungsanlage Oppum, deren Ausgestaltung und Bemessung und die zugehörige mit ihm erteilte wasserrechtliche Erlaubnis berücksichtigen das Niederschlagswasser aus dem Entwässerungsgebiet N 3 des Ausbauabschnitts bereits. Mit Blick auf den Einfluss des

Niederschlagswassers aus dem Ausbauabschnitt Krefeld auf die Versickerungsanlage Oppum und die mit ihr verbundene Benutzung des Grundwassers (Wassermenge und Verschmutzungspotential/Qualität) wird diese bereits erteilte Erlaubnis für die Wasseranteile des Ausbauabschnitts Krefeld hiermit durch Neerteilung bestätigt.

Die wasserrechtliche Erlaubnis gilt **unbefristet**, steht jedoch unter dem Vorbehalt nachträglicher Anforderungen (§ 13 WHG) sowie des jederzeitigen Widerrufs (§ 18 Abs. 1 WHG).

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

3.2 **Rechtsgrundlagen der Erlaubnis**

- §§ 1 bis 3, 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 10 bis 13, 18 Abs. 1, 27, 46 bis 48 und 54 ff WHG
- § 19 Abs. 1 und 3 WHG i. V. m. § 117 Abs. 1 LWG und der ZustVU

3.3 **Allgemeine Angaben, Lage, Art und Zweck der Einleitungen**

3.3.1 **Einleitungsstelle B 1**

Die in den Aubruchkanal erfolgende Einleitung ist bereits vorhanden, die Einleitungsstelle in Höhe der L 473/des Charlotterings bzw. der AS Krefeld-Gartenstadt bleibt von ihrer Lage her unverändert. Die Einleitung erfolgt über den vorgeschalteten, ebenfalls vorhandenen und auch als Sedimentationsanlage dienenden Leichtflüssigkeitsabscheider.

Die Einleitung dient der Entsorgung des Niederschlagswassers aus dem Entwässerungsgebiet B 1 mit angeschlossenen Straßenoberflächen (Ared), die sich von bislang 4,3 ha auf verbleibende 1 ha reduzieren und nur noch solche der L 473 (Ostseite der A 57) sowie eines kurzen Teilstücks einer Rampe der AS Krefeld-Gartenstadt umfassen.

Straßenoberflächen der A 57 selbst sind daher – anders als heute – an die Einleitungsstelle nicht angeschlossen.

3.3.2 Einleitungsstelle N 1

Die Versickerung in das Grundwasser umfasst eine einzuleitende Wassermenge von 68 l/s beim Bemessungsregenereignis. Sie erfolgt über ein den Filteraufbau eines Retentionsbodenfilters aufweisendes Versickerungsbecken, dem ein Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheidung vorgeschaltet ist, im nordöstlichen Quadranten der AS Krefeld-Gartenstadt.

Die Versickerung dient der Entsorgung des Niederschlagswassers aus dem Entwässerungsgebiet N 1 mit angeschlossenen Straßenoberflächen der A 57, der L 473 (Westseite der A 57) und der Rampen der AS Krefeld-Gartenstadt im Umfang (Ared) von insgesamt 12,948 ha.

3.3.3 Einleitungsstelle N 2

Die Versickerung in das Grundwasser umfasst eine einzuleitende Wassermenge von 24 l/s beim Bemessungsregenereignis. Sie erfolgt über ein den Filteraufbau eines Retentionsbodenfilters aufweisendes Versickerungsbecken, dem ein Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheidung vorgeschaltet ist, im südwestlichen Quadranten der AS Krefeld-Zentrum.

Die Versickerung dient der Entsorgung des Niederschlagswassers aus dem Entwässerungsgebiet N 2 mit angeschlossenen Straßenoberflächen der A 57 im Umfang (Ared) von insgesamt 4,612 ha.

3.3.4 Einleitungsstelle N 3

Die Versickerung in das Grundwasser erfolgt über das ca. 800 m südlich des A 57-Ausbauabschnitts Krefeld auf der Ostseite der A 57 bzw. ihres Ausbauabschnitts AS Oppum - AK Meerbusch gelegene Versickerungsbecken „Oppum“, dem ein Leichtflüssigkeitsabscheider sowie ein Retentionsbodenfilter vorgeschaltet sind.

Die Versickerung dient der Entsorgung des Niederschlagswassers aus dem Entwässerungsgebiet N 3 mit angeschlossenen Straßenoberflächen des A 57-Ausbauabschnitts Krefeld inklusive eines kurzen Teilstücks einer Anschlussrampe der AS Oppum im Umfang (Ared) von insgesamt 3,592 ha.

Die gesamten an das Versickerungsbecken „Oppum“ angeschlossenen Straßenoberflächen (d. h. inklusive derer aus dem Ausbauabschnitt AS Oppum-AK Meerbusch), für die das Becken ausgelegt bzw. bemessen und dimensioniert ist, belaufen sich auf 11,110 ha.

3.3.5 Breitflächige Versickerung über die belebte Bodenzone

Die breitflächige Versickerung über die belebte Bodenzone dient der Entsorgung des Niederschlagswassers von Straßenflächen eines etwa 1 km langen Abschnitts der A 57 in Höhe der AS Krefeld-Zentrum und dort vorwiegend der Richtungsfahrbahn Goch sowie Teilen der Anschlussrampen der AS. Es handelt sich um den Entwässerungsabschnitt, der in der planfestgestellten Unterlage 8 Blatt 2 „Einzugsgebiete Planung“, Maßstab 1 : 5.000, ohne Entwässerungsgebietsbezeichnung als „Versickerung über Bankette, Böschungen und Mulden“ verzeichnet ist.

3.4 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis

3.4.1 Außer dem zugelassenen Abwasser dürfen keine Stoffe eingeleitet werden, die geeignet sind, den biologischen, chemischen oder physikalischen Zustand der Einleitungsgewässer nachteilig zu beeinflussen.

3.4.2 Alle zur Verwendung kommenden Materialien haben den abwassertechnischen DIN-Normen zu entsprechen und sind fachgerecht einzubauen bzw. anzuwenden. Die Regelungen der einschlägigen DWA-Arbeitsblätter sowie die der RAS-Ew sind bei der Ausführung der abwassertechnischen Einrichtungen zu beachten. Alle innerhalb der festgesetzten Schutzgebietszone IIIA des WSG Krefeld IV „Uerdingen“ sowie innerhalb der geplanten Schutzgebietszone IIIA des WSG Krefeld V „In der Elt“ gelegenen Entwässerungsanlagen (Gräben, Rinnen, Mulden etc.) sind zudem, wie im Erläuterungsbericht zu den wassertechnischen Untersuchungen auch vorgesehen, unter Beachtung der Schutzvorkehrungen der RiStWag, die u. a. Abdichtungen vorsieht, zu erstellen.

3.4.3 Vor der Bauausführung sind der unteren Wasserbehörde der Stadt Krefeld hydraulische Nachweise für die der Fassung und Ableitung des Niederschlagswassers dienenden Entwässerungsanlagen sowie Nachweise über die konkrete Versickerungsfähigkeit des Untergrundes der Versickerungsbecken (Durchlässigkeitsbeiwerte k_f) vorzulegen.

Soweit die untere Wasserbehörde dies nach Prüfung dieser Nachweise für erforderlich hält, ist die Dimensionierung der Anlagen anzupassen.

3.4.4 Die Aufnahme der Bauarbeiten zur Erstellung der Abwasseranlagen ist der unteren Wasserbehörde der Stadt Krefeld mindestens zwei Wochen vorher anzuzeigen.

3.4.5 Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der unteren Wasserbehörde der Stadt Krefeld ein Bestandsplan über alle Abwasseranlagen mit allen Maßeintragungen vorzulegen, auf dem die Anlagen in ihrer abschließenden Ausführung darzustellen sind. Etwaige Abweichungen von den dieser Erlaubnis zu Grunde liegenden wasser-technischen Unterlagen oder Ergänzungen sind kenntlich zu machen.

Vor der Aufnahme der neuen Gewässerbenutzungen, in jedem Fall aber vor der Verkehrsfreigabe des fertiggestellten A 57-Ausbauabschnitts Krefeld, ist der unteren Wasserbehörde der Stadt Krefeld zudem eine Schlussabnahme (ggf. auch vorab eine Teilabnahme) zu ermöglichen.

3.4.6 Wassergefährdende Stoffe

3.4.6.1 Über alle vom normalen Betrieb abweichenden Betriebszustände, bei denen nicht auszuschließen ist, dass sich negative Auswirkungen auf Gewässer ergeben (z. B. Betriebsstörungen, Abwasserkontaminierungen durch Schadstoffe und Unfälle), ist im Rahmen einer Sofortmeldung unverzüglich und auf geeignetem Wege die untere Wasserbehörde der Stadt Krefeld zu informieren.

Umfang, Ort und Zeitpunkt des Schadensereignisses sowie die möglichen Auswirkungen, die voraussichtliche Dauer der Störung und die eingeleiteten Maßnahmen zur Begrenzung etwaiger Gewässerschäden sind dabei so genau wie möglich zu benennen.

Handelt es sich um eine zusätzliche Belastung des Abwassers mit wassergefährdenden Stoffen im Sinne des § 62 Abs. 3 WHG (hierzu zählen u. a. auch Heizöl, Säuren, Laugen und lösemittelhaltige Stoffe), soll die Sofortmeldung nach Möglichkeit auch Hinweise auf das Gefährdungspotential enthalten.

Wenn die Möglichkeit einer Beeinträchtigung von Fauna und Flora des Gewässers besteht, ist außerdem die untere Fischereibehörde zu informieren.

3.4.6.2 Soweit wassergefährdende Stoffe im Einzugsgebiet der Einleitungen gelagert werden, sind Lagerung und Verarbeitung so zu gestalten, dass das Fortspülen mit dem Oberflächenwasser auszuschließen ist.

3.4.6.3 Öle und andere wassergefährdende Stoffe, die beim Ausbau in den zugehörigen Einzugsgebieten infolge Unfall, Undichtigkeit, Überströmung, Ausspülung oder Entleerung ablaufen, sind aufzufangen oder mit Bindemitteln aufzunehmen und schadlos zu beseitigen. Entsprechende Auffang- bzw. Rückhaltevorrichtungen oder sonstige geeignete Vorrichtungen bzw. Bindemittel sind vorzuhalten.

3.5 Überwachung der Abwasserleitungen bzw. Kanalisation

3.5.1 Die Entwässerungsanlagen sind jederzeit in einem ordnungsgemäßen und betriebsfähigen Zustand zu erhalten. Dazu sind alle zur Einleitung führenden Abwasseranlagen, zu denen u. a. auch Einläufe, Schmutzfänger, Schlammeimer, Mulden, Revisionsschächte, Rückhaltegräben, Überläufe sowie die Regenrückhaltebecken, die Leichtflüssigkeitsabscheider und die gesamte sonstige offene oder verrohrte Kanalisation gehören, ordnungsgemäß – insbesondere nach Starkregen-Ereignissen, Regen-Ereignissen nach langen Trocken- und Frostperioden und Unfällen und mindestens den Vorgaben der H KWES entsprechend – zu unterhalten, zu säubern und zu überwachen. Die angefallenen und entnommenen Stoffe sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

Alle auftretenden Missstände im Betrieb der Anlagen sind im Übrigen ohne besondere Aufforderung sofort zu beseitigen.

3.5.2 Alle Vorkommnisse einschließlich der durchgeführten Reinigungs-, Wartungs- und Kontrollarbeiten im Zusammenhang mit den Einleitungen und den zu den Einleitungen führenden Abwasseranlagen (wie z. B. die Wartung und Unterhaltung oder auch etwaige Havarien) sind nachvollziehbar und in EDV-verwertbarer Form, z. B. in einem Betriebstagebuch im EXCEL-Format, zu dokumentieren. Die Dokumentation ist mindestens 2 Jahre aufzubewahren und der unteren Wasserbehörde auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.

3.5.3 Bei der Bezirksregierung Düsseldorf sind die Einleitungen nach Fertigstellung der Entwässerungsanlagen zur Eintragung in das Wasserbuch anzumelden. Der Anmeldung sind Bestands- und Lagepläne zu den Einleitungsstellen beizufügen. Jede Einleitungsstelle ist unter Beschreibung der vorgeschalteten Abwasseranlagen sowie Benennung der erforderlichen Ortsangaben (Gewässerstationierungskarte, Flussgebietskennzahl, Stationierung, Rechts- und Hochwert, Einleitungsmenge, Grundstücksbezeichnung mit Gemarkung, Flur und Flurstück, Art des Einleitungsbauwerks etc.) ausreichend detailliert zu beschreiben.

3.5.4 Alle Veränderungen rechtlicher und technischer Art des in den Unterlagen dargestellten und beschriebenen Unternehmens, der Anlagen und Auswirkungen, die mit den erlaubten Gewässerbenutzungen zusammenhängen, sind der unteren Wasserbehörde der Stadt Krefeld unverzüglich anzuzeigen.

Soweit sich die Lage einer Einleitungsstelle, die jeweils einzuleitende Wassermenge bzw. die Größe des jeweils angeschlossenen Entwässerungsgebietes oder sonstige maßgebende Faktoren wie z. B. das Verschmutzungspotential des Abwassers verändern, mit denen Auswirkungen auf die Qualität des einzuleitenden Niederschlagswassers verbunden sein können, ist rechtzeitig eine Anpassung bzw. Neuerteilung des Wasserrechtes zu beantragen.

3.5.5 Die für den Raum zuständigen Feuerwehrräfte sind über die Funktions- und Wirkungsweise der Entwässerungsanlagen zu unterrichten; ihnen ist zudem der jederzeitige Zugang zu ihnen zu ermöglichen, so dass sie bei Bedarf die notwendigen Maßnahmen zum Zwecke der Gefahrenabwehr ergreifen können.

3.5.6 Diese Erlaubnis und sämtliche dazugehörigen Unterlagen sind zur Einsicht durch die Beauftragten der Gewässeraufsichtsbehörden sorgfältig und jederzeit zugänglich aufzubewahren.

3.6 **Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis**

3.6.1 Die Erlaubnis steht gem. § 18 Abs. 1 WHG unter dem Vorbehalt des Widerrufs. Der Widerrufsvorbehalt gilt insbesondere auch für den Fall, dass die Nebenbestim-

mungen nicht oder nicht ordnungsgemäß erfüllt werden oder Angaben oder Berechnungen in den wassertechnischen Unterlagen sich als fehlerhaft erweisen sollten.

- 3.6.2 Die Vorbehalte des § 13 WHG beinhalten insbesondere auch nachträgliche Anforderungen an die Beschaffenheit des Abwassers (vgl. § 13 Abs. 2 Nr. 1 und Nrn. 2 c und 2 d WHG). Insbesondere können bei wasserwirtschaftlicher Notwendigkeit weitere Regenwasserbehandlungsanlagen oder auch weitere Rückhaltemaßnahmen nachträglich angeordnet werden.
- 3.6.3 Die Kosten der Überwachung der Gewässerbenutzung und etwaiger nachträglich gem. § 13 WHG angeordneter Maßnahmen gehen zu Lasten des Einleiters.
- 3.6.4 Auf die Bußgeldbestimmungen in § 103 WHG und § 123 LWG sowie auf die Strafbestimmungen der §§ 324 - 330 a des Strafgesetzbuches (StGB) wird hingewiesen.
- 3.6.5 Der Einleiter haftet zivilrechtlich für alle Schäden, die Dritten durch die Gewässerbenutzung im Rahmen dieses Bescheides ggf. entstehen.
- 3.6.6 Die Erlaubnis geht gem. § 8 Abs. 4 WHG mit der Wasserbenutzungsanlage auf einen etwaigen Rechtsnachfolger über.
- 3.6.7 Auf die Anzeigepflicht nach §§ 57 Abs. 2 LWG bei Änderung der Gewässerbenutzungsanlagen wird hingewiesen. Ggf. ist ein entsprechender Änderungsantrag erforderlich.
Gem. §§ 25 Abs. 1 und 33 Abs. 2 LWG sind Anlagen zur Benutzung eines Gewässers außerdem nach Wegfall der Benutzungsbefugnis zu beseitigen, wenn und sobald die zuständige Wasserbehörde dies anordnet. Dabei kann verlangt werden, dass der frühere Zustand wiederhergestellt wird.
- 3.6.8 Im Rahmen der Regelungen des § 101 WHG sind behördliche Überwachungen der Gewässerbenutzungen sowie der zugehörigen Abwasseranlagen zu dulden. Dazu ist den beauftragten Vertretern der Wasserbehörden jederzeit Zutritt zu den Anlagen zu gewähren. Die ggf. erforderlichen Arbeitskräfte, Unterlagen und Werkzeuge sind zur Verfügung zu stellen, verlangte Auskünfte zu erteilen.

- 3.6.9 Die Verkehrssicherungspflicht ist zu beachten. Ungeachtet der wasserrechtlichen Bestimmungen und der Regelungen dieser Erlaubnis sind daher alle Maßnahmen zu treffen, die im Zusammenhang mit den Einleitungsstellen, den Einleitungsbauwerken und den Einleitungen selbst zur allgemeinen Gefahrenabwehr für Leib und Leben Dritter notwendig sind. Sich aus der Umgebung der Einleitungsstelle heraus ergebende oder ggf. künftig entstehende Gefährdungspotentiale sind zu berücksichtigen.
- 3.6.10 Diese Erlaubnis befreit nicht von der Haftung nach § 89 WHG.
- 3.6.11 Diese Hinweise ergehen unbeschadet weiterer Rechtsvorschriften, die gesetzliche Gebote oder Verbote beinhalten.
- 3.6.12 Gem. §§ 12, 13 des Datenschutzgesetzes NRW (DSG NRW) kann die untere Wasserbehörde der Stadt Krefeld zum Zweck ihrer Aufgabenerfüllung auch personenbezogene Daten (Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer natürlichen Person wie z. B. auch Name und Anschrift) erheben und speichern. Entsprechende Daten werden jedoch ausschließlich für die Zwecke verwendet, für die sie erhoben worden sind.

4. **Befreiungen von Verboten des Landschaftsschutzes**

Aus überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit werden gem. § 67 Abs. 1 BNatSchG Befreiungen erteilt von

- a) den Festsetzungen bzw. Verboten des Landschaftsplans der Stadt Krefeld bezüglich der Landschaftsschutzgebiete „Elfrath“ (LSG-4605-004) und „Oppumer Feld“ (LSG-4605-010) sowie
- b) den Verboten der §§ 41 Abs. 1 LNatSchG und 29 Abs. 2 BNatSchG bezüglich der einen geschützten Landschaftsbestandteil darstellenden Mehlbeerenallee an der Görlitzer Straße (lt. Alleenkataster des LANUV: AL-KR-0092).

Zur Begründung wird auf Ziffer 6.4.3 im Kapitel B dieses Beschlusses verwiesen.

5. **Nebenbestimmungen**

5.1 **Allgemeine Schutzmaßnahmen**

5.1.1 Die Vorhabenträgerin hat darauf zu achten, dass der Baustellenverkehr soweit als möglich über die neu zu bauende Trasse erfolgt und die Benutzung von Straßen in besiedelten Bereichen möglichst vermieden wird. Soweit möglich, sind lärm- und schadstoffarme Maschinen und Verfahren anzuwenden.

5.1.2 In den Nachtstunden zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens (vgl. § 9 Abs. 1 LImSchG) sowie an Sonn- und Feiertagen dürfen die Nachtruhe störende Bauarbeiten nur durchgeführt werden, wenn sie im öffentlichen Interesse geboten sind und vorab durch die untere Immissionsschutzbehörde der Stadt Krefeld genehmigt wurden. Im Übrigen sind die Regelungen und Immissionsgrenzwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen (AVV-Baulärm vom 19.08.1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) einzuhalten.

Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchG) vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478) in der Fassung des Artikels 23 des Gesetzes zur Neuordnung der Sicherheit von technischen Arbeitsmitteln und Verbraucherprodukten vom 06.01.2004 (BGBl. I S. 2) sind ebenfalls zu beachten.

5.1.3 Die Vorhabenträgerin hat darauf hinzuwirken, dass während der Bauzeit – bei übermäßiger Staubeentwicklung z. B. durch Wässern – Belästigungen durch Staubemissionen und Beeinträchtigungen durch verschleppten Schmutz vermieden werden. Er hat im Übrigen während der Baumaßnahme z. B. durch die Beseitigung von Verschmutzungen die Verkehrssicherheit der benutzten Straßen und Wege sicherzustellen.

5.1.4 Nach Abschluss der Bauarbeiten sind alle außerhalb des Straßenkörpers vorübergehend in Anspruch genommenen Grundstücksflächen unabhängig von ihrer vorherigen Nutzung fachgerecht wiederherzustellen und soweit wie möglich in ihren ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen. Dazu gehört auch, dass Verdichtungen soweit wie möglich durch Auflockerungen und Meliorationsmaßnahmen wieder beseitigt werden. Teilweise erfolgt eine Wiederherstellung der Flächen als Kompensationsmaßnahme.

5.2 **Unterrichtungspflichten**

5.2.1 Die Bauarbeiten und die landschaftspflegerischen Arbeiten sind der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld – die zur Umsetzung der dort in der Gemarkung Ilverich geplanten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auch der unteren Naturschutzbehörde des Rhein-Kreises Neuss –, der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Düsseldorf sowie auch der Planfeststellungsbehörde jeweils 14 Tage vor ihrer Aufnahme, die Beendigung der Arbeiten unmittelbar danach schriftlich anzuzeigen. In der Anzeige über die Aufnahme der Arbeiten ist der zuständige Bauleiter mit Name, Anschrift und Telefonnummer zu benennen. Soweit die Kompensationsmaßnahmen Aufforstungen beinhalten (Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2, Ersatzmaßnahmen E 1, E 2 und E 3), sind entsprechende Anzeigen auch dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW (Regionalforstamt Niederrhein) zuzuleiten.

5.2.2 Über den Beginn und das Ende der Bauarbeiten ist zudem die Wehrverwaltung, Landeskommando Hessen, Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden, unter Angabe des Az. „Infra I 3-45-60-00/III-D78-19-STR“ in Kenntnis zu setzen.

5.2.3 Werden Bauarbeiten oder auch Arbeiten zur Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen dort aufgenommen, wo sich vermutete oder bekannte Bodendenkmäler befinden (vgl. dazu auch separate Nebenbestimmung 5.8), ist dies der Stadt Krefeld sowie dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland jeweils gesondert anzuzeigen.

Dies gilt auch für die Aufnahme baulicher Maßnahmen im Bereich der Schönwaserparkbrücke, aus deren Umfeld diverse Funde neolithischer Steinbeile bekannt sind.

5.3 **Wasserwirtschaft (allgemein/unabhängig vom Wasserrecht gem. Nr. 3)**

5.3.1 Die Vorhabenträgerin hat während der Bauphase durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen, dass weder oberirdische Gewässer (Still- und Fließgewässer) noch das Grundwasser verunreinigt werden. Grundsätzlich sind alle Handlungen zu unterlassen, die nachteilige Auswirkungen auf die Beschaffenheit der Gewässer besorgen lassen. Dies gilt besonders im Umgang mit wassergefährdenden

Stoffen (z. B. Treibstoffen und Ölen). Die Schutzvorschriften des WHG, des LWG und der VAWS sind zu beachten.

Im Einzugsbereich der Baugeräte und sonstiger Arbeitsmaschinen sind spezielle Sicherungsmaßnahmen – z. B. Auffangwannen oder Schutzfolien unter Treibstoff- und Öltanks sowie Hydraulikleitungen – zu ergreifen. Ständig im beweglichen Einsatz befindliche Baugeräte sind von dieser Regelung ausgenommen. Ölbindemittel sowie Schutzfolien/Auffangwannen sind jedoch in ausreichender Menge am jeweiligen Einsatzort vorzuhalten.

- 5.3.2 Im Zuge der Baumaßnahmen entstehende Schäden in und an den Gewässern sind zu beseitigen bzw. dem Unterhaltungspflichtigen oder auch Dritten wie z. B. der Fischereigenossenschaft zu ersetzen.
- 5.3.3 Die Nebenbestimmungen der Nrn. 3.4.2 bis 3.5.3 der wasserrechtlichen Erlaubnis – vorstehend Nr. 3 – gelten unabhängig von den wasserrechtlichen Erlaubnistatbeständen auch für alle nicht zu den Direkteinleitungen B 1, N 1, N 2 und N 3 gehörenden Kanäle, Mulden und sonstigen Entwässerungsanlagen und damit u. a. auch für die, die an die städtische Kanalisation angeschlossen sind. Damit ist u. a. bei jeder drohenden Gewässerverunreinigung und unabhängig vom Entsorgungsweg die sog. Sofortmeldung (Nebenbestimmung 3.4.6.1 der wasserrechtlichen Erlaubnis) abzusetzen.
- 5.3.4 Innerhalb der festgesetzten Schutzgebietszone IIIA des WSG Krefeld IV „Uerdingen“ und auch innerhalb der geplanten Schutzzone IIIA des WSG Krefeld V „In der Elt“ sind die jeweils geltenden Vorgaben der Schutzgebietsverordnungen und der RiStWag bei allen Arbeiten im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 57, die Folgemaßnahmen und die landschaftspflegerischen Maßnahmen eingeschlossen, einzuhalten.
- 5.3.5 Es dürfen nur solche Baumaterialien verwandt werden, von denen keine Beeinträchtigung der Wasserqualität ausgeht. Industrielle Nebenprodukte (z. B. Hochofenschlacke, Hüttensand, Waschberge) sowie Recyclingbaustoffe oder andere vergleichbare mineralische Reststoffe aus Bautätigkeiten bzw. industriellen Prozessen dürfen im Straßen- und Erdbau sowie auch beim Bau der Abwasseranlagen nur verwendet werden, wenn die wasserwirtschaftliche Unbedenklichkeit des Materials vor der Verwendung dem Umweltamt der Stadt Krefeld nachgewiesen wird.

Mit dem Einbau des Materials darf erst begonnen werden, wenn die schriftliche Zustimmung vorliegt. Bezüglich der Verwendungsgebiete, der Güteüberwachung und der Dokumentation sind in diesem Zusammenhang folgende gemeinsame Rund-
erlasse zu beachten:

- Gem. RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV) vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 75, 2001, S. 1472, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 76, 2001, S. 1494, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- u. Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 77, 2001, S. 1508, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungsraschen im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 78, 2001, S. 1528, - Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen- und Erdbau -)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 14.09.2004 (MBI. NRW, Nr. 36, 2004, S. 871, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau -).

Des Weiteren sind die Regelungen und Vorgaben der LAGA (Technische Regeln für die Verwertung von Bodenmaterial – TR Boden – vom 05.11.2004) und des „Merkblatts über Bauwesen für technische Sicherungsmaßnahmen beim Einsatz von Böden und Baustoffen mit umweltrelevanten Inhaltsstoffen im Erdbau (MTSE)“ vom August 2009 zu beachten.

Auf die §§ 32 Abs. 2 und § 48 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.

5.3.6 Den Anschlüssen der Entwässerungsgebiete B 2 und B 3 an die öffentliche Kanalisation der Stadt Krefeld sind Niederschlagswasserbehandlungen vorzuschalten. Diese

können auch als Schrägrohr-Absetzanlage ausgeführt werden. Die konkrete Ausgestaltung der Behandlungsanlagen ist mit der Stadt Krefeld bzw. dem Kommunalbetrieb der Stadt Krefeld abzustimmen.

- 5.3.7 Sofern für den Ausbau der 57 bauzeitlich im Rahmen sog. „Grundwasserhaltungen“ Ableitungen von Wasser aus Baugruben erforderlich werden sollten, sind diese mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Krefeld abzustimmen und bei ihr auch die ggf. notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Wasserentnahmen und die damit einhergehend notwendig werdenden Einleitungen in Oberflächengewässer oder das Grundwasser gesondert einzuholen. Der unteren Wasserbehörde sind dazu alle von ihr für erforderlich gehaltenen Unterlagen vorzulegen. Ist das entnommene Wasser belastet – z. B. aufgrund einer Altablagerung oder Altlast – und hält die untere Wasserbehörde eine Behandlung des einzuleitenden Wassers für erforderlich, ist diese durchzuführen.

5.4 **Natur- und Landschaftsschutz einschließlich Artenschutz**

5.4.1 **Allgemeine Nebenbestimmungen**

- 5.4.1.1 Die Vorhabenträgerin hat die Eingriffe in Natur und Landschaft auf den im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) beschriebenen Umfang zu beschränken. Zusätzliche, in den festgestellten Unterlagen nicht ausgewiesene Eingriffe oder Flächeninanspruchnahmen sind unzulässig.

Für den Fall, dass sich nicht bilanzierte Eingriffe ergeben oder sie festgestellt werden sollten, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Forderung weitergehender Kompensationsmaßnahmen ausdrücklich vor.

- 5.4.1.2 Die im LBP benannten Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen sowie die Gestaltungsmaßnahmen und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vollständig umzusetzen. In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld und bezüglich der Maßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Meerbusch auch mit der unteren Naturschutzbehörde des Rhein-Kreises Neuss sind landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen. In gleicher Weise ist bei forstlichen Maßnahmen eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz herbeizuführen.

Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachte Funktion auf Dauer erfüllen können, was die sachgerechte Pflege einschließt. Die Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege (RAS, LP 2 und 4), das Merkblatt „Baumschutz auf Baustellen“ und die DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) sind zu beachten.

5.4.1.3 Die auf solchen Flächen planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen, die gem. den Planunterlagen vorab noch für den Ausbau der A 57 benötigt werden, ist innerhalb eines Jahres nach Herstellung der Fahrbahn/der Asphaltierung bzw. der nächsten folgenden Vegetationsperiode vorzunehmen. Abweichungen im Einzelfall sind nur mit Zustimmung der Planfeststellungsbehörde zulässig.

Die auf für den Ausbau der A 57 nicht erforderlichen Flächen abseits der auszubauenden Trasse der A 57 planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen sind, soweit der Planfeststellungsbeschluss bzw. der LBP nicht ausdrücklich einen früheren Zeitpunkt vorgeben, spätestens mit Baubeginn einzuleiten und grundsätzlich innerhalb eines Jahres abzuschließen. Auch hierbei ist die Vegetationsperiode zu beachten und sind Abweichungen im Einzelfall und mit Zustimmung der Planfeststellungsbehörde zulässig.

Als Baubeginn gilt der Zeitpunkt erstmaliger Bautätigkeit am Trassenverlauf, der mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist.

5.4.1.4 Die Vorhabenträgerin hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen auf ihre Kosten Sorge zu tragen und die erforderlichen Pflegemaßnahmen entsprechend der in Nr. 2.7.7 der RAS-LP 2 enthaltenen Vorgaben zu übernehmen. Soweit abweichend davon eine Regelung mit einem Dritten über die Ablösung der Unterhaltungspflicht getroffen worden ist, so ist darauf in den zur Abnahme der Maßnahme vorzulegenden Unterlagen ergänzend hinzuweisen.

Die zeitliche Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist nach den in RAS-LP 2 dargestellten Grundsätzen festzulegen.

Bei im Privateigentum verbleibenden Flächen ist sicherzustellen, dass entsprechende dingliche Rechte in das jeweilige Grundbuch eingetragen werden. Abweichend hiervon sind auch Regelungen zulässig, wie sie in ELES unter Punkt 4 dargestellt sind.

- 5.4.1.5 Während der Bauzeit sind vorhandene Pflanzenbestände mit Maßnahmen gem. DIN 18 920 bzw. RAS-LP 4 (z. B. durch Schutzzäune, vgl. u. a. Schutzmaßnahmen S 1 und S 2) vor Beschädigungen zu schützen und zu erhalten.

Im Zuge der Bauausführung unbeabsichtigt entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen und Gehölzbeständen sind durch fachgerechten Schnitt und Wundverschluss gemäß den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene Beschädigungen oder Zerstörungen von Pflanzenbeständen sind zu ersetzen.

Bodenverdichtungen sind im Bereich der durch die Baumaßnahme betroffenen Pflanzenbestände nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Wurzelraum ist zu sichern.

- 5.4.1.6 Nicht dauerhaft versiegelte, baubedingt aber verdichtete Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten in ihren vorherigen Zustand zurück zu versetzen; die Verdichtungen sind durch Auflockerungen soweit wie möglich zu beseitigen (vgl. auch Nebenbestimmung 5.1.4).

- 5.4.1.7 In den schutzwürdigen Flächen westlich der A 57 im Bereich Schönwasserparkbrücke, den Bereichen am Linner Mühlenbach und denen des westlich der A 57 gelegenen Grünzugs (nördlich der Bergstraße) sind bauzeitliche Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten (vgl. auch Vermeidungsmaßnahme V 3). Dies gilt auch für die Bereiche in der AS Krefeld-Gartenstadt. Baustelleneinrichtungs- und Bodenlagerflächen dürfen dort außerhalb des eigentlichen Baufelds nicht eingerichtet werden. Dies gilt gleichermaßen für die festgesetzten Flächeninanspruchnahmen Kompensationsflächen außerhalb des unmittelbaren Trassenkorridors.

- 5.4.1.8 Für die Bauzeit einschließlich der Umsetzung des LBP ist in enger Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden sowie im Hinblick auf forstliche Maßnahmen auch mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW eine geeignete ökologische/umweltfachliche Baubegleitung und -überwachung (z. B. ein privater Sachverständiger oder ein Fachbüro) zu bestellen. Der dafür vorgesehene Ansprechpartner ist den Landschaftsbehörden und der Planfeststellungsbehörde vor der Aufnahme der Arbeiten unter Mitteilung seiner Erreichbarkeit (Anschrift, Telefon etc.) zu benennen. Die ausreichende fachliche Qualifikation ist in diesem Zusammenhang nachzuweisen.

Die ökologische/umweltfachliche Baubegleitung hat sicherzustellen, dass während der gesamten Ausführung des Vorhabens das sich aus dem LBP und den sonstigen planfestgestellten Unterlagen sowie aus diesem Beschluss ergebende umweltbezogene Schutzregime (insbesondere alle Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen zugunsten des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) beachtet und vollständig und ordnungsgemäß umgesetzt wird.

5.4.1.9 Die konkrete Ausgestaltung der Kompensationsmaßnahmen ist mit den zuständigen Naturschutzbehörden (untere Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld bzw. bezüglich der Ersatzmaßnahme E 3 auch der des Rhein-Kreises Neuss sowie höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Düsseldorf) abzustimmen.

Die Anlage von Gehölzen auf bislang unbestockten Flächen (Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2 sowie Ersatzmaßnahmen E 1, E 2 und E 3) hat darüber hinaus und insbesondere bezüglich der Auswahl der Gehölzarten auch in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW zu erfolgen.

Bei der Ersatzmaßnahme E 3 ist dabei die Zusage der Vorhabenträgerin, sie an ihrem Nordrand zu Gunsten des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings umzugestalten [vgl. nachstehend Nr. 7 Buchstabe f)], zu berücksichtigen.

5.4.2 **Spezielle Nebenbestimmungen zum Artenschutz**

5.4.2.1 Artenschutz allgemein, Amphibien und Avifauna

5.4.2.1.1 Unvermeidbare Eingriffe in geschlossene Wald- und Gehölzflächen (Rückschnitt, Fällung und Rodung) sind nur vom 01. August eines Jahres an bis zum 31. Januar des Folgejahres zulässig.

Unvermeidbare Eingriffe in

- die Gehölzbestände zwischen der Ossumer Straße und der A 57 (Ortslage Linn südlich des Schönwasserparks / der Bahnlinie) sowie
- sonstige Pflanzen- bzw. Gehölzbestände (Röhrichte, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze)

und damit auch die Baufeldräumung/-einrichtung inklusive etwaiger Oberbodenabträge dürfen nur vom 01. Oktober eines Jahres bis zum letzten Februartag des Folgejahres und bezüglich des vorgenannten Bereichs zwischen der Ossumer Straße und

der A 57 zum Schutz der Amphibien auch nur dann erfolgen, wenn in dem vorauslaufenden Frühjahr die Rückwanderungen der Amphibien verhindernde Sperreinrichtung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahme VA 4 / VA 5 errichtet worden ist.

Bezüglich der Entnahme von Quartierbäumen für Fledermäuse gilt die Nebenbestimmung 5.4.2.2.2.

Von diesen Zeitfenstern kann nur abgewichen werden, wenn die Vorhabenträgerin im Vorfeld einer möglichen Baufeldherstellung oder Gehölzbeseitigung durch eine aktuelle und ausreichend detaillierte Brutplatzkartierung innerhalb eines an der Störanfälligkeit der potentiell vorkommenden Brutvogelarten orientierten Untersuchungsbandes den Nachweis erbringt, dass eine erhebliche Störung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG damit definitiv nicht verbunden ist.

- 5.4.2.1.2 Während der gesamten Bautätigkeit im Bereich der Schönwasserparkbrücke ist unter Einbeziehung der mobilen Schutzzäune (Vermeidungs- und Schutzmaßnahme VA 6) zu gewährleisten, dass die Amphibien nicht in das Baufeld einwandern können, ihnen in ihren Wanderungszeiten im Frühjahr und Herbst jedes Jahres aber gleichwohl ein funktionsfähiger Teil des unter der Schönwasserparkbrücke durchführenden Amphibien-Wanderkorridors zur Verfügung steht.

Die genaue Lage der Schutzzäune ist mit der ökologischen Baubegleitung festzulegen und ihre Aufstellung der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld anzuzeigen, der im Rahmen einer Vor-Ort-Kontrolle vor Beginn der Bauarbeiten die Gelegenheit zu einer Abnahme zu geben ist. Bei Veränderungen der Standorte der Schutzzäune ist die untere Naturschutzbehörde zu beteiligen.

- 5.4.2.1.3 Die im Artenschutzbeitrag und im LBP genannten Maßnahmen mit artenschutzrechtlich bedingten Funktionen, d. h. die Maßnahmen, die in den Maßnahmenblättern den Zusatz „CEF“ für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erhalten haben, dürfen nicht später als in den Maßnahmenblättern zum LBP vorgegeben umgesetzt werden.

5.4.2.2 Artenschutzmaßnahmen zu Gunsten der Fledermäuse

- 5.4.2.2.1 Unmittelbar nach Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses sind alle Baumbestände, die im Zuge der Baumaßnahmen entnommen werden müssen

und die potentiell als Fledermausquartier geeignet sind, sowie die abzubrechenden Brückenbauwerke mit geeignetem Gerät auf das Vorhandensein von Höhlen oder von anderen als Fledermausquartier geeigneten Strukturen (bei Bäumen z. B. Stammrisse oder abgeplatzte Rindenabschnitte) nochmals zu untersuchen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren, die potentiell geeigneten Bäume zu kennzeichnen.

5.4.2.2.2 Bäume und Brücken mit Höhlen, Spalten und anderen potentiell als Fledermausquartier geeigneten Strukturen dürfen unabhängig von den sonstigen Regelungen der vorstehenden Nebenbestimmung 5.4.2.1.1 ausschließlich im dem Zeitfenster zwischen dem 01. Oktober eines Jahres und dem letzten Februartag des Folgejahres gefällt oder abgebrochen werden.

Sind entsprechende Baumfällungen oder Brückenabbrüche in diesem Zeitraum geplant, sind alle potentiellen Fledermausquartiere vorauslaufend und ebenfalls nicht vor dem 01. Oktober sowie spätestens bis zum 30. November nochmals auf ihre tatsächliche Nutzung durch Fledermäuse hin zu untersuchen. Sofern die Höhlen/Quartiere unbesetzt sind, sind sie mit geeigneten Mitteln bis zur Fällung der Bäume (falls diese nicht sofort erfolgt) bzw. bis zum Abbruch der Brücke dauerhaft zu verschließen, ansonsten mit einer Schleuse (Einwegsystem) in der Art zu sichern, dass Ausflüge weiterhin möglich sind, Einflüge jedoch wirksam verhindert werden. Sollte die Höhle/das Quartier besetzt sein, ist abzuwarten, bis sie/es verlassen worden ist. Quartierbäume dürfen nur dann gefällt bzw. Brücken erst dann abgebrochen werden, wenn die Nutzung aller im Baum oder der Brücke enthaltenen Quartiere nachweislich beendet ist.

Brückenabrissarbeiten dürfen auch im April (d. h. zwischen dem Verlassen der Winterquartiere und vor dem Bezug der Balzquartiere und Wochenstuben) stattfinden, wenn

- a) ein Abbruch im Oktober/November aus nachvollziehbaren Gründen (wie z. B. zur Vermeidung einer Verzögerung des Bauablaufs) nicht in Frage kommt,
- b) keins der potentiellen Quartiere in dem abzubrechenden Brückenbauwerk als Winterquartier, als Balzquartier oder auch als Wochenstube genutzt wird und eine erneute Untersuchung durch eine fachlich qualifizierte Person dies nachweisen kann und
- c) der zuständigen unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld die Notwendigkeit einer Ausnahme dargelegt wird, sie den Nachweis bekommt, dass die Quartiere unbenutzt sind und sie die Ausnahme befürwortet bzw. ihr zustimmt.

Wird ein Quartier genutzt, sind die Abbrucharbeiten bis Oktober/November oder solange zu verschieben, bis jeder Besatz bzw. jede Quartiernutzung zweifelsfrei ausgeschlossen werden kann.

5.4.2.2.3 Alle gem. den LBP-Maßnahmen VA 2 und VA 3 als Ersatz für entfallende Fledermausquartiere vorgesehenen Fledermauskästen sind

- bei entfallenden Baumquartieren in geeigneten Gehölz- bzw. Waldbeständen innerhalb eines Entfernungsbandes von 200 m bis 500 m,
- bei entfallenden Quartieren in Brückenbauwerken in deren unmittelbarer Umgebung (wobei die genaue Anzahl und die jeweiligen Örtlichkeiten unter Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld festzulegen sind) und jeweils so früh auszubringen, dass sie zum Zeitpunkt der sie bedingenden Quartierentnahmen bereits funktionsfähig sind. Die Funktionsfähigkeit der Ersatzquartiere – bei denen für solche, die durch Brückenabrisse entfallen, auch die nach dem Brückenneubau umgehängten – muss mindestens solange aufrechterhalten werden, bis sich auf andere bzw. natürliche Art und Weise eine nachweislich dem derzeitigen Stand entsprechende Anzahl an Quartieren in Gehölzen bzw. den neuen Brückenbauwerken gebildet hat.

Der entsprechende Nachweis ist der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld vorzulegen.

Um die Quartiersituation noch zu verbessern, sind von den gefälltten Bäumen nach Möglichkeit die Stammabschnitte mit Höhlen zu sichern / herauszuschneiden und an geeigneten Stellen wieder aufzuhängen. Als insoweit natürliche Quartiere werden sie von den Fledermäusen besser bzw. mit höherer Wahrscheinlichkeit angenommen als künstliche Fledermauskästen.

Die sonstigen den Maßnahmenblättern VA 2, VA 3, VA 7, A CEF 1, A CEF 2 und A CEF 3 des LBP zu entnehmenden Angaben für den Ersatz verlorengelassener Quartiere bleiben unberührt.

5.4.2.2.4 Alle Ergebnisse, Erhebungen und durchgeführten Maßnahmen (Fundorte und Zahl der Höhlen und potentiellen Quartiere, Datum der Begehungen, Höhlenverschlüsse, Aufhängung von Fledermauskästen etc.) sind nach einschlägigen wissenschaftlichen Standards zu dokumentieren und der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld

sowie den höheren Naturschutzbehörden der Bezirksregierungen Detmold und Düsseldorf als Nachweis ihrer Umsetzung zeitnah, d. h. innerhalb eines Monats nach Durchführung, in schriftlicher Form zur Kenntnis zu geben.

5.4.2.2.5 Alle Arbeiten im Zusammenhang mit den Schutzmaßnahmen zu Gunsten der Fledermäuse sind von einer qualifizierten und im Umgang mit ihnen vertrauten und erfahrenen Fachperson (Biologe; Landespfleger o. ä., bei entsprechender Qualifikation auch von der ökologischen/umweltfachlichen Baubegleitung) durchführen zu lassen.

Die Baumfällungen und die Brückenabbrüche dürfen nur in Anwesenheit einer solchen mit der Erfassung von Fledermäusen erfahrenen Fachperson (Biologe, Landespfleger o. ä.) erfolgen.

5.4.2.2.6 Während der gesamten Baumaßnahme ist sicherzustellen, dass den Fledermäusen an allen 15 Brückenbauwerken (ausgenommen nur die drei Brückenbauwerke 01 = Rather Straße, 17 = Uerdinger Straße und 19 = Berliner Straße sowie als viertes das Brückenbauwerk 12a = Radweg u. ehem. Bahndurchlass, für die mit der Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahme VA 9 des LBP eine andere Regelung gilt) innerhalb ihrer Aktivitätsphasen, d. h. vom 10. März bis zum 30. November jedes Jahres, für Transferflüge ein nutzbares Lichtraumprofil von mindestens 3 m lichter Höhe und 6 m lichter Weite offengehalten wird.

5.4.2.2.7 Beim Neubau der von Fledermäusen als Querungsbauwerk genutzten Brücken

- 06 = Unterführung des von der A 57, Fahrtrichtung Köln, zur L 473, Fahrtrichtung Duisburg-Rheinhausen, führenden Anschlussarms der AS Gartenstadt,
- 12a = Radweg, ehemaliger Bahndurchlass und
- 21 = Hafensbahn

ist zu Gunsten der im Hinblick auf Lichtmissionen störanfälligen Arten Braunes und Graues Langohr sowie insbesondere auch der Myotis-Art Teichfledermaus – wie auch bei den Bauwerken im Bestand – möglichst auf eine Beleuchtung der Durchlässe zu verzichten, um Störwirkungen zu vermeiden, die die Eignung der Bauwerke als Querungshilfe herabsetzen könnten.

Gleiches gilt für das Brückenbauwerk 23 (Schönwasserparkbrücke), das derzeit zwar stellenweise, aber nicht durchgängig beleuchtet ist. Hier darf eine neue Beleuchtung vom Umfang her über die im Bestand nicht hinausgehen bzw. es muss ein ausreichend breiter Streifen ohne besondere Aufhellung verbleiben, so dass bei den Fledermäusen kein Meidungseffekt eintritt.

Sollte zur Inbetriebnahme der neuen Brückenbauwerke oder zu einem späteren Zeitpunkt aus Sicherheitsgründen ein entsprechender Beleuchtungsverzicht nicht in Frage kommen, bedarf die Lichtinstallation der Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde. Sie ist in diesem Fall in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde z. B. durch die Wahl der Beleuchtungstechnik und ihrer Ausrichtung so zu gestalten, dass die Flugbahnen nicht mit ausgeleuchtet bzw. so weit wie möglich vom Licht abgeschirmt werden.

- 5.4.2.2.8 Die im Erläuterungsbericht erklärte Absicht, Bauarbeiten unter Ausnutzung des Tageslichts durchzuführen, Nacharbeiten auf besonders begründete Ausnahmefälle zu beschränken und dies bauvertraglich zu regeln, wird der Vorhabenträgerin verbindlich aufgegeben.

5.4.3 **Artenschutz-Monitoring**

- 5.4.3.1 Um die ein Durchflugfenster in der Lärmschutzwand beinhaltende Querungshilfe der Vermeidungsmaßnahme VA8 für Fledermäuse auf ihre ausreichende Funktionserfüllung hin zu überprüfen, ist ein umfassendes Monitoring durchzuführen (über die Wirksamkeit einer solchen Querungshilfe sind der Planfeststellungsbehörde und auch der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold keine Erfahrungswerte bekannt). Es muss sich hinsichtlich Art und Umfang an den Zielarten (neben dem Braunen Langohr vor allem der Zwergfledermaus) orientieren. Art und Umfang der Untersuchungen und der angewandten Methodik müssen den einschlägigen wissenschaftlichen Standards entsprechen und sind rechtzeitig vor Baubeginn im Einzelnen mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld sowie der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Düsseldorf einvernehmlich abzustimmen.

Mit dem Monitoring ist, soweit möglich, schon vor der Verkehrsfreigabe der ausgebauten A 57 zu beginnen. Es muss ausgehend von den aktuellen Bestandsdaten auf einen ausreichend repräsentativen Zeitraum angelegt sein, der zunächst auf mindestens drei Jahre festgelegt wird. Dieser Zeitraum ist bezogen auf die jeweilige Zielart in Abhängigkeit von den Zwischenergebnissen der Untersuchungen auf Forderung der höheren Naturschutzbehörde ggf. zu verlängern, kann jedoch mit Zustimmung der höheren Naturschutzbehörde auch verkürzt werden.

Die Zwischenergebnisse und Ergebnisse des Monitorings sind jeweils einmal jährlich in einem Bericht zusammenzufassen, der den Naturschutzbehörden und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen ist.

5.4.3.2 Wenn und sobald die Ergebnisse des Monitorings, die Zwischenergebnisse eingeschlossen, aufzeigen, dass die Wirksamkeit der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht ausreicht und eine oder mehrere der betroffenen Zielarten nicht oder nur unzureichend geschützt werden sollte, sind unverzüglich die zur Verbesserung der Schutzmaßnahmen erforderlichen Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Forderung entsprechender Nachbesserungen (dies sind hier insbesondere eine Umgestaltung / Vergrößerung oder Verlagerung des Durchflugfensters oder ggf. ergänzende Leitstrukturen) ausdrücklich vor.

5.4.4 **Abnahme der Ausgleichsmaßnahmen**

Sind die festgestellten Kompensationsmaßnahmen umgesetzt, spätestens jedoch am Ende der Entwicklungspflege, hat die Vorhabenträgerin eine Abnahme der Maßnahmen unter Beteiligung der höheren Naturschutzbehörden der Bezirksregierungen Detmold und Düsseldorf sowie der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld (bzw. bezüglich der Ersatzmaßnahme E 3 der unteren Naturschutzbehörde des Rhein-Kreises Neuss) sowie – bei forstlichen Maßnahmen – des Landesbetriebes Wald und Holz NRW – Regionalforstamt Niederrhein – zu veranlassen. Dazu hat die Vorhabenträgerin alle erforderlichen Daten (z. B. geeignete Flurkarten und/oder Inhalte vertraglicher Art bzw. dinglicher Sicherungen) zur Verfügung zu stellen, so dass die systematische Erfassung und weitere Kontrolle der Maßnahmen durch die zuständigen Naturschutzbehörden ermöglicht wird.

Die im Rahmen eines Ökokontos schon umgesetzte Ersatzmaßnahme E 4 wurde von der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld bereits abgenommen. Dieses Abnahmeprotokoll liegt der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold vor. Der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Düsseldorf ist es noch zur Verfügung zu stellen.

5.4.5 **Kompensationsflächenkataster**

Nach Abschluss der Maßnahmen ist den unteren Naturschutzbehörden der Stadt Krefeld und des Rhein-Kreises Neuss zur Eintragung in das Kompensationsflächenkataster eine Übersicht aller Ausgleichs- und Ersatzflächen (Übersichts-/Katasterkarte zuzüglich Liste der in Anspruch genommenen Grundstücke unter Nennung der jeweiligen Gemarkung, der jeweiligen Flur und des jeweiligen Flurstücks) zur Verfügung zu stellen.

5.5 **Lärmschutz**

5.5.1 Entsprechend der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage (16. BImSchV i.V.m. der RLS-90) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (z. B. Lärmschutzwände sowie lärmindernder offenporiger Asphalt) bzw. an den baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz, z. B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Auf Kapitel B Nr. 7.5.1 dieses Beschlusses mit allen Unterkapiteln wird verwiesen.

5.5.2 **Aktive Lärmschutzmaßnahmen**

5.5.2.1 Die Vorhabenträgerin hat die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen zu errichten bzw. zu verbauen und auf Dauer zu unterhalten.

Diese Lärmschutzmaßnahmen umfassen zunächst im gesamten diesem Beschluss zu Grunde liegenden 6-streifigen Ausbauabschnitt der A 57 – ausgenommen die Abfahrts- und Auffahrtsrampen sowie die Verflechtungsspuren an den Anschlussstellen – als Straßenoberflächenbelag einen offenporigen Asphalt (OPA), der sicherstellt, dass gegenüber dem Referenzbelag der RLS-90 ein Korrekturwert von $D_{\text{Stro}} - 5 \text{ dB(A)}$ erzielt wird.

Die Vorhabenträgerin hat zu gewährleisten, dass diese Lärminderung auf Dauer sichergestellt wird. Er hat die dazu erforderlichen Kontrollen durchzuführen und den Belag zu erneuern, wenn mit ihm keine ausreichende Lärminderung mehr erzielt wird.

Darüber hinaus sehen die planfestgestellten Unterlagen auf der Ostseite der A 57 zwischen Bau-km 61+146 und Bau-km 65+950 auf einer Länge von insgesamt rd.

5,7 km (die Rampen der Anschlussstellen eingeschlossen) den Bau von 4,5 m bis 7,5 m hohen Lärmschutzwänden vor. Zwischen der AS Krefeld-Gartenstadt und der AS Krefeld-Zentrum umfassen sie entlang der Fahrbahn der A 57 zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung über eine Länge von rd. 2,7 km durchgehend eine Höhe von 7,5 m. Überwiegend (rd. 2,3 km von Bau-km 61+638 bis Bau-km 63+950) werden die ansonsten geraden Lärmschutzwände zur Verbesserung ihrer städtebaulichen Einbindung und ihres Wirkungsgrades ferner gebogen, d. h. im oberen Bereich zur Fahrbahn hin gekrümmt, ausgeführt.

Auf der Westseite der A 57 werden zwischen Bau-km 60+407 und Bau-km 66+114 über eine Länge von insgesamt rd. 7,3 km (Rampen eingerechnet) Lärmschutzwände errichtet, die durchgehend 7,5 m und im Bereich der Rampen auch bis zu 9 m hoch sind. Über eine Länge von insgesamt rd. 3,7 km (Bau-km 60+731 bis Bau-km 61+080, Bau-km 61+809 bis Bau-km 64+045 und Bau-km 64+676 bis Bau-km 65+853) werden die Wände zur Verbesserung ihrer städtebaulichen Einbindung und ihres Wirkungsgrades im oberen Bereich gebogen, d. h. zur Fahrbahn hin gekrümmt, ausgeführt.

Eine rd. 1,85 km lange und ebenfalls 7,5 m hohe Lärmschutzwand im Mittelstreifen der A 57 zwischen Bau-km 60+741 und Bau-km 62+593 schließt diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen ab. Sie begrenzt bereits hier die Lärmausbreitung von der Richtungsfahrbahn Düsseldorf/Köln nach Osten und den von der Richtungsfahrbahn Kamp-Lintfort/Goch nach Westen.

- 5.5.2.2 Die Dehnungsfugen bzw. die Übergangskonstruktionen zwischen Brückenbalken und Widerlager sind entsprechend dem Stand der Technik so schallimmissionsmindernd auszubilden, so dass auffällige und lästige Pegel- und Frequenzänderungen sowie nach unten abstrahlende tieffrequente Geräuschanteile auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt werden.
- 5.5.2.3 Die Errichtung der planfestgestellten aktiven Lärmschutzeinrichtungen ist – soweit angesichts der Dammlage der A 57 möglich und sinnvoll – so früh wie möglich in den Bauablauf zu integrieren und vor den eigentlichen Trassenbauarbeiten zu errichten, um sowohl zeitlich als auch vom Umfang her einen größtmöglichen Schutz der Anlieger sowohl vor dem Verkehrslärm als auch vor Baulärm sicherzustellen.

Mit gleicher Zielrichtung sind die vorhandenen und in der Regel 4,5 m hohen Lärmschutzwände dann, wenn sie nicht sofort durch neue ersetzt werden, so spät wie möglich zurückzubauen.

5.5.3 Passive Lärmschutzmaßnahmen

5.5.3.1 Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke sind vom Vorhabenträger schriftlich darauf hinzuweisen, dass sie, soweit mangels aktiver Schutzmaßnahmen oder auch nach Durchführung der aktiven Schutzmaßnahmen die Grenzwerte der jeweiligen Gebietskategorie nach der 16. BImSchV überschritten werden, gegen die Vorhabenträgerin dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen haben, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit der VLärmSchR 97. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind die Prognosewerte für das Jahr 2030 heranzuziehen.

Ansprüche dem Grunde nach haben, soweit in der planfestgestellten „Ergebnisliste-Lärm“ (Unterlage 17.1.3) in den Spalten 4 für den Tageswert (T) oder 5 für den Nachtwert (N) für eine Etage und Fassadenseite Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV ausweisen, die Eigentümer der folgenden Grundstücke:

Straße	Haus-Nr. *	T und/oder N**	Gebietseinstufung ***
Bruchhöfe	150, 152, 164, 166, 168, 168a, 178	N	WA
Gubener Str.	20, 24, 28, 30, 79	N	WA
Gubener Str.	77	N und T	WA
Oderstr.	55	N	WA
An Neuenhofen	33, 40	N	WA
Gertrudisstr.	20, 22, 24, 26, 30	N	WA
Sebastianstr.	5	N	WA
Uerdinger Str.	694, 696, 698, 700, 702, 711, 712, 713	N	WA

Windmühlenstr.	116, 118, 120	N	WA
Hoeninghausstr.	34, 36, 38, 40, 53, 61, 71	N	WA
Höppnerstr.	101	N	WA
Rembertstr.	54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 86, 88, 100, 108, 110, 118, 124, 126	N	WA
Kurkölner Str.	109a	N	MI
Bremer Str.	51	N	WA
Ernst-Schroeder-Str.	2, 4, 6, 8	N	WA
Fasanenstr.	18, 22, 24, 26, 29, 31	N	WA
Kieler Str.	20a	N	WA
Lüneburger Weg	4	N	WA
Stübeweg	28, 31	N	WA
Traarer Str.	159	N	WA
Max-Planck-Str.	10, 12, 14	N und T	WA

* für einige wenige der vorstehend benannten Gebäude (u. a. Bruchhöfe 150, Gubener Str. 30, Oderstr. 55, An Neuenhofen 40, Uerdinger Straße 702, Rembertstr. 86 und 110 sowie Kieler Str. 20a) zeigt die planfestgestellte Ergebnisliste Lärm in den Spalten 4 und 5 auch für Etagen bzw. Fassadenseiten Grenzwertüberschreitungen auf, die in den Spalten 6 und 7 nicht als Grenzwertüberschreitung vermerkt sind. Der dem Grunde nach festgestellte Anspruch auf passiven Lärmschutz gilt gleichwohl auch für diese Etagen bzw. Fassadenseiten.

** N = passiver Lärmschutz für die Nacht, T = passiver Lärmschutz für den Tag

*** WA = allgemeines Wohngebiet, MI = Kern-, Dorf- und Mischgebiet

5.5.3.2 Darauf, dass sich die dem Grunde nach bestehenden Ansprüche nicht auf das gesamte Gebäude, sondern jeweils nur auf eine oder einzelne Etagen und Fassadenseiten beziehen und sie sich ggf. nur auf Grenzwertüberschreitungen am Tage oder in der Nacht erstrecken, wird hingewiesen. Diesbezüglich maßgebend sind die in den Ergebnislisten der planfestgestellten lärmtechnischen Unterlage 17.1.3 (vgl. vorstehend Ziffer 2.1, lfd. Nr. 22c) ausgewiesenen Werte.

5.5.3.3 Entschädigungsanspruch Außenwohnbereich

Sofern die vorstehend unter Nr. 5.5.5 benannten Grundstücke mit einem Außenwohnbereich ausgestattet sind (Terrasse, Balkon, Loggia, Sitzecken etc.), an dem die Beurteilungspegel den zugehörigen Immissionsgrenzwert für den Tag überschreiten, haben deren Eigentümer für die Beeinträchtigung dieses Außenwohnbereichs durch den vom hiermit planfestgestellten Autobahnausbau ausgehenden Verkehrslärm gegenüber der Vorhabenträgerin einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Für den Fall, dass eines dieser Grundstücke über einen Bereich verfügt, der rechtlich die Anforderungen eines Außenwohnbereichs erfüllt und der noch nicht von der Vorhabenträgerin erfasst und in den lärmtechnischen Berechnungen berücksichtigt worden sein sollte (z. B. einen Balkon oder eine Loggia oberhalb der 2. Etage eines Gebäudes), kann der Eigentümer für diesen die zugehörige Berechnung des Beurteilungspegels für den Tag beantragen. Die Vorhabenträgerin hat diese Berechnung – mit Blick auf Kapitel B Nr. 7.5.1.7 des Beschlusses ggf. als Summenpegel unter Einbeziehung des Schienenverkehrslärms – durchzuführen. Für den Fall, dass sich eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes ergibt, wird hiermit auch dafür ein entsprechender Entschädigungsanspruch dem Grunde nach festgestellt.

Für den Fall einer Streitigkeit über das Bestehen eines Anspruchs auf eine Entschädigung behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor. Sie kann vom betroffenen Grundstückseigentümer bei der Planfeststellungsbehörde beantragt werden.

Die Ermittlung des Umfangs einer etwaigen Entschädigung richtet sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97. Für den Fall, dass zwischen der Vorhabenträgerin und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Höhe der Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmbelastigungen erzielt wird, setzt die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Enteignungsbehörde die Entschädigung fest (§ 19a FStrG in Verbindung mit § 41 EEG NRW).

5.5.3.4 Über die Umsetzung/Ausgestaltung des passiven Lärmschutzes bzw. die Höhe einer entsprechenden Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden.

5.6 Land- und Forstwirtschaft

- 5.6.1 Bei Bepflanzungen im Rahmen der LBP-Maßnahmen sind die Regelungen des Nachbargesetzes (NachbG NRW, §§ 40 ff.) einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Anpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden, indem Gehölze innerhalb der vorgesehenen Pflanzstreifen entsprechend positioniert werden.
- 5.6.2 Die betroffenen Land- und Forstwirte sind innerhalb des Bauzeitenplans so früh wie möglich vor Baubeginn über den Zeitpunkt der Inanspruchnahme ihrer Flächen zu informieren, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Betriebsabläufe (Anbau- und Futterplanung etc.) rechtzeitig anzupassen.
- 5.6.3 Soweit Kompensationsflächen weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden, sind die Vorgaben der Maßnahmenblätter des LBP zu beachten.
- 5.6.4 Bezüglich der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen gilt die Nebenbestimmung 5.14.1. Soweit sich Ertragsminderungen oder sonstige unzumutbare Nachteile als mittelbare Folge des Bauvorhabens – Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen eingeschlossen – ergeben (z. B. durch die Verschattung landwirtschaftlich genutzter Flächen, durch über das zumutbare Maß hinaus entstehende Umwege, durch ungünstigere Zuschnitte verbleibender Restflächen oder sonstige Bewirtschaftungerschwernisse), wird festgestellt, dass den Betroffenen auch dafür ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über eine etwaige Entschädigung und ihre Höhe ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Kapitel C Nr. 2 des Beschlusses).
- 5.6.5 Bei allen forstlichen Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist die jeweilige konkrete Ausführung unter Berücksichtigung der Vorgaben des LBP und der vorstehenden mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW abzustimmen (vgl. auch vorstehende Nebenbestimmung Nr. 5.4.1.2). Hierzu gehören auch etwa erforderlich werdende Schutzmaßnahmen neu angelegter Kulturen vor Wildschäden.

5.6.6 Werden durch die Baumaßnahme Bodenentwässerungsanlagen (Drainagen) landwirtschaftlich genutzter Grundstücke angeschnitten oder sonst beeinträchtigt, die auch künftig weiterhin entsprechend genutzt werden, so ist – soweit technisch möglich – deren Funktionsfähigkeit während der Baumaßnahme zu erhalten bzw. nach Abschluss der Baumaßnahme durch geeignete Maßnahmen wiederherzustellen. Auf jeden Fall ist für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen Sorge zu tragen.

5.7 **Abfall, Altlasten und Altablagerungen**

5.7.1 Der Abbruch der Brückenbauwerke und der Lauben in den Kleingärten ist so durchzuführen, dass alle Baustoffe fachgerecht getrennt gehalten werden und ebenso fachgerecht verwertet bzw. entsorgt werden können. Bezüglich einer etwaigen Verwertung sind dabei die Regelungen der Nebenbestimmung 5.3.5 zu beachten.

5.7.2 Entlang des auszubauenden A 57-Abschnitts befinden sich mehrere Altlasten, Altablagerungen bzw. Altlastenverdachtsflächen (vgl. Umweltbericht bzw. UVU). Im Bereich dieser Flächen sind Erdarbeiten mit der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Krefeld abzustimmen und ggf. – sowie die Stadt Krefeld dies für erforderlich hält – gutachtlich begleiten zu lassen.

Sollte Aushub erforderlich sein, ist das Aushubmaterial auf seine Verwertbarkeit hin zu untersuchen und ggf. ordnungsgemäß zu entsorgen. Bezüglich der etwaigen Ableitung von Grundwasser aus diesem Bereich gilt die Nebenbestimmung 5.3.7.

Unabhängig davon und für alle Erdarbeiten gilt, dass die zuständige Bodenschutzbehörde zu benachrichtigen ist, wenn und sobald im Zuge von Erdarbeiten Altablagerungen bzw. Altlasten, insbesondere Abfälle, Boden- und/oder Grundwasserunreinigungen oder sonstige augenscheinlich bzw. hinsichtlich ihres Geruchs auffällige (kontaminierte) Materialien angetroffen werden. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin den Boden bzw. die entsprechenden Materialien in Abstimmung mit ihr unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu behandeln und zu verwerten bzw. zu entsorgen. Die Regelungen und Vorgaben der TR Boden und des Merkblatts „MTSE“ sind zu beachten (vgl. auch Nebenbestimmung 5.3.5).

5.7.3 Sofern Altablagerungen im Trassenraum und vor Ort verbleiben, sind altlastentypische Probleme wie z. B. das Setzungsverhalten beim Trassen- und Fahrbahnaufbau zu berücksichtigen.

5.7.4 Bei allen Arbeiten im Bereich von Altablagerungen bzw. Altlasten sind die erforderlichen Arbeits- und Anwohnerschutzmaßnahmen zu ergreifen.

5.8 **Bodendenkmalschutz**

Im Einwirkungsbereich der Baumaßnahmen befinden sich mehrere vermutete oder bekannte Bodendenkmäler, u. a.

- südöstlich der AS Krefeld-Gartenstadt eine römische und eine mittelalterliche Trümmerstelle (OA Krefeld E 3/7 und OA Bonn 0001/4231),
- im Bereich der Berliner Straße ein Gräberfeld der frühen Eisenzeit (OA Bonn NI 1936/005),
- südöstlich der Kreuzung Kurkölnener Straße/Lohbruchweg ein Fundplatz neolithischer Steingeräte und mittelalterlicher Keramik (OA Krefeld F 5/14 und OA Bonn OA 1988/0126) sowie
- innerhalb der Ausgleichsfläche A 3 ein vermuteter mittelalterlicher bis neuzeitlicher Siedlungsplatz.

Auf die Stellungnahmen der Stadt Krefeld und des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland wird dazu Bezug genommen.

In diesen Bereichen, ausgenommen nur die Ausgleichsfläche A 3 mit dem vermuteten mittelalterlichen bis neuzeitlichen Siedlungsplatz, sind dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland baubegleitend archäologisch prospektive Untersuchungen zu ermöglichen.

Werden im Zuge von Erdarbeiten außerhalb der baubegleitend archäologisch untersuchenden Bereiche mit bekannten oder vermuteten Bodendenkmälern kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (z. B. Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien oder ähnliche Zufallsfunde) entdeckt, ist das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland unverzüglich zu informieren. Die neue Entdeckungsstätte ist mindestens drei Werktage nach Zugang der Anzeige im unveränderten Zustand zu erhalten (§§ 15, 16 DSchG NRW).

Dem Landschaftsverband Rheinland und seinen Beauftragten ist das Betreten der Grundstücke mit den Fundorten zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können. Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.

5.9 **Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen**

5.9.1 **Allgemeines**

Im Planbereich befinden sich diverse Ver- und Entsorgungsanlagen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen (Elektrokabel, Hochspannungsfreileitungen, Rohrfernleitungen, Telekommunikationsanlagen und -linien, Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen etc.) verschiedener Betreiber.

Die Vorhabenträgerin hat dem jeweiligen Betreiber dieser Anlagen und Leitungen die jeweiligen Bauarbeiten mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf anzuzeigen, die notwendigen Sicherungsmaßnahmen, Anpassungsarbeiten, Umbauten und Umliegungen rechtzeitig mit ihm abzustimmen und vertraglich mit ihm zu regeln. Unabhängig davon sind die Zusagen aus den Gegenäußerungen zu den Stellungnahmen der Betreiber der Leitungen und Anlagen sowie die nachstehenden Nebenbestimmungen der Nrn. 5.9.2 bis 5.9.12 zu beachten.

5.9.2 Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Ver- und Entsorgungsanlagen bzw. Ver- und Entsorgungsleitungen müssen jederzeit und auch während des A 57-Ausbaus möglich bleiben bzw. ermöglicht werden.

5.9.3 Bezüglich der Gehölzpflanzungen im Bereich von Ver- und Entsorgungsleitungen gelten die Regelungen des DVGW-Regelwerkes (GW 125) bzw. des „Merkblatts über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013. Sich darauf ergebende Einschränkungen für Bepflanzungen in bestehenden Leitungsschutzstreifen sind zu beachten.

5.9.4 Die Klarstellungen bzw. Korrekturen aus den Stellungnahme der Leitungs-/Anlagenbetreiber zu den Leitungsbezeichnungen im Regelungsverzeichnis und den in den Lageplänen dargestellten Leitungsverläufen sind in die Planunterlagen (Regelungsverzeichnis und Lagepläne) zu übernehmen (Grüneintragungen, vgl. auch Nebenbestimmung Nr. 5.15).

5.9.5 Rohrfernleitungen der Air Liquide Deutschland GmbH (ALD)

Im Nahbereich der A 57 verlaufen

- als „Doppelleitung“ eine Stickstoff- und eine Sauerstoff-Rohrfernleitung der Air Liquide Deutschland GmbH (FL 155 bzw. FL 055, DN 400, in den Planunterlagen als „O₂/N₂ Leitung“ bzw. im insoweit zu korrigierenden Regelungsverzeichnis der Planunterlagen auch als „Messer-Griesheim-Leitung“ bezeichnet),
- eine weitere Sauerstoffleitung der Air Liquide Deutschland GmbH (FL 058, DN 200, in den insoweit zu korrigierenden Planunterlagen als FN 085, DN 400, der Thyssen-Gas bezeichnet) sowie
- eine von der Evonik Technology & Infrastructure GmbH betriebene Wasserstoff-Fernleitung der Air Liquide Deutschland GmbH (Fernleitung 20, PN 25, DN 150, in den Planunterlagen als H₂-Leitung dargestellt).

Die als „Doppelleitung“ verlaufenden Stickstoff- und Sauerstoffleitungen queren die A 57 an zwei Stellen und verlaufen über längere Strecken parallel zur A 57 über Flächen, die für die Ausgleichsmaßnahmen A 2 und A 3 vorgesehen sind, sowie tlw. im Bereich der geplanten Stütz-/Lärmschutzwände. U. a. werden zwei Teilstücke von ca. 120 m bzw. 50 m Länge verlegt werden müssen. Die Wasserstoffleitung bleibt insoweit unberührt, im Bereich der Brückenbauwerke überlappen sich deren Baufelder jedoch teilweise mit ihrem Schutzstreifen.

5.9.5.1 Das Befahren der ALD-Fernleitungen mit schweren Bau- und Kettenfahrzeugen sowie Überbauungen sind nur unter Berücksichtigung der erforderlichen und mit der ALD abzustimmenden Sicherungsmaßnahmen zulässig. Soweit erforderlich, sind die Leitungen zur Vermeidung unzulässiger Überbauungen – wie auch auf dem vorstehend benannten ca. 120 m langen Teilstück – zu verlegen.

5.9.5.2 Vor Baubeginn sind die Leitungstrassen in Abstimmung mit der Air-Liquide-Deutschland GmbH bzw. der Evonik Technology & Infrastructure GmbH vor Ort zu erfassen bzw. zu erkunden und ggf. abzustecken.

Die Leitungen verlaufen mit einer Regelüberdeckung von 1,0 m. Der genaue Verlauf bzw. die genaue Tiefenlage sind mittels geeigneter Erkundungsmaßnahmen wie z. B. Suchschachtungen zu eruieren.

Den Mitarbeitern der Air-Liquide-Deutschland GmbH bzw. der Evonik Technology & Infrastructure GmbH ist die Möglichkeit einzuräumen, die Bauarbeiten im Bereich der Rohrfernleitungen zu begleiten und zu überwachen.

- 5.9.5.3 Vorhandene Schilderpfleile, Grenzsteine und Polygonpunkte sind zu erfassen und zu erhalten bzw. nach den Bauarbeiten und nach vorheriger Abstimmung neu einzumessen und zu setzen. Der Air-Liquide-Deutschland GmbH bzw. auch der Evonik Technology & Infrastructure GmbH sind nach Abschluss der Bauarbeiten aktualisierte Pläne (Leitungsverlauf, Längs- und Höhenschnitte) zu übergeben.
- 5.9.5.4 Der kathodische Schutz der Leitungen ist zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Die VDE- und AfK-Empfehlungen sind zu beachten.
Zur Prüfung der Frage, ob der passive Korrosionsschutz durch den Ausbau der A 57 beeinträchtigt wird, sind die von der Baumaßnahme berührten Bereiche im Rahmen einer Beweissicherung sowohl vor Aufnahme der Bauarbeiten als auch ein Jahr nach ihrem Abschluss einer sog. „Intensivmessung“ zu unterziehen.
- 5.9.5.5 Die „Anweisung Air Liquide Deutschland GmbH zum Schutz ihrer Fernleitungen Rhein-Ruhr-Verbund (Schutzanweisung Rhein-Ruhr)“ sowie die „Schutzanweisung für Arbeiten im Bereich von Rohrfernleitungen im Betreuungsbereich der Evonik Technology & Infrastructure GmbH“ sind in ihrer jeweils aktuellen Fassung zu beachten.
- 5.9.5.6 Die erforderlich werdende(n) Leitungsverlegung(en) sind Folgemaßnahmen des Autobahnausbaus im Sinne von § 75 Abs. 1 VwVfG NRW. Soweit sie gem. § 65 UVPG einer Plangenehmigung oder Planfeststellung bedürfen, ist sie aufgrund seiner Konzentrationswirkung Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ein separates/eigenständiges Planfeststellungsverfahren würde für eine Änderungsmaßnahme/Verlegung nur erforderlich, wenn sie "über Anschluss und Anpassung" wesentlich hinausgehen und „für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzen, das dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben müsste“ (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.2.1988, 4 C 54.84, und nachfolgend Kapitel B Nr. 4.4 dieses Beschlusses). Dies ist hier nicht der Fall.

Unabhängig davon handelt es sich sowohl bei der Sauerstoff-Fernleitung als auch bei der Wasserstoff-Fernleitung um Rohrfernleitungen im Sinne von § 2 Abs. 2 der RohrFLtgV. Für die wesentliche Änderung einer solchen Leitung – wie z. B. für eine Verlegung – sind deshalb Sicherheitsnachweise (Gutachten einer Prüfstelle im Sinne von § 6 RohrFLtgV bzw. Nachweis gem. § 3 RohrFLtgV) erforderlich, die

der Bezirksregierung Düsseldorf mit einer Anzeige gem. § 4a RohrFLtgV vorzulegen sind.

Mit der Neuerrichtung der zu verlegenden Leitungsabschnitte darf erst begonnen werden, wenn die Bezirksregierung Düsseldorf die Unterlagen bzw. Anzeige erhalten und sie entweder schriftlich bestätigt hat, dass keine Beanstandung erfolgt, oder wenn die Frist des § 4a Abs. 2 RohrFLtgV (8 Wochen nach Anzeige des Vorhabens bei der Bezirksregierung Düsseldorf) ohne Beanstandung verstrichen ist.

5.9.6 **Ferngasleitungen der Open Grid Europe GmbH und der Thyssen Gas GmbH**

5.9.6.1 Der Ausbau der A 57 berührt neben den Ferngasleitungen Nr. 4/16 (DN 500), Nr. 202/21 (DN 300) und Nr. 202/29 (DN 300) der Open Grid Europe GmbH (OGE) auch die Ferngasgemeinschaftsleitung Nr. 4 (DN 300) der OGE und der Thyssengas GmbH.

5.9.6.2 Soweit die Ferngasleitungen Nr. 2/3 der OGE, Nr. 4/16 der OGE und die Gemeinschaftsleitung Nr. 4 der OGE und der Thyssengas GmbH erhalten bleiben müssen (die OGE hatte zunächst Stilllegungen in Aussicht gestellt) und u. a. in dem Bereich von Bau-km 61+124 bis Bau-km 61+282 Teilverlegungen erforderlich sind, sind diese mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf noch mit der OGE und der PLEDOC GmbH abzustimmen.

Mit der Neuerrichtung der zu verlegenden Leitungsabschnitte darf erst begonnen werden, wenn die Bezirksregierung Arnberg als die gem. § 2 Abs. 1 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Energiewirtschaftsrechts insoweit landesweit zuständige Behörde die Anzeige gem. § 5 Abs. 1 GasHDrLtgV erhalten hat und sie entweder schriftlich bestätigt hat, dass keine Beanstandung erfolgt oder wenn die Frist des § 5 Abs. 2 GasHDrLtgV (8 Wochen nach Anzeige der Vorhabens bei der Bezirksregierung Arnberg) ohne Beanstandung verstrichen ist.

Gleiches gilt für alle anderen erforderlich werdenden Verlegungen dieser oder anderer Ferngasleitungen der OGE bzw. der Thyssengas GmbH.

5.9.6.3 Den Mitarbeitern der PLEDOC GmbH, der OGE bzw. der Thyssengas GmbH ist die Möglichkeit einzuräumen, die Bauarbeiten im Bereich der Ferngasleitungen zu begleiten und zu überwachen.

5.9.7 **Versorgungsanlagen der Unitymedia NRW GmbH**

Vor Baubeginn haben die ausführenden Tiefbauunternehmen bei der Unitymedia GmbH aktuelle Planunterlagen einzuholen.

Die Kabelschutzanweisung der Unitymedia GmbH ist zu beachten.

5.9.8 **Telekommunikationsanlagen/-kabel der Deutschen Bahn AG/der DB Kommunikationstechnik GmbH**

Im Umfeld der Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG befinden sich nicht nur dokumentierte Streckenfernmeldekanäle. Vielmehr muss neben den dokumentierten Kanälen auch mit nicht dokumentierten erdverlegten Bahnhofskanälen gerechnet werden. Sobald dokumentierte oder nicht dokumentierte Kanäle berührt werden, ist die DB Kommunikationstechnik GmbH, Essen, zu informieren und wird eine Einweisung durch einen ihrer Mitarbeiter erforderlich.

Die Regelungen und Vorgaben des Kanalmerkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kanäle der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft“ sind zu beachten.

5.9.9 **Oberleitungen der Deutschen Bahn für die unterhalb der Schönwasserparkbrücke durchführende Bahnlinie**

In die wegen des Neubaus der eine DB-Strecke überquerenden Schönwasserparkbrücke erforderlichen Abstimmungen mit der Deutschen Bahn (Sperrpausen etc.) ist neben allen anderen Maßnahmen, die sich an den einschlägigen Regelwerken der Deutschen Bahn orientieren müssen, insbesondere auch der wegen der Brückenverbreiterung voraussichtlich erforderlich werdende Umbau der Kettenabsenkung (Oberleitung) einzubeziehen.

5.9.10 Sind sonstige öffentliche oder private Ver- oder Entsorgungsleitungen betroffen, sind auch diese wiederherzustellen bzw. ist anderweitig für Ersatz zu sorgen.

5.9.11 Für den Fall, dass mit dem jeweiligen Betreiber der Anlagen bzw. Ver- und Entsorgungseinrichtungen keine Einigung erzielt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor.

5.9.12 Sofern über die erforderlichen Anpassungsarbeiten hinaus genehmigungspflichtige Änderungen an Telekommunikationsanlagen bzw. Ver- oder Entsorgungsanlagen vorgenommen werden sollen, ist die hierfür erforderliche Genehmigung in eigener Zuständigkeit zu beantragen.

5.10 **Arbeitsschutz**

Die Bestimmungen der Baustellenverordnung (BaustellV) sind einzuhalten. Insbesondere ist Folgendes zu beachten:

- Die Vorhabenträgerin hat eine Unterlage zusammenzustellen, die die erforderlichen, bei möglichen späteren Arbeiten an der baulichen Anlage zu berücksichtigenden Angaben zur Sicherheit und zum Gesundheitsschutz enthält.
- Schon in der Planungsphase sind die allgemeinen Arbeitsschutzgrundsätze bei der Einteilung der verschiedenen Arbeitsschnitte und der zeitlichen Abschätzung zu berücksichtigen.
- Spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle ist der zuständigen Arbeitsschutzbehörde, der Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 55, Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf, das Bauvorhaben anzukündigen.
- Vor Einrichtung der Baustelle ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen, der die erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen enthält.
- Bei Tätigwerden mehrerer Firmen auf der Baustelle ist ein Koordinator zu bestellen, der während der Planungsphase und der Bauphase den Arbeitsschutz organisiert.

5.11 **Kampfmittelfunde**

Spätestens drei Monate (bei Flächen > 20.000 m² sechs Monate) vor dem geplanten Baubeginn ist, wenn Verzögerungen vermieden werden sollen, bei der zuständigen örtlichen Ordnungsbehörde ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung zu stellen.

Mit Erdarbeiten darf nur und erst begonnen werden, wenn eine Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung vorliegt. Diese ist der Planfeststellungsbehörde und der Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 25, Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf, vor Baubeginn unter Angabe des Az. 22.5-3-5000000-2/19 vorzulegen.

Sollten dennoch bei Durchführung der Maßnahme Kampfmittel, verdächtige Gegenstände oder außergewöhnliche Bodenverfärbungen vorgefunden werden, hat die Vor-

habenträgerin bei gleichzeitiger Einstellung der Arbeiten unverzüglich die örtliche Ordnungsbehörde zu benachrichtigen. Die Tiefbauarbeiten sind mit der gebotenen Vorsicht auszuführen.

5.12 **Straßenrechtliche- und Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen**

5.12.1 Straßenverkehrsbehördliche Verfügungen bzw. Anordnungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und, soweit erforderlich, einem separaten Verfahren vorbehalten. Diesbezügliche Regelungen wie beispielsweise die Festlegung der Markierungen während des A 57-Ausbaus und nach Fertigstellung der ausgebauten Fahrbahnen, die Beschilderungen oder die etwaige Ausstattung der ausgebauten A 57 mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen bleiben daher einem solchen nachgelagerten Verfahren vorbehalten. Dies gilt auch für die Ausschilderung von Umleitungen, die im Zusammenhang mit Brückenbauarbeiten notwendig werdenden Straßensperrungen notwendig werden.

5.12.2 Der ausgebauter Bereich der A 57 / die beiden neuen Richtungsfahrbahnen gelten gem. § 2 Abs. 2 und Abs. 6a FStrG mit der Verkehrsfreigabe als gewidmet.

5.13 **Ausbau und Betrieb der A 57**

5.13.1 Die Schutzeinrichtung im Mittelstreifen ist, wie im Erläuterungsbericht vorgeschlagen, zur Sicherstellung der Haltesichtweiten im Bereich von Bau-km 64+185 bis 64+765 sowie von Bau-km 61+680 bis Bau-km 60+000 mit der u. a. in den Querschnittsplänen auch dargestellten Bauhöhe von 0,90 m (statt 1,15 m) auszuführen.

5.13.2 Vor der Aufnahme der Bauarbeiten, d. h. in den Phasen der Ausführungsplanung und der Ausschreibung, ist für sich während der Bauphase ereignende Schadensfälle in Abstimmung mit der Stadt Krefeld, der Polizei, der Feuerwehr und den Rettungsdiensten sowie der Bezirksregierung Düsseldorf ein Rettungskonzept zu erstellen. Mit Hilfe dieses Rettungskonzeptes ist sicherzustellen, dass Einsatz- und Rettungsfahrzeuge etwaige Unfallstellen während des unter Verkehr erfolgenden A 57-Ausbaus ungehindert erreichen können.

5.13.3 Die Ausführungsplanung und die Ausschreibung haben mit der Zielvorgabe zu erfolgen, die bauzeitliche Sperrung der per Überführung von der A 57 zu querenden Essener Straße auf einen möglichst kurzen Zeitraum zu beschränken.

Zur Festlegung großräumiger Umleitungen, die auch für vorübergehende Sperrungen der Görlitzer Straße, der Bergstraße und der Bremer Straße erforderlich sind, ist vorab mit der Stadt Krefeld ein Verkehrskonzept abzustimmen. In dieses Verkehrskonzept ist auch der öffentliche Personennahverkehr zu integrieren.

5.13.4 Das Regenrückhaltebecken im nordöstlichen Quadranten der AS Krefeld-Gartenstadt wird über die unmittelbar anliegende Abfahrtsrampe erschlossen. Diese Rampe ist vor und hinter dem unmittelbaren Bereich der Zufahrt zum Regenrückhaltebecken zu verbreitern, um das Ein- und Ausfädeln in den fließenden Verkehr verkehrssicherer zu gestalten.

5.13.5 Die Ausführungsplanung inklusive der Vergabe der Bauarbeiten hat unter Beachtung der Zielvorgaben des KSG zu erfolgen.

5.14 **Nebenbestimmungen im Interesse betroffener Haus- und Grundeigentümer**

5.14.1 Die durch das Bauvorhaben betroffenen Grundstückseigentümer haben gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen einschließlich baulicher Anlagen und Aufwuchs sowie für die sonstigen durch das Bauvorhaben hervorgerufenen unzumutbaren Nachteile.

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

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

5.14.2 Um schädliche Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen zu vermeiden, hat die Vorhabenträgerin bei allen Bauarbeiten in der Nähe von Gebäuden jedweder Nutzungsart die der DIN 4150-3 entnommenen und in Tabelle 1 zum Gemeinsamen

Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V B 2-8829 (VNr. 4/00), des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr – IV A 6-46-63, und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport – II A 4-850.1 – „Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ vom 31.07.2000 (SMBl. NRW 7129) enthaltenen Anhaltswerte zu beachten. Dies gilt auch für Bereiche beidseits etwaiger Baustraßen, die insoweit als Arbeitsfläche gelten.

Sollten während der Bauausführung die Anhaltswerte überschritten werden, sind die Arbeiten zu unterbrechen, die Ursache der Überschreitung zu ermitteln und das Bauverfahren ggf. entsprechend zu modifizieren. Sollten dennoch (d. h. trotz optimiertem Bauverfahren) und von daher unvermeidbar die Anhaltswerte überschritten werden, hat die Vorhabenträgerin die Arbeiten erneut zu unterbrechen und für gefährdete Gebäude ein Beweissicherungsverfahren einzuleiten. Werden Schäden verursacht, sind sie auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW nach den Grundsätzen des § 906 BGB zu entschädigen.

5.14.3 Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass während der Bauzeit kein Wohngrundstück von seiner Zufahrt abgeschnitten wird. Ggf. sind vorübergehende provisorische Zufahrten einzurichten.

Im Übrigen ist für alle vom Autobahnausbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten bauzeitlich oder ansonsten dauerhaft abgeschnittenen Grundstücke eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz wiederherzustellen.

Die Kosten für in diesem Zusammenhang notwendig werdende Maßnahmen gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin.

5.15 **Aktualisierung der Planunterlagen durch Grüneintragungen**

Soweit sich aufgrund dieses Beschlusses, seiner Nebenbestimmungen oder der Zusagen der Vorhabenträgerin Ergänzungen oder Korrekturen der Planunterlagen ergeben, sind diese von der Vorhabenträgerin vor der Auslegung dieses Beschlusses und der mit ihm festgestellten Unterlagen in Form sog. „Grüneintragungen“ noch vorzunehmen und der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung vorzulegen.

Sonstige Änderungen der Planunterlagen sind unzulässig bzw. dürfen nur mit ausdrücklicher vorheriger Zustimmung der Planfeststellungsbehörde erfolgen. Werden durch solche Änderungen Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt, bedürfen solche Änderungen deren Zustimmung; andernfalls ist ein Planänderungsverfahren gem. § 76 VwVfG NRW oder ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

6. **Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen**

Im Verfahren sind – eine Sammeleinwendung eingeschlossen – 13 von insgesamt 35 Einwendern stammende Einwendungsschreiben eingegangen. Zwölf dieser Einwendungsschreiben sind termingerecht innerhalb der einmonatigen Einwendungsfrist des § 21 UVPG (abgelaufen am 17.05.2019) eingegangen, eines wurde erst am 17.06.2019 außerhalb der Einwendungsfrist vorgelegt. Diese Einwendung war zwar für das Verwaltungsverfahren der Planfeststellung präkludiert, ist jedoch gleichwohl im Rahmen des Verfahrens mitberücksichtigt und in die Abwägung eingestellt worden.

Zwei Einwender haben ihre gemeinsame Einwendung am 03.06.2019 zurückgezogen. Inklusive der verspätet erhobenen Einwendung sind somit 12 Einwendungsschreiben bzw. 33 Einwender sowie die Stellungnahmen der Vereinigungen bzw. Umweltverbände sowie der Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange (nachfolgend TÖB) verblieben.

Diesen Einwendungen und Stellungnahmen wird inhaltlich soweit Rechnung getragen, wie sie in den Planänderungen des Deckblatts 1, den Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren oder in den Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt worden sind. Insoweit sind sie gegenstandslos geworden.

Soweit darüber hinaus von den Vereinigungen/Umweltverbänden, den Behörden und Trägern öffentlicher Belange sowie von privaten Beteiligten Einwendungen gegen den Plan erhoben und Forderungen gestellt worden sind, wird/werden insbesondere

- die Notwendigkeit des 6-streifigen Ausbaus der A 57 und mit ihr die sog. „Planrechtfertigung“ bezweifelt,

- während der Baumaßnahme unzulässige Beeinträchtigungen durch Baulärm, durch den Baustellenverkehr, durch temporäre Straßensperrungen und/oder Umleitungen oder durch ein erhöhtes und ggf. mit unzulässigen Immissionen durch Lärm und Luftschadstoffe verbundenes Verkehrsaufkommen in untergeordneten Straßen befürchtet,
- unzureichende Erschließungen bzw. Erreichbarkeiten gewerblich genutzter Grundstücke und damit einhergehend auch Beeinträchtigungen des Gewerbes selbst befürchtet,
- der Lärmschutz aus unzureichend erachtet, weil die Lärmimmissionen mit dem DTV (und nicht mit der höheren werktäglichen Belastung) berechnet worden sind,
- das Fehlen von Lärmmessungen bemängelt,
- die Verkehrsuntersuchung als teilweise fehlerhaft bzw. unplausibel interpretiert,
- das Brückenbauwerk 21 zur Querung der Hafenbahn als nicht erforderlich kritisiert,
- unzulässige Beeinträchtigungen der Landwirtschaft insbesondere durch landschaftsrechtliche Kompensationsmaßnahmen befürchtet bzw. die Kompensationsmaßnahmen als entbehrlich bzw. durch Aufwertungen extensiver Landwirtschaft z. B. mit Hilfe der Stiftung Rheinische Kulturlandschaft ersetzbar gehalten,
- agrarstrukturelle Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch die Zerschneidung von Wirtschaftseinheiten bzw. die Entstehung unwirtschaftlicher Restgrundstücke beklagt,
- eine der Planfeststellung entgegenstehende erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Latumer Bruch, Buersbach, Stadtgräben und Wasserwerk“ durch den Wegfall einer der Entwässerung der A 57 dienenden Niederschlagswassereinleitung beklagt, mit der eine Austrocknung des Gebietes und im Weiteren dann auch Beeinträchtigungen seines Arteninventars einhergingen,
- unzumutbare Beeinträchtigungen benachbarter Grundstücke der A 57 durch Verschattungen als Folge der bis zu 9 m hohen Lärmschutzwände befürchtet und
- vorgetragen, die Autobahnkirche und die über die Denkmaleigenschaft verfügende Geismühle seien nicht mehr bzw. nur noch über Umwege erreichbar, die Geismühle bekäme darüber hinaus keinen Wind mehr.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Insoweit wird auf die Ausführungen im Kapitel B dieses Beschlusses verwiesen. Den dortigen Ausführungen ist zu entnehmen, dass die Planungen der Vorhabenträgerin den gesetzlichen Anforderungen entsprechen bzw. in der Abwägung die öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens die jeweils betroffenen privaten und sonstigen Belange überwiegen. Folglich können die in diesem Zusammenhang eingelegten Einwendungen nicht durchgreifen.

Einwendungen, die das Verfahren und seine Durchführung als solches zum Inhalt haben, sind nicht erhoben worden.

Fragen zur Entschädigung bleiben dem gesonderten Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW vorbehalten.

7. **Zusagen/Zusicherungen der Vorhabenträgerin**

Im Hinblick auf ihr Vorhaben und die im Vorfeld dazu im Anhörungsverfahren abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen hat die Vorhabenträgerin verschiedene Zusagen gemacht, die hiermit bestätigt und damit verbindlich und zum Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses werden. Dazu gehören neben denen, die schon in den Nebenbestimmungen benannt worden sind, u. a. insbesondere folgende Zusagen und Zusicherungen:

- a) Der nordöstliche Bereich der eine struktur- und gehölzreiche Krautflur umfassenden Ausgleichsmaßnahme A 3 erstreckt sich auf einen Bereich, in dem sich vermutlich Bodendenkmäler – Relikte einer mittelalterlichen bis neuzeitlichen Besiedlung und Nutzung – befinden (vgl. Stellungnahme des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland). Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die Herrichtung der Ausgleichsmaßnahme hier nicht über die landwirtschaftliche Bearbeitungstiefe hinausgeht. Sie sagt des Weiteren zu, in diesem Bereich auf die Anpflanzung tiefwurzelnder Gehölze zu verzichten und die Bepflanzung auf flachwurzelnde Gehölze und Krautfluren zu beschränken.
- b) Die Vorhabenträgerin sagt zu, einen Teil der auf der Westseite der A 57 an den Rampen der Anschlussstellen Gartenstadt und Zentrum geplanten 7,50 bis 9,00 m hohen Lärmschutzwände in jeweils dem oberen Bereich, der über die Höhe der vorhandenen Wände von 3,50 m bis 4 m hinausgeht, transparent, d. h. lichtdurchlässig, zu gestalten. Diese Zusage bezieht sich auf die in

den Planunterlagen (vgl. Nr. 5.2.1 des Erläuterungsberichts der lärmtechnischen Untersuchung sowie die Lagepläne 2 und 5) dargestellten Lärmschutzwände LA 04 und LA 04a (AS Gartenstadt, von der A 57, Fahrtrichtung Köln, zur L 473/zum Charlottering führende Ausfahrtsrampe) sowie LA 20 (AS Zentrum, von der A 57, Fahrtrichtung Köln, zur B 57/Berliner Straße führende Ausfahrtsrampe). Sie erstreckt sich

- bei der Lärmschutzwand LA 04 auf den Teil von Bau-km 0+220 bis Bau-km 0+486,
- auf die gesamte von Bau-km 0+481 bis Bau-km 0+681 reichende Lärmschutzwand LA 04a und
- bei der Lärmschutzwand LA 20 auf den Teil von Bau-km 0+280 bis Bau-km 0+577.

Darüber hinaus wurde in diesem Zusammenhang zugesagt, ansonsten alle Lärmschutzwände in Abstimmung mit der Stadt Krefeld im Rahmen der im dazu durchgeführten Wettbewerb vorgestellten Pläne zu gestalten.

- c) Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Rahmen der Bauausführung die Möglichkeit bauzeitlicher Maßnahmen zum Schutz vor Bau- und Verkehrslärm zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen. Dazu gehört die frühestmögliche Errichtung der Lärmschutzwände.
- d) Die Vorhabenträgerin wird die Stadt Krefeld regelmäßig über den Ablauf und Fortgang der Baumaßnahme unterrichten und dazu zusammen mit der Stadt Krefeld ein Informationskonzept erstellen.
- e) Die Vorhabenträgerin wird die Ausgleichsmaßnahmen A 2 und A 3, die potentielle Lebensräume und Entwicklungsmöglichkeiten für die Erdkröte beinhalten, zu deren vollständiger Generierung wie CEF-Maßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG mit mindestens einem Jahr Vorlauf (d. h. mindestens einem Jahr vor dem entsprechenden Eingriff) herrichten und die forstlichen Pflegemaßnahmen außerhalb der Überwinterungszeit der Erdkröte (= außerhalb des Zeitraums von November bis Februar/März des Folgejahres) und nach Möglichkeit im Herbst (Oktober) oder aber direkt nach der Abwanderung der Erdkröten vor dem Einsetzen des Brutgeschäftes durchführen. Die zeitliche Beschränkung betrifft alle Maßnahmen, die mit Beeinträchtigungen des Bodens einhergehen. Dazu zählt auch das Befahren mit schwerem Gerät. Die Maßnahmenblätter werden entsprechend überarbeitet.
- f) Bei der in der Gemarkung Ilverich im Stadtgebiet Meerbusch vorgesehenen Ersatzmaßnahme E 3 wird die Vorhabenträgerin die an ihrem Nordrand vorgesehene Kraut- und Ruderalsaum zu Gunsten des Dunklen Wiesenknopf-

Ameisenbläulings, der hier zwar nicht nachgewiesen wurde, diesen Bereich jedoch potentiell als Wanderkorridor nutzt, statt mit 5 m Breite mit einer Breite von 10 m ausführen. Er sagt des Weiteren zu, das Maßnahmenblatt entsprechend anzupassen und die konkrete Ausgestaltung der Ersatzmaßnahme E 3 unter Berücksichtigung dieser Änderung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld sowie mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW abzustimmen.

- g) Die Vorhabenträgerin sagt zu, in Abstimmung mit der Stadt Krefeld als insoweit zuständigem Baulastträger zu prüfen, ob der derzeit um ca. 40 m versetzt östlich und westlich der Görlitzer Straße an sie anbindende und von ihr gequerte Radweg im Zuge des hier ohnehin neue Wegebeziehungen erfordernden A 57-Ausbaus nicht so verlegt werden kann, dass der Versatz entfällt und die Radwegbenutzung damit für Radfahrer verkehrssicherer wird. Stimmt die Stadt Krefeld zu, wird die Vorhabenträgerin dem entsprechenden Einwander-vorschlag folgen.
- h) Die Vorhabenträgerin wird bereits 12 Monate vor der Aufnahme der Bauarbeiten im jeweiligen Bauabschnitt mit den Stadtwerken Krefeld abstimmen, welche Maßnahmen zum Schutz der jeweils betroffenen Elektrizitäts-, Gas- und Fernwärmeleitungen erforderlich sind.
- i) Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die Vorhabenträgerin die konkrete Ausgestaltung der Lärmschutzwände auf der Basis des durchgeführten Gestaltungswettbewerbs mit der Stadt Krefeld abstimmen.
- j) Den Kommunalbetrieb der Stadt Krefeld, der die betroffenen Kleingärten verwaltet, wird die Vorhabenträgerin möglichst frühzeitig über die bevorstehenden Inanspruchnahmen entsprechenden Flächen informieren.
- k) Banketten, über die entwässert wird, werden der Stellungnahme des Verkehrsdezernates 25 der Bezirksregierung Detmold folgend im Rahmen der Ausführungsplanung mit einer vergrößerten Neigung von 12 % ausgebildet. Fluchttüren werden in den Lärmschutzwänden unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (Brücken etc.) im Abstand von rd. 500 m verbaut.

Die Vorhabenträgerin hat auch alle sonstigen Zusagen, die im Anhörungsverfahren schriftlich dokumentiert worden sind (insbesondere in den Gegenäußerungen zu den Einwendungen und zu den Stellungnahmen der TÖB) einzuhalten, sofern in diesem Beschluss nichts Anderes geregelt ist. Dies gilt auch dann, wenn die

Vorhabenträgerin die Zusagen vorbehaltlich der Zustimmung der Planfeststellungsbehörde gegeben hat und die Zustimmung in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausdrücklich verweigert wird.

B. Begründung

1. Das Vorhaben

Das Vorhaben umfasst den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn 57 (A 57) im Ausbauabschnitt Krefeld, beginnend nördlich der AS Krefeld-Gartenstadt bei Bau-km 60+500 und endend an der AS Krefeld-Oppum im Süden bei Bau-km 66+580. Der 6,08 km lange Ausbauabschnitt schließt damit auch die AS Krefeld-Zentrum mit ein.

Der Ausbau erfolgt asymmetrisch in vorhandener Dammlage. Nur im Norden in Höhe der AS Krefeld-Gartenstadt sowie im Süden in Höhe der AS Krefeld Oppum wird er symmetrisch vorgenommen, d. h. die Trassenverbreiterung, die für den 6-streifigen Ausbau der A 57 erforderlich ist, erfolgt im Wesentlichen gleichmäßig zur westlichen und zur östlichen Seite hin. Zwischen dem südlichen Ende der AS Krefeld-Gartenstadt und der AS Krefeld-Zentrum erfolgt sie dagegen im Wesentlichen unter Verschiebung der vorhandenen Trassenachse über ca. 3 km auf der Westseite. Der übrige Teil des Ausbauabschnitts Krefeld zwischen der AS Krefeld-Zentrum und dem nördlichen Ende der AS Krefeld-Oppum (ca. 2 km) wird wiederum im Wesentlichen unter Verschiebung der vorhandenen Trassenachse zur gegenüberliegenden östlichen Seite hin erfolgen.

Für den Lärmschutz ist zum einen offenporiger Asphalt mit einer Lärminderung von 5 dB(A) vorgesehen, der auf der gesamten Ausbaustrecke zum Einsatz kommt. Daneben werden Lärmschutzwände errichtet. Im Bereich der AS Krefeld-Gartenstadt erreichen sie auf der Westseite bei gerader Bauform eine Höhe von bis zu 9 m. Über weite Strecken auf der Ost- und der Westseite sind es zum Schutz der beidseits vorhandenen Bebauung bis zu 7,5 m Höhe, wobei die Lärmschutzwände nach oben hin auf beiden Straßenseiten teilweise gebogen, d. h. nach innen hin gekrümmt, errichtet werden.

Das Vorhaben schließt neben dem Straßenkörper der A 57 selbst mit allen zugehörigen Bauwerken und Anlagen auch alle damit im Zusammenhang stehenden Änderungs- und Folgemaßnahmen am bestehenden Straßen- und Wegenetz, die Änderungen an Anlagen Dritter sowie die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen mit ein. Bestandteil des Vorhabens sind daher u. a.

- alle Durchlässe, Dämme, Böschungen, Gräben, die Bankette sowie die Entwässerungsanlagen,
- insgesamt 13 Brückenbauwerke, die nach Abriss der vorhandenen Brücken neu zu errichten sind,
- die Lärmschutzanlagen,
- die Umbaumaßnahmen an den An- und Abfahrtsrampen und im vorhandenen Straßen- und Wegenetz,
- die Änderungen an Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen und
- die Gestaltungsmaßnahmen sowie die landschaftspflegerischen Vermeidungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die sich teilweise auch auf das Gebiet der Stadt Meerbusch erstrecken.

Die A 57 erhält mit dem Ausbau den Regelquerschnitt RQ 36 für Autobahnen der Entwurfsklasse EKA 1 der RAA 2008. Er beinhaltet – jeweils pro Richtungsfahrbahn – Fahrstreifen mit 3,75 m Breite auf der rechten Seite und Fahrstreifen mit der Breite von 3,50 m in der Mitte und auf der linken Seite. Rechts der Richtungsfahrbahnen schließen sich ein Randstreifen (0,50 m Breite) sowie ein Standstreifen (2,50 m Breite) an. Rand- und Standstreifen weisen damit zusammen eine Breite von 3,0 m auf, übersteigen die bei Kühl-Lkw mögliche Breite von 2,55 m deutlich und ermöglichen damit – wie vom Polizeipräsidium Düsseldorf gefordert – im Notfall auch solchen überbreiten LWK einen nicht in den übrigen Verkehrsraum hineinragenden Halt.

Die der Planung zu Grunde liegende Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 130 km/h (Hinweis: Die Entwurfsgeschwindigkeit ist eine technische Trassierungsgrundlage und gibt nicht die zulässige Geschwindigkeit wieder; bezüglich der Verkehrsimmissionen wurden Geschwindigkeiten für PKW/LKW von 130/80 km/h berücksichtigt).

2. **Vorgängige Verfahren, frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die Notwendigkeit, dem Planfeststellungsverfahren im Straßenneubau vorgelagerte Verfahren (Linienbestimmung, Raum- und Landesplanung) durchzuführen, bestand vor dem Hintergrund, dass es sich vorliegend nicht um einen Straßenneubau, sondern um den Ausbau der vorhandenen Straße handelt, nicht.

Eine Linienbestimmung ist gem. § 16 Abs. 1 FStrG nur für den Neubau einer Bun-

desfernstraße oder für eine wesentliche Änderung ihrer Trassenführung erforderlich. Gegenstand der mit diesem Beschluss festgestellten Planung ist jedoch kein Straßenneubau, sondern der Ausbau einer schon vorhandenen Bundesfernstraße unter Beibehaltung ihrer Trassenführung. Eine neue Linie, die gem. § 16 Abs. 1 FStrG zu bestimmen wäre, ergibt sich daher nicht.

Auch ein Raumordnungsverfahren ist entbehrlich (vgl. nachfolgend Kap. B Nr. 6.2 des Beschlusses). Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf ist die A 57 bereits als Straße für den überwiegend großräumigen Verkehr ausgewiesen. Auch im Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld ist sie mit ihrer Trasse enthalten. Soweit sich aus ihrer für den 6-streifigen Ausbau erforderlichen Verbreiterung Auswirkungen auf an die Trasse angrenzende Bebauungspläne ergeben, hat die Stadt Krefeld in ihrer Stellungnahme klargestellt, dass diese Betroffenheiten überwiegend marginal bzw. nur indirekter Natur sind und von daher auch die ortsplanerischen Belange dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 25 Abs. 3 VwVfG NRW) hat stattgefunden. Die Vorhabenträgerin hat die Öffentlichkeit in zwei Terminen, die am 04.10.2017 und am 09.10.2017 stattgefunden haben (vgl. Erläuterungsbericht, S. 118), über die Ziele des Vorhabens, seine voraussichtliche Ausgestaltung und seine voraussichtlichen Auswirkungen informiert und ihr in diesen Terminen auch die Gelegenheit zur Äußerung und Erläuterung eingeräumt. Die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden in einem Vermerk vom 28.11.2017 festgehalten, der der Öffentlichkeit über das Internet zur Verfügung gestellt wurde.

3. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

3.1 **Einleitung des Verfahrens**

Mit Schreiben vom 15.02.2019 hat die Regionalniederlassung Niederrhein des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Projektgruppe BAB, Hansastr. 2, 47799 Krefeld, bei der Bezirksregierung Detmold unter Beifügung der entsprechenden Planunterlagen die Durchführung des Anhörungsverfahrens gem. § 17a FStrG in Verbindung mit § 73 VwVfG NRW beantragt, die gleichzeitig auch zuständige Planfeststellungsbehörde ist.

3.2 Auslegung der Planunterlagen

Die Planunterlagen haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Detmold in der Zeit vom 18.03.2019 bis einschließlich 17.04.2019 bei der Stadt Krefeld, in deren Gebiet sich der gesamte 6-streifig auszubauende Abschnitt der A 57 befindet, und bei der Stadt Meerbusch, die durch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen betroffen ist, während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Städte Krefeld und Meerbusch haben jeweils Zeit und Ort der Auslegung in ihrer jeweiligen Amtsblatt-Ausgabe vom 07.03.2019 und damit rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise (die Stadt Krefeld in ihrem Amtsblatt Nr. 10/2019 und die Stadt Meerbusch in ihrem Amtsblatt Nr. 03/2019) bekannt gemacht. Die gesetzliche Frist, innerhalb der gem. § 21 Abs. 1, 2 und 5 UVPG Einwendungen gegen den Plan erhoben werden konnten (ein Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist = bis zum 17.05.2019), sowie die Stellen, bei denen die Einwendungen gegen den Plan innerhalb dieser Frist schriftlich zu erheben oder zur Niederschrift zu geben waren (Stadt Krefeld bzw. Stadt Meerbusch sowie Bezirksregierung Detmold), sind in den Bekanntmachungen benannt worden. Darauf, dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen ausgeschlossen waren, wurde hingewiesen.

Die nach den Planunterlagen nicht ortsansässig Betroffenen wurden, soweit von Person und Aufenthalt her bekannt, von den Städten Krefeld und Meerbusch über die Auslegung informiert.

Unabhängig davon haben die Städte Krefeld und Meerbusch ihr jeweiliges Amtsblatt mit der ortsüblichen Bekanntmachung gem. § 27a VwVfG NRW auch online auf ihrer Homepage veröffentlicht. Die Planunterlagen selbst wurden gem. § 27a VwVfG NRW mit Beginn der Auslegung auf der Homepage der Planfeststellungsbehörde zur Einsichtnahme bereitgestellt. Auf die entsprechende Veröffentlichung und die Internetadresse der Bezirksregierung Detmold wurde vorab in den öffentlichen Bekanntmachungen hingewiesen.

Gem. § 20 UVPG waren die Bekanntmachungen und die Planunterlagen außerdem auch über das zentrale Internetportal zugänglich. Auch darauf wurde unter Nennung der Internetadresse in den Bekanntmachungen hingewiesen.

Alle bei der Planfeststellungsbehörde direkt oder über die Städte Krefeld und Meerbusch erhobenen Einwendungen – d. h. die insgesamt 13 Einwendungs-

schreiben von insgesamt von 33 Einwendern inklusive der für das Verwaltungsverfahren der Planfeststellung präkludierten Einwendung und auch der gemeinsamen Einwendungen von zwei Einwendern, die später zurückgezogen wurden – wurden dem Landesbetrieb Straßenbau, Regionalniederlassung Niederrhein, Krefeld, zur Auswertung und Erarbeitung einer Gegenäußerung zugeleitet (E-Mails bzw. Schreiben vom 15.05.2019, 20.05.2019 und 18.06.2019).

3.3 **Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Mit Schreiben vom 22.02.2019 wurde den folgenden Behörden und Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 17.05.2019 gegeben:

- Stadt Krefeld,
- Stadt Meerbusch,
- Rhein-Kreis Neuss,
- Bezirksregierung Düsseldorf mit allen ihren Fachdezernaten, parallel dazu
- das Dezernat 25.11 der Bezirksregierung Detmold (Verkehr),
- das Dezernat 32 der Bezirksregierung Detmold (Regionalentwicklung),
- das Dezernat 33 der Bezirksregierung Detmold (Ländliche Entwicklung, Bodenordnung),
- das Dezernat 51 der Bezirksregierung Detmold (Höhere Naturschutzbehörde),
- das Dezernat 52 der Bezirksregierung Detmold (Abfallwirtschaft),
- das Dezernat 53 der Bezirksregierung Detmold (Immissionsschutz),
- das Dezernat 54 der Bezirksregierung Detmold (Obere Wasserbehörde) und
- das Dezernat 55 der Bezirksregierung Detmold (Technischer Arbeitsschutz),
- Bezirksregierung Arnsberg (Abt. 6, Bergbau/Energie, Dortmund),
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Düsseldorf,
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn,
- DB Service Immobilien GmbH, Köln,
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen,
- DB Netz AG, Regionalbereich West, Duisburg,
- DB Kommunikationstechnik GmbH, Standort Hannover,
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Niederrhein, Wesel,

- Landwirtschaftskammer NRW, Bez.-Stelle für Agrarstruktur, Düsseldorf,
- Landschaftsverband Rheinland, Bodendenkmalpflege, Bonn,
- Landschaftsverband Rheinland, Denkmalpflege, Pulheim,
- IHK mittlerer Niederrhein, Krefeld,
- Handwerkskammer Düsseldorf, Düsseldorf,
- Landesbüro der Naturschutzverbände, Koordinierungsstelle für Mitwirkungsverfahren, Oberhausen,
- Stadtwerke Krefeld AG, Krefeld,
- PLEdoc GmbH, Essen,
- Open Grid Europe GmbH, Essen,
- Thyssengas GmbH, Dortmund,
- Air Liquide Deutschland GmbH, Oberhausen,
- Uniper SE, Geschäftsstelle Düsseldorf, Düsseldorf,
- Deutsche Telekom Technik GmbH, PTI 13, Duisburg,
- Landesamt für polizeiliche Dienste, Duisburg,
- Thyssen Krupp Steel Europe AG, Duisburg,
- Unitymedia NRW GmbH, Zentrale Planung, Kassel,
- Westnetz GmbH, Münster,
- Vodafone, Niederlassung Nordwest, Dortmund,
- Deichverband Meerbusch-Lank, Meerbusch,
- Deichverband Friemersheim, Duisburg,
- Evonik Technology & Infrastructure GmbH, Essen,
- Hafen Krefeld GmbH, Krefeld,
- Polizeipräsidium Krefeld, Krefeld,
- Polizeipräsidium Düsseldorf, Leitung Direktion Verkehr, Düsseldorf,
- Geologischer Dienst NRW, Krefeld.

Mit Schreiben vom 18.06.2019 wurde aufgrund eines entsprechenden Hinweises auch noch die RAG AG, Essen, angehört.

Insgesamt sind 30 Stellungnahmen von den angehörten Vereinigungen bzw. Umweltverbänden und TÖB eingegangen. Auch alle diese Stellungnahmen wurden dem Landesbetrieb Straßenbau, Regionalniederlassung Niederrhein, zur Auswertung/Gegenäußerung zugeleitet (E-Mails bzw. Schreiben vom 22.03.2019, 15.05.2019, 17.05.2019, 20.05.2019, 21.05.2019, 05.06.2019 und 06.06.2019).

Diese Gegenäußerungen hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde

mit Schreiben vom 03.09.2020 vorgelegt.

Zum 01.01.2021 hat sich dann von Gesetzeswegen ein Vorhabenträgerwechsel ergeben. Zu diesem Zeitpunkt hat die auf der Grundlage des Gesetzes zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz – InfrGG – vom 14.08.2017) eingerichtete Autobahn GmbH des Bundes die Aufgabe der Planung, des Baus und des Betriebs der Bundesautobahnen übernommen und hat insoweit die Rechtsnachfolge des Landesbetriebs Straßenbau NRW angetreten. Die Autobahn GmbH ist bei unveränderter Planung in das Verfahren eingestiegen und hat es seit dem 01.01.2021 als neue Vorhabenträgerin fortgeführt.

3.4 **Verzicht auf den Erörterungstermin**

Auf die Durchführung einer Erörterung im Sinne von § 73 Abs. 6 S. 1 VwVfG NRW kann im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens für eine Bundesfernstraße gem. § 17a FStrG verzichtet werden. Von dieser Möglichkeit, auf die schon in den Bekanntmachungen zur Auslegung hingewiesen worden ist, wurde vorliegend im Rahmen einer entsprechenden Ermessensentscheidung Gebrauch gemacht (vgl. auch nachstehend Nr. 4.3).

Die Einwender, die Vereinigungen bzw. Umweltverbände sowie die Fachbehörden und TÖB haben stattdessen die Möglichkeit erhalten, schriftlich oder per E-Mail zu den Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin Stellung zu beziehen und auf diese Weise ihnen entgegenstehende Auffassungen in das Verfahren einzubringen und zu dokumentieren. Die entsprechenden Gegenäußerungen sind den Einwendern, den Vereinigungen bzw. Umweltverbänden sowie den Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange dazu mit Schreiben vom 25. bzw. 26.11.2020 unter Einräumung der Möglichkeit zur Rückäußerung bis zum 31.01.2021 zugesandt worden.

Von dieser Möglichkeit haben ein Einwender, die Kreisbauernschaft Krefeld-Viersen e.V. und verschiedene Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange (die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold, die Bezirksregierung Düsseldorf, die Landwirtschaftskammer, die Air Liquide Deutschland GmbH und für die Belange der Stadt Krefeld die Stadt Krefeld selbst, die Stadtwerke Krefeld und der Kommunalbetrieb Krefeld) Gebrauch gemacht.

Dem hauptbetroffenen TÖB, der Stadt Krefeld, wurde unter Einbindung auch der

Stadtwerke und des Kommunalbetriebs wegen der speziellen Betroffenheiten einer Vielzahl kommunaler Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen ergänzend und unabhängig davon noch die Möglichkeit eingeräumt, zu ihren entsprechenden Belangen online mit der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde zu konferieren. Die entsprechende Videokonferenz hat am 29.03.2021 stattgefunden.

3.5 **Planänderungen des Deckblatts A**

Aufgrund der im September 2019 erschienenen Neufassung des **Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA)** sowie der Auswertung der Einwendungen und Stellungnahmen hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 15.09.2021 mit dem „Deckblatt A“ ein aktualisiertes Luftschadstoffgutachten und eine Umplanung der Stützkonstruktion der Schönwasserparkbrücke sowie alle Änderungen bzw. Folgemaßnahmen in das Verfahren eingebracht, die sich aus der geänderten Brückenplanung ergeben.

Mit der geänderten Planung der Schönwasserparkbrücke entfällt die als Bauwerk 23B ursprünglich vorgesehene Stabbogenbrücke über die Bahnstrecke der Deutschen Bahn. Stattdessen werden die Brückenbauwerke 23A (= die eigentliche Schönwasserparkquerung) und 23B zu dem im Regelungsverzeichnis unter Nr. 6.2a geführten neuen Brückenbauwerk 23 zusammengeführt. Das Bauwerk zur Überquerung der Bahn wird als weiteres „Brückenfeld“ Teil dieser Brücke, die nun im Taktschiebeverfahren errichtet werden soll. Die Zahl der Brückenpfeiler, bisher in Form von grundsätzlich versetzt angeordneten „Pfeilerscheiben“ geplant, wird für die Brücke der nach Süden/Köln führenden Richtungsfahrban von 5 Pfeilerscheiben auf 4 Stützenpaare reduziert, womit sich dort die Spannweiten zwischen den Pfeilern erhöhen. Die Pfeiler selbst werden als schlanke Stützen und mit weniger oder ohne Versatz angeordnet. Ziel der Umplanung ist die Vermeidung von Beeinträchtigungen der unter der Brücke durchführenden Sichtbeziehungen von der einen zur anderen Seite des als Teil des Grüngürtels der Stadt Krefeld unter Denkmalschutz stehenden Schönwasser-/Crönparks. Die Fahrbahnlage innerhalb des Brückenbereichs, der Lärmschutz etc. bleiben unverändert. Als Folge der neuen Standorte der Brückenpfeiler werden jedoch unterhalb der Brücke u. a. ein Radweg und ein Wendehammer angepasst.

Die mit Blick auf das HBEFA-Handbuch vom September 2019 erfolgte Überarbeitung der Luftschadstoffuntersuchung, zu der auch eine Neuberechnung der Stickstoffdeposition für das FFH-Gebiet „Latumer Bruch“ gehört, dient der Anpassung

der zu den Planunterlagen gehörenden Gutachten an den rechtlich zu berücksichtigenden Stand der Technik.

Insoweit, als sie von ihnen abweichen, wurden die ursprünglichen Planunterlagen und Gutachten durch die entsprechenden Unterlagen des Deckblatts A ersetzt.

Aufgabenbereiche einer Behörde oder Dritter sind davon insoweit betroffen, als sich die Bewertung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes – hier insbesondere die des Schutzgutes Landschaft –, die von den Gemeinden und Gemeindeverbänden im Zusammenhang mit ihrer Selbstverwaltung und ihrer Planungshoheit wahrzunehmenden kommunalen Belange, die Belange der Betreiber ggf. betroffener Ver- und Entsorgungsanlagen sowie die Betroffenheiten von Grundstückseigentümern verändern oder verändern können. Insoweit greifen die Veränderungen erstmals bzw. anders und ggf. auch stärker als bisher in die entsprechenden öffentlichen und privaten Belange ein.

Dementsprechend sind gem. § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW mit Schreiben vom 20.09.2021

- die Stadt Krefeld,
- die Stadtwerke Krefeld,
- die Krefelder Hafen GmbH,
- die Bezirksregierung Düsseldorf,
- die Deutsche Bahn (DB Netz AG, Duisburg, und DB Fahrzeuginstandhaltung, Krefeld),
- die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold und
- die Vereinigungen bzw. Naturschutzverbände (NABU, Krefeld, und BUND, Kreisgruppe Krefeld)

unter Beifügung der Deckblattunterlagen auch über diese Planänderungen und Unterlagen informiert worden und haben die Gelegenheit erhalten, innerhalb einer 2-Wochen-Frist Einwendungen bzw. Stellungnahmen zu ihnen abzugeben.

Weitere Beteiligungen waren nicht erforderlich. Die von den neuen Pfeilerstandorten der Brücke betroffenen Grundstücke befinden sich im Eigentum der öffentlichen Hand/der vorgenannten und beteiligten Träger öffentlicher Belange. Private

Grundstückseigentümer, die zu beteiligen gewesen wären, sind deshalb nicht betroffen. Das neue Luftschadstoffgutachten hat die Ergebnisse des alten Gutachtens ohne wesentliche Änderungen bestätigt und weist keine neuen Anliegerbetroffenheiten aus. Einer Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen einer Auslegung bedurfte es daher nicht.

4. **Verfahrensrechtliche Bewertung**

4.1 **Notwendigkeit der Planfeststellung**

Bundesautobahnen sind Bundesstraßen im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG, die gem. § 17 S. 1 FStrG nur gebaut oder geändert werden dürfen, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Der 6-streifige Ausbau der A 57 setzt somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens voraus, für das gem. § 17 Abs. 1 S. 3 FStrG die Regelungen der §§ 72 bis 78 VwVfG NRW nach Maßgabe der Vorgaben der §§ 17a ff. FStrG gelten.

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

4.2 **Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde**

Die Bezirksregierung Detmold ist gem. § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 3 S. 1 und § 2 Abs. 3 S. 1 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht die zuständige Anhörungs- und auch zuständige Planfeststellungsbehörde für den Bau und die Änderung von Bundesfernstraßen in ihrem Regierungsbezirk. Gem. § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 3 S. 2 und § 2 Abs. 3 S. 2 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht sowie in weiterer Verbindung mit

dem Erlass des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW vom 15.08.2018, Az. III A 1, ist sie es vorliegend auch für den 6-streifigen Ausbau der A 57 im Ausbaubereich Krefeld im Regierungsbezirk Düsseldorf.

4.3 **Anhörungsverfahren**

Die sich im Wesentlichen aus § 17a FStrG, § 73 VwVfG NRW und § 21 UVPG ergebenden Vorgaben an das Anhörungsverfahren (vgl. vorstehend Nrn. 3.1 bis 3.5) sind eingehalten worden. Die Planfeststellungsbehörde hat die darin enthaltene Pflicht zur Auslegung des Plans nebst Zeichnungen und Erläuterungen (Erläuterungsbericht, Übersichtspläne, Lage- und Höhenpläne, Querschnittspläne, Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbspläne etc.) und aller sonstigen zugehörigen Unterlagen, die das Vorhaben, seinen Anlass, die von ihm betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie seine voraussichtlichen Auswirkungen erkennen lassen, erfüllt. Ausgelegen haben insbesondere auch der UVP-Bericht gem. § 16 UVPG, eine allgemein verständliche nichttechnische Zusammenfassung der Umweltauswirkungen, die vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung, der LBP, der artenschutzrechtliche Fachbeitrag, die faunistischen Untersuchungen, die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Latumer Bruch mit Buersbach, Stadtgräben und Wasserwerk“ (nachstehend FFH-Gebiet „Latumer Bruch“), der Fachbeitrag zur WRRL, die Verkehrsuntersuchung, die lärmtechnische Unterlage und das Luftschadstoffgutachten.

Damit haben alle Unterlagen ausgelegen, die einerseits nach dem UVPG der Öffentlichkeit zu ihrer Information zugänglich zu machen sind und die andererseits erforderlich sind, um die sog. „Anstoßwirkung“ zu erfüllen. Denn durch die Auslegung der Planunterlagen sollen alle Betroffenen in die Lage versetzt werden, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, werden von den Betroffenen im Verwaltungsverfahren nicht verlangt. Dementsprechend muss die Auslegung nicht notwendig alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planfeststellung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um „als Laie“ den Grund seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können. Gutachten gehören dazu z. B. nur dann, wenn ohne deren Kenntnis der mit der Auslegung

bezweckte Anstoß zur Erhebung von Einwendungen verfehlt würde (vgl. OVG Münster, Urteil vom 17.11.2014, 11 D 88/ 11.AK, Juris, RN 38ff, mit weiteren Hinweisen zur ständigen Rechtsprechung auch des BVerwG). Vor diesem Hintergrund sind keine Unterlagen ersichtlich, die in der Auslegung gefehlt haben könnten.

Gem. §§ 17a FStrG, 73 Abs. 2 VwVfG NRW waren die Planunterlagen in den Städten bzw. Gemeinden auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt; zum Schutz ihrer individuellen Interessen sollen alle Betroffenen durch die Offenlegung der Planunterlagen über das Vorhaben informiert werden. Insoweit in erster Linie betroffen ist das Gebiet der kreisfreien Stadt Krefeld, auf deren Gebiet sich der gesamte Ausbauabschnitt befindet. Außerhalb des Stadtgebietes von Krefeld ist insoweit nur noch die zum Rhein-Kreis Neuss gehörende Stadt Meerbusch betroffen, auf deren Gebiet landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden sollen.

In diesen beiden Städten ist dementsprechend auch die Auslegung der Planunterlagen erfolgt. Weitergehende Offenlegungen waren mangels erkennbarer möglicher Auswirkungen auf andere Gemeindegebiete – solche können sich ansonsten insbesondere durch Lärm-, Staub- und sonstige Immissionen ergeben – nicht erforderlich. Insoweit ist die rein abstrakte Möglichkeit, dass sich Auswirkungen über die Gemeindegrenze(n) hinweg erstrecken, nicht ausreichend.

Die von daher auf Krefeld und Meerbusch beschränkte Auslegung ist in den Einwendungen auch nicht beanstandet worden. Auch sonst wurden keine Einwendungen erhoben, die sich gegen die Durchführung des Verfahrens als solchem richten.

Die Durchführung des das Anhörungsverfahren in der Regel abschließenden Erörterungstermins im Sinne von § 73 Abs. 6 VwVfG NRW stellt das FStrG mit der Regelung des § 17a in das Ermessen der Anhörungsbehörde. Insoweit und vor allem bei komplexen und konfliktbeladenen Vorhaben stellt die Durchführung des Erörterungstermins zwar den Regelfall dar, sie ist jedoch kein zwingender Bestandteil des Anhörungsverfahrens. Zumindest in begründeten Fällen kann im Rahmen einer entsprechenden Ermessensentscheidung auf einen solchen Erörterungstermin vielmehr auch verzichtet werden.

Vorliegend haben die Voraussetzungen dafür vorgelegen.

Weder die Stellungnahmen und auch die Einwendungen zeigen hier ein Konfliktpotential auf, das einer Erörterung bedurft hätte. Bei den Einwendungen gilt dies sowohl hinsichtlich ihrer Anzahl als auch hinsichtlich ihrer Inhalte. So zeigt angesichts des teilweise dicht bebauten Umfelds der auszubauenden A 57-Trasse mit einer sehr großen Anzahl zumindest potentiell Betroffener schon die nur kleine Zahl der Einwendungen und Einwender (12 Einwendungen mit inklusive einer Sammeleinwendung 33 Unterschriften), dass das mit dem Vorhaben verbundene Konfliktpotential eher gering ist. Auch vom Umfang und Inhalt her zeigen die 12 Einwendungen letztlich kein Konfliktpotential auf, das zwingend der Erörterung bedurft hätte, um der Planfeststellungsbehörde neben der inhaltlichen und rechtlichen Prüfung der Planunterlagen auch die erforderliche Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange zu ermöglichen.

Dies gilt insbesondere unter weiterer Berücksichtigung der Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin, mit denen sich zusätzlich viele Teile der Einwendungen und Stellungnahmen erledigt haben. So hat die Vorhabenträgerin u. a. die in den Einwendungen mehrfach geforderte lichtdurchlässige / transparente Gestaltung des oberen Bereichs der Lärmschutzwände für Nahbereiche der Wohnbebauung zugesagt und klargestellt, dass auf das Bauwerk 21 (= die „Hafenbahnbrücke“) nicht verzichtet werden kann, weil die Bahnstrecke nicht entwidmet ist und das Bauwerk als Zufahrt zu einer Kleingartenanlage benötigt wird. Soweit Lärmmessungen anstatt von Berechnungen gefordert, wurden die gesetzlichen Vorgaben (Berechnungen gem. 16. BImSchV und RLS-90) erläutert, zum Schutz vor Baulärm darauf hingewiesen, dass dieser zwar grundsätzlich untunlich sei, gleichwohl aber in der Bauausführung Möglichkeiten geprüft und wenn möglich umgesetzt werden. Zu den erforderlichen Änderungen und Sicherungen betroffener Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen wurde zugesichert, sie vorab mit ihren Betreibern abzustimmen.

Bei anderen Einwendungen wie z. B. der Frage, ob das Vorhaben im Sinne einer Planrechtfertigung überhaupt erforderlich ist, hätte eine Diskussion im Rahmen der Erörterung keine entscheidungserheblichen Gesichtspunkte liefern können, weil diese Frage mit dem FStrAbG und dem ihm zu Grunde liegenden BVWP letztlich bereits durch den Gesetzgeber verbindlich geklärt ist. Entschädigungsfragen bzw. die Kostenregelungen zwischen der Vorhabenträgerin und den Betreibern von Ver-

und Entsorgungsanlagen bzw. -leitungen sind wiederum nicht in der Planfeststellung, sondern nachgelagert im Verfahren gem. dem EEG NRW oder in privatrechtlichen Vereinbarungen zu klären.

Entscheidungserhebliche weitere Erkenntnisse im Sinne des Hauptzwecks der Erörterung, in der mit Hilfe einer Diskussion der Einwendungsinhalte mit dem Vorhabenträger unter der Leitung der Anhörungsbehörde so weit wie möglich einvernehmliche und gleichzeitig rechtskonforme Lösungen gefunden und ansonsten die Grundlagen für die abschließende Entscheidung im Verfahren ausgeweitet werden sollen, waren insoweit von einer Erörterung nicht mehr zu erwarten.

Zum anderen wäre eine Erörterung angesichts der Entwicklung, die die Corona-Pandemie mit der exponentiellen Steigerung der Infektionszahlen nach der Vorlage der Gegenäußerungen am 03.09.2020 über längere Zeit nicht möglich gewesen. Denn gerade den bei einer solchen Erörterung erforderlichen Aufenthalt einer größeren Personenanzahl über längere Zeit in geschlossenen Räumen (bei einer Erörterung in der Regel einen ganzen Tag und für den Ausbau der A 57 mindestens mehrere Stunden), in denen sich – zumal bei nicht konkret absehbarer Personenzahl – nur schwer die gebotenen Sicherheitsabstände, hygienischen Maßnahmen und ausreichenden Lüftungen gewähren lassen, galt es zu vermeiden. Überhaupt waren Kontakte auf das gebotene Minimum zu beschränken. Es war auch nicht absehbar, wann die Situation eine entsprechende Erörterung wieder planbar zulassen würde. Nach der am 02.11.2020 in Kraft getretenen Corona-Schutzverordnung des Landes NRW vom 30.10.2020, die bis zum 30.11.2020 gültig war, sowie auch nach der sich daran anschließenden Folgeverordnung vom 30.11.2020 wäre die Erörterung aus rechtlichen Gründen bis zum 20.12.2020 – bis zu diesem Termin war die Schutzverordnung vom 30.10.2020 gültig – ohnehin rechtlich unzulässig gewesen. Nach dem 20.12.2020 hätten ihr zunächst die Weihnachtsfeiertage sowie der Jahreswechsel entgegengestanden und wie sich die Situation im neuen Jahr entwickeln würde, war nicht absehbar. Mit einer zeitnahen Verbesserung der Lage konnte jedenfalls – was sich dann mit dem bis Ende Januar 2021 verlängerten Lockdown auch bestätigt hat – nicht gerechnet werden.

Gleichzeit bestand und besteht aber an der zügigen Fortführung des Planfeststellungsverfahrens für den 6-streifigen Ausbau der A 57, der im BVWP unter Engpassbeseitigung / vordringlicher Bedarf geführt wird, ein erhebliches öffentliches

Interesse. Diesem hätte eine Verschiebung des Erörterungstermins auf einen ungewissen Zeitraum entgegengestanden. Die Regelung des § 5 Abs. 1 PlanSiG lässt es auch ausdrücklich zu, wegen der COVID-19-Pandemie bestehende Beschränkungen in die Entscheidung über einen gem. § 17a FStrG im Ermessen der Anhörungsbehörde stehenden Erörterungstermin einfließen zu lassen.

Zwar wäre als Ersatz für den Erörterungstermin nach dem PlanSiG grundsätzlich auch eine Online-Konsultation im Sinne von § 5 Abs. 2 bis 5 des Gesetzes in Frage gekommen. Diese Regelung gilt jedoch nur für Verfahren, in denen der Erörterungstermin nicht verzichtbar ist. Vorliegend gilt sie daher nicht und eine denkbare analoge Anwendung hätte wegen des erforderlichen Aufwands zur Vorbereitung und Durchführung der Online-Konsultation ebenfalls zu einer – vorliegend vermeidbaren – zeitlichen Verzögerung des Verfahrens geführt.

Vor dem Hintergrund des öffentlichen Interesses an einer zügigen Fortführung des Planfeststellungsverfahrens für ein Vorhaben, das nach gesetzlicher Feststellung unter die höchste Priorisierungskategorie fällt (vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung), lag es im Übrigen auch im öffentlichen Interesse, den ungewissen Zeitpunkt, an dem die Durchführung eines Erörterungstermins unter Infektionsschutzaspekten wieder möglich würde, nicht abzuwarten und stattdessen von der Möglichkeit des § 17a FStrG Gebrauch zu machen und auf die Erörterung zu verzichten. Die Anhörungs- und gleichzeitige Planfeststellungsbehörde hielt es daher für geboten, eine unnötige Verzögerung des Verfahrens durch das Hinausschieben eines letztlich nicht erforderlichen Erörterungstermins, von dem nicht absehbar war, wann er stattfinden kann, zu vermeiden. Sie hat daher von ihrem Ermessen Gebrauch gemacht und auf den Erörterungstermin verzichtet. Denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, wurde gleichwohl eine Rückmeldung zu den Gegenäußerungen ermöglicht. Ihnen wurden am 25. bzw. 26.11.2020 die Gegenäußerungen zu ihrer Einwendung oder Stellungnahme unter Einräumung der Möglichkeit zugesandt, bis zum 31.01.2021 schriftlich oder per E-Mail Stellung zu ihnen zu beziehen und auf diese Weise anderslautende Auffassungen in das Verfahren einzubringen und zu dokumentieren.

Soweit von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wurde, ist dem Verzicht auf den Erörterungstermin auch nicht widersprochen worden. Auch die inhaltliche Auswertung der Rückläufe zu den Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin hat aus Sicht

der Planfeststellungsbehörde nichts ergeben, was den Verzicht auf den Erörterungstermin in Frage gestellt hätte.

Davon unabhängig hatten letztlich jedenfalls diejenigen, die sich mit Einwendungen oder Stellungnahmen am Verfahren beteiligt haben, die Möglichkeiten, die sie auch bei Durchführung der sog. „Onlinekonsultation“ gehabt hätten, die das Plan-SiG im § 5 Abs. 2 als Ersatz für nicht verzichtbare Erörterungstermine zulässt. Denn auch eine solche Onlinekonsultation hätte keine Diskussion oder Erörterung im eigentlichen Sinne, sondern nur die einmalige Rückkopplung der Ergebnisse des Anhörungstermins inklusive der Gegenäußerungen ermöglicht.

Im Ergebnis ist vor diesem Hintergrund ermessensfehlerfrei auf den Erörterungstermin verzichtet werden.

Die Anhörung zu dem Deckblatt A vom September 2021 konnte als einfaches Deckblattverfahren nach den Regelungen des § 73 Abs. 8 S. 1 VwVfG NRW durch schriftliche Anhörung der von den wenigen Änderungen betroffenen Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange erfolgen. Private Grundstückseigentümer sind von der neu gestalteten Stützkonstruktion der Schönwasserparkbrücke nicht betroffen und auch neue oder verstärkte mittelbare Betroffenheiten ergeben sich für Privatpersonen durch das Deckblatt nicht. Denn die Lärmtechnik lässt das Deckblatt unberührt und das neue und auf dem neuen HBEFA-Handbuch basierende Luftschadstoffgutachten ergibt keine nennenswerten Veränderungen und bedingt daher ebenfalls keine Beteiligungspflichten auslösenden Beeinträchtigungen. Vor diesem Hintergrund bedurfte es auch keiner neuen oder weiteren Auslegung und auch die Frage der Erörterung stellte sich nicht neu.

4.4 **Umfang der Planfeststellung**

- 4.4.1 Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW). Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG NRW).

U. a. sind daher auch die Befreiungen von den Verboten des Landschaftsschutzes gem. § 67 BNatSchG, die Befreiungen von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnungen sowie auch die Genehmigung der Anlagen in und an Gewässern gem. § 22 Abs. 1 LWG Bestandteil der Planfeststellung.

Ausgenommen ist insoweit die wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 8 WHG für die Niederschlagswasser-Einleitungen, über die jedoch gem. § 19 Abs. 1 und 3 WHG mitentschieden werden konnte.

4.4.2 Der Planfeststellungsbeschluss umfasst dabei auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (vgl. vorstehend Nr. 4.1). Eine "Notwendigkeit" im Sinne der vorgenannten Vorschrift ist dabei für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur "Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind". Dabei dürfen die Folgemaßnahmen "über Anschluss und Anpassung" nicht wesentlich hinausgehen. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben" (BVerwG, Urteil vom 12.2.1988 - 4 C 54.84 - DVBl. 1988, S. 843).

Demnach stellen – soweit sie nicht ohnehin noch unmittelbar dem Ausbau der A 57 zuzurechnen sind – insbesondere

- die Verlegung eines zwischen der AS Krefeld-Gartenstadt und der AS Krefeld-Zentrum parallel zur A 57 verlaufenden Rad- und Wanderweges,
- die Verlegung eines Erschließungsweges des südöstlich der AS Krefeld-Zentrum gelegenen Kleingartengeländes,
- die Anpassungen der Ein- und Ausfahrrampen der A 57 sowie
- die notwendigen Veränderungen an Ver- und Entsorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom, Telekommunikation etc.)

notwendige Folgemaßnahmen dar, weil ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und dem Straßenbauvorhaben besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Bauvorhaben eingreift, wiederhergestellt werden muss, damit sie weiterhin ihre bisherigen Funktionen und Aufgaben erfüllen können.

4.4.3 Soweit in das Bauwerksverzeichnis Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen (außer Telekommunikationslinien) aufgenommen worden sind, haben sie ausschließlich deklaratorische Bedeutung. Im Zusammenhang mit der

Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehende Kosten sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln.

Lediglich für Telekommunikationslinien begründen die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG) insoweit ein öffentlich-rechtliches Nutzungsverhältnis, als die Betreiber 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 den Betreibern ein privatrechtliches Nutzungsverhältnis. Da dieses nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, ist auch über diese Verlegungskosten nicht in der Planfeststellung, sondern aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

5. **Umweltverträglichkeitsprüfung**

5.1 **Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung und Verfahren**

Nach den gesetzlichen Regelungen des UVPG bzw. des UVPG NRW ist für den 6-streifigen Ausbau der A 57 gem. § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nr. 14.5 der Anlage 1 des UVPG ("Bau einer vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße durch Verlegung und/oder Ausbau einer bestehenden Bundesstraße, wenn dieser geänderte Bundesstraßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweist") eine UVP erforderlich. Zwar ist der diesem Beschluss zu Grunde liegende Ausbauabschnitt nur rd. 6,1 km lang. Maßgeblich ist gem. § 10 Abs. 1 UVPG jedoch die Länge des gesamten A 57-Ausbaus inklusive der sich südlich und nördlich anschließenden Ausbauabschnitte. Diese übersteigt die Länge von 10 km.

Zweck und Ziel des UVPG ist es sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben, Plänen und Programmen zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen von Umweltprüfungen (Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategischen Umweltprüfungen) frühzeitig, umfassend und schutzgutbezogen ermittelt, beschrieben und bewertet und die Ergebnisse der Umweltprüfungen bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens bzw. bei der Aufstellung oder

Änderung der Pläne so früh wie möglich berücksichtigt werden. Die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde soll verbessert und das Entscheidungsverfahren transparenter gestaltet werden, um damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen. Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht.

Die durchgeführten Untersuchungen genügen auch den Anforderungen, die das UVPG und das UVPG NRW an die Umweltverträglichkeitsprüfung, die gem. § 4 UVPG einen unselbständigen Teil des Planfeststellungsverfahrens bildet, stellt. Das Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (MUVU, Januar 2001) ist bei der Erstellung der Unterlagen berücksichtigt worden. Weitere Verfahrensschritte sind nicht erforderlich. Die vom August 2008 datierende Umweltverträglichkeitsuntersuchung des Büros Landschaft und Siedlung (UVU) und der gem. § 16 UVPG erstellte UVP-Bericht mit den dort benannten Angaben und zugehörigen Unterlagen inklusive einer allgemein verständlichen nichttechnischen Zusammenfassung haben zusammen mit den Planunterlagen für den 6-streifigen Ausbau der A 57 in der Zeit vom 18.03. bis 17.04.2019 öffentlich ausgelegen. Sie sind der Öffentlichkeit außerdem auch über das zentrale UVP-Portal zugänglich gemacht worden, bis zum 17.05.2020 konnten Einwendungen erhoben werden. Die Anforderungen der §§ 18 Abs. 1, 20 und 21 UVPG an die Öffentlichkeitsbeteiligung sind damit erfüllt (vgl. auch vorstehend Nr. 3.2). Zudem sind die wesentlichen Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung inklusive der Angaben über die geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten neben der UVU/dem UVP-Bericht auch den Planunterlagen (vor allem dem Erläuterungsbericht und dem LBP) zu entnehmen, die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ebenfalls der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden sind.

Den im Zuge des Verfahrens jeweils aktualisierten und ergänzten Unterlagen (LBP, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, schalltechnische Untersuchung, Luftschadstoffgutachten etc.) liegen die notwendigen Grundlagendaten und Erhebungen auch in angemessener Aktualität zugrunde.

Gegen dieses gestufte Vorgehen sind keine durchgreifenden Bedenken zu erheben. Es liegt in der Natur der Sache, dass die erforderlichen Untersuchungen im Zuge der fortschreitenden Planung nach und nach durchgeführt werden und daher auf verschiedene Unterlagen verteilt sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.10.2006, 9

B 27.05, juris Rn. 15; ebenso OVG NRW, Urteil vom 17.11.2014, 11 D 88/11.AK, juris Rn. 58).

Die Unterrichtung der Öffentlichkeit über ein geplantes Vorhaben erfordert insoweit auch nicht zwingend die Zusammenfassung aller notwendigen Informationen in einer gesonderten Planunterlage. Ihrer Funktion, die Öffentlichkeit über die Auswirkungen zu unterrichten und den Betroffenen einen Anstoß zu geben, sich mit den Auswirkungen auseinanderzusetzen und über die Notwendigkeit diesbezüglicher Einwendungen schlüssig zu werden, kann die öffentliche Auslegung auch dann gerecht werden, wenn die notwendigen Angaben zwar in verschiedenen Planunterlagen enthalten sind, Wechselwirkungen jedoch nicht ausklammern (OVG NRW, Urteil vom 17.11.2014, aaO, OVG Lüneburg, Urteil vom 14.08.2015, 7 KS 121/12, juris, Rn. 56).

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

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

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

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

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

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

5.2 **Beschreibung der Umwelt**

Der Planungsraum umfasst einen rd. 6,6 km langen Korridor, der sich entlang der vorhandenen 4-streifigen A 57 zwischen der Stadt Krefeld im Westen und dem Rhein im Osten in Nord-Süd-Richtung erstreckt. Seinen Nordrand bildet der Krefelder Ortsteil Elfrath mit dem über die A 57 führenden Bergackerweg, seinen Südrand der Krefelder Ortsteil Oppum. Entlang dieses A 57-Bandes wurde in Abhängigkeit von der Nutzung und von den landschaftlichen Wertigkeiten der Räume ein Korridor zwischen rd. 225 m Breite an der schmalsten Stelle und rd. 900 m an der breitesten Stelle bzw. – ausgehend von der Achse der A 57 – mindestens 100 m beidseits untersucht.

Nach Norden hin schließen der Elfrather Friedhof (Westseite der A 57) sowie landwirtschaftliche Nutzflächen (Ostseite der A 57, vorwiegend Acker) den Untersuchungsraum ab, die vom Aubruchkanal durchflossen werden. Weiter östlich, aber erst außerhalb des Untersuchungsraums, liegt das Südende des Elfrather Sees. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen östlich der A 57 erstrecken sich über rd. 1.000 m bis zur AS Krefeld-Gartenstadt und weitere rd. 500 m nach Süden auch über sie bzw. die an die A 57 anbindende L 473 (Charlottering, war auf der Westseite der

A 57 bis Ende 2012 die B 509) hinweg. Südlich des Charlotterings liegt ein ca. 150 m breiter Gehölzstreifen zwischen den landwirtschaftlichen Flächen östlich der A 57 und der A 57 selbst. Die AS Krefeld-Gartenstadt selbst weist innerhalb der Anschlussorten sowie im unmittelbaren Nahbereich ebenfalls Gehölzflächen auf.

Südlich des Elfrather Friedhofs (Westseite) und der vorgenannten landwirtschaftlichen Flächen (Ostseite) bis hin zum Schönwasser- bzw. hier auch Crönpark im Süden, den die A 57 nördlich der AS Krefeld-Oppum quert (Schönwasserparkbrücke), prägen dann beidseits der im Übrigen im gesamten Ausbauabschnitt in Dammlage verlaufenden und von schmalen Gehölzstreifen – die auf der Westseite eine durchlaufende Wegeführung aufweisen und so auch Erholungszwecken dienen – begleiteten A 57 ganz überwiegend bebaute Bereiche den Untersuchungskorridor. So schießt sich auf der Westseite in Richtung Süden gesehen an den Elfrather Friedhof mit der Ortslage Gartenstadt zunächst ein geschlossenes Wohngebiet an. Es reicht über die AS Krefeld-Gartenstadt und die Traarer Straße hinweg bis zu einem parallel zu ihr verlaufenden Grünstreifen (Gehölze und eine Sportanlage/ein Bolzplatz). Die nächsten rd. 700 m entlang der A 57 folgt ein dicht besiedeltes Gewerbegebiet, das auf der Westseite des Straßendamms die Nutzung und Ausstattung des Raums bestimmt.

Weitere Wohngebiete schließen sich an. Unterbrochen von

- einer von Gehölzen umgebenen Sportanlage (Tennishalle und -plätze) und einem Kleingartengelände, gelegen zwischen dem vorgenannten Gewerbegebiet und der Uerdinger Straße,
- einem Grünstreifen bzw. Parkgelände (Neuenhofenpark, Nordseite der Essener Straße),
- von Gehölzflächen in und an den Auffahrts- und Abfahrtsorten der AS Krefeld-Zentrum/der Berliner Straße (B 57/B 288) sowie
- einem Baumschul- und einem weiteren Kleingartengelände (beides in Höhe der AS Krefeld-Zentrum südlich der Berliner Straße)

reichen sie auf dieser Seite der A 57 bis zum Nordrand des Crönparks.

Zwischen der Uerdinger Straße und dem Neuenhofenpark schirmt eine mit ≥ 25 m etwas breitere Gehölzfläche das Wohngebiet von der A 57 ab.

Auch auf der Ostseite des A 57-Straßendamms prägen Wohngebiete und ein großes Gewerbegebiet diesen Bereich des Untersuchungsraums. Vom Südrand der Gehölzflächen an der AS Krefeld-Gartenstadt und der landwirtschaftlichen Flächen

im Umfeld des Charlotterings bis hin zur Uerdinger Straße erstrecken sich zunächst durchgehend Wohngebiete. Grünflächen weist der Untersuchungskorridor hier – von wenigen kleinen Einzelflächen und teilweise etwas aufgeweiteten Gehölzstreifen entlang der A 57 abgesehen – kaum auf.

Südlich der Uerdinger Straße setzen sich die Wohngebietsflächen noch ca. 200 m fort. Ein die Form eines nach Norden hin spitz zulaufendes Dreiecks aufweisendes Kleingartengelände schiebt sich hier jedoch mit der Folge zwischen das dortige Wohngebiet und die A 57, dass sich der Abstand zwischen der A 57 und dem Wohngebiet in Richtung Süden gesehen zunehmend erhöht. Beide Bereiche reichen etwa gleich weit nach Süden.

Zwischen dem vorgenannten Kleingartengelände sowie dem vorgenannten Südrand des Wohngebietes und der über die AS Krefeld-Zentrum an die A 57 angebundenen B 288 (Berliner Straße) sind Grün- und Gehölzflächen und ein größerer Weiher vorhanden, die noch zu dem ansonsten westlich der A 57 gelegenen Gelände des Neuenhofenparks gehören. Östlich schließt sich daran ein weiteres Kleingartengelände an, der nordöstliche wie auch der südöstliche Quadrant der AS Krefeld-Zentrum sind gehölzbestanden. Ansonsten liegt südlich der Berliner Straße ein dicht bebautes Gewerbegebiet, das den Verlauf der A 57 auf ihrer Ostseite bis zum Nordrand des Crönparks (= dem östlichen Ausläufer der Grünachse des Schönwasserparks) und der dort unter der A 57 durchführenden L 28 (Hausbend) sowie einer auf gleicher Höhe ebenfalls unter der A 57 durchführenden Stadtbahnlinie begleitet. Zwischen der von der A 57 auf die Berliner Straße führenden Abfahrtsrampe und der sog. „Hafenbahn“, einem Gleisanschluss des Gewerbegebietes, grenzt über eine Länge von ca. 500 m der schmale Streifen (ca. 50 m Breite) eines Kleingartengeländes das Gewerbegebiet vom Straßendammbereich der A 57 ab. Damit befinden sich an dieser Stelle beidseits der A 57 Kleingärten.

Am Südrand des Crönparks, eines hier rd. 100 m breiten Grüngürtels mit Gehölzreihen, in dem auch der Linner Mühlenbach verläuft, quert die A 57 ein weiteres Mal die Hafenbahn, den Radweg „Krefelder Promenade“ und schließlich die zwischen Krefeld und Duisburg verlaufende Strecke der Deutschen Bahn (hier 6-gleisig). Zwischen dem Crönpark und der DB-Strecke und liegen westlich der A 57 noch ein Kleingartengelände sowie der Ausläufer eines Wohngebietes.

Nochmals weiter südlich folgen auf der Westseite der A 57 zunächst Gewerbeflächen, dann die jeweils gehölzbestandenen nordwest- und südwestlichen Quadranten der AS Krefeld-Oppum und zum Rand des Untersuchungskorridors hin wiederum ein Wohngebiet.

Die Ostseite der A 57 weist südlich der DB-Strecke den hochwertigsten Landschaftsraum im Untersuchungskorridor auf, weswegen dieser zu dieser Seite hin auf bis zu 600 m Breite aufgeweitet wurde. Dominiert wird dieser Bereich durch die rd. 500 m von der A 57 entfernt liegende Burg Linn mit ihrem inneren und äußeren Burggraben und dem von ihnen umgebenden Parkgelände. Der Burg zur A 57 hin vorgelagert sind Grünlandflächen sowie der von ihnen umgebene und nur von der Ossumer Straße vom Straßendamm der A 57 getrennte Baggersee, der durch ehemalige Kies- und Sandabgrabungen entstanden ist.

Der zwischen dem Baggersee bzw. dem Grünland und dem Burggelände sowie seinem südlichen Ende innerhalb des Untersuchungskorridors liegende Bereich besteht aus einem sich entlang des Lohbruchgrabens erstreckenden Geländestreifen aus Kleingärten, Grünland, zum Teil auch Feuchtgrünland, und Gehölzflächen. Der Raum zwischen ihm und der A 57 besteht aus einem Ackerstreifen, der durch das östliche Anschlussrohr der AS Krefeld-Oppum unterbrochen wird. Östlich des Grünstreifens am Lohbruchgraben bilden sich an das Burggelände anlehrende Kleingärten und im Übrigen auch hier landwirtschaftliche Flächen (Grün- und Ackerland) den östlichen und südlichen Rand des Untersuchungskorridors.

Bei den diesen Raum durchlaufenden und die A 57 unterquerenden inner- und überörtlichen Hauptverkehrsadern handelt es sich neben der A 57 – von Norden nach Süden gesehen – um

- die K 2 (Rather Straße),
- die L 476 (Charlottering), an die die AS Krefeld-Gartenstadt anschließt,
- die Stadtstraße Görlitzer Straße, die K 4 (Traarer Straße) sowie die Stadtstraßen Bergstraße, Bremer Straße/Emil-Schäfer-Straße, Uerdinger Straße und Essener Straße,
- die B 57 bzw. B 288 (Berliner Straße), an die die AS Krefeld-Zentrum anschließt,
- die Hafenbahn und die L 28 (Hausbend),
- eine Stadtbahnlinie,
- den Radweg „Krefelder Promenade“,

- die 6-gleisige DB-Strecke,
- die L 443 (Ossumer Straße) und
- die Stadtstraße „Untergath“, an die die AS Krefeld-Oppum angebunden ist.

Aufgrund der stadtnahen Lage der A 57 sowie der Art und der Vielzahl sie – auch außerhalb des Untersuchungskorridors – umgebender Gewerbe- und auch Industriebetriebe verlaufen am Straßendamm der A 57 bzw. ihrem näheren Umfeld diverse Ver- und Entsorgungsanlagen und -leitungen unterschiedlichster Art (u. a. Erdgasfernleitungen, Stickstoff- und Sauerstofffernleitungen, Abwasser- und Trinkwasserleitungen etc.).

Fließgewässer sind in Form des vorstehend schon benannten Aubruchkanals und des Linner Mühlenbachs vorhanden. Beim Lohbruchgraben handelt es sich um einen künstlichen Graben. Daneben existieren einige wenige Stillgewässer, wie insbesondere der benannte Baggersee. Im Sinne der WRRL berichtspflichtige Oberflächenwasserkörper weist der Untersuchungsraum eben so wenig auf wie gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete. Der Aubruchkanal gehört erst östlich des Elfrather Sees und damit deutlich außerhalb des Untersuchungsraums zu den berichtspflichtigen Gewässern/Oberflächenwasserkörpern.

Der Untersuchungsraum verfügt jedoch über ergiebige Grundwasservorkommen, die auch zur Trinkwassergewinnung genutzt werden. Zwar liegen keine der öffentlichen Trinkwassergewinnung dienenden Brunnen im Untersuchungsraum. Teile der zu einer entsprechenden Trinkwasserförderung gehörenden Schutzzone IIIa des WSG Krefeld IV „Uerdingen“ sowie auch Teile der geplanten Schutzzone IIIa des für eine weiteren Trinkwasserförderung vorgesehenen WSG Krefeld V „In der Elt“ ragen jedoch in ihn hinein.

In einigen wenigen Stellen des Untersuchungsraums, vor allem in den am nördlichen zum Elfrather See hin gelegenen Ostrand des Untersuchungskorridors sowie entlang des Lohbruchgrabens im Süden und ebenfalls am Ostrand des Untersuchungskorridors, steht das nur ein Stockwerk aufweisende Grundwasser zudem teilweise weniger als 2 m unter Gelände an.

Geologisch wird der Raum durch Schichten äolischer Sedimente der Saale- und Weichsel-Kaltzeit (Löss und Sandlöss) geprägt, die pleitozäne Flussablagerungen

(Sande und Kiese) der Niederterrasse des Rheins mit oberliegender Fazies überdecken. Das Relief ist weitgehend eben mit in etwa gleichbleibenden Geländehöhen von ca. 30 m über NN ausgebildet.

Auf dieser geologischen Ausgangssituation haben sich im Untersuchungsraum die heute jedenfalls dort, wo sich – wie z. B. in bebauten oder versiegelten Bereichen oder auch im Bereich der Kleingärten – keine standort- und nutzungsbedingten Veränderungen ergeben haben, vorherrschend und großflächig anzutreffenden Braunerden entwickelt. Über schutzwürdige Gley- und Moorböden verfügt der Untersuchungsraum nur kleinflächig. Teilweise weisen die Böden eine „hohe Funktionserfüllung für das Biotopentwicklungspotential“, auch solches für Extremstandorte, oder auch eine „hohe Funktionserfüllung für die Regulationsfunktion im Wasserhaushalt und die Kühlungsfunktion“ auf und verfügen damit über Wert- und Funktionselemente von besonderer Bedeutung im Sinne von ELES. Am Nord- und Südostrand des Untersuchungsraums gibt es teilweise Gley-Braunerde bzw. Pseudogley mit einer jeweils „hohen Funktionserfüllung bezüglich der Regelungs- und Pufferfunktion und der natürlichen Bodenfruchtbarkeit“, die zwar keine Wert- und Funktionselemente von besonderer Bedeutung im Sinne von ELES, wohl aber eine Schutzwürdigkeit des Bodens zur Folge hat.

Für den gesamten Untersuchungsraum gilt, dass die Böden und ihr Potentiale aufgrund der Raumausstattung (Wohn- und Gewerbegebiete, Bahnlinien, kommunale Straßen und Wege, Land- und Bundesstraßen und die auszubauende A 57, Landwirtschaft im noch vorhandenen Offenland etc.) in besonderem Maße Vorbelastungen einschließlich solcher aus auch verkehrlich bedingten Schadstoffeinträgen ausgesetzt sind. In einigen Bereichen des Untersuchungsraums sind zudem Altlastenverdachtsflächen verzeichnet. Die nähere Umgebung der Burg Linn ist als Bodendenkmal ausgewiesen. Böden mit besonderer Bedeutung als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte kommen dagegen im Untersuchungsraum nicht vor. Grundsätzlich und hier vor allem auch im WSG ist dem das Grundwasser überdeckenden Boden jedoch auch insoweit noch eine gesonderte Empfindlichkeit beizumessen, als er den Geschütztheitsgrad des Grundwassers maßgeblich mitbestimmt.

Makroklimatisch liegt das Untersuchungsgebiet als Teil des „Norddeutschen Tieflands“ innerhalb des atlantisch beeinflussten Klimabezirks „Niederrheinisches Tief-

land“, für den milde, schneearme Winter und mäßig warme Sommer, geringe Temperaturschwankungen sowie Niederschläge zu allen Jahreszeiten kennzeichnend sind. Der Wind weht überwiegend aus Südwesten oder folgt dem Rheinverlauf.

Mikroklimatisch differiert das Klima im Untersuchungsraum in Abhängigkeit von der Nutzung und konkreten Ausstattung der jeweiligen Teilräume. Dementsprechend unterscheidet die UVU zwischen den klimatischen Einheiten des Freilandklimas in den landwirtschaftlich geprägten Offenland, des Grünflächenklimatops in gehölzbestandenen Bereichen, des linearen Grünanlagenklimatops entlang der Gehölzbestände an der A 57, des Gartenstadt-Dorf-Klimatops im Übergang zwischen dichter Bebauung zum städtisch unbeeinflussten Umland, des Stadtklimatops in geschlossenen Siedlungsbereichen, des Gewerbeklimatops in dicht versiegelten Gewerbegebieten mit wenig Vegetation sowie des vor allem an größeren Stillgewässern vorzufindenden Gewässerklimas.

Sowohl im Norden als auch im Süden von Krefeld und auch in den nördlichen und südlichen Randbereichen des Untersuchungsraums sind in Form großräumiger landwirtschaftlich geprägter Offenlandbereiche Kaltluftentstehungs- und auch Kaltluftammelgebiete mit klimatischen Ausgleichsfunktionen vorhanden, die zur Belüftung/Abkühlung des Stadtgebietes beitragen, soweit geeignete Ventilationsbahnen vorhanden sind. Ein solcher Luftaustausch ist insbesondere möglich entlang der landwirtschaftlichen Flächen, die sich in Uerdingen auf der Ostseite der A 57 erstrecken, entlang des Grünzuges Schönwasserpark/Crönpark/Hafenbahn westlich der A 57 und der Burg Linn sowie südwestlich der AS Krefeld-Oppum.

Lufthygienische Belastungen ergeben sich vorwiegend entlang der A 57 sowie der übrigen Hauptverkehrsstraßen des Untersuchungsraums. Einträge der dort vom Verkehr erzeugten Luftschadstoffe in die bebauten Bereiche hinein sind teilweise und vorrangig entlang der Luftaustauschbahnen jedoch möglich. Gem. ELES ist den klimaregulierenden Funktionen der vorkommenden Biotope eine allgemeine Bedeutung zuzusprechen. Dem Kaltluftentstehungs- und Sammelgebiet im Bereich der AS Krefeld-Gartenstadt auf der Ostseite der A 57 sowie den Ventilationsbahnen kommt aufgrund des Siedlungsbezugs eine besondere Bedeutung zu. Sie sind genauso wie der Gehölzbestand am Gewerbegebiet nördlich der Emil-Schäfer-Straße als Wert- und Funktionselement besonderer Bedeutung einzustufen.

Die mittlere jährliche Jahresniederschlagsmenge beläuft sich auf 750 mm bis 800 mm, die Jahresmitteltemperatur auf etwa 10° C.

Mit Blick auf die Ausgestaltung des Raums teilt die UVU ihn in insgesamt 13 Landschaftsbildeinheiten (Legende der Karte 6 „Landschaft“) ein. Solche, denen die UVU die sehr hohe Qualitätsstufe I zuweisen konnte, sind angesichts des urbanisierten Umfelds nicht vorhanden. Vier von den ermittelten Landschaftsbildeinheiten weist sie unter den Aspekten Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft dennoch zumindest eine hohe Bedeutung (Qualitätsstufe II) zu. Es sind dies die Landschaftsbildeinheiten

- schwach ausgeprägter, mäßig strukturierter Talraum mit vorwiegend untyischer Nutzung (Aubruchkanal nördlich der AS Gartenstadt, Einheit Nr. 3),
- Grünachse „Schönwasserpark“, Linner Mühlenbach beidseits der Schönwasserparkbrücke (Einheit Nr. 14),
- Park- und Grünanlagen der Burg Linn (Einheit Nr. 15) und
- Latumer Bruch entlang des Lohbruchgrabens (Einheit Nr. 16).

Die Landschaftsbildeinheiten 14, 15 und 16 gehen dabei unmittelbar ineinander über und bilden so im südlichen Teil des Untersuchungsraums einen geschlossenen Bereich, der sich vorwiegend auf der Ostseite der A 57 befindet und sich nur in Höhe der Schönwasserparkbrücke auf deren Westseite erstreckt.

Die mittlere Bedeutung der Qualitätsstufe III wird dann noch den ermittelten Landschaftsbildeinheiten

- schwach strukturierte Agrarlandschaft auf gering bewegtem Relief (Offenland nördlich der AS Gartenstadt zwischen der A 57 im Westen und dem Aubruchkanal im Osten, Einheit Nr. 1)
- strukturreiche Agrarlandschaft auf gering bewegtem Relief südöstlich der AS Gartenstadt (Einheit 2),
- reich strukturierte innerörtliche Grünfläche (Elfrather Friedhof und südlich davon der Gehölzstreifen auf der Westseite der A 57 (Einheit 10),
- städtischen Grünfläche „Krefeld-Zentrum“ (Grün- und Gehölzflächen, ehemaliges Abgrabungsgewässer und Kleingärten im Umfeld der AS Zentrum, Einheit 13) sowie
- Flächen im Stadtteil Krefeld-Oppum auf der Westseite der A 57/südwestlich der AS Oppum (Einheit 18).

beigemessen. Alle anderen Landschaftsbildeinheiten, die nur schwach strukturieren innerörtlichen Grünflächen der Einheit 9, der südliche Rand des Untersuchungsraums mit der landwirtschaftlichen Niederterrasse der Einheit 17 auf der Ostseite der A 57 sowie insbesondere die großflächigen Wohn- und Gewerbegebiete der Einheiten 11 und 12 werden insoweit als nachrangig bzw. von keiner besonderen Bedeutung eingestuft.

Im LBP wird die vorgenannte Einteilung der Landschaftsbildeinheiten zwar noch verfeinert, aktualisiert und auf 18 Einheiten erweitert. Die in der UVU festgestellten Charakterisierungen und Wertigkeiten der Räume bleiben davon jedoch unberührt. Unabhängig von der Einteilung in die Landschaftsbildeinheiten hervorzuheben bleibt die Prägung des Raums durch die A 57 und ihr urbanes Umfeld, das gleichwohl hohe sich aus Privat-/Kleingärten und Gemeinschaftsgrün wie u. a. dem Schönwasser-/Crönpark, dem Neuenhofenpark und dem Burgpark Linn zusammensetzende Grünflächenanteile aufweist. Die A 57 selbst bildet hier mit ihren gehölzbestandenen Böschungen ein wesentliches, lineares Strukturelement, das als Sichtbarriere wirkt und die Landschaftsräume optisch begrenzt.

Floristisch, d. h. bezogen auf seine Biotopausstattung, die im Detail aufgenommen und in der Karte 1 der UVU (Realnutzung und Biotoptypen) sowie später auch im LBP (Unterlage 19.2/BK 1, Bestands- und Konfliktplan – Biotik –) dargestellt worden ist, enthält dieser stark anthropogen überformte Untersuchungsraum nur noch sehr wenige naturnahe Bereiche.

Die potenzielle natürliche Vegetation des Untersuchungsgebietes – also diejenige Vegetation, die sich einstellen würde, wenn der menschliche Einfluss aufhörte, es mithin keine anthropogenen Beeinflussungen gäbe – bestünde je nach Standort und den zugehörigen geologischen, pedologischen, hydrologischen und klimatischen Bedingungen vorwiegend aus Stieleichen, Hainbuchen und Buchen bzw. – in feuchten Niederungen – aus Schwarzerlen, Moorbirken, Stieleichen und Weiden bestehenden Waldgesellschaften.

Durch den starken anthropogenen Einfluss weicht die tatsächliche Vegetation aber weitgehend von der potenziellen natürlichen Vegetation ab, die auch abseits der Siedlungsbereiche nur noch selten oder rudimentär vorhanden ist (vgl. auch vorstehende Beschreibung der Raumausstattung). Am ehesten sind im Untersuchungsraum Fragmente der potentiellen natürlichen Vegetation noch in Form von

Bereichen mit Erlen-Bruchwald entlang des Lohbruchgrabens zu finden. Besonders oder streng geschützte und daher ggf. auch planungsrelevanten Pflanzenarten konnten im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen werden.

Diese Raumausstattung allein lässt noch keine Rückschlüsse auf die Bedeutung des Raums für die Fauna zu, weil eine Reihe von Arten ihren Lebensraum auch in einer entsprechend überformten Landschaft findet. Angesichts der mittig durch den Untersuchungsraum führenden Trasse der A 57 und der beidseits von ihr sowohl Untersuchungsraum selbst als auch weit über die Grenzen des Untersuchungsraums hinaus vorhandenen dichten und auch großflächig Gewerbe einschließenden Bebauung überschneiden sich hier aber weitgehend die Wertigkeiten der Landschaftsbilder mit denen der Vegetation und denen, die diese Landschaft für die Fauna vorhält.

Eine bezogen auf alle sonstigen Räume des Untersuchungsgebietes und sein Lebensraumpotential herausgehobene Bedeutung (in der UVU eingestuft als sehr hoch) hat dabei der Bereich entlang des Lohbruchgrabens östlich der AS Krefeld-Oppum, der mit seinen Erlen-Bruchwald Beständen auch den natürlichsten Bereich des Untersuchungsraums bildet. Er ist sowohl für die Avifauna als auch für Amphibien und Fledermäuse von Bedeutung und hält zumindest potentiell auch Lebensräume für Schmetterlinge vor. Für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling stellt er allerdings nur einen potentiellen Wanderkorridor dar. Die sich nach Norden zur Burg Linn hin und von dort nach Westen (Schönwasserpark/Crönpark) anschließenden Bereiche mit – s. o. – hoher Landschaftsbildwertigkeit sowie auch Bereiche westlich des Lohbruchgrabens und der A 57 inklusive der Gehölzbestände innerhalb der Anschlusszonen der AS Oppum haben etwas geringere Potentiale, aber immer noch eine hohe bis zumindest mittlere Bedeutung für die Fauna. Zusammengenommen bildet dieser Komplex aufgrund seiner Ausstattung und Größe den faunistisch wertvollsten des Untersuchungsraums.

Eine vor allem wegen seiner Gehölzbestände hohe faunistische Bedeutung weist die UVU außerdem dem Umfeld der AS Krefeld-Zentrum mit dem Neuenhofenpark, dem Stillgewässer auf seiner Ostseite und seinen Anschlusszonen zu. Ansonsten sind es nur noch vereinzelt liegende kleine Teilflächen, deren faunistische Bedeutung vorwiegend wegen der Gehölze über die einer mittleren Art hinausgeht. Vier davon liegen am Aubruchkanal im Nordosten des Untersuchungsraums, zwei auf der Westseite der A 57, und zwar südlich der Traarer Straße im Umfeld des dortigen Bolzplatzes sowie südlich des Charlotterings. Alle anderen Flächen wie

insbesondere auch der Elfrather Friedhof und der sich südlich von ihm auf der Westseite der A 57 anschließende schmale Gehölzstreifen weisen geringere Lebensraumpotentiale (maximal solche mit mittlerer Bedeutung) auf.

An Fledermäusen konkret im Untersuchungsraum nachgewiesen werden konnten im Rahmen der UVU von 2008 bzw. der dazu erfolgten Bestandserhebungen sowie der Untersuchungen, die 2015/2016 für den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vom Februar 2018 durchgeführt wurden, die 11 Arten Braunes Langohr, Großer und Kleiner Abendsegler sowie Alpen-, Breitflügel-, Fransen-, Mücken-, Rauhaut-, Teich-, Wasser- und Zwergfledermaus. Aufgrund zweier nicht auf Artniveau spezifizierbarer Nachweise könnten darüber hinaus das Graue Langohr (Gattung *Plecotus*) und eine – weitere – Art der Gattung *Myotis* zu den im Untersuchungsraum vorkommenden Arten gehören.

Amphibiennachweise ergaben die Untersuchungen der UVU von 2008 und die einer 2014 für den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vom Februar 2018 durchgeführte Bestandserhebung für die Arten Bergmolch, Erdkröte, Grasfrosch und Teichmolch sowie als Arten des sog. „Grünfroschkomplexes“ (der auch den Seefrosch beinhaltet) für den Kleinen Wasserfrosch und den Teichfrosch. Bei den von ihnen genutzten Stillgewässern handelt es sich ganz überwiegend um das ehemalige Abgrabungsgewässer westlich der Burg Linn an der Ossumer Straße sowie die Gräben der Burg Linn und die Gewässer entlang des Lohbruchgrabens. Auch die Gewässer im Crönpark entlang des Linner Mühlenbachs kommen grundsätzlich als Lebensraum in Frage. Das ehemalige Abgrabungsgewässer nordöstlich der AS Krefeld-Zentrum ist dagegen aufgrund seiner isolierten Lage nur sehr bedingt als Lebensraum für Amphibien geeignet.

Das im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vom Februar 2018 erfasste und betrachtete Spektrum der Avifauna beinhaltet insgesamt 77 als planungsrelevant eingestufte Arten, die entweder

- 2008 im Rahmen von Bestandserhebungen für die UVU bzw. einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag unmittelbar nachgewiesen wurden oder
- aufgrund von Angaben in der Literatur (die Daten des LANUV – Messtischblatt-Abfragen von 2014 und 2017, LINFOS-Fundortkataster-Abfragen von 2014 und 2017, Abfragen des Fachinformationssystems FIS von 2014 und 2017,

Standarddatenbogen des FFH-Gebietes „Latumer Bruch“) im Untersuchungsraum zu vermuten sind,

- nach Erkenntnissen des ehrenamtlichen Naturschutzes (NABU Krefeld 2017, Biologische Station Krickenbecker Seen 2017) oder der Bürgerinitiative Baumschutz zum Arteninventar gehören,
- nach Erkenntnissen aus anderen Bestandserhebungen für andere Vorhaben oder
- den Erkenntnissen der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld

mit unterschiedlichem Status (d. h. als Brutvogel, als Rastvogel oder als Nahrungsgast bzw. Durchzügler) im Untersuchungsraum vorkommen oder vorkommen können. Von diesen 77 Arten werden derzeit 3 (Nachtreiher, Schneegans und Wiedehopf) vom LANUV nicht bzw. nicht mehr auf der die planungsrelevanten Arten benennenden Artenliste (LANUV, geschützte Arten NRW) geführt.

Außerdem wurde 2008 im Zusammenhang mit den Untersuchungen für die UVU der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling, eine Schmetterlingsart, im Untersuchungsraum nachgewiesen.

Bezüglich der näheren Einzelheiten dazu wird an dieser Stelle auf die Unterlagen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags bzw. auch des LBP Bezug genommen.

Das in den Untersuchungsraum hineinragende Umland der Burg Linn und der sich südlich anschließende Bereich entlang des Lohbruchgrabens ist Bestandteil einer Altrheinschlinge und gehört als FFH-Gebiet DE 4605-301 „Latumer Bruch“ zu den Natura 2000-Gebieten im Sinne der §§ 31ff. BNatSchG. Die westliche Grenze des überwiegend außerhalb des Untersuchungsraums liegenden FFH-Gebietes reicht bis zum Anschlussrohr der AS Krefeld-Oppum. Innerhalb des Untersuchungsraums und entlang des Lohbruchgrabens befinden sich diverse Biotop- und Lebensraumtypen

- 6510 „Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen“ [sind vom LANUV unter @LINFOS bzw. im Biotopkataster auch als gesetzlich geschützte Biotop* (G)BT-4605-0004-2014, (G)BT-4605-0011-2014, (G)BT-4605-0009-2014, (G)BT-4605-301-2014, (G)BT-4605-0131-2014, (G)BT-4605-0132-2014 bzw. (G)BT-4605-0134-2014 ausgewiesen],

- 3150 „Natürliche Seen und Altarme“ [sind vom LANUV unter @LINFOS auch als gesetzlich geschützte Biotop* (G)BT-4605-0001-2014, (G)BT-4605-0002-2014, (G)BT-4605-0130-9, (G)BT-4605-0131-9 und (G)BT-4605-0248-2014 ausgewiesen] sowie
- 91EO „Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwälder“ [sind vom LANUV unter @LINFOS auch als gesetzlich geschützte Biotop* (G)BT-4605-0133-9 und (G)BT-4605-0134-9 ausgewiesen].

* gesetzlicher Biotopschutz der §§ 30 BNatSchG bzw. 42 LNatSchG

Soweit das FFH-Gebiet „Latumer Bruch mit Buersbach, Stadtgräben und Wasserwerk“ weitere Lebensraumtypflächen aufweist, liegen diese rd. 550 m östlich der Burg Linn und insgesamt rd. 1.000 m von der A 57 entfernt bzw. rd. 700 m südlich der AS Krefeld-Oppum ebenfalls außerhalb des Untersuchungsgebietes.

Größere Teile des FFH-Gebietes DE 4605-301 „Latumer Bruch mit Buersbach, Stadtgräben und Wasserwerk“ gehören im Untersuchungsraum gleichzeitig auch zu dem NSG KR-001 „Latumer Bruch“. Insofern wird der europäische Gebietschutz auch über die Regelungen des Landschaftsplans der Stadt Krefeld umgesetzt, mit dem die Festsetzung des NSG nach § 23 BNatSchG erfolgt ist.

Sonstige europäisch geschützte Gebiete sind nicht betroffen. Die nächstgelegenen Gebiete, das FFH-Gebiet „Die Spey“ (DE-4606-301), die „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ (DE-4405-301) und die „Ilvericher Altrheinschlinge“ (DE-4706-301) sind rd. 4 km und mehr von der A 57 und dem Untersuchungsgebiet für deren Ausbau entfernt.

Auch weitere NSG'e weist der Untersuchungsraum nicht auf. Er beinhaltet jedoch diverse Einzelbiotop, die dem gesetzlichen Schutz der §§ 30 NatSchG bzw. 42 LNatSchG unterliegen. Es sind dies neben den vorstehend schon benannten gleichzeitigen Lebensraumtypflächen des FFH-Gebietes „Latumer Bruch mit Buersbach, Stadtgräben und Wasserwerk“ die ebenfalls innerhalb des FFH-Gebietes liegenden Biotop

- (G)BT-4605-0003-2014 und (G)BT-4605-0032-2014, Großseggenried S Linn, Sümpfe, Riede und Röhrichte,
- (G)BT-4605-0132-9, (G)BT-4605-0012-2014 und (G)BT-4605-0128-9, Sümpfe, Riede und Röhrichte,

- (G)BT-4605-0242-2014, Stillgewässer, Blänke am Lohbruchgraben, sowie
- (G)BT-4605-0050-2014, Stillgewässer.

Auch diese reihen sich entlang des Lohbruchgrabens auf. Zusammen mit denen, die in dem FFH-Gebiet gleichzeitig als LRT erfasst sind, bilden sich dort aus ihnen insbesondere südlich der Kurkölner Straße sowie östlich des Anschlussohrs der AS Krefeld-Oppum zusammenhängende ca. 50 m bis 80 m breite Geländestreifen.

Das einzige außerhalb des FFH-Gebietes liegende gesetzlich geschützte Biotop des Untersuchungsgebietes bildet nach den Planunterlagen und dem vom LANUV unter @LINFOS und im Biotopkataster veröffentlichten Daten das westlich der A 57 im Schönwasserpark gelegene und unter der Bezeichnung (G)BT-4605-0003-2007 geführte Stillgewässer „Teiche am Linner Mühlenbach“.

Über sonstige geschützte Bereiche verfügt der Untersuchungsraum in Form von drei LSG'en im Sinne von § 26 BNatSchG, mehreren geschützten Landschaftsbestandteilen (§ 29 BNatSchG) und mehreren Naturdenkmälern (§ 28 BNatSchG).

Das LSG 4605-010 „Oppumer Feld“ umfasst insbesondere Bereiche westlich der AS Krefeld-Zentrum (Neuenhofenpark, Kleingartengelände), den sich südlich daran bis zum Crönpark anschließenden Gehölzstreifen, den Schönwasser- bzw. Crönpark selbst und östlich davon das Umland der Burg Linn. Das LSG 4605-004 „Elfrath“ erstreckt sich im Nordosten (Offenland östlich der AS Krefeld-Gartenstadt) und das LSG 4605-011 „In der Eit“ im Südosten des Untersuchungsraums (Ostseite des Lohbruchgrabens). Geschützte Landschaftsbestandteile sind vor allem in Form diverser Alleen vorhanden, von denen zwei (Mehlbeerenallee AL-KR-0092 an der Görlitzer Straße und Lindenallee AL-KR-0008 an der Bremer Straße/Emil-Schäfer-Straße) durch die A 57 gequert werden und von beiden Seiten nahe an sie heranreichen. Als Naturdenkmäler des Raums sind ein Bergahorn am Bruckschenhof am Nordostrand des Untersuchungsraums sowie drei Bäume (eine Platane, eine Eiche und eine Blutbuche) im Linner Burgpark vorhanden.

Die Lindenallee vor dem Haus Neuenhofen befindet sich bereits außerhalb des Untersuchungsraums.

Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 24 UVPG

Die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme lassen sich in drei Bereiche gliedern:

a) Baubedingte Auswirkungen:

Während der Bauphase ist mit Staub-, Lärm- und Abgasimmissionen durch den Betrieb von Baustellenfahrzeugen und -einrichtungen zu rechnen. Neben der späteren Straßentrasse sind auch Baustelleneinrichtungsplätze und Arbeitsstreifen potenzielle Emissionsorte. Gleichzeitig stehen diese Flächen während der Bauphase für ihre ursprüngliche Nutzung wie z. B. auch als Lebensraum für Tiere und Pflanzen nicht zur Verfügung. Sie dienen je nach Bedarf z. B. als Abstellfläche für Baugeräte und Baumaterialien oder der Lagerung von Erdmassen, die ggf. an anderer Stelle dauerhaft oder vorübergehend entnommen wurden.

b) Anlagebedingte Auswirkungen:

Durch den 6-streifigen Ausbau und die damit einhergehende Verbreiterung der Trasse der A 57 werden Flächen dauerhaft überbaut und versiegelt. Hiermit verbunden sind quantitative und qualitative Verluste an Vegetationsflächen und Lebensräumen freilebender Tiere sowie an den wenigen Stellen im Nord- und Südosten des Untersuchungsraums, an denen entsprechende Flächen an die A 57 angrenzen, auch solcher für landwirtschaftliche Nutzungen. Die mit dem Ausbau einhergehenden Neuversiegelungen können zu Beeinträchtigungen der Trinkwassergewinnung führen und auch kleinklimatische Veränderungen können nicht völlig ausgeschlossen werden.

Obwohl die Trasse der A 57 schon vorhanden ist, verändern sich – nicht zuletzt aufgrund der bislang nicht bzw. zumindest nicht in der Höhe von bis zu 7,50 m bzw. an einer Stelle sogar 9,00 m hohen Lärmschutzwände – das Landschaftsbild und das Wohnumfeld.

Eine Verstärkung der bestehenden faunistischen Barriere- und Zerschneidungswirkungen ist mit dem 6-streifigen Ausbau der schon vorhandenen A 57 dagegen nur sehr bedingt verbunden. Sie ergibt sich letztlich nur insoweit, wie sich allein durch die Straßenverbreiterung, die Lärmschutzwände und ggf.

auch ein höheres Verkehrsaufkommen für einzelne Tierarten und hier insbesondere Vögel und Fledermäuse die Möglichkeiten zu ihrer Querung verschlechtern.

c) Betriebsbedingte Auswirkungen:

Als betriebsbedingte Auswirkungen sind vor allem Lärm- und Schadstoffemissionen zu sehen. Dabei ist nicht nur auf Luftschadstoffe abzustellen. Der Schadstoffeintrag durch die Entwässerung der Fahrbahn, auch bei möglichen Unfällen, ist ebenso zu berücksichtigen.

5.3.1 **Schutzgut Mensch, Kultur und sonstige Sachgüter**

Unter den Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Mensch werden die Beeinträchtigungen verstanden, die geeignet sind, die physische und psychische Gesundheit des Menschen oder sein Wohlbefinden zu treffen. Im Zusammenhang mit der Erweiterung der schon vorhandenen A 57 um jeweils einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung resultieren Auswirkungen in erster Linie aus Beeinträchtigungen im Planungsraum vorhandener Erholungsbereiche sowie aus den Lärm- und Luftschadstoffimmissionen. Dabei sind ausdrücklich nicht nur diejenigen Auswirkungen zu betrachten, die die Schwelle zu einer Gesundheitsbeeinträchtigung überschreiten, sondern auch bereits Belästigungen unterhalb dieser Schwelle.

Soweit sich aus den Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter indirekt auch Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch ergeben, sind diese vorrangig Gegenstand der separaten Schutzgutbetrachtungen sowie etwaiger Wechselwirkungen.

Freizeit und Erholung

Gegenstand dieser Darstellung sind ausschließlich im Freiraum nutzbare Freizeiteinrichtungen und die freiraumbezogene Erholung. Andere Freizeit- und Erholungseinrichtungen weist der betroffene Raum zwar u. a. mit dem Museum Burg Linn, dem unweit davon am Rande des Untersuchungsraums liegenden Deutschen Textilmuseum sowie einer Tennishalle ebenfalls auf. Beeinträchtigungen der Nutzung dieser Einrichtungen ergeben sich jedoch weder bau- noch anlagebedingt und auch betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind angesichts dessen, dass sich diese Einrichtungen innerhalb von Gebäuden befinden, nicht erkennbar.

Bereiche, die der freiraumbezogenen Erholung dienen und auch im Freiraum nutzbare Freizeiteinrichtungen (vor allem Spiel-, Sport- und Bolzplätze, diverse Kleingartenanlagen und Spazierwege im Schönwasser- bzw. Crönpark, Neuenhofenpark, Burgpark Linn und den übrigen Grünanlagen) verteilen sich punktuell in größerer Zahl im Untersuchungsraum und sind, wie auch Kleingartenanlagen und Spazierwege, auch unweit der A 57 zu finden (vgl. UVU, Karte 7 „Menschen, Kulturgüter und sonstige Sachgüter“). Sie weisen trotz der Vorbelastungen durch die A 57-Trasse und ihr Verkehrsaufkommen nicht zuletzt wegen ihrer Nähe zu großen Wohngebieten eine entsprechende Bedeutung auf und sind mit dieser in die Betrachtung einzubeziehen.

Besonders gut erschlossen und auch von ihrer Gesamtgröße her besonders für die Feierabend- und Naherholung geeignet sind dabei der Latumer Bruch, der auch Reit- und Wanderwege vorhält und entsprechend stark frequentiert wird, sowie der sich nördlich unmittelbar daran anschließende Bereich mit der Burg Linn und dem ehemaligen Abgrabungsgewässer. Der Erholungseignung des Umfelds der Burg Linn mit dem ehemaligen Abgrabungsgewässer zwischen ihr und der A 57 ist dabei nicht zuletzt wegen der Qualität des Landschaftsbildes nochmals eine herausgehobene Bedeutung zuzumessen (einziger Bereich des Untersuchungsraums mit sehr hoher Einstufung in der UVU).

Als siedlungsnaher Freiraum mit einem erholungsrelevanten Wegenetz von hoher und damit vorrangiger Bedeutung ist auch der aus Gehölz- und Offenlandflächen bestehende Bereich südöstlich der AS Krefeld-Gartenstadt.

Die Parkanlagen und Grünflächen – u. a. Schönwasser-/Crönpark und Neuenhofenpark, aber auch das Umfeld des nordöstlich der AS Krefeld-Zentrum gelegenen ehemaligen Abgrabungsgewässers und der die A 57 von der westlichen Bebauung abschirmende und von einem Weg durchzogene Gehölzstreifen – sowie die beidseits der A 57 zu findenden Kleingärten eignen sich zwar aufgrund ihrer Lage und Vorbelastungen nur bedingt für Erholungszwecke im engeren Sinne, erfüllen aber als nahe Umfeld der besonders zu schützenden Wohnbebauung gleichwohl bedeutsame Funktionen für das Schutzgut Mensch. Für den Schönwasser- bzw. Crönpark auf der Westseite der A 57 gilt dies auch als Verbindung zur Burg Linn auf der Ostseite der A 57.

Die Gewerbegebiete haben demgegenüber mit Blick auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktionen nur eine mittlere und für Erholungszwecke keine bedeutsame Funktion.

Im gültigen Regionalplan (Bezirksregierung Düsseldorf 2018) ist die A 57 als Bestand und Bedarfsplanmaßnahme – dem Bestand entsprechend mit räumlicher Festlegung – enthalten. Den ganz überwiegenden Teil des Untersuchungsraums weist der Regionalplan als allgemeine Siedlungsbereiche (ASB), solche für Gewerbe eingeschlossen, als Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) oder als Schienenwege und Betriebsflächen von Bahnanlagen aus. Für die Westseite der A 57 gilt dies mit Ausnahme des Elfrather Friedhofs durchgehend. Flächen, die dem Schutz der Landschaft und im Sinne des Schutzgutes Mensch auch der landschaftsorientierten Erholung dienen sollen, weist der Regionalplan nur im Norden und Nordosten des Untersuchungsraums und mit Ausnahme des Elfrather Friedhofs ausschließlich östlich der A 57 (insbesondere nördlich der L 473, zu einem kleineren Teil aber auch südlich von ihr) sowie im Südosten des Untersuchungsraums (Umfeld Burg Linn, Latumer Bruch) aus und deklariert sie zu Bestandteilen sog. „Regionaler Grünzüge“. Es sind dies im Wesentlichen die un bebauten Offenlandbereiche samt teilweise angrenzender Gehölze (vgl. Beschreibung der Umwelt, vorstehend Nr. 5.2). Das Umfeld der Burg Linn und den Latumer Bruch im Südosten stellt der Regionalplan darüber hinaus als Fläche zum Schutz der Natur dar und wertet sie damit unter dem Erholungsaspekt auf.

Als ausgewiesene „Regionale Grünzüge“ unterliegen die Gebiete, denen der Regionalplan Erholungsfunktionen zuweist, dem in seinem Kapitel 4.1.2 analog zum Ziel 7.1.5 „Grünzüge“ des LEP formulierten Ziel, sie im Hinblick auf ihre freiraum- und siedlungsbezogenen Funktionen und damit auch im Hinblick auf die der Erholung vor anderweitiger Inanspruchnahme zu schützen. Durch Planungen und Maßnahmen sollen neben anderen wie u. a. der Vernetzung ökologischer Potentiale auch die Erholungsfunktionen entwickelt und verbessert, Einengungen und weitere Zerschneidungen vermieden werden. Aber auch andere Bereiche, die sich aufgrund ihrer Struktur, Ungestörtheit und Erreichbarkeit für die naturverträgliche und landschaftsorientierte Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzung besonders eignen (wie vorliegend als Sportanlagen z. B. die vorhandenen Tennis- und Bolzplätze), sollen gesichert und weiterentwickelt werden (vgl. u. a. Grundsatz 7.1-8 des LEP).

Vorliegend bestätigen damit die Ausweisungen des Regionalplans weitestgehend die im Untersuchungsgebiet tatsächlich stattfindenden Nutzungen und damit auch die von nord-/nordöstlichen und südöstlichen Teilen des Raums als Erholungsraum für die Bevölkerung der umliegenden Siedlungsbereiche.

Zwar ist die Erholungseignung einer Landschaft grundsätzlich stark von der Vielfalt der landschaftlichen Strukturen sowie von dem Fehlen industriell-städtischer Siedlungselemente und dem von störenden Immissionen abhängig. Insoweit werden angesichts der Vorbelastungen, die besonders von der A 57, aber auch von den diversen anderen Verkehrswegen der Umgebung (u. a. inner- und überörtliche Straßen und eine nicht unbedeutende und entsprechend belastete Hauptverkehrsstrecke der Deutschen Bahn) sowie nicht zuletzt auch von den stadtnahen Gewerbe- und Industriegebieten ausgehen, gerade vorliegend Qualität und Eignung der zur Erholung zur Verfügung stehenden Räume eingeschränkt. Angesichts ihrer Erschließung und Nähe zu großen Wohngebieten einerseits und ihrer bezogen auf die weitere Umgebung relativen Seltenheit andererseits sind diese Einschränkungen jedoch eher nachrangig und werten ihre Eignung für die Feierabenderholung nur mäßig ab.

In diesem Umfeld verstärkt die 6-streifig ausgebaute A 57 die Beeinträchtigungen der Erholungseignung ihrer Umgebung. Es entsteht jedoch kein neues Belastungsband. Auch neue Barrieren zwischen den beidseits der Trasse liegenden Räumen mit Wohnumfeldfunktionen ergeben sich nicht. Die 15 vorhandenen Brückenbauwerke bleiben erhalten bzw. werden erneuert, so dass u. a. auch die Verbindung vom Schönwassers-/Crönpark zur Burg Linn aufrechterhalten bleibt. Neue Beeinträchtigungen stellen sich daher nur insoweit ein, als sich ggf. eine vorhabenbedingte Erhöhung der Verkehrsbelastung ergibt, die Fahrbahnen der A 57 durch den Ausbau näher an die Gebiete mit Wohnumfeld-, Erholungs- und Freizeitfunktionen heranrücken oder Flächen mit entsprechenden oder auch nur potentiellen Funktionen durch Verkleinerung verloren gehen.

Entsprechend verkürzte Abstände zwischen den Fahrbahnen der A 57 (Stand-/Seitenstreifen und Bankette eingeschlossen) und den unter den vorgenannten Aspekten bedeutsamen Flächen ergeben sich durch die schmalen Streifen, die jeweils auf der Ost- und/oder Westseite von ihr für die beiden zusätzliche(n) Fahrspur(en) benötigt werden. Je nachdem, ob der Ausbau asymmetrisch oder symmetrisch erfolgt, umfasst dies bis zu insgesamt 6 m (Regelquerschnitt RQ 36 statt bisherigem Querschnitt Q 30). Nur in dieser Größenordnung rücken Flächen, die mit Blick auf ihre Erholungsfunktion oder als Wohnumfeld von Bedeutung sind, und die A 57 näher zusammen.

Dort, wo der Ausbau jeweils symmetrisch durch Erweiterung um eine Fahrspur auf jeder Seite erfolgt, d. h. nördlich der Görlitzer Straße und südlich des Lohbruchweges, verteilt sich der Ausbau auf beiden Straßenseiten und dort, wo die Erweiterung asymmetrisch zu einer Seite hin erfolgt, bleiben die Abstände auf der jeweils gegenüberliegenden Seite im Wesentlichen unverändert erhalten. Südlich der Görlitzer Straße folgt dem symmetrischen Ausbau im Norden ein solcher asymmetrischer Ausbauabschnitt, in dem die Erweiterung der A 57 nach Westen hin erfolgt. Dieser Abschnitt reicht bis zur Berliner Straße (B 57 bzw. B 288). In dem dann noch verbleibenden Abschnitt zwischen der Berliner Straße im Norden und dem Lohbruchweg im Süden werden die beiden zusätzlichen Fahrspuren dann ebenfalls asymmetrisch auf der Ostseite der A 57 errichtet.

Dieses Ausbaukonzept lässt die Bereiche, denen für die Erholung besondere Wertigkeiten zukommen, weitestgehend unberührt. So bleibt die ca. 1 ha große Wiesenfläche (brachgefallenes Intensivgrünland, grenzt über eine Länge von ca. 100 m an die A 57) südlich des Elfrather Friedhofs und der Rather Straße, der die UVU eine hohe Erholungsfunktion und -eignung attestiert, als solche erhalten. Soweit Beeinträchtigungen durch den dort symmetrischen Ausbau erfolgen, beschränken sie sich auf die Verlagerung der mit Straßengehölzen bestandenen Dammböschung um die halbe Ausbaubreite. Auch dort, wo südöstlich der AS Gartenstadt ein etwas größerer Bereich mit hoher Bedeutung für Erholungsfunktionen festgestellt wurde – er reicht über eine Länge von ca. 170 m bis an die A 57 heran –, beschränken sich unmittelbare Beeinträchtigungen durch den auch dort symmetrisch erfolgenden Ausbau auf einen entsprechend schmalen Streifen, der nach den Feststellungen des LBP derzeit aus mittel bis schlecht ausgeprägten Vorwaldgehölzen besteht.

Kaum unmittelbare Beeinträchtigungen ergeben sich bezogen auf den auf der Ostseite der A 57 liegenden bedeutendsten Erholungskomplex des Untersuchungsraums, der sich aus der Burg Linn, ihrer Umgebung und dem Latumer Bruch zusammensetzt. Der landschaftlich hochwertigere nördliche Teil dieses Bereiches mit der Burg Linn selbst, den sie umgebenden Burggräben und dem westlichen Umland inklusive des ehemaligen Abtragungsgewässers (Wertstufe I der UVP = sehr hoch) erstreckt sich nördlich des Lohbruchweges nur bis zum Ostrand der von dem Ausbau unberührt bleibenden L 443/Ossumer Straße und bleibt ohne unmittelbare Inanspruchnahme. Zwar erfolgt der Ausbau der A 57 hier asymmetrisch Richtung Osten. Die Ausbauflächen liegen aber durchgehend westlich der L 443/der Ossumer Straße bzw. zwischen ihr und der A 57. Direkte Betroffenheiten

bleiben auf den sich südlich daran anschließenden und eine Stufe niedriger (II = hoch) bewerteten Bereich entlang des Lohbruchgrabens beschränkt. Zwischen der L 443-Querung der A 57 im Norden und der AS Oppum im Süden ist jedoch nur der ohnehin schmale Ackerstreifen zwischen der A 57 und dem Lohbruchweg betroffen. In Höhe der das Ende des Ausbauabschnitts bildenden AS Oppum bleiben die Ausbaumaßnahmen auf das Innere des Anschlussohrs beschränkt und im südlich der AS liegenden Untersuchungsraum ergeben sich keine vorhabenbedingten Flächeneingriffe mehr.

Soweit entlang des stadtnahen Ausbauabschnitts der A 57 beidseits von ihr Erholungsgebiete vorhanden sind, bleibt deren Umfang von daher weitgehend unangestastet. Ihre Erholungseignung bzw. die Wertigkeit ihrer Erholungsfunktionen hängen angesichts ihrer Nähe zur A 57 jedoch nicht nur von der jeweiligen Flächengröße, sondern auch davon ab, in welchem Umfang sich indirekte Beeinträchtigungen durch Immissionen ergeben. Diesbezüglich sind angesichts des vorgesehenen umfangreichen aktiven Lärmschutzes jedoch Verbesserungen zu erwarten. So profitieren von den erheblich lärmindernden Fahrbahnbelägen [Korrekturfaktor gem. 16. BImSchV bzw. der RLS-90: - 5 dB(A)], die im gesamten Ausbauabschnitt verwendet werden sollen, unabhängig von ihrer Wertigkeit alle Naherholungsfunktionen aufweisenden Bereiche beidseits der A 57. Bei den höherwertigeren Bereichen südöstlich der AS Zentrum mindern die dort 4,5 m bis 7,5 m hohen Lärmschutzwände und in Höhe des besonders hochwertigen Bereiches der Burg Linn bzw. entlang des ehemaligen Abgrabungsgewässers zwischen der A 57 und der Burg Lärmschutzwände in einer Höhe von 4,50 m die den Erholungswert beeinträchtigenden Lärmbelastungen zusätzlich.

Zwar können die teilweise sehr hohen Lärmschutzwände ihrerseits unter dem Aspekt der Landschaftserholung Beeinträchtigungen mit sich bringen, zumal sie aufgrund der Dammlage der A 57 besonders gut und weit sichtbar sein werden. In dem überwiegend urbanen Umfeld des Ausbauabschnitts, in dem der Autobahndamm Sichtbeziehungen über längere Strecken ohnehin kaum zulässt, fallen diese jedoch nicht besonders ins Gewicht. Dort, wo die höherwertige Qualität des Landschaftsbildes bedeutsam zur Wertigkeit eines (Nah-)Erholungsgebietes beiträgt, d. h. im Umfeld der Burg Linn / des Latumer Bruchs, entfällt wegen der Schönwasserparkbrücke der Straßendamm bzw. wird der zwischen der A 57 und dem Lohbruchweg und damit direkt vor dem Damm liegende Ackerstreifen im Rahmen einer Kompensationsmaßnahme aufgeforstet. Mit dieser Kompensationsmaßnahme

wird auch das Landschaftsbild aufgewertet und der störenden Wahrnehmbarkeit des Damms der A 57 samt Lärmschutzwand entgegengewirkt.

Die Erreichbarkeit der unter dem Freizeit- und Erholungsaspekt bedeutsamen Flächen und Anlagen wird im Übrigen vor dem Hintergrund, dass die Autobahntrasse schon vorhanden ist und alle Querungsmöglichkeiten erhalten bleiben, nicht eingeschränkt.

Zukünftiger Verkehrslärm

Ob und in welchem Umfang schutzwürdige Bereiche wie insbesondere Wohngebiet durch den von einer Straße ausgehenden Verkehrslärm beeinträchtigt werden, ist abhängig vom jeweiligen Verkehrsaufkommen und dem Umfang der Lärmschutzmaßnahmen. Unter Berücksichtigung des 2030 zu erwartenden Verkehrsaufkommens und des vorgesehenen aktiven Lärmschutzes ist der Verkehrslärm berechnet worden.

Bezüglich des Verkehrsaufkommens greift die entsprechende Berechnung auf die im Verkehrsgutachten (Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die A 57 im Abschnitt AK Köln Nord bis AS Rheinberg, Brilon Bondzio Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, Schlussbericht vom Oktober 2018) ermittelten Daten zurück. Aufbauend auf vorhandenen Verkehrsdaten und einer Verkehrsanalyse für das Jahr 2014 (Analysefall 2014) ist darin zunächst das in 2030 auf der vorhandenen A 57 zu erwartende Verkehrsaufkommen (Prognose-Nullfall) und dann das Verkehrsaufkommen ermittelt worden, das im Prognosejahr 2030 bei einem vorausgegangenen 6-streifigen Ausbau der A 57 zu erwarten ist (Prognose-Planfall 2030).

Diese Zahlen zeigen, dass sich das 2030 zu erwartende durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen – DTV – durch den 6-streifigen Ausbau der A 57 zwischen der AS Gartenstadt und der AS Oppum mit maximal 6,4 % nur geringfügig erhöht. Auch ausgehend vom heutigen Zustand / dem Analysefall 2014 erhöht sich das Verkehrsaufkommen des Prognose-Planfalls nur um maximal 9,8 % bzw. von bislang im DTV 87.450 Kfz um 8.550 Kfz auf 96.000 Kfz (jeweils höchstbelasteter Abschnitt südlich der AS Oppum).

Angesichts dieser geringen Verkehrszuwächse werden auch die vorhabenbedingten Erhöhungen der Lärmemissionen nur geringen Umfangs und als solche nicht wahrnehmbar sein. Lärmpegelerhöhungen vernimmt das menschliche Ohr insofern erst ab ca. 2 dB(A) oder mehr. Dafür aber müsste sich das Verkehrsaufkommen zumindest annähernd verdoppeln. Tatsächlich werden die Lärmimmissionen unter ergänzender Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen [Fahrbahnbeläge auf dem Ausbauabschnitt der A 57, die den Verkehrslärm um 5 dB(A) erheblich mindern, und zusätzlich Lärmschutzwände entlang bebauter Bereiche in Höhe von mindestens 4,50 m, überwiegend 7,50 m und teilweise auch 9 m bzw. mit zusätzlicher Lärmschutzwand im Mittelstreifen], die weit über die bisherigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen hinausgehen (vorhanden sind nur Lärmschutzwände mit überwiegend 4,5 m Höhe), erheblich abnehmen. Die Vorgaben der 16. BImSchV werden damit künftig eingehalten. Soweit in Ausnahmefällen kein vollständiger aktiver Lärmschutz umsetzbar ist oder er unverhältnismäßig wäre, kommt passiver Lärmschutz zum Tragen.

Baulärm und bauzeitlicher Verkehrslärm

Lärmemissionen durch bauliche Tätigkeiten und insbesondere auch durch den Einsatz von Baugeräten, Baumaschinen und Baufahrzeugen sind grundsätzlich nicht vermeidbar. Auch sind angesichts der Dammlage der auszubauenden A 57 und ihrer vielen Brückenbauwerke nur sehr bedingt Schutzvorkehrungen in Form aktiven Lärmschutzes umsetzbar. Die Vorhabenträgerin hat die Errichtung der planfestgestellten aktiven Lärmschutzeinrichtungen jedoch so früh wie möglich und angesichts der Dammlage sinnvoll in den Bauablauf zu integrieren, um sowohl zeitlich als auch vom Umfang her einen größtmöglichen Schutz der Anlieger sowohl vor dem Verkehrslärm als auch vor Baulärm sicherzustellen. Mit gleicher Zielrichtung sind die vorhandenen und in der Regel 4,5 m hohen Lärmschutzwände dann, wenn sie nicht sofort durch neue ersetzt werden, erst so spät wie möglich zurückzubauen (vgl. Nebenbestimmung 5.5.2.3 im Kapitel A des Beschlusses).

Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin die Vorgaben der 32. BImSchV sowie auch die der AVV-Baulärm inklusive ihrer Immissionsgrenzwerte zu beachten. Auch darf er störende Bauarbeiten in der Regel in den Nachstunden zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens sowie an Sonn- und Feiertagen nicht durchführen. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn entsprechende nächtliche Bautätigkeiten im öffentlichen Interesse geboten sind und sie vorab durch die untere Immissionsschutzbehörde der Stadt Krefeld genehmigt wurden (vgl. Nebenbestimmung 5.1.2

im Kapitel A des Beschlusses). Insgesamt, vor allem aber in den besonders schützenswerten Nachtstunden, werden Beeinträchtigungen durch Baulärm damit auf das unabweisbare Maß beschränkt bleiben.

Am Tage bzw. außerhalb der Nachtstunden wird der Baulärm angesichts der dominierenden Verkehrsimmissionen zudem nur bedingt als eigenständige Immissionsquelle wahrnehmbar sein. Soweit sich letztere temporär dadurch erhöhen, dass es nach dem Rückbau des vorhandenen aktiven Lärmschutzes – d. h. der in der Regel 4,5 m hohen Lärmschutzwände – dauert, bis die neuen und höheren Lärmschutzwände installiert sind, wird dies zumindest teilweise durch eine Reduzierung der auf der A 57 zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgeglichen. Diese beträgt derzeit 100 km/h. Während der Bauphase werden maximal 80 km/h zulässig sein.

Luftschadstoffe

Der Ausbau der A 57 kann im Umfeld ihrer Trasse zu Erhöhungen von Luftschadstoffen führen, die dann u. a. auch Wohngebiete belasten, wenn und soweit sich als Folge des Ausbaus höhere Verkehrsbelastungen ergeben und Fahrbahnen der A 57 als Emissionsorte näher an schutzwürdige Gebiete heranrücken.

Wie vorstehend im Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen bzw. zum Aspekt Erholung schon ausgeführt, bedingt der A 57-Ausbau jedoch nur in geringem Maße höhere Verkehrsaufkommen und auch die Abstände zwischen den Fahrstreifen der A 57 und ihrer schutzwürdigen Umgebung – bezüglich der Bebauung ergibt sich insoweit nichts Anderes als bezüglich erholungsrelevanter Bereiche – reduzieren sich nur in geringem Maße. Nennenswerte Beeinträchtigungen durch zusätzliche Luftschadstoffe sind vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten.

Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin die an der ausgebauten A 57 unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastung zu erwartenden Belastungen der verkehrsrelevanten Luftschadstoffe [Stickstoffdioxid (NO₂) und Staubpartikel (PM₁₀ und PM_{2,5})] gutachtlich untersuchen und abschätzen lassen. Das Vorhaben lässt die Belastungen abseits des Straßenraums danach nahezu unberührt. Außerhalb der ausgebauten 6-streifigen Autobahntrasse ergeben sich keinerlei Überschreitungen der maßgeblichen und als Jahres-, Tages- oder Stundenmittel ausgestalteten Grenzwerte der 39. BImSchV. Diesbezügliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch können an allen relevante Stellen und auch in

solchen Bereichen, die für Erholungszwecke von Bedeutung sind, ausgeschlossen werden.

Dabei bezieht das Luftschadstoffgutachten die großräumige Hintergrundbelastung ebenso mit ein wie auch die von den vorhandenen Straßen des klassifizierten Netzes ausgehenden Immissionen. Zusammen mit den Immissionen der A 57 weist das Gutachten damit im Ergebnis die zu erwartende Gesamtbelastung des Raums aus.

5.3.2 **Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Maßgebliches Ziel dieses Schutzgutes ist der Schutz der Lebensgemeinschaften und Lebensräume wildwachsender Pflanzen und wildlebender Tiere. Maßgebende Indikatoren des Schutzgutes sind die im Planungsraum vorzufindenden Biotoptypen mit ihrer Flora und Fauna. Die möglichen und in der UVP und im LBP beschriebenen Auswirkungen der ausgebauten A 57 auf die Belange dieses Schutzgutes sind sowohl bau- als auch anlage- und betriebsbedingter Art.

Baubedingte Auswirkungen sind dabei temporärer Natur und entfallen in der Regel nach Fertigstellung der Maßnahme. Soweit zum Ausbau der A 57 Lager- und Bauflächen außerhalb des künftigen Straßenkörpers in Anspruch genommen werden müssen, werden sie nur vorübergehend dem Naturhaushalt entzogen. Sie werden im Anschluss an die Baumaßnahme so weit wie möglich wieder rekultiviert und in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt (vgl. Wiederherstellungsmaßnahmen des LBP und Nebenbestimmungen 5.1.4 und 5.4.1.6 im Kapitel A des Beschlusses). Gleichmaßen wird mit den Bauflächen verfahren, die für sonstige Bauarbeiten wie zur Umsetzung der Folgemaßnahmen benötigt werden.

Dass die temporären baulichen Beeinträchtigungen dabei jedenfalls auf ökologisch wertvolleren Flächen auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt bleiben, stellen die Vermeidungsmaßnahme 3 und die Nebenbestimmung 5.4.1.7 im Kapitel A dieses Beschlusses sicher. Trassennahe Vegetationsbestände werden im Übrigen ebenfalls durch geeignete Maßnahmen vor Beeinträchtigungen geschützt (vgl. LBP sowie Nebenbestimmung 5.4.1.5 im Kapitel A des Beschlusses).

Unabhängig davon kann es in den von Baumaßnahmen betroffenen Flächen durch den Einsatz schwerer Maschinen und Fahrzeuge zu Bodenverdichtungen und Ver-

änderungen des Wasserhaushalts kommen, die ebenfalls auf Fauna und Flora wirken können. Zudem können Schadstoffe, die aus den Baumaschinen austreten können, Verunreinigungen des Bodens, des Grundwassers und der Oberflächengewässer hervorrufen. Während Bodenverdichtungen im Zuge der Rekultivierungsmaßnahmen durch Auflockerungen weitgehend wieder beseitigt werden, werden baubedingte Schadstoffeinträge soweit wie möglich mit Schutzvorkehrungen vermieden (vgl. u. a. Nebenbestimmungen 5.3.1 bis 5.3.5 und 5.4.1.7 im Kapitel A des Beschlusses).

Nicht immer vollständig vermeidbar sind während der Bauphase die Lärm- und Luftschadstoffemissionen, die von Baufahrzeugen und -maschinen emittiert werden und die mit negativen Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere verbunden sein können. Sie werden jedoch durch den Einsatz schadstoff- und lärmarmen Maschinen und Verfahren soweit wie möglich begrenzt (vgl. Nebenbestimmung 5.1.1 im Kapitel A des Beschlusses).

Auch die sich mit der Inbetriebnahme der ausgebauten A 57 einstellenden betriebsbedingten Dauerwirkungen durch Einträge von Immissionen wie Licht, Lärm und Luftschadstoffe bleiben nicht vollständig auf den Straßenkörper begrenzt. Sie können vielmehr auch zu Randeffekten in den Biotopen des angrenzenden Raums führen und damit die betroffenen Landschaftsbestandteile innerhalb der entsprechenden Wirkräume partiell entwerten.

Erhebliche Neubelastungen dieser Art gehen vorliegend mit der in Relation zum Wirkkorridor geringen Trassenverbreiterung des A 57-Ausbaus einerseits und der nur leichten vorhabenbedingten Verkehrszunahme (vgl. vorstehende Ausführungen zum Schutzgut Mensch) andererseits aber nicht einher. Deutlich umfangreichere bzw. höhere Lärmschutzwände lassen eher eine Einengung der Wirkräume erwarten.

Auch eine Beeinträchtigung der Grund- und Oberflächenwasserkörper durch Schadstoffeinträge aus dem Betrieb der A 57 ist nicht zu erwarten. Das Niederschlagswasser der ausgebauten A 57 wird über Versickerungsbecken mit dem Filteraufbau eines Retentionsbodenfilters und vorgeschalteten Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheidung (Einleitungen N 1 und N 2) bzw. Leichtflüssigkeitsabscheider und Retentionsbodenfilter (Einleitung N 3) versickert. Nur ein kleines Entwässerungsgebiet, das keine Verkehrsflächen der A 57 selbst, sondern nur solche der L 473 (Ostseite der A 57) sowie ein kurzes Teilstück einer Rampe der AS Krefeld-Gartenstadt umfasst, entwässert an die Einleitungsstelle B 1 über einen

vorgeschalteten Leichtflüssigkeitsabscheider in den Aubruchkanal, der keine Verbindung zu anderen Oberflächengewässern hat und in dem es ggf. – der Aubruchkanal führt unterhalb der Einleitung in der Regel kein Wasser – ebenfalls über die belebte Bodenzone versickert. Das Niederschlagswasser erhält daher die den Stand der Technik darstellende beste umsetzbare Vorbehandlung. Lediglich winterliche Einträge wasserlöslichen und von daher weder in Absetzbecken noch durch belebte Bodenzonen / über Retentionsbodenfilter zurückhaltbarer Chloride sind nicht vollständig zu vermeiden. Gischtfahnen werden aber überwiegend durch dazu ausreichend hohe Lärmschutzwände zurückgehalten und die Überprüfung im Rahmen des wasserrechtlichen Fachbeitrags hat ergeben, dass eine Beeinträchtigung der Wasserkörper im Sinne der WRRL ausgeschlossen werden kann.

Anlagebedingte Auswirkungen sind die unmittelbar durch das Vorhaben verursachten und dauerhaft das Ökosystem verändernden Wirkungen. Sie entstehen schwerpunktmäßig durch die direkten Flächeninanspruchnahmen und topographische Veränderungen. Soweit Flächen als Verkehrs- und Wegeflächen oder auch für Banketten und Wege voll oder zumindest teilversiegelt werden, vernichtet dies die Funktionen des gewachsenen Bodens und der auf ihm befindlichen floristischen und faunistischen Ausstattung vollständig oder beeinträchtigt sie zumindest erheblich und schafft für Tiere und Pflanzen lebensfeindliche Bereiche. Gleichzeitig wird die Grundwasserneubildungsrate durch einen erhöhten Oberflächenabfluss vermindert. Vorliegend betrifft dies zunächst Flächen in einer Größe von insgesamt rd. 14,53 ha, die in Form von Verkehrsflächen, Banketten und Wegen vollständig oder zumindest teilversiegelt werden. Rd. 2,09 ha davon sind allerdings bereits heute versiegelt oder befestigt und rd. 1,58 ha heute versiegelte oder befestigte Fläche können im Zuge des Ausbaus entsiegelt und rekultiviert werden. Unter Berücksichtigung der schon vorhandenen versiegelten Flächen und der vorgesehenen Entsiegelungen ergeben sich dementsprechend neue bzw. zusätzliche Beeinträchtigungen der Umwelt durch Neuversiegelungen bzw. Befestigungen im Umfang von rd. 10,86 ha.

Vergleichbare Beeinträchtigungen – wenn auch insoweit in geringem Umfang, als sich trotz der baulichen Veränderungen und des Straßenverkehrs in den jeweils nicht versiegelten Bereichen wieder ein entsprechend reduziertes Artenspektrum von Flora und Fauna entwickeln kann – ergeben sich darüber hinaus auch auf den künftigen Dammböschungen sowie auf den Flächen, auf denen die Versickerungsanlagen errichtet werden. Die so betroffenen Flächen summieren sich auf weitere

rd. 10,32 ha, von denen jedoch rd. 1,62 ha heute versiegelt oder befestigt sind (Entsiegelungspotential von versiegelten Flächen von rd. 1,62 ha zzgl. 0,04 ha teilversiegelte Fläche). Bei den Flächeninanspruchnahmen für Böschungen und sonstige Nebenflächen von somit rd. 8,7 ha handelt es sich jedoch zu einem Großteil um Bestandteile des bereits vorhandenen und daher entsprechend vorbelasteten Straßenkörpers

Vermieden oder minimiert werden können Neuversiegelungen dabei nur in geringem Umfang. Soweit möglich, geschieht dies z. B. durch die Herrichtung der Betriebswege zur Unterhaltung der Versickerungsbecken mit Rasengittersteinen und den damit einhergehenden Verzicht auf Vollversiegelungen.

Rd. 10,63 ha bislang nicht versiegelte und entsprechend vorbelastete Flächen werden für den Ausbau der A 57 temporär in der Bauphase benötigt. Diese Flächen werden nach Abschluss der Arbeiten jedoch rekultiviert bzw. so weit wie möglich in ihren alten Zustand zurückversetzt werden und bleiben dem Naturhaushalt damit grundsätzlich erhalten. Die Flächen liegen schon heute innerhalb des Einwirkungsbereichs der A 57, so dass unter Berücksichtigung der Rekultivierungsarbeiten auch insoweit keine erheblichen neuen Beeinträchtigungen entstehen.

Neue Zerschneidungs-, Trenn- und Barriereeffekte, mit denen ein Straßenkörper mit seinen Damm- und Einschnittslagen sonst in der Regel ebenfalls verbunden ist, sind angesichts der schon vorhandenen und in Dammlage verlaufenden A 57 nicht zu erwarten, zumal alle Brückenbauwerke und damit auch alle Querungsmöglichkeiten erneuert werden bzw. erhalten bleiben. Sie könnten sich allerdings ergeben, wenn Amphibien oder auch nicht erdgebundene Tierarten und insoweit vor allem Fledermäusen die Querung der A 57 durch verbaute Durchlässe bzw. Brückenbauwerke oder die vorgesehenen hohen Lärmschutzwände erschwert wird.

Auf die Ausführungen zur Größe der vom Ausbau der A 57 betroffenen Flächen unter Nr. 5.3.2 auf S. 42 des LBP wird Bezug genommen. Welcher Nutzung die jeweils in Anspruch zu nehmenden Flächen derzeit unterliegen bzw. welche Biotoptypen mit welchen Wertigkeiten und in welchem Umfang direkt oder indirekt betroffen sind, ist ebenfalls dem LBP zu entnehmen (vgl. insbesondere Nr. 6.4.1, zugehörige Bestands- und Konfliktpläne Biotik und Abiotik – Unterlagen 19.2/BK 1 und 19.2/BK 2 – sowie die Bilanzierung der tabellarischen Gegenüberstellung Eingriff / Kompensation – Unterlage 9.4 –).

Angesichts der Vorbelastungen des betroffenen urbanen Raums inklusive der von der vorhandenen A 57 ausgehenden Beeinträchtigungen ist die Wertigkeit der betroffenen Flächen allerdings weitgehend begrenzt. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund sind die hochwertigsten betroffenen Biotoptypen solche, denen nach der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ des LANUV maximal die Wertzahl 7 zugeordnet werden konnte. Unabhängig vom Grad der Betroffenheit sind dies

- verteilt auf zwei unzusammenhängende Konfliktbereiche insgesamt rd. 8.600 m² des Biotoptyps BA, 100, ta 1-2, m (Feldgehölz mit lebensraumtypischen Baumartenanteilen 90-100 %, geringes bis mittleres Baumholz, mittel bis schlecht ausgeprägt),
- verteilt auf sechs unzusammenhängende Konfliktbereiche insgesamt rd. 15.600 m² des Biotoptyps BD3, 100, ta 1-2, Gehölzstreifen mit lebensraumtypischen Gehölzen > 70 %, und
- verteilt auf zwei Konfliktbereiche insgesamt 14 Einzelbäumen des Biotoptyps BF-90, ta1-2 (Einzelbaum, lebensraumtypisch, geringes bis mittleres Baumholz).

Von den sonstigen betroffenen Flächen weisen noch rd. 1,6 ha den Biotopwert 6 und rd. 2,3 ha den Biotopwert 5 auf. Die Wertigkeit aller anderen Flächen liegt darunter. Biotoptypen, denen die höheren Wertzahlen 8, 9 oder 10 zuzuordnen wäre, sind im Einwirkungsbereich des Trassenausbaus der A 57 nicht vorhanden. Von allen unmittelbar betroffenen Flächen (die dauerhaft oder zumindest temporär unmittelbar betroffenen Flächen belaufen sich, s. o., auf insg. rd. 35 ha) weisen somit rd. 6,3 ha einen Biotopwert auf, der mit 5, 6 oder 7 noch dem mittleren Bereich der von 1 bis 10 reichenden Skala der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ des LANUV zuzuordnen ist. Alle anderen und damit der ganz überwiegende Teil der in den Einwirkungsbereich des A 57-Ausbaus fallenden Flächen sind den unteren Wertstufen zuzuordnen.

Mit dieser anthropogen geprägten und zusätzlich durch die A 57 (vor-)belasteten Ausstattung des Untersuchungsraums gehen entsprechende Einschränkungen der vorhandenen Lebensraumpotentiale der Flora und Fauna einher.

Betroffenheiten besonders geschützter und planungsrelevanter Vorkommen der Flora lassen sich aufgrund der für die UVU und den LBP durchgeführten Biotopkartierungen ausschließen. Zwar wurde im Rahmen der Artenschutzprüfung von 2008 das Schwimmende Froschkraut registriert, das auch lt. LANUV (Rasterkarte 4605, 2. Quadrant) zu den potentiellen Vorkommen des Raums gehört. Im Rahmen der neuen Artenschutzprüfung von 2018 konnte der Fund dieser Wasserpflanze aber nicht bestätigt werden. Betroffenheiten sind unabhängig davon auszuschließen, weil alle Gewässer, in denen es vorkommen könnte, vom Ausbau der A 57 – die Baufelder eingeschlossen – unberührt bleiben.

Angesichts der eingeschränkten Lebensraumpotentiale haben die im Zuge der für den LBP im potentiellen Wirkraum des Ausbauabschnitts durchgeführten Untersuchungen auch nur sehr bedingt und ganz überwiegend nur für solche europäische Vogelarten Lebensraumpotentiale ergeben, die als Ubiquisten keine besonderen Ansprüche an das bewohnte Habitat stellen und die sich wenig durch die Störpotentiale des Raums – verkehrliche und sonstige Bewegungen, Lärm, Licht etc. – beeinflussen lassen. Das entsprechende Artenspektrum bleibt daher vorwiegend auf die sog. „Allerweltsarten“ beschränkt. Als das insoweit artenreichste Areal des Untersuchungsraums wurde in seinem Südosten der Bereich entlang des Lohbruchgrabens verifiziert, der auch die am besten ausgeprägten Biotopstrukturen des Raums aufweist. Soweit im Untersuchungsraum neben den „Allerweltsarten“ auch Vogelarten vorkommen, die das LANUV mit Blick auf ihren Schutzstatus, ihren Erhaltungszustand oder auch den Grad ihrer Gefährdung (Einstufung auf der Roten Liste) als planungsrelevant einstuft, sind sie ganz überwiegend außerhalb der Reichweite des vom A 57-Ausbau erfassten Wirkungsbereichs zu finden.

So konnten unter Auswertung aller für die UVP durchgeführten Untersuchungen, der Literaturangaben einschließlich der Daten der Informationssysteme des LANUV und der Erkenntnisse des ehrenamtlichen Naturschutzes zwar 77 bzw. nach heutigem Stand der LANUV-Liste der geschützten Arten in NRW 74 potentiell vorkommende planungsrelevante Vogelarten für den Untersuchungsraum in seiner Gänze ermittelt werden (vgl. vorstehend Nr. 5.2). Bezogen auf 51 Arten dieser 74 Arten umfassenden Liste (24 potentielle Brutvogelarten und 27 Sonstige bzw. Gastvogelarten wie z. B. Durchzügler und Nahrungsgäste) konnten aber von vornherein Betroffenheiten durch den A 57-Ausbau ausgeschlossen werden, weil im potentiellen Wirkraum entweder die erforderlichen Lebens- bzw. Teillebensräume (Brut- und Balzplätze, essenzielle Nahrungs- und Rasthabitats etc.) und funktio-

nale Bezüge fehlen oder auch die planungsrelevanten Arten, zu denen als Kulturfolger auch die Rauchschnalbe und die Mehlschnalbe gehören, so wenig störungsanfällig sind, dass Beeinträchtigungen auch dann ausgeschlossen werden können, wenn sie im Einwirkungsbereich der Ausbautrasse brüten sollten.

Für die verbleibenden 23 Arten wurde im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag eine „Art-für-Art-Prüfung“ vorgenommen. Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotsstatbestände konnte jedoch auch für diese Arten – ggf. unter Berücksichtigung artspezifischer Vermeidungsmaßnahmen – ausgeschlossen werden.

Für Fledermäuse belegen die durchgeführten Untersuchungen trotz des urbanen Raums geeignete Strukturen auch und gerade im näheren Umfeld des A 57-Ausbauabschnitts. Insoweit bieten die entlang der Trasse vorhandenen Gehölzreihen und -streifen den Fledermäusen zum einen Leitstrukturen, die teilweise auch als Verbindung zwischen noch vorhandenen unbebauten Gebieten wie den Bereichen des Elfrather Friedhofs und des Latumer Bruchs, Parkanlagen wie den Neuenhofen-, Schönwasser- und Crönpark sowie sonstige Grün- und Gehölzflächen fungieren. Zum anderen finden Fledermäuse innerhalb der Gehölzbereiche sowie daran angrenzend in Gebäuden und anderen Bauwerken auch Baumhöhlen oder -spalten und Verstecke, die sie als Quartier und ggf. auch Wochenstube nutzen. Die speziell zur Erfassung der Fledermausfauna durchgeführten Untersuchungen (Hamann & Schulte Umweltplanung, Gelsenkirchen, Februar 2018) haben Quartiere und/oder Aktivitäten von insgesamt 10 Fledermausarten sowie eine oder mehrere nicht näher spezifizierbare Art(en) der Fledermausgattung *Myotis*, zu der möglicherweise die 2008 nachgewiesene und nach Erkenntnissen des NABU von 2017 im Raum vorkommende Teichfledermaus gehört, belegt. Dabei ist das Braune Langohr als eine der 10 Arten konkret nachgewiesen worden. Vorkommen des Grauen Langohrs, bei Rufnachweisen vom Braunen Langohr nicht zu unterscheiden, konnten mit Blick auf die Erfassung einer nicht weiter spezifizierbaren *Plecotus*-Art nicht ausgeschlossen werden, so dass vorsorglich auch von seinem Vorkommen ausgegangen wurde.

Die Zwergfledermaus ist als in Gebäuden Quartier nehmende Kulturfolgerin die häufigste Fledermausart des Untersuchungsraums. Sie wurde mit Aktivitäten und Quartieren weit verstreut nahezu im gesamten Untersuchungsraum vorgefunden. Mit viel geringerer Aktivitätsdichte, aber ebenfalls in weiten Teilen des Untersuchungsraums, gehört die Rauhaufledermaus zu seinem Arteninventar. Quartierstandorte konnten für diese Art zwar nicht konkret nachgewiesen werden, sind aber zu vermuten. Gleiches gilt für die Wasserfledermaus, deren Aktivitäten an

den Wassergräben der Burg Linn, an dem Baggersee westlich von ihr und an dem Teich an der AS Krefeld-Zentrum festgestellt wurden. Aktivitäten bzw. Quartiere der übrigen Arten (inklusive Myotis-Gattung und Grauem Langohr) wurden dagegen jeweils nur vereinzelt bzw. an wenigen Stellen nachgewiesen. Unabhängig davon sind alle potentiellen 13 Fledermausarten als Arten des Anhangs IV der FFH-RL als planungsrelevant zu betrachten.

Faunistische Funktionsbeziehungen zwischen den verschiedenen Teillebensräumen der Fledermäuse bzw. ihren Quartierstandorten und Nahrungs-/Jagdhabitaten ergeben sich in erster Linie und vor allem für strukturgebunden fliegende Arten in Nord-Süd-Richtung entlang von Gehölzen an der A 57-Trasse und entlang des Lohbruchgrabens. Flugrouten, die die Trasse der 57 queren bzw. die unter ihr hindurchführen, konnten nur für wenige Brückenbauwerke und in erster Linie die Zwergfledermaus, aber auch für eine Myotis-Art konkret verifiziert werden. Teilweise lässt sich aber und insbesondere für die Brücken, die auch die Zwergfledermaus nutzt, nicht ausschließen, dass vereinzelt auch andere Arten die Bauwerke durchfliegen. Insbesondere kann unter Berücksichtigung erfasster Brückenquartiere von einer Nutzung der Brücke 06 (Unterführung des von der A 57, Fahrtrichtung Köln, zur L 473, Fahrtrichtung Duisburg-Rheinhausen, führenden Anschlussarms der AS Gartenstadt) durch das Braune und ggf. auch das Graue Langohr ausgegangen werden. Diese Brücke sowie die Brücken 21 (Hafenbahnbrücke und 23 (Schönwasserparkbrücke) sind es auch, die für die Zwergfledermaus und die Art(en) der Gattung Myotis von Bedeutung sind.

Alle diese Querungsmöglichkeiten werden nicht eingeschränkt bzw. werden erneuert und bleiben erhalten. Soweit sich bezogen auf die vorgenannte Unterführung des von der A 57 zur L 473 führenden Anschlussarms der AS Gartenstadt mit der Lärmschutzwand ein Querungshindernis oder -erschwerung ergeben würde, wird dieses mit Hilfe der Maßnahmen des LBP – in diesem Fall das Überflug- und Durchflugfenster der Vermeidungsmaßnahme VA 8 – vermieden. Zudem wird mit der Maßnahme VA7 (Anlage von Fledermauskästen als alternatives Quartierangebot) die Aufgabe des Brückenquartiers unterstützt und somit das betriebsbedingte Kollisionsrisiko zusätzlich reduziert. Im Übrigen stellen die hohen Lärmschutzwände aber diesbezüglich kein Hindernis dar. Sie vermeiden vielmehr, dass an der Trasse der A 57 entlangfliegende Fledermäuse Schaden dadurch nehmen, dass sie in den Verkehrsraum geraten. Unabhängig von einer etwaigen Notwendigkeit können die Lärmschutzwände insoweit gleichzeitig die Funktion von Irritationsschutzwänden erfüllen.

Auch Beeinträchtigungen durch den Verlust potentieller Quartierstandorte in bestehenden Gehölzen oder den zu erneuernden Brückenbauwerken ergeben sich nicht. Sie werden vorher durch neue Quartierangebote kompensiert.

Für Amphibien hält der Untersuchungsraum Lebensraumpotentiale dort vor, wo er ihnen Laichgewässer mit in ihrem näheren Umfeld liegenden Überwinterungsmöglichkeiten anbietet. Solche Potentiale bieten vor allem das ehemalige Abgrabungsgewässer an der Ossumer Straße, die Gräben der Burg Linn sowie kleine Teiche und Sillgewässer am Lohbruchgraben und entlang des Linner Mühlenbachs im Crön- und Schönwasserpark. Die zu den Amphibien durchgeführten Untersuchungen haben jedoch keine Vorkommen planungsrelevanter Arten im Einwirkungsbereich des Vorhabens und auch keine Betroffenheiten ihrer Teillebensräume und Wanderwege ergeben. Die Wanderwege des entlang des Lohbruchgrabens nachgewiesenen Kammmolches queren ebenso wenig wie die des Kleinen Wasserfrosches bzw. des Grünfrosch-Komplexes, zu dem der Kleine Wasserfrosch, der Seefrosch und als Bastard der beiden auch der Teichfrosch gehören, die Trasse der A 57. Vorkommen der in alten Untersuchungen von 2008 erfassten Kreuzkröte wurden später weder durch LANUV-Daten noch bei Folgeuntersuchungen und auch nicht über die Erkenntnisse des ehrenamtlichen Naturschutzes bestätigt. Bei allen anderen nachgewiesenen oder aufgrund der durchgeführten Untersuchungen zu erwartenden Amphibienarten handelt es sich wie bei solchen des Grünfrosch-Komplexes, beim Bergmolch, beim Teichmolch und auch bei der Erdkröte nicht um lt. LANUV planungsrelevante und daher hinsichtlich des speziellen Artenschutzes gesondert zu betrachtende Arten. Die Erdkröte ist dennoch gesondert betrachtet worden, weil sie im Rahmen der faunistischen Untersuchungen (Kartierung von 2014) am Lohbruchgraben und vor allem im äußeren Burggraben sowie in dem ehemaligen Abgrabungsgewässer an der Ossumer Straße in sehr großer Anzahl vorgefunden wurde. Gleichzeitig wurde sie auch im Crönpark am Linner Mühlenbach auf der Westseite der A 57 nachgewiesen und es bestehen Austauschbeziehungen zwischen den ermittelten Lebensräumen beidseits der A 57, die auch über die Ossumer Straße hinweg führen. Der Gehölzbestand zwischen A 57 und der Ossumer Straße dient einer Teilpopulation als Landlebensraum.

Zum Schutz der Erdkröte sieht der LBP deshalb u. a. gesonderte Vorgaben zur Baufeldfreimachung zwischen der A 57 und der Ossumer Straße in Linn sowie dauerhafte Sperreinrichtungen/Schutzzäune entlang der Ossumer Straße (Ostseite) und des Weiteren auch die Herrichtung neuer Land-/Überwinterungslebensräume östlich der A 57 vor. Zum Schutz aller wandernden Amphibienarten werden

bauzeitlich Amphibienschutzzäume an der Schönwasserparkbrücke aufgestellt, um ein Einwandern in den Baustellenbereich zu vermeiden. Zudem sind die Bau-tätigkeiten so auszurichten, dass in den entsprechenden Zeiträumen im Frühjahr und Herbst eines jeden Jahres unter der Schönwasserparkbrücke durchführende Amphibienwanderungen möglich bleiben.

Alle nicht vermeid- oder weiter reduzierbaren Lebensraumverluste und die sonsti-gen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind im LBP bewertet und über die mit den Nebenbestimmungen dieses Beschlus-ses noch weiter konkretisierten Maßnahmen des LBP einer Kompensation zuge-führt worden.

5.3.3 **Schutzgut Boden**

Nr. 1.3.1 des Anhangs I zu Nr. 0.6.1.2 der UVPVwV beschreibt die natürlichen Funktionen des Bodens als

- Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Boden-organismen
- Teil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreis-läufen
- Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften.

Darüber hinaus hat der Boden Nutzungsfunktionen als

- Rohstofflagerstätte
- Standort für land- und forstwirtschaftliche sowie fischereiwirtschaftliche Nut-zung
- Fläche für Siedlung und Erholung
- Standort für wirtschaftliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung und
- Archiv der Natur- und Kulturgeschichte.

Dies entspricht inhaltlich der Funktionsbeschreibung in § 2 Abs. 2 BBodSchG.

Durch den 6-streifigen Ausbau der A 57 werden zu Lasten der natürlichen Bodenfunktionen die Nutzungsfunktionen – hier die verkehrlichen Nutzungsfunktionen – ausgedehnt.

Es ist daher zu prüfen, ob als Folge des Vorhabens wegen einer Veränderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Bodens eine nachhaltige Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen zu besorgen ist, die unter Berücksichtigung der Nutzungsfunktionen und planerischen Festsetzungen mit den gesetzlichen Umweltauflagen nicht vereinbar ist.

Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden ergeben sich vor allem durch den Flächenentzug (Versiegelung und Überbauung), der mit den Versiegelungen und Überbauungen einhergeht und von dem die vorstehend unter Nr. 5.3.2 des Beschlusses bereits benannten Flächen betroffen sind (neu als Verkehrsfläche vollversiegelt werden rd. 8,17 ha, 1,58 ha bestehende Verkehrsflächen werden entsiegelt, und rd. 4,27 ha neu teilversiegelt). Veränderungen der Bodenstruktur, die z. B. durch Verdichtungen entstehen, und der mögliche Eintrag von Schadstoffen kommt hinzu. Sie entstehen insbesondere durch die Einrichtung der Bauflächen und den Verkehr mit Baufahrzeugen und Baumaschinen, durch die Entfernung der Vegetationsschicht und sonstige Veränderungen durch Bodenabtrag und Bodenbewegungen und können damit auch bereits während der Bauphase und abseits der eigentlichen Trassenflächen dort entstehen, wo Baustellenflächen eingerichtet werden, schwere Maschinen und Baufahrzeuge verkehren oder Baustoffe zwischengelagert werden. Als Folge können sich Bodenstruktur und Bodengefüge und damit auch die Bodeneigenschaften ändern. Darüber hinaus birgt der Einsatz von Baufahrzeugen das Risiko, dass Schadstoffe in die belebte Bodenzone sowie alle anderen darunterliegenden Bodenschichten eingetragen werden.

Nennenswerte zusätzliche Schadstoffeinträge als Folge des Straßenverkehrs ergeben sich angesichts der nur in geringem Umfang zu erwartenden Verkehrszunahme nicht. Zudem werden direkte Einträge von der Fahrbahn der A 57 – dies gilt auch für etwaige Chlorideinträge durch Spritzwasser im Winter – durch die nahezu durchgängig vorgesehenen Lärmschutzwände von mindestens 4,5 m Höhe erheblich erschwert und minimiert.

Hinsichtlich der im Planungsraum vorhandenen und den jeweiligen Wirkungen betroffenen Böden sowie ihrer Eigenschaften auch mit Blick auf die Schutzfunktion für das Grundwasser wird auf Kapitel B 5.2 dieses Beschlusses sowie die Kapitel

B 2.3 und C 3.3 der UVU sowie insbesondere auf Kapitel 5.3 des LBP verwiesen. Nahezu sämtlich betroffenen Böden sind jedoch aufgrund der Vorbelastungen und Nutzung des Raums nicht mehr in ihrer natürlichen Ausprägung vorhanden. Relativ naturnahe Böden sind nur noch im Latumer Bruch sowie innerhalb der wenigen betroffenen Waldstandorte zu finden und daher kaum betroffen.

Da Entsiegelungen als Ausgleich für den Haupteingriff der Neuversiegelungen nur in geringem Umfang möglich sind, kann insoweit keine vollständige Kompensation erfolgen. Sowohl für die Versiegelungen als auch für alle anderen Beeinträchtigungen sind daher weitere Maßnahmen (Erhöhung der Naturnähe an anderer Stelle) notwendig. Dies gilt insbesondere für jene Böden, die gem. ELES als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung eingestuft werden. Sie werden im LBP (Kapitel 5.3 und Tabelle Eingriff-Kompensation der zugehörigen Unterlage 9.4) ermittelt und benannt und in den ebenfalls zugehörigen Maßnahmenblättern der Unterlage 9.3 beschrieben.

Soweit die unvermeidbar in Anspruch zu nehmenden Böden nicht versiegelt werden, sind sie anschließend wieder zu rekultivieren und in den ursprünglichen Zustand zu versetzen, Verdichtungen durch Auflockerungen zu beseitigen. Auf die vorstehenden Ausführungen der Nr. 5.3.2 wird dazu jeweils verwiesen. Die dort auch bezogen auf Veränderungen des Wasserhaushalts und daraus resultierende Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt und vorgesehene Schutzvorkehrungen getroffenen Aussagen gelten insoweit entsprechend auch für das Schutzgut Boden.

5.3.4 **Schutzgut Wasser**

Gewässer sind gem. § 6 Abs. 1 WHG nachhaltig zu bewirtschaften, insbesondere mit dem Ziel,

- ihre Funktions- und Leistungsfähigkeit als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu erhalten und zu verbessern, insbesondere durch Schutz vor nachteiligen Veränderungen von Gewässereigenschaften,
- Beeinträchtigungen auch im Hinblick auf den Wasserhaushalt der direkt von den Gewässern abhängigen Landökosysteme und Feuchtgebiete zu vermeiden und unvermeidbare, nicht nur geringfügige Beeinträchtigungen so weit wie möglich auszugleichen,

- sie zum Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch im Interesse Einzelner zu nutzen,
- bestehende oder künftige Nutzungsmöglichkeiten insbesondere für die öffentliche Wasserversorgung zu erhalten oder zu schaffen,
- möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen,
- an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten sowie insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen und
- zum Schutz der Meeresumwelt beizutragen.

Dabei ist ein insgesamt hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt zu gewährleisten, mögliche Verlagerungen nachteiliger Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes sowie die Erfordernisse des Klimaschutzes sind zu berücksichtigen. Unter das Schutzgut Wasser fallen dabei sowohl oberirdische Gewässer als auch das Grundwasser, dem wegen seiner weiteren Funktion als Trinkwasserspeicher eine besondere Wertigkeit zukommt.

Dabei sind sowohl das Verschlechterungsverbot als auch das Verbesserungsgebot zu beachten. Oberflächengewässer sind so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird bzw. dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erreicht werden (§ 27 WHG, Art. 4 WRRL), das Grundwasser so, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (§ 47 Abs. 1 WHG und Art. 4 WRRL).

Das Ausbauvorhaben verursacht mit der Versiegelung belebten, infiltrationsfähigen Bodens und die damit zusammenhängende Verschärfung des Oberflächenabflusses – dies betrifft unter Abzug der möglichen Entsiegelungen rd. 6,59 ha, die als Verkehrsfläche vollversiegelt werden, sowie rd. 4,27 ha neu teilversiegelte Flächen – eine Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate und greift insoweit in den Wasserhaushalt des Untersuchungsgebietes ein. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser durch Verunreinigungen / Schadstoffeinträge können sich durch die Entsorgung des auf den Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers ergeben, mit dem gerade bei verkehrsreichen Straßen wie

der A 57 schädliche Ablagerungen von Straßenoberfläche (Reifenabrieb, Bremsenabrieb, Öle und Schmierstoffe, Staub etc., in den Wintermonaten ggf. Streusalze) in die Einleitungsgewässer gelangen können. Dies gilt nicht nur für Oberflächengewässer, sondern auch für das Grundwasser, zumal dieses hier teilweise hoch ansteht und zur Trinkwasserversorgung genutzt wird. Sowohl Belastungen der Gewässer durch Schmutzfrachten organischer Art (Kohlenwasserstoffe, auch Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe – PAK –) als auch solche oder anorganischer Art (insbesondere Schwermetalle wie z. B. Blei, Cadmium, Zink und Chrom) sind neben winterlichen Chlorideinträgen grundsätzlich möglich.

Einleitungen in oberirdische Gewässer können darüber hinaus ein verändertes und verschärftes Abflussgeschehen mit einer Erhöhung der Hochwasserspitzen verursachen.

Unter Berücksichtigung des zum Schutz der Gewässer vorgesehenen Maßnahmenpaketes und seiner Ergänzung durch diesen Beschluss sind gleichwohl keine den Erheblichkeitsgrad erreichenden Beeinträchtigungen der Gewässer zu erwarten, mit denen das Verschlechterungsverbot erfüllt oder das Verbesserungsgebot missachtet würde.

Einleitungen in Oberflächengewässer

Nur ein sehr kleiner Teil des auf den Verkehrsflächen des Ausbauabschnitts anfallenden Niederschlagswassers wird in Straßenabläufen gefasst und über Rohrleitungen und die Einleitungsstelle B 1 (in Höhe der AS Gartenstadt auf der Nordseite der L 473 gelegen und als heutige Einleitung A 2 schon vorhandenen) einem Oberflächengewässer – dem an der Einleitungsstelle verrohrten Aubruchkanal – zugeführt. Eine Gewässerbelastung und Beeinträchtigung der Gewässerbiozönose durch entsprechende Schmutzfrachten ist bei dem hohen Verkehrsaufkommen, mit dem vor allem auf A 57, aber auch auf ihre Zufahrtstraßen, belastet sein werden, gleichwohl nicht auszuschließen oder sogar wahrscheinlich, wenn nicht Schutzvorkehrungen getroffen werden. Sie entsteht, wenn Schmutz- und Staubpartikel mit entsprechenden Anhaftungen oder Inhaltstoffen bei Regenereignissen von den Verkehrsflächen abgespült werden und so zusammen mit dem Niederschlagswasser in das Gewässer gelangen.

Die Planung sieht zum Schutz des Aubruchkanals vor, die der vorhandenen Einleitungsstelle vorgeschaltete Regenwasserbehandlungsanlage zu erhalten und diese auch für die neue Einleitung zu nutzen. Die Anlage besteht aus einem umgebauten Regenrückhaltebecken mit Ölabscheider. Das im Dauerstau betriebene Becken mit einem Rückhaltevolumen von 96 m³ ermöglicht sowohl die Schadstoffelimination aus dem Niederschlagswasser mittels einer Sedimentation der Schadstoffpartikel als auch die Abscheidung von Leichtflüssigkeiten über eine Tauchwand. Während die so erfolgende Niederschlagswasserbehandlung unverändert bleibt, wird das zu der Einleitungsstelle und dem Becken gehörende Einzugsgebiet (Ared) mit mehr als 75 % allerdings erheblich minimiert. Statt der bislang abgeschlossenen Verkehrsflächen im Umfang von 4,3 ha sind es künftig nur noch 1 ha. Auch werden nur noch auf der Ostseite der A 57 liegende Straßenverkehrsflächen der L 473 sowie solche eines kurzen Teilstücks einer Rampe der AS Krefeld-Gartenstadt zum Entwässerungsgebiet B 1 gehören. Die A 57 selbst wird daher anders als heute nicht mehr über die Einleitungsstelle B 1 entwässern. Der erhalten bleibende Leichtflüssigkeitsabscheider wird damit erheblich entlastet, seine Reinigungsleistung parallel dazu bei gleichzeitiger Absenkung der Einleitungsmenge entsprechend erhöht. Sie geht nach der Reduzierung des Einzugsgebietes noch über die hinaus, die nach den Vorgaben der RiStWag (Abschnitt 8) in einem WSG erforderlich wäre. In einem solchen (Zone III A) befindet sich aber nur der mitentwässernde kleine Teil der Rampe der AS Gartenstadt. Die L 473, der Leichtflüssigkeitsabscheider und insbesondere auch die Einleitungsstelle und der Aubruchkanal unterhalb der Einleitungsstelle liegen vollständig außerhalb des WSG, in dem somit auch keine Einleitung erfolgt. Die Vorgabe aus Ziffer 6.2.6.3 der RiStWag (da der Grundwasserüberdeckung nur eine mittlere Schutzwirkung beigegeben wird, gilt gem. Tabelle 3 der RiStWag die Stufe 2, bei der gem. Ziffer 6.2.6.3 nach Möglichkeit keine Einleitung im WSG erfolgen bzw. das Niederschlagswasser aus ihm herausgeleitet werden soll) wird damit erfüllt.

Bei dem Einleitungsgewässer, dem Aubruchkanal, handelt es sich hier südlich des Elfrather Sees, mit dem es nicht verbunden ist, zudem weder um ein Fließgewässer noch bildet es einen berichtspflichtigen Wasserkörper im Sinne der WRRL. Anders als das gleichnamige Fließgewässer östlich des Elfrather Sees führt der hier künstlich angelegte Aubruchkanal in der Regel nur nach Regenereignissen sowie mangels nennenswerter anderer Zuflüsse im Wesentlichen nur als Folge der Einleitung Wasser und fällt ansonsten regelmäßig trocken. Die geringe Einleitungsmenge – selbst die Zuflussmenge zum Abscheidebecken, die in ihm noch

gedrosselt wird, beläuft sich beim Bemessungsregen auf lediglich 0,107 m³/s – fließt auch keinem weiteren Vorfluter zu, sondern versickert letztlich im über eine Fläche von etwa 950 m² aufweisenden Gewässerbett und damit über die belebte Bodenzone in das Grundwasser. Insofern stellt der Aubruchkanal hier zwar ein Gewässer dar, übt jedoch letztlich (nur) die Funktion eines Versickerungsgraben aus. Dass belastetes Niederschlagswasser in das Grundwasser gelangt, verhindert dabei neben der Regenwasserbehandlungsanlage auch noch die belebte Bodenzone, die insoweit eine das Grundwasser zusätzlich schützende natürliche zweite Reinigungsstufe darstellt. Sie stellt sicher, dass Schmutzpartikel und Schadstoffe – ausgenommen die wasserlöslichen Chloride – soweit wie möglich zurückgehalten werden und das Grundwasser nicht beeinträchtigen können.

Weitere Direkteinleitungen in Oberflächengewässer sind nicht vorgesehen. Zwei kleinere Einzugsgebiete (B 2 und B 3, Verkehrsflächen der Berliner Straße / der B 288 und der B 57 und von Anschlussrampen der AS Krefeld-Zentrum, nicht jedoch der A 57 selbst) werden an die öffentliche Kanalisation der Stadt Krefeld angeschlossen. Diesbezüglich – d. h. für Einleitungen aus der Kanalisation in Gewässer – sind die abwasserbeseitigungspflichtige Stadt Krefeld bzw. der Kommunalbetrieb Krefeld Inhaber bzw. Adressat wasserrechtlicher Erlaubnisse, der auch den Schutz der Gewässer sicherzustellen und die notwendigen Behandlungsanlagen zu errichten und zu betreiben hat. Anforderungen für Indirekteinleitungen (d. h. gem. § 58 WHG für den Ort des Anfalls des Abwassers oder vor seiner Vermischung) sind diesbezüglich in der Abwasserverordnung und ihren Anhängen nicht festgelegt, so dass nach den Regelungen des WHG Niederschlagswasserbehandlungen vor den Zuleitungen zur Kanalisation nicht erforderlich wären. Gleichwohl sind auch hier Regenwasserbehandlungen vorgesehen (vgl. Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme des Kommunalbetriebs Krefeld sowie Nebenbestimmung 5.3.6 im Kapitel A des Beschlusses). Dass die Zuführung von Oberflächenwasser aus einem Entwässerungsabschnitt der ausgebauten A 57 in die städtische Kanalisation über eine Einleitung aus der Kanalisation in ein Gewässer – hier in beiden Fällen in den Rhein – indirekt zur Beeinträchtigung des Wasserkörpers führt, ist daher nicht zu besorgen.

Einleitungen / Versickerungen in das Grundwasser

Dem Schutz des Grundwassers kommt nicht zuletzt aufgrund seiner Bedeutung als Trinkwasserreservoir eine grundsätzlich hohe Bedeutung zu. Für das Untersuchungsgebiet, aus dem größere Teile zum Einzugsbereich einer öffentlichen Trinkwassergewinnungsanlage gehören und das daher teilweise als Wasserschutzgebiet ausgewiesen ist bzw. noch ausgewiesen werden soll, gilt dies in besonderem Maße.

Vorhabenbedingte Auswirkungen auf das Grundwasser und die Trinkwassergewinnung durch die Versickerung von auf stark belasteten Straßen anfallendem Niederschlagswasser sind von daher möglich und vom Grundsatz her nicht auszuschließen.

Ein Teil des im Ausbauabschnitt anfallenden Oberflächenwassers – im Wesentlichen von Anschlussrampen der AS Zentrum und von der Richtungsfahrbahn Goch in Höhe der AS Zentrum – wird ungezielt und breitflächig über die Bankette bzw. die Böschungen und Mulden versickert. Dort stellen der Aufbau der Bankette (Profilierung mit Schotterrasen), der des Damms (Profilierung mit Oberboden) und 2 m breite gem. RAS-Ew-2005 bemessene Mulden im Zusammenhang mit der Reinigungswirkung der darunterliegenden belebten Bodenzone, die den Grundwasserkörper mindestens 1 m oder mehr überdeckt, sicher, dass das Niederschlagswasser ohne eine Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers versickern kann.

Ein WSG ist in diesem Teil des Ausbauabschnitts nicht betroffen.

Die größten Teile des A 57-Ausbauabschnitts werden über insgesamt drei Versickerungsanlagen – zwei Versickerungsbecken jeweils mit dem Aufbau eines Retentionsbodenfilters sowie vorgeschaltetem Absetzbecken samt Leichtflüssigkeitsabscheidung und ein Retentionsbodenfilterbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider – entwässert. Es sind dies

- die zu dem 12,948 ha (Ared) großen Entwässerungsabschnitt N 1 gehörende Versickerungsanlage N 1 „Gartenstadt“ in einem Ohr der gleichnamigen AS,
- das zu dem 4,612 ha (Ared) großen Entwässerungsabschnitt N 2 gehörende Versickerungsanlage N 2 „Zentrum“ in einem Ohr der gleichnamigen AS und
- das zu dem 3,592 ha (Ared) großen Entwässerungsabschnitt N 3 gehörende Versickerungsanlage N 3 „Oppum“ ca. 800 südlich der gleichnamigen AS.

Die Versickerungsanlage N 3 (Oppum) ist bereits vorhanden bzw. samt zugehöriger wasserrechtlicher Erlaubnis für die Einleitung in das Grundwasser Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses der Bezirksregierung Düsseldorf vom 07.07.2017, Az. 25.04.01.01-01/15, für den sich südlich an den Ausbauabschnitt Krefeld unmittelbar anschließenden Ausbauabschnitt AS Oppum - AK Meerbusch. Auch ein Entwässerungsabschnitt dieses vorauslaufenden Ausbauabschnitts – er umfasst Entwässerungsflächen im Umfang von $A_{red} = 7,518$ ha – wird über diese Versickerungsanlage entwässert, die bereits zur Entwässerung der entsprechenden Teilflächen beider Abschnitte und damit einer Entwässerungsfläche von insgesamt 11,110 ha konzipiert, bemessen und dimensioniert worden ist. Dementsprechend und insoweit sind die Auswirkungen auf die Umwelt und das Schutzgut Wasser auch bereits Gegenstand dieser schon erfolgten Planfeststellung. Der Entwässerungsabschnitt N 3 des Ausbauabschnitts Krefeld kann gleichwohl erst mit der Planfeststellung dieses separaten Abschnitts verwirklicht werden, so dass auch seine Entwässerung bzw. Umweltauswirkungen an dieser Stelle nicht ausgeklammert werden können.

Die Entwässerungsabschnitte N 1 und N 3 liegen überwiegend in einem vorhandenen oder geplanten WSG, der Entwässerungsabschnitt N 2 ragt zumindest teilweise noch in ein WSG hinein (jeweils Schutzzone III A). Wie vorstehend zur Einleitung in den Aubruchkanal gilt auch hier die Regelung der Ziffer 6.2.6.3 der RiStWag. Da die Grundwasserüberdeckung nur eine mittlere Schutzwirkung entfaltet (= Stufe 2 in Tabelle 3), ist das Niederschlagswasser nach Möglichkeit in dauerhaft dichten Rohrleitungen bzw. abgedichteten Mulden, Gräben oder Rinnen aus den WSG herauszuleiten. Dementsprechend befinden sich die beiden Versickerungsanlagen N 1 und N 2 (Versickerungsbecken mit dem Aufbau eines Retentionsbodenfilters sowie vorgeschaltetem Absetzbecken samt Leichtflüssigkeitsabscheidung) außerhalb der WSG und auch die Versickerungen selbst finden außerhalb statt. Auch werden die Zuleitungen innerhalb des WSG abgedichtet.

Zwar sind die beiden sich aus Leichtflüssigkeitsabscheidung, Absetzbecken und Bodenfilter zusammensetzenden Versickerungsanlagen N 1 und N 2 nicht als „echte“ und deshalb ebenfalls abzudichtende Retentionsbodenfilter geplant. Von ihrer Reinigungsleistung her erfüllen sie gleichwohl die Anforderungen, die gem. RiStWag im WSG gelten würden.

Die als „echter“ Retentionsbodenfilter ausgestaltete Versickerungsanlage N 3 befindet sich dagegen innerhalb der Schutzzone III B des geplanten WSG Krefeld V

„In der Elt“. Hier erhalten sowohl der Retentionsbodenfilter als auch die im WSG verlaufenden Zuleitungen eine RiStWag-konforme Abdichtung.

Alle drei Versickerungsanlagen entsprechen damit den Vorgaben der RiStWag, die der Nr. 8.3 für Versickerungen im WSG werden beachtet. Auch die für Vorgabe, dass zwischen der Versickerungsfläche und dem MHGW (= dem mittleren höchsten Grundwasserstand) ein Mindestabstand von 1 m gewährleistet sein soll (Ziffer 8.2 Absatz 6 RiStWag) wird eingehalten. Die Abstände betragen 1,3 m (Anlage N 1), 1,59 m (Anlage N 2) bzw. 1,15 m (Anlage N 3).

Die Bemessung der Entwässerungsanlagen erfolgt im Übrigen gem. RAS-Ew.

Mit der so erfolgenden Behandlung des Niederschlagswassers in Retentionsbodenfiltern bzw. vergleichbar aufgebauten Filtern kommt – auch im Hinblick auf den Summenparameter PAK – die derzeit beste vorhandene technische Möglichkeit der Regenwasserbehandlung zum Einsatz. Die Entwässerung entspricht daher dem Stand der Technik.

Beeinträchtigungen der Grundwasserkörper bzw. ihrer chemischen Zustände durch die Versickerungen sind von daher, wie auch die Ergebnisse des wasserrechtlichen Fachbeitrags bestätigen, nicht zu besorgen (vgl. auch Kapitel B Nr. 7.7 des Beschlusses). Obwohl wasserlöslich und nicht rückhaltbar, gilt dies nach dem Fachbeitrag auch für die nur im Winter und nur im Zusammenhang mit dem Streusalzeinsatz im Winterdienst, der wiederum nur bei entsprechenden Witterungsbedingungen zum Tragen kommt.

Grundwasseranschnitte, die die Ergiebigkeit der Trinkwassergewinnung in den Wasserwerken des Untersuchungsraums einschränken könnten, ergeben sich mit dem Ausbau der in Dammlage verlaufenden A 57 nicht. Anlagebedingt verbleibt es bei der Hauptwirkung des Ausbaus, der nicht durch Entsiegelungen kompensierbaren Neuversiegelung. Mit der weitgehenden Versickerung des auf den versiegelten Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers, in die auch schon jetzt versiegelte und über die städtische Kanalisation in Oberflächengewässer entwässernde Flächen einbezogen werden, kann eine Reduzierung der Grundwasserneubildung jedoch nicht nur vermieden, sondern die Grundwasserneubildung letztlich sogar verbessert werden.

Das Risiko von Beeinträchtigungen, die als Folge von Unfällen und auch schon während der Bauphase z. B. in Form von Ölverlusten als Folge des Einsatzes von

Baumaschinen und Baufahrzeugen entstehen können, und insbesondere auch solche in dem festgesetzten oder dem geplanten WSG – und auch solche durch die Herausleitung des anfallenden Niederschlagswassers aus diesen Gebieten – wird mit Hilfe des planfestgestellten Schutzregimes (vgl. Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis sowie auch die der Nr. 5.3 im Kapitel A des Beschlusses) vermieden oder zumindest soweit wie möglich begrenzt. So vermeidet z. B. die gem. RiStWag erfolgende Abdichtung der Rohrleitungen, Mulden und Gräben in den WSG, dass noch unbehandeltes Niederschlagswasser per Versickerung in das Grundwasser gelangen kann.

5.3.5 **Schutzgut Luft und Klima**

Zum Thema Luft und Luftschadstoffe wird zunächst auf die Darstellungen in den Kapiteln B 5.3.1 und B 7.5.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, in denen namentlich Ausführungen zur Entstehung und zur Ausbreitung von Luftschadstoffen und den durch den Ausbau der A 57 zu erwartenden qualitativen und quantitativen Veränderungen enthalten sind.

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

Konkret ist unter dem Gesichtspunkt des lokalen oder globalen Klimaschutzes für unzulässige Beeinträchtigungen dieses Schutzgutes auch vorliegend nichts ersichtlich.

Nach den nachvollziehbaren Feststellungen der Vorhabenträgerin sind zunächst erhebliche nachteilige Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf die lokalen Klimatope des Raums auszuschließen.

Möglich sind derartige Beeinträchtigungen durch den Verlust lufthygienisch wirksamer Strukturen wie z. B. den von Gehölzelementen sowie durch eine Verschlechterung der kleinklimatischen und lufthygienischen Situation. Letztere kann z. B. durch Aufheizungseffekte im Zusammenhang mit Neuversiegelungen, durch den Eintrag bau- und betriebsbedingter Staub- und Abgasimmissionen, durch die Behinderung von Luftaustauschbeziehungen oder Eingriffe in Kaltluftentstehungsgebiete entstehen.

In Relation zum hohen Versiegelungsgrad (Straßen und großflächige Wohn- und Gewerbegebiete) des Raums ist die Neuversiegelung durch den A 57-Ausbau jedoch eher gering. Soweit sich konkrete Auswirkungen auf das lokale Klima ergeben, bleiben sie zudem auf die versiegelten Flächen und ihr unmittelbares Umfeld beschränkt, reichen also über den Trassenraum kaum hinaus. Staub- und Immissionseinträge in die Räume abseits der auszubauenden Trasse in und aufgrund der Bauphase sind nicht vollständig vermeidbar, treten jedoch auch in der Bauphase in der Regel nur temporär bzw. zumindest nicht in Form einer Dauerbelastung und – weil abgesehen von wenigen unvermeidbaren nächtlichen Arbeiten z. B. bei Brückenabrissen nur tagsüber gebaut werden soll – auch nicht nachts auf. Dauerhaft führt dann aber die Neuanlage der hohen Lärmschutzwände dazu, dass die Ausbreitung verkehrsbedingter Immissionen deutlich reduziert wird. Dies gilt nicht nur für Lärmimmissionen, sondern aufgrund einer stärkeren „Einfassung“ der Immissionsquellen darstellenden Kraftfahrzeuge letztlich auch für die Ausbreitung von Schadstoffimmissionen. Ergänzend dazu werden die Böschungflächen der A 57 und auch der Arbeitsstreifen wieder bepflanzt. Emissionsseitig sind einhergehend mit der verhältnismäßig geringen Verkehrszunahme zudem nur in begrenztem Umfang Steigerungen zu erwarten. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten (vgl. nachfolgend Kapitel B Nr. 7.5.2).

Soweit der Untersuchungsraum Kaltluftentstehungsgebiete oder auch Kaltluftsammlgebiete aufweist, bleiben diese nahezu unverändert erhalten und auch wesentliche Beeinträchtigungen der für den Luftaustausch bedeutsamen Ventilationsbahnen ergeben sich nicht. Soweit die A 57 mit Beeinträchtigungen solcher Ventilationsbahnen verbunden ist, resultieren sie aus der als Barriere schon vorhandenen Dammlage. Die Verbreiterung dieser Dammlage stellt von daher keine neue Barriere dar. Allein die hohen Lärmschutzwände könnten sich diesbezüglich verstärkend auswirken. Die vorhandenen und Durchlüftungen ermöglichenden Dammöffnungen der Brückenbauwerke bleiben jedoch erhalten.

Beim Makroklima sind Beeinträchtigungen durch Treibhausgasemissionen denkbar, die sich durch den Ausbau der A 57, vorrangig aber durch ihren Betrieb, d. h. durch vom Straßenverkehr emittierte CO₂-Einträge, in die Atmosphäre ergeben. Sie waren nach der bis Mai 2017 geltenden Altfassung des UVPG und der einschlägigen Rechtsprechung letztlich kein in die UVU einzubeziehender Aspekt des Schutzgutes Klima, weswegen die von 2008 datierende UVU zwar allgemein die vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Klima, nicht aber eigens Treibhausgasemissionen bzw. CO₂-Einträge behandelt. Da diese rechtlich gesehen mit dem am 29.07.2017 in Kraft getretenen Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017 über § 16 UVPG und die Anlage 4 Ziffer 4 Buchst. c Doppelbuchst. gg UVPG grundsätzlich zu berücksichtigender Bestandteil des Schutzgutes Klima geworden sind, wäre die UVU unvollständig, wenn sie insoweit zu erwartende Beeinträchtigungen außer Acht gelassen hätte. Dies ist jedoch nicht der Fall.

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

Da sich vorliegend vorhabenbedingte Ausweitungen klimaschädlich bedeutsamer CO₂-Einträge durch den Straßenverkehr ausschließen lassen, mussten sie in der UVU auch nicht explizit thematisiert werden. Dies gilt auch mit Blick auf das ebenfalls auf Treibhausgasemissionen abzielende Berücksichtigungsgebot des § 13 des 2021 novellierten KSG, das insoweit zu keiner anderen Bewertung führt. Denn die A 57 ist als Autobahn schon vorhanden und das auf ihr anfallende Verkehrsaufkommen erhöht sich nur in geringem Umfang. Gegenüber dem Verkehrsaufkommen, das im Prognosejahr 2030 ohne Ausbau (= dem Prognosenullfall) zu erwarten ist, beträgt die zu erwartende Zunahme weniger als 7 %. Von dieser Verkehrszunahme sind angesichts der Entwicklung des abgasärmer werdenden Fahrzeugbestandes und des zunehmenden Anteils der Elektromobilität keine zusätzlichen klimaschädlichen Treibhausgasemissionen zu befürchten. Auch trägt die Verbesserung des Verkehrsflusses, die Planungsziel ist und auch sicher erwartet wird, zur Minimierung der Treibhausgasemissionen im Planfeststellungsabschnitt bei. Die Planfeststellungsbehörde kann deshalb davon ausgehen, dass sich so Verbesserungen bei den CO₂-Emissionen ergeben, die Belastungen durch den Mehrverkehr in etwa kompensieren. Jedenfalls schließt sie nennenswerte betriebsbedingte Mehrbelastungen einer Größenordnung aus, die in der UVU hätten thematisiert und für die spätere Abwägung weiter konkretisiert werden müssen.

Die Ziele des KSG, nämlich die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis zum Zieljahr 2030 um mind. 65 Prozent zu mindern (§ 3 Abs. 1 KSG), bleiben von daher gewahrt. Diese Ziele, die gem. § 6 Abs. 2 KfAnG NRW auch auf Landesebene verbindlich sind, und darüber hinaus auch die des KSG NRW sind zwar auch bei Straßenbauvorhaben zu beachten. Neben dem allgemeinen Berücksichtigungsgebot besteht die Verpflichtung, „bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung“ zu prüfen, „wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 KSG beigetragen werden kann.“ Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten bei Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung in Frage, „dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann“ (§ 13 Abs. 2 KSG). Dabei sollen „Mehraufwendungen (...) nicht außer Verhältnis zu ihrem Beitrag zur Treibhausgaseminderung stehen. Soweit vergaberechtliche Bestimmungen anzuwenden sind, sind diese zu beachten“ (§ 13 Abs. 2 S. 3 u. 4 KSG). Des Weiteren sind gem.

§ 13 Abs. 3 „bei der Anwendung von Wirtschaftlichkeitskriterien bei vergleichenden Betrachtungen die dem Bund entstehenden Kosten und Einsparungen über den jeweiligen gesamten Lebenszyklus der Investition oder Beschaffung zugrunde zu legen.“

Bei der Planung und dem Bau von Straßen geben jedoch Richtlinien und Normen den grundsätzlichen Rahmen für den baulichen Umfang vor. So bestehen in Abhängigkeit von den Entwurfsklassen [gem. den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, bzw. den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), Ausgabe 2008] und den damit verbundenen Nutzungen als Bundes- oder Landesstraße weitgehende Vorgaben für die Festlegung der äußeren Maße der Straßenfläche, Querschnitte (Regelquerschnitte), Knotenpunkte, Straßenflächengestaltung und die Verkehrssicherheit. Für den technischen Aufbau von Straßen sowie die zu verwendende Baustoffe und Bauweisen beinhalten entsprechend der erforderlichen Belastungsklassen für Verkehrsflächen (Asphalt, Betonbauweisen) wiederum die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12), Ausgabe 2012“ entsprechende Vorgaben. Nach den einschlägigen Richtlinien sind Querschnitte für Straßen dabei auf das notwendige Maß begrenzt bzw. so ausgelegt, wie sie für die prognostizierte verkehrliche Nutzung benötigt werden. Insoweit ist beim Bau und Betrieb von Straßen unter Beachtung des aktuellen Stands der Technik das Maß des Ausstoßes des klimawirksamen Gases Kohlendioxid (CO₂) weitgehend vorbestimmt und im Rahmen der Planfeststellung nicht beeinflussbar. Soweit der nachteilige Beitrag beeinflussbar ist, ist dieser Anteil auf jeden Fall bezogen auf die Gesamtbelastung äußerst gering. Nicht vermeidbar ist zudem auch der zunehmend aber geringer werdende klimawirksame CO₂-Ausstoß, der beim dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Betrieb von Straßen entsteht. Das Angebot einer modernen Infrastruktur in Form von Straßen wird dabei trotz des anstehenden Technologiewechsels bei Fahrzeugantrieben langfristig weiter benötigt. Die bauliche Anlage eines Verkehrsweges ist insoweit mit der Zurverfügungstellung der entsprechenden Infrastruktur letztlich nur mittelbarer Verursacher von Treibhausgasen und die Ziele des KSG müssen auf der Basis anderweitiger politischer Entscheidungen sichergestellt werden. Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die CO₂-Bilanz ergeben sich bei Investitionen in das Straßennetz jedenfalls letztlich nur im Rahmen der Ausführungsplanung und, soweit Alternativen verfügbar sind, über die Wahl der Bauverfahren und der Materialien und über die Ausgestaltung von z. B. Schutzeinrichtungen, Nebenanlagen

oder auch Lärmschutzmaßnahmen. Hierbei gelten die Ziele des KSG für die Vorhabenträgerin zwar auch unmittelbar, sie werden ihr aber auch über die Nebenbestimmung Nr. 5.13.5 im Kapitel A des Beschlusses nochmals gesondert auferlegt.

Treibhausgasemissionen, die beim Ausbau der A 57 z. B. durch die Verwendung bzw. Herstellung von Beton entstehen, bedurften im Übrigen ebenfalls keiner gesonderten Betrachtung. Hierzu wird auf die eingangs schon benannten Entscheidungen des OVG Berlin-Brandenburg und des BVerwG verwiesen. Vorliegend gilt dies insbesondere auch deshalb, weil sie nicht abwägungsrelevant sind bzw. weil der planfestgestellte Autobahnausbau in vorhandener Dammlage angesichts des Bauaufwands und Betonverbrauchs bei der in der UVU untersuchten und einen Tunnelabschnitt beinhaltenden Alternativvariante 7 erheblich höher wäre (vgl. dazu Kapitel B Nr. 7 des Beschlusses).

Dessen ungeachtet stellt der Schutz des Makroklimas einen die Umwelt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang dar, der auch unabhängig davon, dass sich ohnehin eine genaue Zuordnung der Wirkungen eines Projektes auf das Globalklima nicht vornehmen lässt, nicht im Rahmen eines Einzelvorhabens bewältigt werden kann. Vorliegend ließe sich eine ausbaubedingte Zunahme an Treibhausgasemissionen, wenn sie entgegen der Annahme der Planfeststellungsbehörde entstehen sollte, deshalb nur verhindern, wenn auf den Ausbau verzichtet bzw. seine Planfeststellung versagt würde. Dies stünde aber der gesetzlichen Bedarfsfeststellung für den Ausbau (vgl. nachfolgend Kap. B Nr. 6.1 des Beschlusses) entgegen.

Gleichwohl hat die Vorhabenträgerin im Zuge des Verfahrens unter Rückgriff auf das Methodenhandbuch zum BVWP und die Straßenflächen überschläglich errechnet, welche Treibhausgasmengen heute und welche nach dem Ausbau der A 57 in Summe durch den Bau, durch die Unterhaltung und durch den Betrieb verursacht werden. Danach entstehen heute 1.131,1 t CO₂/Jahr und künftig 1.379,8 t CO₂/Jahr. Diese Berechnungen, die allerdings auf bundesweiten Durchschnittswerten beruhen und die konkreten Verkehrsmengen, Gegebenheiten und Entwicklungen vor Ort wie hier z. B. die sich schadstoffmindernd auswirkende Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses unberücksichtigt lassen, weisen mit rd. 250 t CO₂/Jahr eine Zunahme von rd. 22 % aus.

5.3.6 **Schutzgut Landschaft**

Der Schutzbegriff Landschaft soll an dieser Stelle im Sinne von Landschaftsbild verstanden werden, da die anderen Funktionen der Landschaft z.B. als Lebensraum für Tiere und Pflanzen oder als Erholungsraum für den Menschen unter diesen Schutzgütern erfasst sind.

Das Landschaftsbild ist das sinnlich wahrnehmbare Gefüge des natürlichen und bebauten Raumes. Das Ausmaß seiner Beeinträchtigungen resultiert aus der Qualität des Landschaftsbildes und der Intensität der Auswirkungen auf den jeweiligen Landschaftsraum.

Die wesentliche Beschreibung des Landschaftsbildes nicht nur des Trassenumfeldes, sondern des gesamten Untersuchungsgebietes der UVU, die sich aus der Ausstattung und Gliederung des Raums ergibt, wurde inklusive der Aufgliederung des Raums in die unterschiedlichen Landschaftsbildeinheiten bereits vorstehend unter Nr. 5.2 beschrieben, so dass insoweit auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen wird.

Alle diese Landschaftsbildeinheiten und damit auch die mit mittlerer oder hoher Bedeutung werden durch die A 57 und ihren Damm ohnehin von Norden nach Süden durch den gesamten Untersuchungsraum hindurch zerschnitten. Beeinträchtigungen der für das Schutzgut Landschaft auch bedeutsamen weiträumigen Sichtbeziehungen stellen sich daher nicht ein. Soweit sie über die Trasse der A 57 hinweg bestehen, bleiben sie grundsätzlich erhalten. Einschränkungen im Nahbereich sind diesbezüglich mit Blick auf die Höhe der Lärmschutzwände nicht vollständig vermeidbar, werden mit der teilweise gekrümmten und in den Umfeldern der AS Gartenstadt sowie der AS Zentrum teilweise auch transparenten Ausführung aber deutlich begrenzt. Soweit die neuen Wände die bisherigen in der Höhe überragen, werden entsprechende Beeinträchtigungen durch ihre Krümmung und stellenweise auch transparente Ausführung begrenzt.

Insbesondere werden auch die unter der Schönwasserparkbrücke durchführenden Sichtbeziehungen erhalten. Den dazu im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen der Stadt Krefeld und der Umweltverbände nach einer Umgestaltung der Brücke ist die Vorhabenträgerin im Deckblattverfahren nachgekommen. Die zur Stützkonstruktion gehörenden Brückenpfeiler wurden dazu verschlankt, in ihrer Anzahl verringert und vom Standort her optimiert.

Als Beeinträchtigungsfaktor bleibt letztlich die ausbaubedingte Verbreiterung des A 57-Damms. Mit ihr ist aber keine Beeinträchtigung der Landschaftsbilder verbunden, die als erheblich zu werten wäre. Die in die Landschaftsbilder hineinwirkenden Flächeninanspruchnahmen summieren sich zwar auf insgesamt rd. 25 ha und sind als Fläche betrachtet gerade in einem nicht mehr viele Freiflächen aufweisenden urban geprägten Raum nicht unerheblich. Allerdings sind davon knapp 6 ha schon heute versiegelt oder befestigt und rd. 1,6 ha können entsiegelt werden. Netto reduzieren sich die Neuversiegelungen und Befestigungen damit auf rd. 17,4 ha. Diese verteilen sich auf über 6 km Länge im Raum auf einen schmalen und sich an den vorhandenen Damm anlehnenden Streifen (Breite im Schnitt rd. 30 m). Damit verteilen sich gleichzeitig auch die Auswirkungen auf die einzelnen Landschaftsbildeinheiten, die insbesondere angesichts der geplanten Neubegrünung des Autobahndamms kaum wahrnehmbar verkleinert werden. Ausgenommen bleibt insoweit der schmale Grünzug, der sich auf der Westseite der A 57 direkt an sie anschmiegt.

Auch die Qualität der Landschaftsbildeinheiten bleibt angesichts der Neubegrünung des Autobahndamms grundsätzlich erhalten. Nur insoweit, als die hohen Lärmschutzwände trotz Begrünung des Straßendamms sichtbar bleiben, stellt sich eine zusätzliche technische Überprägung des Raums ein. Da der Straßendamm die Sichtbeziehungen ohnehin begrenzt, ist die damit einhergehende und nicht vermeidbare Neubelastung des Landschaftsbildes – offener Asphalt, mit dem die Höhe der Lärmschutzwände minimiert werden könnte, ist bereits vorgesehen und eingerechnet – jedoch nicht vermeidbar. Mit der Neubegrünung der Straßendämme und der teilweise im oberen Bereich gebogen, d. h. zur Fahrbahn hin gekrümmten Ausführung der Lärmschutzwände wird die damit einhergehende Beeinträchtigung des Landschafts- und Stadtbildes jedoch auf ein Mindestmaß begrenzt.

Im Ergebnis sind Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft weitgehend auszuschließen. Soweit sie sich überhaupt ergeben, können sie zudem zumindest noch abgemildert, wenn auch nicht vollständig vermieden werden.

Kompensationsbedarf ergibt sich vor diesem Hintergrund nach ELES nicht. Allerdings wirken sich die zur Wiederherstellung verlorener Lebensraumfunktionen erforderlichen Kompensationsmaßnahmen multifunktional auch positiv auf

das Landschaftsbild aus, so dass weitere Abmilderungen bzw. über das neue „Straßenbegleitgrün“ hinausgehend Verbesserungen ergeben werden.

5.3.7 **Fläche**

Das Schutzgut Fläche ist erst mit dem Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017 und damit nach der Erarbeitung der UVU in das UVPG aufgenommen worden. Die Vorhabenträgerin hat deshalb mit dem UVP-Bericht eine Nachbetrachtung zum Schutzgut Fläche vorgenommen und die Untersuchungen damit entsprechend erweitert. Neue bzw. solche Erkenntnisse, die nicht bereits im Zusammenhang mit den anderen Schutzgütern gewonnen worden waren, haben sich jedoch nicht ergeben.

Sowohl der Umfang als auch die örtliche Lage und die Ausstattung (Nutzungen, Wertigkeiten etc.) der Flächen, die temporär oder dauerhaft für das Vorhaben benötigt werden, sind vorstehend im Zusammenhang mit den übrigen Schutzgütern beschrieben worden. Da für das eigenständige Schutzgut Fläche in Ergänzung der übrigen Schutzgüter als Nachhaltigkeitsfaktor vorrangig der quantitative Aspekt des Flächenverbrauchs in den Blick zu nehmen ist (vgl. Begründung des Entwurfs des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017, Deutscher Bundestag, Drucksache 18/11499), wird dazu insbesondere auf die Nrn. 5.3.2 und 5.3.4 Bezug genommen. Wie den dortigen Ausführungen zu entnehmen ist, nimmt das Vorhaben für Neuversiegelungen, Befestigungen und Dammböschungen etc. zwar insgesamt rd. 25 ha Fläche – davon rd. 21,2 ha mit Biotopfunktion – in Anspruch. Diese Inanspruchnahme erfolgt jedoch in einem ohnehin dicht besiedelten anthropogen überformten Raum. Zum überwiegenden Teil erstreckt sich das Vorhaben auf den bereits vorhandenen Straßenkörper der A 57, so dass vorwiegend Böschungsflächen und übriges Straßenbegleitgrün betroffen sind. Eine Bedeutung, die über die hinausgeht, die einer Flächeninanspruchnahme im Allgemeinen immer zukommt, weisen die in Anspruch zu nehmenden Flächen daher unter diesem Aspekt nicht auf.

Bezogen auf die rd. 21,2 ha mit Biotopfunktion, die für den 6-streifigen Ausbau der A 57 nicht verzichtbar sind, umfasst die Inanspruchnahme der entsprechend vorbelasteten Flächen einen Anteil von 0,154 % des rd. 138 km² großen Stadtgebietes von Krefeld.

Die darüber hinaus in der Bauphase erforderlichen Flächeninanspruchnahmen von rd. 11 ha sind temporärer Art und stehen dem Naturhaushalt nach Abschluss der Baumaßnahme wieder zur Verfügung. Sie beinhalten insoweit keinen nachhaltigen und besonders ins Gewicht fallenden Flächeneingriff.

5.3.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

In der UVU werden die Nutzungen und Funktionen des Untersuchungsraums detailliert erfasst und beschrieben. Besondere Sachgüter, unter die insbesondere bauliche Anlagen fallen, sind demnach mit Ausnahme von Kleingartenlauben nicht direkt betroffen. So werden insbesondere keine Wohngebäude oder andere entsprechend bedeutsame bauliche Anlagen in Anspruch genommen. Bezüglich der Betroffenheit von Wohnbebauung durch Immissionen wird auf die Ausführungen zum Schutzgut Mensch Bezug genommen.

Kulturgüter sind mit der denkmalgeschützten Burganlage Linn, dem seit rd. 150 Jahren im Wesentlichen unverändert gebliebenen Landschaftsraum entlang des Lohbruchgrabens und einigen Bodendenkmälern vorhanden. Unmittelbare – d. h. flächenbezogene – Beeinträchtigungen ergeben sich diesbezüglich jedoch ebenfalls nicht. Weder greift die Schönwasserparkbrücke in den Burgkomplex ein noch geht das Vorhaben südlich davon zu Lasten des Landschaftsbereichs des Lohbruchgrabens. Als mögliche unmittelbare Beeinträchtigungen verbleiben daher solche in die Bodendenkmäler. Diesem Umstand trägt die Nebenbestimmung 5.8 im Kapitel A des Beschlusses Rechnung. Soweit erforderlich, wird dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland dazu baubegleitend auch die Möglichkeit archäologisch prospektiver Untersuchungen eingeräumt.

Zu der Betroffenheit durch Immissionen wird auch diesbezüglich auf die Ausführungen zum Schutzgut Mensch Bezug genommen.

5.3.9 Wechselwirkungen

Die Aufnahme des Begriffs der Wechselwirkungen in den Bereich der Schutzgüter des UVPG bringt zum Ausdruck, dass die Umwelt als ein System zu bezeichnen ist. Die oben beschriebenen Schutzgüter stehen nicht ohne jeden Zusammenhang nebeneinander, sondern in vielfältigen Beziehungen zueinander, weshalb auch die

Vernetzung der verschiedenen Umweltkomponenten dargestellt und die Auswirkungen des Vorhabens hierauf beschrieben und bewertet werden sollen.

Die vielfältigen Beziehungen zwischen den Komponenten kommen in den Beschreibungen der vorstehenden Kapitel bereits zum Ausdruck, sollen daher an dieser Stelle nur noch einmal zusammengefasst werden.

So beinhaltet der Planungsraum trotz seiner anthropogenen bis urbanen Ausstattung auch diverse prägende und belebende Elemente, die für das Landschaftsbild bedeutsam sind und es aufwerten und die auch Funktionen als Lebensraum für Fauna und Flora und als Erholungsraum für den Menschen haben. Jede Beeinträchtigung des Landschaftsbildes beinhaltet gleichzeitig eine Verringerung der Erholungseignung des Raumes für den Menschen. Jede Vernichtung von Landschaftsbild prägenden und gliedernden Elementen mindert auch die Biotopausstattung der Landschaft mit unmittelbaren Folgen für Fauna und Flora. Werden klimatisch bedeutsame Bereiche beeinträchtigt, kann sich dies wiederum auf Mensch, Fauna und Flora auswirken.

Auch Lärm ist kein den Menschen allein in seiner Wohnumgebung oder den Erholungsmöglichkeiten betreffendes Problem. Vielmehr kann es im Umfeld der Trasse zu einer Beunruhigung dort lebender Tierarten kommen.

Luftverunreinigungen wirken ebenfalls nicht nur auf den Menschen, sondern auch unmittelbar auf Fauna und Flora. Schadstoffe können zudem mittelbar über den Eintrag in Boden, Oberflächengewässer und Grundwasser auf Mensch, Tiere und Pflanzen zurückfallen. Gerade der Boden ist sensibel als Lebensgrundlage für Menschen, Tiere und Pflanzen, in seinen Funktionen im Wasser- und Nährstoffkreislauf und in seinen Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, mit denen er auch zur Erhaltung der weiteren Lebensgrundlage Wasser beiträgt. Durch Versiegelung geht der Boden mit diesen weit reichenden Funktionen vollständig auch zu Lasten von Mensch, Fauna und Flora verloren.

So wie Umweltauswirkungen des Vorhabens verschiedene Schutzgüter unmittelbar oder mittelbar beeinträchtigen können, können auch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen unterschiedlichen Schutzgütern zugutekommen. Beispiele hierfür sind Lärmschutzeinrichtungen, die die negativen Wirkungen des Lärms auf

die Fauna und auch auf die Erholungseignung des Wohnumfeldes oder des Landschaftsraumes zugunsten des Menschen mindern können.

Im Weiteren ist zu berücksichtigen, dass Schutzmaßnahmen zugunsten des einen Schutzgutes negative Auswirkungen auf ein anderes Schutzgut haben können. Aktive Lärmschutzeinrichtungen beispielsweise dienen dem Schutz der Menschen in ihren unmittelbaren Wohnbereichen, können jedoch auch auf das Landschaftsbild beeinträchtigend wirken.

Soweit derartige Wechselwirkungen, die sich über Wirkungsverlagerungen, Wirkungspfade (d. h. den Transfer einer Belastung von einem Schutzgut zum anderen), Synergismen (d. h. das sich verstärkend oder auch vermindernd auswirkende Zusammenwirken von zwei miteinander in Wechselwirkungen stehenden Stoffen oder Belastungen) oder auch kumulative Wirkungsgefüge zwischen einzelnen Schutzgütern ergeben können bzw. zu erwarten und im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung erfassbar sind, sind sie bereits in die Betrachtung der einzelnen Schutzgüter einbezogen worden.

Für darüberhinausgehende spezifische und den Grad des Geringfügigen übersteigende Wechselwirkungen, die auf die ermittelten und berücksichtigten Wirkungen nochmals verstärkend wirken, haben sich keine Anhaltspunkte ergeben.

5.4 **Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 25 UVPG**

Die in § 25 UVPG vorgeschriebene Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren, hier somit der Vorbereitung des straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen nicht umweltbezogenen Zulassungsvoraussetzungen. Eine Abwägung mit Belangen nicht umweltbezogener Art wird an dieser Stelle nicht vorgenommen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach § 3 UVPG erfolgt nach Maßgabe der geltenden (Fach-)Gesetze durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale dieser Gesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (vgl. auch Nr. 0.6.1.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des am

20.07.2017 novellierten UVPG – UVPVwV – vom 18.09.1995 – GMBI. 1995, S. 671).

Die vorstehend unter den Nrn. 5.2 bis 5.3.9 beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter stehen nach den Tatbestandsvoraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze einer Zulassung des Vorhabens nicht im Wege.

So werden die zum Schutz der menschlichen Gesundheit erlassenen Vorgaben des BImSchG bzw. seiner Ausführungsverordnungen (16. und 39. BImSchV) durchgehend eingehalten. Dort, wo es mangels oder trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen an der Straße noch zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV kommt, wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, das Bauschalldämmmaß der betroffenen Gebäude zu überprüfen und ggf. die Kosten für notwendige passive Schutzmaßnahmen zu übernehmen. Gleichfalls hat er eine Entschädigung zu leisten, soweit ein Außenwohnbereich bei einer Überschreitung der Tagesgrenzwerte beeinträchtigt wird. Mit diesem Gesamtkonzept wird den berechtigten Ansprüchen der Anwohner der A 57 in rechtskonformer Weise Genüge getan (vgl. auch Kapitel B Nr. 7.5 dieses Beschlusses mit allen Unterkapiteln).

Zwar ist der Raum beidseits der auszubauenden A 57 bereits erheblich vorbelastet. Auch bringt der Ausbau grundsätzlich eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens mit sich, so dass die Emissionen und hier insbesondere die Lärmemissionen noch etwas zunehmen werden. Die umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen werden im Vergleich zur heutigen Situation gleichwohl erhebliche Entlastungen bewirken.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt in seiner Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen sind vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung des BNatSchG und des LG NRW zu bewerten. Danach wird unter Berücksichtigung der Vorbelastungen des Raums nur begrenzt zusätzlich in ihn eingegriffen und werden die dennoch neu entstehenden Eingriffe einschließlich derer in die abiotischen Landschaftsfaktoren Boden und Wasser vollständig durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert. Gleiches gilt für die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes auch in seiner Erholungsfunktion.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde verstößt das Vorhaben auch nicht gegen Verbote des europäischen und nationalen Artenschutzrechts, da die Arten nicht in einem Maß betroffen sind, das Verstöße gegen die einschlägigen Verbots-tatbestände nach sich zieht. Zu den näheren Einzelheiten dazu wird auf Kapitel B Nr. 6.4 verwiesen.

Das Vorhaben trägt mit seinem Schutzkonzept und der Art der Niederschlagswas-serentsorgung, das größtenteils großflächig bzw. über vorgeschaltete Retentions-bodenfilter versickert und damit unter Nutzung der besten zur Verfügung stehen- den Technik beseitigt wird, auch den Belangen des Grund- und Oberflächenwas- serschutzes Rechnung.

Denkmäler oder ähnliche Kulturgüter sind im Bereich der Baumaßnahme zwar in kleiner Anzahl vorhanden, befinden sie sich in einem ausreichenden Abstand zur Trasse und werden weder optisch noch hinsichtlich der Immissionsbelastung in ihrem Wert beeinträchtigt. Zufallsfunde etwaiger, heute noch nicht bekannter Bo- dendenkmäler können bei Beachtung der Nebenbestimmung 5.8 einer fachge- rechten Dokumentation zugeführt werden.

Soweit landwirtschaftlicher Grundbesitz in Anspruch genommen werden muss, be- rührt dies zumindest die Existenz der jeweiligen Betriebe nicht. Jedwede Inan- spruchnahme von Grundeigentum kann sachgerecht entschädigt werden.

Es ist somit im Ergebnis festzustellen, dass von dem Vorhaben zwar nachteilige Wirkungen auf die Schutzgüter des UVPG ausgehen. Diese Auswirkungen stellen aber – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen, Vermei- dungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen – bei keinem Schutzgut eine mit den jeweiligen gesetzlichen Schutzanforderungen unvereinbare Beein- trächtigung dar.

6. **Materiell-rechtliche Würdigung**

6.1 **Planrechtfertigung**

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern muss, gemessen an den Zielen

des jeweiligen Fachplanungsrechts, erforderlich sein und angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG) den verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Grundeigentums (Art. 14 Abs. 3 GG) genügen. Eine Planung ist in diesem Sinne gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv als erforderlich anzusehen ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 22.06.1985, 4 C 15.83, 08.07.1998, 11 A 53.97, oder auch vom 16.03.2006, 4 A 1073.04, und vom 17.12.2013, 4 A 1.13).

Dies ist vorliegend der Fall. Zum einen wurde die entsprechende verkehrliche Notwendigkeit zum Ausbau der A 57 über das FStrAbG verbindlich gesetzlich festgestellt. Zum anderen genügt das Vorhaben auch ansonsten den Anforderungen an die Planrechtfertigung und ist damit vernünftigerweise geboten.

6.1.1 **Fernstraßenbedarfsplan**

Der 6-streifige Ausbau der A 57 wurde für den gesamten Abschnitt zwischen dem AK Kamp-Lintfort und dem AK Köln-Nord bereits im BVWP von 2003 den Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs zugeordnet. Während andere Abschnitte im BVWP von 2003 bereits als fest disponiert galten, wurde der Abschnitt vom AK Moers bis zum AK Meerbusch, zu dem auch der hier relevante Ausbauabschnitt von der AS Krefeld-Gartenstadt bis zur AS Krefeld-Oppum gehört, 2003 neu in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Dem Ausbau wurde der Bautyp 46BB (= von 4 Fahrspuren mit beidseitigem Standstreifen auf 6 Fahrspuren mit beidseitigem Standstreifen) zugeordnet. Mit dem 5. Gesetz zur Änderung des FStrAbG'es vom 04.10.2004 (5. FStrAbÄndG, BGBl. I S. 2574) bzw. dem mit diesem Gesetz als Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 in das FStrAbG aufgenommenen neuen Bedarfsplan wurde der Bedarf für den so qualifizierten Ausbau der A 57 schließlich auch gesetzlich festgestellt.

Der aktuelle BVWP 2030 vom August 2016, mit dem der BVWP 2003 abgelöst wurde, führt den entsprechenden 6-streifigen Ausbau der A 57 nicht nur erneut im vordringlichen Bedarf. Er weist ihm vielmehr den neu geschaffenen Dringlichkeitsvermerk „Engpassbeseitigung“ (VB-E) zu, der nunmehr die höchste Bedarfsstufe des BVWP kennzeichnet. Im Ergebnis ist die Bedeutung des A 57-Ausbaus damit

noch einmal aufgehoben worden. Mit dem 6. Gesetz zur Änderung des FStrAbG vom 23.12.2016 (6. FStrAbÄndG, BGBl. I S. 3354) und dieser aufgehobenen Bedarfseinstufung ist er über den neuen Fernstraßenbedarfsplan der Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 2 in das FStrAbG aufgenommen worden.

Der vordringliche Bedarf und insoweit insbesondere auch der vordringliche Bedarf-Engpassbeseitigung umfassen alle Maßnahmen, deren Realisierung dem Willen des Gesetzgebers entspricht und die somit als im öffentlichen Interesse und damit als erforderlich im Sinne der Planrechtfertigung anzusehen sind. Der Gesetzgeber hat in § 1 Abs. 2 FStrAbG festgestellt, dass der 6-streifige Ausbau der A 57 mit seiner Zuordnung zum vordringlichen Bedarf den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG entspricht und die Bedarfsfeststellung für die Planfeststellung gem. § 17 FStrG verbindlich ist (vgl. dazu OVG Münster, Beschluss vom 25.11.2009, 11 A 474/07, angesichts der Parallelität zur Bedeutung des Fernstraßenbedarfsplans mit Hinweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts). Einer weiteren Einzelfallprüfung bedarf es nicht (BVerwG, Urteil vom 21.05.2008, 9 A 68.07 und VG Münster, Urteil vom 05.09.2008, 10 K 928/08, mit Verweis auf das BVerwG).

Schon damit wird das gegen das Vorhaben vorgebrachte Argument, für eine Planfeststellung fehle es am Ausbaubedarf, ausgeschlossen, so dass die Planrechtfertigung ohne Erfolg in Frage gestellt wird.

In den Einwendungen wird dazu ausgeführt, die Verkehrssituation werde sich in den nächsten 10 bis 20 Jahren erheblich und so verändern, dass es des Ausbaus nicht mehr bedürfe. Dieses Argument stellt die gesetzliche Bedarfsfeststellung und damit die nach gesetzgeberischer Wertung feststehende Planrechtfertigung indes nicht in Frage.

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

evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung an jeglicher Notwendigkeit fehlen würde oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (vgl. u. a. BVerwG Urteile vom 22.01.2004, 9 A 32.02, vom 30.01.2008, 9 A 27/06 und vom 06.11.2013, 9 A 14/12).

Für eine solche evidente Unsachlichkeit der Bedarfsfeststellung gibt es vorliegend keine Anhaltspunkte, zumal es für einen Verfassungsverstoß nicht ausreichen würde, wenn die Annahmen und Feststellungen, die der Gesetzgeber seiner Bedarfsfeststellung zugrunde gelegt hat, überholt wären. Veraltete Daten und Annahmen zum Verkehrsgeschehen sind jedenfalls noch nicht geeignet, automatisch auch die Bedarfsfeststellung in Frage zu stellen. Der Bedarfsplan wird nicht nur deswegen gegenstandslos, weil sich die Annahmen, die ihm zugrunde liegen, in der Folgezeit nicht bestätigen. Denn Zweifel daran, ob die gesetzliche Regelung weiterhin Geltung beansprucht bzw. ob sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit so grundlegend gewandelt hätten, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen ließe, wären nach der vorgenannten Rechtsprechung des BVerwG erst dann angebracht, wenn die nachträglichen Veränderungen der Planungsgrundlage so gravierend wären, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte. Dafür ist insbesondere vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung (Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die A 57, Abschnitt AK Köln-Nord bis AS Rheinberg, Brilon/Bondzio/Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen, Bochum, Oktober 2018) nichts ersichtlich. Auf die Ausführungen zur verkehrlichen Bedeutung (nachstehend Nr. 6.1.2) wird dazu Bezug genommen. Das gesetzgeberische Ermessen wäre selbst dann nicht überschritten worden, wenn das in dieser Untersuchung für die A 57, den Prognose-Nullfall und das Jahr 2030 mit – je nach Abschnitt – 76.450 bzw. 91.300 Kfz im DTV prognostizierte Verkehrsaufkommen deutlich zu hoch angesetzt worden wäre und auch sonst würde bereits ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen eine Planrechtfertigung begründen können.

Unabhängig davon ist es gem. § 4 S. 2 FStrAbG allein dem Gesetzgeber vorbehalten, die Bedarfsfeststellung ggf. an veränderte Verhältnisse anzupassen. Dazu hat gem. § 4 S. 1 FStrAbG das Bundesverkehrsministerium jeweils nach Ablauf

von fünf Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Eine solche gesetzliche Überprüfung steht angesichts des erst im Dezember 2016 normierten Bedarfsplans zudem erst wieder im Dezember 2021 an und bis zur gesetzlichen Verabschiedung eines neuen Fernstraßenausbaubedarfsplans behält der Bedarfsplan des 6. Gesetzes zur Änderung des FStrAbG vom 23.12.2016 seine Gültigkeit. Zum anderen kann aber mit ausreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass es bei der gesetzlichen Feststellung des vordringlichen Bedarfs für den Ausbau der A 57 verbleibt, dieser mithin auch nach einer gesetzlichen Überprüfung bzw. in einem etwaigen neuen Fernstraßenausbaubedarfsplan als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs enthalten sein wird. Denn angesichts der Bedarfsstufe der „Engpassbeseitigung“ kann davon ausgegangen werden, dass er als indisponibel gestuft werden wird und von daher als gesetzt gilt. Auch angesichts der erst 2018 erarbeiteten Verkehrsprognose für das Jahr 2030 ist und ihrer Ergebnisse ist nicht mit einem Wegfall der gesetzlichen Bedarfsfeststellung zu rechnen.

Indes wird weder mit dem Bundesverkehrswegeplan noch mit dem gesetzlichen Bedarfsplan eine Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorweggenommen. Andere Belange können bei der Abwägung die vorbezeichnete gesetzgeberische Verbindlichkeit nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG überwinden (OVG Münster, Beschluss vom 25.11.2009, 11 A 474/07 mit Verweis auf BVerwG, Urteile vom 18.06.1997, 4 C 3.95; und vom 26.10.2005, 9 A 33.04). Es sind jedoch keine anderen Belange in einer so gewichtigen Weise berührt, dass sie der beschriebenen Verbindlichkeit der gesetzgeberischen Entscheidung entgegenstehen könnten. Auf die weiteren Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses wird dazu verwiesen.

6.1.2 Verkehrliche Bedeutung der A 57, Verkehrsaufkommen und Planungsziele

Der 6-streifige Ausbau der A 57 ist auch allein gemessen an den Zielen des FStrG und damit unabhängig von der entsprechenden gesetzlichen Feststellung erforderlich im Sinne der Planrechtfertigung.

Die rd. 130 km lange A 57 ist Teil der Europastraße 31 (E 31), die von Rotterdam bis nach Hockenheim führt. In den Niederlanden über die A 15, die A 50, die A 73 und zuletzt die A 77 führend quert sie bei Goch die deutsche Landesgrenze. Als bundesdeutsche A 57 verläuft sie von dort westlich des Rheins bis zum AK Köln-

Nord und von dort zunächst über die A 1 und dann über die A 61 an Koblenz und Worms vorbei weiter linksrheinisch bis nach Speyer. Dort quert die E 31/A 61 den Rhein und endet schließlich mit ihrem Anschluss an die A 6 und gleichzeitige E 50 bei Hockenheim. Als Teil der E 31 kommt der A 57 damit eine über die deutsche Grenze hinausreichende Bedeutung für den Fernverkehr zu. Innerhalb von NRW stellt sie daneben die wichtigste Verbindung der linksrheinischen Wirtschaftszentren dar und bindet diese über entsprechende Anschlüsse gleichzeitig an die rechtsrheinischen Wirtschaftszentren des Rhein-Ruhrgebietes wie z. B. die im Raum Duisburg, Oberhausen und Düsseldorf an. Sie ist hier über Autobahnkreuze bzw. -dreiecke nicht nur mit der A 1 bei Köln, sondern allein auf den rd. 60 km zwischen dem AK Kamp-Lintfort und dem AK Köln-Nord auch mit der A 40, der A 42, der A 44, der A 46 und der A 52 verknüpft.

Mit dieser hohen Bedeutung für Wirtschaft und Verkehr geht eine hohe Verkehrsbelastung einher. Wie die Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2018 (Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die A 57 im Abschnitt AK Köln Nord bis AS Rheinberg, Brilon Bondzio Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, Schlussbericht) ergeben hat, bewegt es sich in dem Abschnitt vom AK Kamp-Lintfort im Norden bis zum AK Köln-Nord im Süden nach dem Analysefall 2014 heute im DTV zwischen 66.900 Kfz/24 h (südl. AK Meerbusch) und 110.050 Kfz/24 h (südl. von Neuss). Im hier relevanten Ausbauabschnitt sind es zwischen 76.050 Kfz/24 h nördlich der AS Gartenstadt und 87.450 südlich der AS Oppum. Der Schwerlastverkehr (zulässiges Gesamtgewicht > 3,5 t)² hat daran mit 11,9 % bis 12,3 % nahezu einheitliche Anteile.

Die Werktagswerte (DTV_w), d. h. die Verkehrszahlen, die sich unter Außerachtlassung der verkehrsärmeren Wochenenden und Feiertage ergeben, sind nochmals deutlich höher. Sie liegen zwischen 81.000 Kfz/24h nördlich der AS Gartenstadt (davon 11.050 > 3,5 t) und 94.050 Kfz/24 h südlich vom Oppum (davon 12.700 Kfz > 3,5 t). Der prozentuale Anteil des Schwerlastverkehrs ist dabei an Werktagen mit 13,1 % bis 13,6 % je nach Streckenabschnitt größer.

Diesem Verkehrsaufkommen wird der vorhandene Ausbauzustand der A 57 mit 2 Fahrstreifen und einem Standstreifen pro Fahrtrichtung nicht gerecht. Dies gilt ins-

² Für die lärmtechnischen Berechnungen gelten gem. 16. BImSchV und RLS-90 bereits Kfz > 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht als Schwerlastverkehr. Für die Lärmtechnik ist deshalb eine Umrechnung mit dem Prognosefaktor 1,2 erfolgt, der anhand der Statistik des Kraftfahrtbundesamtes festgesetzt wurde.

besondere zur Zeit der Verkehrsspitzen, die sich bis auf 4.166 Kfz/h in Fahrtrichtung Köln und 4.102 Kfz/h in Fahrtrichtung Goch (= zusammen 8.268 Kfz/h) belaufen, sowie unter Berücksichtigung der in § 3 Abs. 1 formulierten Ziele des FStrG. Denen zu Folge ist der Träger der Straßenbaulast verpflichtet, Bundesfernstraßen und damit auch Bundesautobahnen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen bzw., soweit dieser nicht gegeben ist, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Der von daher gebotenen Verkehrsqualität genügt die A 57 hier nicht. Sie ist hier vielmehr erheblich herabgesetzt. Dies zeigt sich an den werktäglichen Verkehrsstaus, die sich trotz vorhandener Verkehrsbeeinflussungsanlagen als Folge entsprechender Überlastungen einstellen und zu denen neben dem Verkehrsaufkommen auch die vielen Verflechtungsverkehre beitragen, die sich an den dicht aufeinanderfolgender An- und Auffahrten der Autobahnkreuze bzw. Anschlussstellen einstellen. Eine Auswertung der Verkehrszentrale Leverkusen der Autobahn GmbH zeigt, dass es auf der A 57 zwischen den Anschlussstellen Gartenstadt und Oppum in Fahrtrichtung Süden vor allem zwischen 6 Uhr und 9 Uhr morgens sowie in Fahrtrichtung Norden vor allem zwischen 14 Uhr und 19 Uhr nachmittags zu Überlastungen kommt, die regelmäßig zu Verkehrsstaus oder mindestens stockendem Verkehr führen. Die eine Bundesstraße/-autobahn notwendige Leichtigkeit des Verkehrs ist daher nicht bzw. nicht mehr gegeben.

Die Überlastungen und häufigen Stauereignisse haben gleichzeitig – auch wenn bislang kein auffälliges Unfallgeschehen vorliegt und auch die Anschlussstellen keine Unfallhäufungspunkte beinhalten – negative Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, die insoweit auch vom baulichen Zustand her nicht vollumfänglich gewährleistet wird, als die Bestandstrassierung nicht durchgängig die heute gültigen Vorgaben der technischen Regelwerke erfüllt. So werden die Verhältniswerte der Übergangsbögen (Klothoiden) mehrfach unterschritten und erfüllen die Vorgabe $R/3 \leq A \leq R$ nicht und die Verwindungsbereiche bei Bau-km 61+700 und 63+920 haben in Fahrtrichtung Goch keine ausreichende Längsneigung.

Nicht zuletzt gehen mit dem Verkehrsaufkommen auch erhebliche Belastungen für die Anlieger durch Immissionen einher, die durch den ungenügenden Verkehrsfluss noch begünstigt und letztlich verstärkt werden. Ausreichende, d. h. sich am Verkehrsaufkommen orientierende Lärmschutzeinrichtungen sind nicht vorhanden.

Anders als in einer Einwendung dargestellt, ist zumindest in absehbarer Zeit auch

nicht mit einem diese Problemlage lösenden Verkehrsrückgang zu rechnen. Vielmehr zeigt der Prognose-Nullfall 2030 des Verkehrsgutachtens, dass die Verkehrsbelastung auf der A 57 sogar noch leicht zunehmen wird. So wird für 2030 bei Schwerlastverkehrsanteilen von dann 12,4 % bis 13,0 % eine Verkehrsstärke zwischen 76.450 Kfz/24 h nördlich der AS Gartenstadt und – mit deutlicherer Steigerung – 91.300 Kfz/24 h südlich der AS Oppum prognostiziert. Es ist daher tendenziell mit einer noch weiter zunehmenden Zahl von Stauereignissen sowie mit einer weiteren Einschränkung der Verkehrssicherheit zu rechnen.

Bestandteile des Planungsziels sind es daher,

- die Leistungsfähigkeit der A 57 in dem Ausbauabschnitt Krefeld und damit auch den Verkehrsfluss auf ihr deutlich sowie bedarfsgerecht zu steigern, die Zahl der Stauereignisse entsprechend zu mindern und den bestehenden Verkehrsengpass damit zu beseitigen,
- unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit für bessere Bedingungen zu sorgen und
- einen deutlich besseren Immissionsschutz insbesondere durch Lärmschutzmaßnahmen zu gewährleisten.

Das Verkehrsaufkommen, das sich auf der ausgebauten 6-streifigen A 57 einstellen wird, prognostiziert die Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2018 im Prognose-Planfall für das Jahr 2030 mit – jeweils im DTV – 81.000 Kfz/24 h nördlich der AS Gartenstadt bis 96.000 Kfz/24 h südlich der AS Oppum. Die ermittelten Schwerlastverkehrsanteile für Kfz > 3,5 t bewegen sich zwischen 11,9 % (AS Oppum bis AS Zentrum) und 12,6 % (nördlich der AS Gartenstadt).

Die für die entsprechenden Fallkonstellationen in der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrszahlen lassen sich wie folgt tabellarisch darstellen:

Abschnitt der A 57	Analysefall 2014		Prognose-Nullfall 2030		Prognose-Planfall 2030	
	Kfz/24 h*	SV/24 h*	Kfz/24 h*	SV/24 h*	Kfz/24 h*	SV/24 h*
nördl. der AS Gartenstadt	76.050	9.350 (12,3 %)	76.450	9.950 (13,0 %)	81.000	10.200 (12,6 %)
AS Gartenstadt bis AS Zentrum	83.150	10.100 (12,1 %)	83.900	10.800 (12,9 %)	89.250	11.050 (12,4 %)
AS Zentrum bis AS Oppum	86.300	10.300 (11,9 %)	88.100	10.900 (12,4 %)	93.750	11.150 (11,9 %)
südl. der AS Oppum	87.450	10.700 (12,2 %)	91.300	11.300 (12,4 %)	96.000	11.650 (12,1 %)

* jeweils im DTV, SV dabei jeweils Kfz > 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht

Diese in die Ausbauplanung eingeflossenen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind nicht zu beanstanden. Sie beruhen auf ausreichenden Daten und wurden ohne erkennbare methodische Fehler ermittelt.

Zu den diesbezüglichen Anforderungen an eine solche Verkehrsuntersuchung hat das BVerwG im Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, ausgeführt:

„Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt eine ordnungsgemäße Untersuchung der von einem Straßenbauvorhaben voraussichtlich ausgehenden Geräuschmissionen voraus, dass die ihr zugrunde liegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht erstellt worden ist. Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet ist (...).“ UA Rn. 96 m.w.N.

(in diesem Sinne auch: BVerwG, Beschluss vom 15.03.2013, 9 B 30/12, und Urteil vom 23.04.2014, 9 A 25/12)

Diese Voraussetzungen sind erfüllt.

Eine erste Verkehrsuntersuchung wurde von der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen GmbH aus Bochum für den gesamten A 57 Ausbau vom AK Köln-Nord bis zur nördlich des AK Kamp-Lintfort gelegenen AS Rheinberg, zu dem auch der Ausbauabschnitt Krefeld gehört, 2016 erstellt. Prognosehorizont war bereits das Jahr 2030. Als Bestandsaufnahme und Ausgangspunkt für die in die Zukunft gerichtete Verkehrsprognose wurde dafür der Analysefall 2014 erarbeitet. Dazu wurden zunächst die Ausbauzustände der A 57 von der AS Rheinberg bis Köln und der angrenzenden Autobahnen (A 40, A 42, A 44, A 46 und A 52) und ihre verkehrlichen Belastungen erfasst. Für letztere wurden zum einen die Ergebnisse der im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen in Auftrag gegebenen bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) von 2010 sowie die Daten ausgewertet, die im Zeitraum vom 01.11.2013 bis zum 31.10.2014 über die auf der A 57 vorhandenen Dauerzählschleifen ermittelt wurden. Zum anderen sind im November 2014 jeweils dienstags und mittwochs an insg. 17 Anschlussstellen der A 57 Querschnittszählungen vorgenommen worden, um die sich dort einstellenden Belastungsänderungen genauer erfassen zu können. Zum gleichen Zweck wurden an durchschnittlichen Werktagen im März 2015 an den Autobahnkreuzen Kamp-

Lintfort, Moers, Meerbusch, Kaarst und Neuss-West mit Hilfe sog. „Verfolgungszählungen“ die jeweiligen Verflechtungsverkehre erfasst. Die unmittelbar in die Autobahnkreuze eingebundenen Anschlussstellen wie z. B. die AS Kamp-Lintfort, die AS Moers und die AS Kaarst-Nord wurden darin eingebunden, Auswirkungen langfristiger Baustellen (Rheinbrücke Neuenkamp im Zuge der A 40, Umbau AK Kaarst) anhand älterer Zählraten aus den Ergebnissen herausgerechnet. Erhebungen ohne Baustellen waren insoweit aufgrund der langen Bauzeiten nicht möglich.

Aus den so gewonnenen Erkenntnissen wurde als Wiedergabe des „Ist-Zustands“ der Analysefall 2014 erstellt.

Im nächsten Schritt wurde ein Verkehrsmodell erstellt, das neben der Herleitung des notwendigen Ausbaustands des Autobahnnetzes und der Beurteilung der Auswirkungen von Baustellen insbesondere auch eine Herleitung nicht nur der heutigen, sondern insbesondere auch der künftigen Verkehrsnachfragen und Fahrbeziehungen für das dem Modell zu Grunde liegende Straßennetz des betroffenen Raums ermöglicht. Für das Verkehrsmodell – es gliedert sich in insgesamt 390 Verkehrszellen, davon 360 Binnen- und 30 Außenzellen – und im Weiteren auch für die Verkehrsprognosen wurde auf die Ergebnisse der Umlegungsrechnung für die Bundesverkehrswegeplanung des BVWP 2003, auf die Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes NRW, auf die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebene Studie zur Mobilität in Deutschland 2008 sowie auf diverse statistische Daten des Landesbetriebs IT. NRW zurückgegriffen.

Anhand vorhandener Strukturdaten und der zu erwartenden strukturellen Entwicklungen und Trends wie z. B. der Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen und der Gewerbe-, Industrie- und Wohnflächen wurden die unter verschiedensten Aspekten (Fahrten zur Arbeit oder Ausbildung, sonstige dienstliche Fahrzwecke, private Fahrzwecke wie Fahrten zum Einkauf, in den Urlaub etc.) vorhandenen und zu erwartenden Verkehrsnachfragen des Modellraums ermittelt und anhand der Erkenntnisse zu den Verkehrsverflechtungen und zur Leistungsfähigkeit der Straßen auf das Straßennetz des Modells umgelegt. Für den überörtlich bedingten Verkehr, der sich innerhalb des Modellbereichs auswirkt, sich aber außerhalb generiert, der von den Strukturdaten des Modellbereichs unabhängig ist und der über die Außenzellen in das Verkehrsmodell eingespeist wird, wurde dabei auf

die bundesweite Verkehrsverflechtungsmatrix zurückgegriffen. Darin werden speziell zur Prognose und Planung der Bundesverkehrswege verkehrsträgerübergreifende Quell- und Zielmatrizen die Verkehrsverflechtungen zwischen den Kreisen und kreisfreien Städten Deutschlands für verschiedene Prognosejahre – u. a. das hier letztlich relevante Prognosejahr 2030 – ausgewiesen.

Für die Prognosen wurden das vorhandene und der Analyse 2014 zu Grunde liegende heutige Straßennetz und sein Ausbauzustand mit Blick auf die Maßnahmen des BVWP 2003 bzw. des zugehörigen Fernstraßenbedarfsplans erweitert, und zwar für den Prognose-Nullfall ohne die Erweiterung der A 57 und für den Prognose-Planfall auch mit dieser. Die entsprechenden Umlegungsrechnungen sind mit der Verkehrsfluss-Simulationssoftware VISUM erfolgt und bezogen auf das Analysejahr 2014 mit Hilfe der ermittelten tatsächlichen Verkehrsbelastungen kalibriert worden.

Neben dem DTV, dem DTV_w und den täglichen Spitzenbelastungszeiten und -verkehren wurden so u. a. auch alle die Daten ermittelt, die für die Lärmberechnungen notwendig sind (jeweils getrennte Zahlen und Schwerlastverkehrsanteile und für den Tag und für die Nacht).

Nachdem die Zahlen der SVZ 2015 veröffentlicht und im Dezember 2016 der auf dem BVWP vom August 2016 basierende Fernstraßenbedarfsplan verabschiedet worden war, ist die 2016 noch auf der Basis des – wenn auch modifizierten – BVWP 2003 sowie der SVZ 2010 erstellte Verkehrsuntersuchung von 2016 vom gleichen Büro überprüft und aktualisiert worden. Diese „Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für die A 57 im Abschnitt AK Köln Nord bis AS Rheinberg“ vom Oktober 2018 ist Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die Überprüfung ergab für 2015 ein vom Vorjahr 2014 deutlich abweichendes Verkehrsaufkommen, das nicht durch strukturelle Änderungen erklärbar war, sich aber auf Veränderungen bzw. Störungen des Straßennetzes – insbesondere auf die Tonnagebeschränkung auf der Rheinbrücke Leverkusen im Zuge der A 1, die Bauarbeiten der Rheinbrücke Neuenkamp bei Duisburg im Zuge der A 40 und auch auf die ganzjährige Sperrung zweier Rampen im AK Kaarst – und damit einhergehende großräumige Verkehrsverlagerungen zurückführen lässt. Aus diesem Grund und mit Blick auf die begründete Annahme, dass diese Störungen im Prognosejahr 2030 beseitigt sein werden, ist in der neuen Verkehrsuntersuchung der

Analysefall 2014 der vorausgegangenen Untersuchung als Bezugsfall übernommen worden.

Alle prognostischen Berechnungen für 2030 wurden jedoch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der SVZ 2010 und des BVWP 2030 bzw. des darauf beruhenden Fernstraßenbedarfsplans vom Dezember 2016 neu und mit den vorstehend schon benannten Ergebnissen erstellt.

Von einer ausreichenden Aktualität des Verkehrsgutachtens und seiner Ergebnisse kann daher ausgegangen werden. Die Ergebnisse sind auch plausibel. Für methodische Fehler haben sich auch im Anhörungsverfahren keine Anhaltspunkte ergeben.

Gleiches gilt im Übrigen für die separate verkehrstechnische Untersuchung im Abschnitt Krefeld der A 57 (ebenfalls Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum) vom Mai 2018, mit der nicht zuletzt auch mit Blick auf die Verkehrsqualität auf der A 57 selbst jeweils die Verkehrsbelastungen und Leistungsfähigkeiten der Rampen der Anschlussstellen Gartenstadt, Zentrum und Oppum zur Ermittlung des notwendigen Änderungsbedarfs untersucht und bewertet worden sind. Soweit die Stadt Krefeld in ihrer Stellungnahme diesbezügliche Teile des Verkehrsgutachtens hinterfragt hat, hat sie die Vorhabenträgerin in seiner Gegenäußerung erläutert. Diese Erläuterungen, die auch von der Stadt Krefeld im Rahmen ihrer Anhörung zu ihnen nicht in Frage gestellt wurden, sind für die Planfeststellungsbehörde plausibel. Sie schließt sich ihnen deshalb an.

Beanstandet worden sind die verkehrlichen Untersuchungen im Anhörungsverfahren sonst nur insoweit, als in der Einwendung 5 ausgeführt wird: „Es ist nicht plausibel, wieso der SV-Anteil im Abschnitt AS Krefeld-Zentrum bis AK Krefeld-Oppum im Prognosejahr 2030 nur 11,9 % beträgt, in den jeweils anschließenden Abschnitten jedoch höher ist. Berechnet man die absoluten Werte des SV, so nimmt der Schwerlastverkehr im Prognosejahr 2030 ab. Dies ist unplausibel.“ Des Weiteren wird in der gleichen Einwendung vorgetragen, in der Anlage C 67 der Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2018 sei die sich an der AS Oppum einstellende Veränderung des Schwerverkehrsaufkommens für die Richtungsfahrbahn Goch der A 57 falsch berechnet worden. Das entsprechende Verkehrsaufkommen sei hinter der AS Oppum höher als dort berechnet, weswegen der Lärmschutz neu zu konzipieren wäre.

Diese Einwendungen sind jedoch nicht geeignet, die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung in Frage zu stellen.

Zunächst ist es keinesfalls unplausibel, dass der Schwerlastverkehrsanteil vom Abschnitt AS Gartenstadt-AS Zentrum zum Abschnitt AS Zentrum-AS Oppum um 0,5 % abnimmt (11,9 % statt 12,4 %, bezogen auf den DTV), in absoluten Zahlen gesehen jedoch zunimmt. Denn der Gesamtverkehr (93.750 Kfz statt 89.250 Kfz) nimmt so deutlich zu, dass selbst ein kleinerer Schwerlastverkehrsanteil absolut gesehen höher ist im vorauslaufenden Abschnitt (11.150 Kfz > 3,5 t statt 11.050 Kfz > 3,5 t). Eine Unlogik daran erklärt sich der Planfeststellungsbehörde jedenfalls nicht.

Bezogen auf die Anlage C 67 der Verkehrsuntersuchung ist festzustellen, dass sie – wie schon dem Inhaltsverzeichnis der Untersuchung zu entnehmen ist – Bemessungswerte enthält. Sie sind nur für die Bewertung der Verkehrsqualität der A 57 bzw. der AS Oppum von Bedeutung. Für die ermittelten Verkehrsdaten, auf denen auch die Lärmberechnung beruht, sind sie ohne Belang.

Wie den von daher beanstandungsfrei ermittelten Verkehrszahlen zu entnehmen ist, weist die A 57 nicht nur eine unverändert hohe, sondern auch eine hoch bleibende und tendenziell sogar noch steigende Verkehrsbedeutung. In dem Abschnitt zwischen der AS Zentrum und der AS Oppum umfasst diese Steigerung 2,1 %, südlich der AS Oppum sind es 4,4 % bezogen auf den DTV des Prognose-Nullfalls im Vergleich zu dem des Analysefalls 2014. Außerhalb des Ausbauabschnitts Krefeld geht diese Verkehrszunahme auch noch über die 4,4 % hinaus. Für diese Verkehrsbelastungen ist die A 57 in ihrem heutigen Ausbaustand nicht ausgelegt. Auch die Rampen der Anschlussstellen genügen diesen Anforderungen zum Teil nicht.

Die sich aus der beschriebenen Bedeutung und Funktion der A 57 und ihrer verkehrlichen Überlastung ergebende Bedarf für den 6-streifigen Ausbau genügt daher auch ohne die über das FStrAbG erfolgte gesetzliche Bedarfsfeststellung den Kriterien, die an eine Planrechtfertigung zu stellen sind. Für den Ausbau besteht daher nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis, unter dessen Blickwinkel die Maßnahme objektiv als erforderlich anzusehen ist. Sie ist vernünftigerweise geboten, ihre Planrechtfertigung auch unabhängig von der vom Gesetzgeber bereits getroffenen Feststellung belegt.

Gleichzeitig ist die nach allem beanstandungsfrei erstellte Verkehrsprognose nach allem auch als Ausgangsgrundlage für die Berechnungen und Prognosen zur Lärmbelastung und zur Belastung von Luftschadstoffen geeignet.

6.2 **Raumordnung**

Das Straßenbauvorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Die A 57 ist eine regionalplanerisch bedeutsame Maßnahme im Sinne des Regionalplans. Sie ist im Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf bereits enthalten und wird dort als Bestandstrasse bzw. Bedarfsplanmaßnahme mit – im Maßstab 1 : 50.000 – räumlicher Festlegung als Straße für den vorwiegend großräumigen Verkehr dargestellt (Linienstruktur der Nr. 3 aa-1 der Anlage 3 der Verordnung zur Durchführung des Landesplanungsgesetzes NRW – LPIG DVO –, die eine vorhandene, planfestgestellte oder linienbestimmte Grobtrasse kennzeichnet).

In Ziel „Z 1“ im Kapitel 5 des Regionalplans ist dazu festgelegt, dass im Bereich der zeichnerisch als Bedarfsplanmaßnahme oder als sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straßen dargestellten Trassen Planungen oder Maßnahmen, die eine spätere Konkretisierung der Planung oder den Bau der dargestellten Straße unmöglich machen oder wesentlich erschweren, ausgeschlossen sind. Die genannten Darstellungen haben die Wirkung von Vorranggebieten ohne die Wirkung von Eignungsgebieten. Der nachgeschaltete Grundsatz „G 1“ fordert, Straßenplanungen für den vorwiegend regionalen, überregionalen oder großräumigen Verkehr möglichst auf die dargestellten Trassen auszurichten.

Von daher entspricht der Ausbau der vorhandenen A 57 den Vorgaben des Regionalplans Düsseldorf. Der A 57-Ausbau hat als Bedarfsplanmaßnahme ohnehin Vorrang vor anderen Nutzungen des betroffenen Raums und ein Straßenneubau, der dem auf „Ausbau vor Neubau“ hinauslaufenden Grundsatz zuwiderlaufen könnte, ist nicht Plangegegenstand.

Vor diesem Hintergrund steht das Vorhaben auch den Zielen und Grundsätzen des LEP nicht entgegen. Auch das Ziel 8.1-2 des LEP fordert, Freiraum für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur nur in Anspruch zu nehmen, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Diesem

Ziel folgt der Ausbau, der damit letztlich auch dem Grundsatz 8.1-3 des LEP entspricht, wonach die für den überregionalen und regionalen Verkehr bedarfsgerecht zu sichernden Trassen flächensparend gebündelt werden sollen.

Für die planfestgestellte Maßnahme bedurfte es auch keines Raumordnungsverfahrens. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens richtet sich in Nordrhein-Westfalen nach §§ 32 Abs. 1 LPIG in Verbindung mit § 43 LPIG DVO. Bundesstraßen (und damit auch deren Ausbau) sind danach keine Vorhaben, für die ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

Die Regionalplanungsbehörde der Bezirksregierung Düsseldorf hat in ihrer Stellungnahme vor diesem Hintergrund auch ausdrücklich mitgeteilt, dass keine landesplanerischen Bedenken gegen die Planung bestehen.

Gem. § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) ist die Fachplanung im Übrigen im Hinblick auf die raumordnerischen Ziele an die entsprechenden Vorgaben übergeordneter Planungsentscheidungen gebunden.

6.3 **Planungsleitsätze**

Die Planung für den Ausbau der A 57 einschließlich der Folgemaßnahmen und der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen orientiert sich an den im FStrG und in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.

Die Regelungen

- des § 1 Abs. 1 FStrG (Zweckbestimmung der Straße),
- des § 3 Abs. 1 FStrG (Umfang der Straßenbaulast) und
- des § 4 FStrG (bautechnische Sicherheit),

die nicht nur das Planungsziel, sondern auch bestimmte, der Zielverwirklichung dienende Planungsleitlinien enthalten, sind beachtet worden.

Als externer Planungsleitsatz ist außerdem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG), beachtet worden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass ein Verzicht

auf den Eingriff durch Aufgabe des Vorhabens nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebotes sein kann.

6.4 **Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz**

Zu den von der Maßnahme betroffenen öffentlichen Belangen, die im Rahmen der Abwägung von der Planfeststellungsbehörde gem. § 17 FStrG zu berücksichtigen sind, gehören einschließlich des Artenschutzes auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, die durch europarechtliche Vorgaben (FFH-RL, V-RL), die im § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze sowie die darauf aufbauenden weiteren Regelungen des BNatSchG und des LNatSchG NRW konkretisiert werden.

Das Vorhaben ist mit den entsprechenden Anforderungen des nationalen und europäischen Artenschutzrechts vereinbar.

Hindernisse in Form rechtlicher Verbote stehen der Verwirklichung des Planvorhabens nicht entgegen. Verbotstatbestände werden bezüglich zwei betroffener Landschaftsschutzgebiete sowie eines geschützten Landschaftsbestandteils (Mehlbeerenallee an der Görlitzer Straße, die insgesamt 6 Bäume verliert, von denen 3 an Ort und Stelle ersetzt werden können) erfüllt, können aber mit Hilfe der Befreiung, deren Voraussetzungen die Planfeststellungsbehörde jeweils bejaht, überwunden werden.

6.4.1 **Artenschutz**

Das Straßenbauvorhaben widerspricht nicht den Anforderungen des Artenschutzrechtes. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen bzw. mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie auch der Kompensationsmaßnahmen, solcher zum Auffangen potenzieller Funktionsverluste wie dem Ersatz entfallender Fledermausquartiere eingeschlossen, ist für keine der nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Arten eine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten. Insoweit treten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht ein.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Artenschutz sind Gegenstand der UVU, des LBP und der zum LBP gehörenden artenschutzrechtlichen Prüfung, des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags. Die in diesen Untersuchungen enthaltenen und auf den zugehörigen faunistischen Untersuchungen beruhenden Aussagen zu den betroffenen Biotopen und ihrer Flora und Fauna stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine ausreichende Grundlage für eine dementsprechende Planungsentscheidung dar.

6.4.1.1 Rechtliche Grundlagen des Artenschutzes, Verbotstatbestände

Die Regelungen des speziellen bzw. besonderen Artenschutzes befinden sich zunächst in den Richtlinien der Europäischen Union. Insbesondere sind insoweit die Regelungen der FFH-RL und der V-RL von Bedeutung. Darin hat die Europäische Union ein abgestuftes Schutzregime für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten vorgegeben. So bestehen zum einen Vorschriften zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten (Art. 3 - Art. 11 FFH-RL, Art. 4 V-RL) und zum anderen artenschutzrechtliche Verbotsregelungen (Art. 12 - Art. 16 FFH-RL, Art. 5 - Art. 9 V-RL). Die Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht findet sich in den Regelungen der §§ 31 bis 36 BNatSchG zum Schutz des europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" und insbesondere der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der europäischen Vogelschutzgebiete. Auch der sog. Habitatschutz (siehe dazu auch nachfolgende Nr. 6.4.2) ist damit bundesrechtlich verankert.

Regelungen zum nicht habitatsgebundenen besonderen Artenschutz finden sich schließlich in den §§ 44 (Verbotstatbestände) und 45 (Ausnahmen von den Verbotstatbeständen) BNatSchG.

Zu beachten sind die Tatbestände des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 BNatSchG, nach denen es verboten ist,

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

- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 3) und
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 4).

Besonders geschützte Arten in diesem Sinne sind gem. der Definition des § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels vom 09.12.1996,
- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL,
- Europäische Vogelarten, d. h. alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL und
- Arten, die in einer Rechtsverordnung im Sinne von § 54 Abs. 1 BNatSchG wie z. B. in Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung) benannt sind.

Streng geschützte Arten sind gem. der Definition des § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG besonders geschützte Arten, die

- im Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- im Anhang IV der FFH-RL oder
- in einer Rechtsverordnung im Sinne von § 54 Abs. 2 BNatSchG wie z. B. in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung) als solche benannt sind.

Tiere oder Pflanzen dieser Kataloge werden durch das Vorhaben jedoch nicht in einer Form beeinträchtigt, mit der einer der benannten Verbotstatbestände erfüllt wird.

Dabei gelten bei im Rahmen einer Planfeststellung zugelassenen und gem. § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffen, d. h. bei Eingriffen, denen die dortige Eingriffsregelung nicht entgegensteht, für Arten des Anhangs IV der FFH-RL, für europäische Vogelarten und bei in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführten Arten (besonders geschützte Arten, die in ihrem Bestand gefährdet sind und für die die Bundesrepublik Deutschland in hohem Maße verantwortlich ist) die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG bezüglich

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

Sofern nicht andere Verbotstatbestände gegeben sind, bleibt die Anwendung des Artenschutzes dann auf die Anwendung der Eingriffsregelung (vgl. Kapitel B, Ziffer 6.4.4 dieses Beschlusses) beschränkt.

6.4.1.2 Prüfmethodik / Bestandserfassung

Fehler in der zur entsprechenden Prüfung des Artenschutzes notwendigen Bestandserfassung oder in der dazu angewandten Prüfmethodik liegen nicht vor.

Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote (insbesondere solche nach § 44 Abs. 1 BNatSchG) entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Pflanzen- und Tierarten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus. Das ist aber nicht dahingehend zu verstehen, dass die Vorhabenträgerin verpflichtet wäre, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorha-

bens ab. Aus fachlicher Sicht kann sich eine bis ins letzte Detail gehende Untersuchung erübrigen. Lassen beispielsweise bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf ihre faunistische und floristische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiteren Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Untersuchungen quasi "ins Blaue hinein" sind nicht veranlasst, das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht (BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, 4 B 177.96; Urteile vom 31.01.2002, 4 A 15.01, 09.07.2008, 9 A 14.07 und 12.08.2009, 9 A 64.07).

Der individuumsbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür werden jedenfalls Daten benötigt, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen. Nur in Kenntnis dieser Fakten kann beurteilt werden, ob Verbotstatbestände erfüllt werden.

Erforderlich, aber auch ausreichend ist – auch nach den Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts, heute Unionsrecht – eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung. Die dazu notwendige Bestandsaufnahme wird sich regelmäßig aus zwei wesentlichen Quellen speisen, nämlich der Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und einer Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängen. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich die Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, Rn. 54 und dortige weitere Rechtssprechungsverweise, sowie Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07).

Hierzu ergänzend ist in der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz, Rd.Erl. d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW v. 06.06.2016, Az. III 4 - 616.06.01.17) ausgeführt, dass in Bezug auf die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und der Fachliteratur die vom LANUV im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in

Nordrhein-Westfalen“ niedergelegten umfangreichen Informationen zu Lebenszyklus, Populationsbiologie und Lebensraumsprüchen der Arten sowie aktuelle Raster-Verbreitungsdaten (<https://www.artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de> > planungsrelevante Arten bzw. Messtischblattabfrage) zur Verfügung stehen. Darauf kann abgestellt werden. Weiter gehende Informationen über konkrete Fundorte der Arten in NRW finden sich in den Naturschutzinformationen des LANUV unter @LINFOS (<https://www.naturschutzinformationen.nrw.de> > @LINFOS, nur für Behörden verfügbar, das Passwort wird auf Anfrage vom LANUV, Fachbereich 21, ausgegeben). Nach der genannten VV-Artenschutz sind geeignet auch ernst zu nehmende Hinweise, die sich aus kommunalen Datenbanken und Katastern sowie aus Abfragen bei den Fachbehörden, den Biologischen Stationen, dem ehrenamtlichen Naturschutz oder sonstigen Experten in der betroffenen Region ergeben.

Hinsichtlich der Bestandserfassung vor Ort ist in der VV-Artenschutz ausgeführt, dass das zu untersuchende Artenspektrum, die Anzahl der Begehungen sowie die Erfassungsmethoden dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz unterliegen und im Einzelfall insbesondere von der Größe und Lage des Untersuchungsraumes sowie dessen naturräumlicher Ausstattung und den artspezifischen Erfordernissen abhängen. Maßgeblich ist auch, ob zu dem Gebiet bereits hinreichend aktuelle und aussagekräftige Ergebnisse aus früheren Untersuchungen vorliegen.

Diesen Anforderungen der Rechtsprechung und des LANUV ist die Vorhabenträgerin gerecht geworden. Sowohl hinsichtlich des methodischen Ansatzes als auch bezüglich der Durchführung lässt die hier vorgenommene Bestandsaufnahme keine Fehler erkennen. Die Biotopausstattung des Raumes und seine Flora und Fauna wurden hinreichend erfasst und ermittelt. Die Aussagen der UVU, des LBP und seiner Anlagen sowie des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zur floristischen und faunistischen Ausstattung des Raums stellen eine ausreichende Grundlage für die notwendigen artenschutzrechtlichen Prüfungen und Bewertungen dar, die aus vorhandenen Erkenntnissen und Bestandserfassungen erhobenen Daten lassen eine hinreichende Beurteilung der Art und des Umfangs der Betroffenheiten der planungsrelevanten, besonders oder streng geschützten Tier- und Pflanzenarten zu.

Eine erste Aufnahme des Lebensraumpotenzials des vom Ausbau der A 57 be-

troffenen Planungsraums ist für die UVU vom August 2008 in der Vegetationsperiode 2004 vorgenommen worden. In dem gesamten rd. 347 ha großen Untersuchungsraum – Beschreibung vgl. Kapitel B Nr. 5.2 des Beschlusses – wurden dazu die Nutzungen und Biotoptypen im Maßstab 1 : 5.000 (im Nahbereich der A 57 = 20 - 30 m ab Unterkante Böschungsfuß darüber hinaus auch im Maßstab 1 : 1.000) erfasst, kartiert und bewertet. Für die Bewertungen, die nach dem Gutachtermodell der ERegStra (mit Erlass des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr NRW sowie des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft NRW vom 25.02.1999 eingeführte „Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung bei Bundesfern- und Landesstraßen NRW - Eingriffsregelung Straße“, am 06.03.2009 durch ELES aufgehoben und ersetzt) erfolgt sind, wurden ergänzend das Biotopkataster des LANUV, die Landschaftspläne des Kreises Wesel und der Stadt Krefeld sowie die Einschätzungen des ehrenamtlichen Naturschutzes ausgewertet und die geschützten Bereiche – LSG, NSG, FFH-Gebiete, gesetzlich geschützte Biotope, Naturdenkmäler etc. – erfasst. Die so gewonnenen Erkenntnisse wurden genutzt, um die erfassten (Teil-)Lebensräume bezüglich ihrer Bedeutung und Empfindlichkeit im Hinblick auf Tiere und Pflanzen einzustufen (vgl. Karten 1 und 2 der UVU).

Für den LBP vom Juni 2018 sind die entsprechenden Untersuchungen wiederholt, damit aktualisiert, ergänzt und im Hinblick auf den erforderlichen Detaillierungsgrad verfeinert worden. Im März 2013 sind dazu Kartierungen und Bewertungen des Untersuchungsraums nach der Methodik von ELES – d. h. der danach anzuwenden „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ – erfolgt (vgl. Bestands- und Konfliktplan „Biotik“ des LBP sowie vorstehend Nr. 5.3.2 des Beschlusses).

Eine erste Ermittlung des zugehörigen Arteninventars und diesbezüglich insbesondere der in NRW planungsrelevanten Arten – vgl. dazu nachstehend Nr. 6.4.1.3 – ist ebenfalls bereits für die UVU erfolgt. Das Büro Landschaft und Siedlung hat dafür 2008 als begleitende Grundlage für die von ihm erarbeitete UVU einen Fachbeitrag zum Artenschutz erstellt und dessen Ergebnisse in die UVU übernommen. Auch diese Untersuchungen wurden für den LBP vom Juni 2018 und den zugehörigen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag der Planunterlagen vom Februar 2018 (Hamann & Schulte Umweltplanung, Gelsenkirchen) mit für die erforderliche Detaillierung ausgeweiteter Untersuchungstiefe weitgehend wiederholt und damit

auch aktualisiert. Bezüglich der Avifauna konnte aufgrund der örtlichen Besonderheiten mit ihrem stark eingeschränkten Lebenspotential 2018 auf eine gesonderte Kartierung für den LPB und artenschutzrechtlichen Fachbeitrag verzichtet werden.

Bezüglich der Amphibien konnte teilweise auf umfangreiche Erkenntnisse Dritter zurückgegriffen werden. Zudem wurde mit Blick auf zahlreiche Still- und Laichgewässer, die in der südlichen Hälfte des Untersuchungsraums im Crönpark und im Umfeld der Burg Linn vorhanden sind, von dem Büro Hamann & Schulte, Gelsenkirchen, mit der Bestandserfassung vom 12.11.2015 eine entsprechende Untersuchung für den LPB und den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag durchgeführt. Von dem A 57-Ausbau ist zwar keines dieser Still- und Laichgewässer unmittelbar betroffen. Der Ausbau berührt jedoch potentielle Landlebensräume und kann insbesondere in der Bauphase Auswirkungen auf die Wanderrouten der Amphibien haben. Für diese Untersuchung sind am 17.03.2014, am 21.03.2014 und, um auch spät laichende Arten zu erfassen, nochmals am 16.05.2014 sowohl tagsüber als auch abends und nachts Begehungen durchgeführt worden. Sie haben sowohl entlang der Gewässer im Bereich des Crönparks (Westseite der A 57/der Schönwasserparkbrücke, Funktionsraum 2) als auch östlich der A 57 (Ostseite der A 57, ehemaliges Abgrabungsgewässer an der Ossumer Straße, Burggräben Linn und Umland, Funktionsraum 1) stattgefunden, wobei ein Schwerpunkt auf den Funktionsraum 2/die Gewässer im Crönpark und mögliche unter der Schönwasserparkbrücke durchführende Wanderbeziehungen zwischen beiden Funktionsräumen gelegt wurde.

Im Rahmen dieser Begehungen sind die Gewässer – nachts durch Ableuchten – auf adulte Tiere, Laich und Larven hin untersucht worden. Laichballen und -schnüre sowie rufende Männchen und adulte Tiere wurden in Form einer halbquantitativen Erfassung gezählt. Außerdem wurden die Gewässer und ihre Umgebung In den Abendstunden und des nachts durch Ableuchten auch auf potentielle Wanderkorridore hin untersucht.

Für die Amphibienvorkommen und ihre Wanderkorridore im Bereich Ossumer Straße/Kurkölner Straße (Funktionsraum 2) konnten die Gutachter auf umfangreiche von Dritten über längere Zeiträume (von 2004 bis 2015) gesammelte Erkenntnisse zurückgreifen. Für diesen Bereich lagen zum einen die Erkenntnisse der Bürgerinitiative Baumschutz aus ihrer Betreuung mobiler Amphibienfangzäune ent-

lang der Ossumer Straße und der Kurkölner Straße sowie aus ihren Handaufsammlungen der Jahre 2004 - 2015 vor. Des Weiteren standen die Ergebnisse von Untersuchungen und Kartierungen zur Verfügung, die zwischen 2006 und 2014 von der Biologischen Station im Kreis Wesel bzw. 2009 im Auftrag der Stadt Krefeld vom Büro Ökoplan für eine Amphibienschutzanlage durchgeführt worden sind. Auf nochmalige eigene Bestandserhebungen konnte angesichts dieser breiten Datenlage weitestgehend verzichtet werden.

Das nachgewiesene Artenspektrum beider Funktionsräume (aus eigenen Erhebungen und Auswertung vorhandener Daten) umfasst danach den Kammmolch, den Bergmolch, die Erdkröte, den Grasfrosch, den Teichmolch und mit dem Kleinen Wasserfrosch, dem Seefrosch und dem Teichfrosch alle drei Arten des sog. Grünfroschkomplexes.

Für Vorkommen weiterer Amphibienarten haben sich auch aus dem Informationssystem des LANUV (Messtischblatt 4605, Quadranten 2 und 4) heraus keine Erkenntnisse ergeben. Dort werden ausschließlich der Kleine Wasserfrosch und der Kammmolch als potentielle Arten benannt.

Eine faunistische Untersuchung zu den Fledermäusen, die zu den Säugetieren gehören, liegt mit Erfassung der Fledermausfauna vom Februar 2018 (ebenfalls Hamann & Schulte, Gelsenkirchen) vor. Zur konkreten Erfassung möglicher Vorkommen und von ihnen genutzter Leitlinien/Flugrouten und Quartieren haben sich die Gutachter einer Kombination verschiedener nichtinvasiver Methoden bedient und nur zur Bewertung gefundener Brückenquartiere (mögliche Nutzung als Wochenstube) auch Netzfänge durchgeführt. Sie haben zunächst die Biotoptypenkartierung von 2013 und Luftbilder ausgewertet, um Lebensraumpotentiale im Untersuchungsraum und etwaige Vernetzungen dieses Raums mit geeigneten Lebensräumen der weiteren Umgebung erkennen zu können. Auf diese Weise wurden die Teilgebiete festgelegt, die z. B. als Nahrungs-/Jagdgebiet in Frage kommen oder geeignete Leitstrukturen aufweisen und daher am ehesten Lebensraumpotentiale bieten. Diese Räume,

- der Funktionsraum 1 mit den landwirtschaftlichen Flächen bei Elfrath,
- der Funktionsraum 2 mit Gehölzstreifen östlich Gartenstadt,
- der Funktionsraum 3 mit den Grünflächen an der AS Zentrum und
- der Funktionsraum 4 mit Burg Linn und ihrer Umgebung,

sind dann von April bis Oktober 2015 im Rahmen von insgesamt 19 Begehungen sowie mit Sichtbeobachtungen einerseits (durchgeführt jeweils in der Dämmerung

oder des Nachts und mit Hilfe von Nachtsichtgeräten) und dem Einsatz von Ultraschall-Fledermausdetektoren andererseits einer Bestandserfassung unterzogen worden. Transektbegehungen und gezielte Erfassungen durch kontinuierliche Beobachtungen im unmittelbaren Umfeld von möglichen Quartierstandorten und Strukturen wurden dabei kombiniert, 2014 zuvor im Rahmen einer Höhlenbaumkartierung erfasste Baumhöhlen stichprobenhaft auf ausfliegende Tiere bzw. Sozial- und/oder Balzrufe hin kontrolliert.

Bereits tagsüber bei Helligkeit und den abendlichen/nächtlichen Begehungen vorauslaufend wurden die Brückenbauwerke im Zuge der A 57 auf mögliche Versteckplätze hin, die sich beispielsweise im Widerlager oder in Dehnungsfugen befinden können, abgesucht und auf möglichen Besatz hin untersucht. Dazu wurde auch das Vorhandensein von Kot- und Urinspuren geprüft. Die potentiellen Quartiere in den Brücken konnten so bei den Begehungen einer gezielten Ausflug- oder Schwärmkontrolle unterzogen werden.

Zur Artbestimmung wurden schließlich die mit den Detektoren aufgezeichneten und computergestützt mit dem Analyseprogramm Spectrogram (Version 8.6, Visualization Software LLC) ausgewerteten Rufe mit eigenen Referenzaufnahmen der Gutachter sowie veröffentlichten Merkmalen (Barataud, Skiba und Pfalzer) verglichen.

Um Fledermausaktivitäten über unterschiedlich lange Zeiträume erfassen und auswerten sowie anhand dieser Aktivitäten auch Flugrouten erkennen zu können, wurde darüber hinaus auf den Einsatz sog. Horchboxen zurückgegriffen. Diese Horchboxen zeichnen die Ultraschalllaute der Fledermäuse sprachgesteuert unter Zeitangabe auf. So wurden Hochboxen bei 5 Detektorbegehungen variierend an jeweils 6 Standorten und bei einer Begehung an einem Standort genutzt, um die Fledermausaktivitäten während der Begehungszeiten zu dokumentieren. Insgesamt sind somit bei den Begehungen an 31 Standorten Horchboxen zum Einsatz gekommen. Die Aufzeichnung der Horchboxen begann jeweils vor der Ausflugphase der Fledermäuse, sie konnten daher sowohl mögliche abendliche Transferflüge zwischen Quartieren und Jagdhabitaten als auch nächtliche Transferflüge beim Wechsel zwischen verschiedenen Jagdhabitaten erfassen.

An jeweils einem Standort im Norden und einem im Süden des Untersuchungsraums wurden Horchboxen zusätzlich auch jeweils über längere Zeiträume (mindestens eine Woche) positioniert. Um die Gegebenheiten unterschiedlicher Jahreszeiten abzudecken, wurden Zeiträume im Frühjahr (Mitte bis Ende April 2015), in der Wochenstubenzeit (Anfang bis Mitte Juni 2015) und im Herbst (Balz- und

Zugzeit, Ende August bis Anfang September 2015) gewählt. Da zwei der so eingesetzten Geräte teilweise ausgefallen waren – eins hat im Frühjahr und eins im Herbst nicht den gesamten angestrebten Expositionszeitraum über funktioniert –, wurden ersatzweise im Juni 2015 ein Aufzeichnungszeitraum entsprechend verlängert und im Oktober 2015 im Süden des Untersuchungszeitraums eine weitere Horschbox ausgebracht.

Die Auswertung der eingesetzten Horschboxen erfolgte mit der Software Horschboxmanager v1.3, die eine Analyse der zeitgedehnten Rufe ähnlich der der Detektoren zulässt.

Da bei den diesen Bestandserhebungen an zwei Brückenbauwerken (Hafenbahnbrücke und Richtung Duisburg-Rheinhausen führende Abfahrtsrampe der AS Gartenstadt, Brückenbauwerke 21 und 06) Quartiere des Braunen Langohrs und an der Abfahrtsrampe auch der Zwergfledermaus gefunden wurden, haben die Gutachter als Grundlage für die notwendigen artenschutzrechtlichen Prüfungen und Feststellungen eine weitere gesonderte Untersuchungsreihe angeschlossen. Sie fand 2016 in der Zeit vom 03.06. bis zum 22.11. statt und hat zum einen sieben Begehungen mit Sichtbeobachtungen und Ultraschall-Fledermausdetektoren sowie den ergänzenden Einsatz von Horschboxen umfasst. Insoweit wurde die gleiche Methodik wie 2015 verwendet. Die Horschboxen wurden jeweils vom 01.09.-07.09.2016 sowie witterungsbedingt vom 04.-16.11.2016 so benutzt, dass sowohl die Balzzeit als auch die Zeit abgedeckt wurde, in der damit zu rechnen ist, dass die Winterquartiere bezogen werden.

Über die auch schon 2015 angewendeten Untersuchungsmethoden hinaus wurden 2016 an jeder der beiden Brücken mit Quartieren dann auch jeweils noch eine ganze Nacht Netzfänge durchgeführt, um das Vorhandensein von Wochenstuben zu überprüfen.

Am 03.06.2016 wurden der Verlauf der Netze, die Netzlängen und die Netzhöhen festgelegt. Die Netzfänge selbst fanden dann am 13.07.2016 (Hafenbahnbrücke) und am 19.07.2016 (Rampe der AS Gartenstadt) statt. Zur Geschlechts- und Altersbestimmung sowie für wichtige Aussagen zum Reproduktionsstatus wurden den gefangenen Tieren Bioparameter entnommen. Zur Vermeidung von Doppelerfassungen wurden sie an einer Krallen farblich markiert. Detektoren haben während der Netzfänge die akustischen Signale aufgezeichnet und mit Hilfe von Nachtsichtgeräten waren auch Sichtbeobachtungen möglich. Während sich an der Hafenbahnbrücke kein weiterer Untersuchungsbedarf ergab, sind an der Rampe der AS

Gartenstadt am 01.09., 4.11., 16.11. und 22.11.2016 Schwärm- und Ausflugskontrollen per Sichtbeobachtung und mit Detektoren an die Netzfänge angeschlossen worden.

Im Gesamtergebnis waren zehn Fledermausarten (Braunes Langohr, Großer und Kleiner Abendsegler, Alpen-, Breitflügel-, Fransen-, Mücken-, Rauhaut-, Wasser- und Zwergfledermaus) bis zur Art konkret bestimmbar. Die Teichfledermaus war 2008 von Hamann & Schulte und 2017 vom NABU nachgewiesen worden, so dass ihr Vorkommen vorsorglich unterstellt wurde. Darüber hinaus erfolgten nicht näher bestimmbare Registrierungen der Gattung Myotis und Plecotus. Bei der Gattung Myotis, zu der auch die konkret nachgewiesenen Arten Fransen- und Wasserfledermaus gehören, könnte es sich angesichts der Datengrundlage aus 2008 und der Nachweise aus 2017 allerdings auch um die schon benannte und insoweit ohnehin berücksichtigte Teichfledermaus handeln; die Myotis-Art Großes Mausohr ließ sich aufgrund der Örtlichkeiten und Strukturen des näheren und weiteren Umfelds ausschließen.

Der Plecotus-Nachweis könnte sich neben dem Braunen Langohr auch auf das Graue Langohr bezogen haben.

Auch bezogen auf die Fledermausarten haben sich aus dem Informationssystem des LANUV (Messtischblatt 4605, Quadranten 2 und 4) heraus keine Erkenntnisse für ggf. zu berücksichtigende weitere Arten ergeben. Dort werden bei den Fledermäusen nur die Arten Kleiner und Großer Abendsegler sowie die Wasser- und die Zwergfledermaus geführt.

Die zuvor schon erwähnte Höhlenbaumkartierung hat 2014 als Horst- und Höhlenbaumkartierung stattgefunden und nicht nur der Erfassung potentieller Quartierbäume der Fledermäuse, sondern auch der Erfassung von Baumhöhlen und Horsten als potentielle Niststätten planungsrelevanter Vogelarten gedient. Sie wurde im Rahmen von Geländebegehungen am 14. und 18. Januar (= im unbelaubten Zustand der Bäume) durchgeführt. Untersucht wurden alle Gehölze im Einwirkungsbereich des geplanten A 57-Ausbaus mit einem Brusthöhendurchmesser > 30 cm. Kleinere Gehölze können von Fledermäusen zwar auch als Tagesversteck oder Balzquartier genutzt werden, verfügen aber über deutlich weniger und nicht über Höhlen, die ggf. als Wochenstube oder Winterquartier oder als Nisthöhle für Großhöhlenbrüter wie z. B. Eulen in Frage kommen. Auch als Standort für Horste bauende Arten sind jüngere Gehölze regelmäßig nicht hoch genug oder auch zu dicht bewachsen und daher ungeeignet. Die entsprechenden Bäume wurden vom

Boden aus mit einem Fernglas abgesucht und alle so erkennbaren Specht- und Naturhöhlen, Nisthilfen und Horste erfasst und samt ihrer Ausgestaltung und Exposition katalogisiert, die Bäume mittels GPS eingemessen. 39 von dem Vorhaben voraussichtlich betroffene Bäume mit mindestens einer Höhle, acht Horstbäume sowie zwei Bäume mit mindestens einer Höhle und einem Horst wurden ermittelt. Auch sieben Nisthilfen, vorwiegend Meisenkästen, wurden aufgenommen. Ganzjährige Nutzungen der Höhlen durch Fledermäuse konnten nicht ausgeschlossen, tatsächliche Nutzungen aber auch nicht z. B. durch Kot- und Urinspuren belegt werden.

Bei den vorgefundenen Horsten handelt es sich um solche von Rabenkrähen und Elstern. Horste von Greifvögeln wurden nicht gefunden.

Eine Überprüfung der Horstbaumkartierung von 2014 hat durch Neubegehungen am 19. und 22. März 2018 stattgefunden. Acht der 2014 vorgefundenen Horste waren nicht mehr existent, sechs Horste wurden dafür neu entdeckt. Auch 2018 waren ausschließlich Horste von Krähen und – überwiegend – von Elstern vorhanden.

Für das sonstige Spektrum der Avifauna haben die Erarbeiter des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags vom Februar 2018 auf die Datenlage zurückgegriffen, die 2008 der UVU zugrunde lag, und diese um alle Arten ergänzt, die nach Auswertung der zur Verfügung stehenden Daten und Erkenntnisse

- a) des LANUV (Raster-Verbreitungsdaten der Quadranten 2 und 4 des Messischblatts 4605 von 2014 und 2017, Auswertung des Fachinformationssystems „@LINFOS“ des LANUV mit dem Fundortkataster 2014 und 2017, Standarddatenbogen des FFH-Gebietes „Latumer Bruch mit Buersbach, Stadtgräben und Wasserwerk“),
 - b) des ehrenamtlichen Naturschutzes (NABU Krefeld 2017, Biologische Station Krickenbecker Seen 2017, Bürgerinitiative Baumschutz),
 - c) aus Bestandserhebungen für andere Vorhaben,
 - d) der sonstigen Literatur sowie
 - e) denen der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld
- im Untersuchungsraum bzw. in Teilen von ihm oder auch seiner hochwertigeren näheren Umgebung wie insbesondere des größeren Teils des FFH-Gebietes „Latumer Bruch mit Buersbach, Stadtgräben und Wasserwerk“ vermutet werden könnten.

Angesichts der eingeschränkten Lebensraumpotentiale des vorbelasteten anthropogenen Raums waren darüber hinaus von etwaigen eigenen Erhebungen keine weiteren Erkenntnisse bzw. keine Nachweise von Arten mehr zu erwarten, die so nicht ohnehin schon erfasst worden sind. In Verbindung mit der umfangreichen Datenlagen konnte angesichts dessen auf – weitere – eigene Untersuchungen wie z. B. eine Revierkartierung verzichtet werden.

Nach den durchgeführten Erhebungen kommen in dem Untersuchungsraum in seiner Gänze potentiell 74 planungsrelevante Vogelarten vor (Liste auf S. 12 ff. des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ohne Nachtreiher, Schneegans und Wiedehopf, vgl. vorstehend Nr. 5.3.2). Für insgesamt 51 Arten dieser Liste konnte der Eintritt der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände jedoch schon ohne eingehendere Prüfung der einzelnen Tatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Denn – dies zeigen die per Biotopkartierung ermittelten Lebensraumpotentiale – für sie halten der Untersuchungsraum bzw. zumindest dessen Teilgebiete, die den Einwirkungen der ausgebauten A 57-Trasse ausgesetzt sein werden, entweder keine Brut- und Balzplätze, keine essenziellen Nahrungs- und Rasthabitats und auch keine sonstigen bedeutsamen Lebensräume und -stätten oder funktionalen Beziehungen zu solchen Teilgebieten auf oder es handelt sich um Arten, die wie z. B. die Kulturfolger Rauch- und Mehlschwalbe so störungsunempfindlich sind, dass Beeinträchtigungen auch dann ausgeschlossen werden können, wenn sie im Einwirkungsbereich der Ausbautrassen brüten sollten.

Für die verbleibenden 23 Arten,

den Baumfalken, die Feldlerche, den Feldsperling, den Gartenrotschwanz, den Habicht, den Kiebitz, den Kleinspecht, den Kuckuck, den Mäusebussard, die Nachtigall, den Neuntöter, das Rebhuhn, den Rotmilan, das Schwarzkehlchen, den Schwarzmilan, den Sperber, den Steinkauz, den Turmfalken, die Turteltaube, die Wachtel, den Waldkauz, die Waldohreule und den Wiesenpieper,

werden die Verbotstatbestände im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorsorglich „Art-für-Art“ geprüft, obwohl auch für sie das jeweilige Lebensraumpotential im gesamten Untersuchungsraum gering ist und insbesondere im Wirkraum sowie unter Einbeziehung der vorhandenen Vorbelastungen bzw. den von der A 57 ausgehenden Störpotentialen kaum tatsächlich mit entsprechenden Vorkommen zu rechnen ist (siehe nachstehend Nr. 6.4.1.4).

Artenschutzrechtliche Betroffenheiten geschützter und planungsrelevanter Arten der Flora konnten aufgrund der mit Hilfe der Biotoptypenkartierung erhobenen Lebensraumpotentialen ausgeschlossen werden. Dies gilt auch für das in den Untersuchungen von 2008 ermittelte Schwimmende Froschkraut, das in NRW vom Aussterben bedroht ist. Gewässer, die dieser Wasserpflanze als Lebensraum dienen könnten, bleiben von dem Ausbau unberührt (vgl. auch Kapitel B Nr. 5.3.2 des Beschlusses).

Die so mit Hilfe eigener Ermittlungen vor Ort, mit dem Abgleich der Ergebnisse dieser Erhebungen bzw. ihrer Ergänzung mit den Daten des LANUV zu diesem Raum sowie des Weiteren auch mit den Erkenntnissen des ehrenamtlichen Naturschutzes und denen der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld erfolgte Bestandsaufnahme begegnet im Ergebnis keinen Bedenken.

Dies gilt namentlich auch für den Umstand, dass bei den Fledermäusen in zwei Fällen (Gattungen *Myotis* und *Plecotus*) letztlich keine abgesicherte Artbestimmung möglich war. Die Erfassungsorte, die dortigen Biotopstrukturen sowie die Biologie der Arten sind bekannt, weshalb es an dieser Stelle mit den vorgenommenen Untersuchungen sein Bewenden haben konnte, ohne dass sich insoweit ein artenschutzrechtlich relevantes Defizit ergibt und bei der Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände sind alle Arten dieser Gattung hinsichtlich einer etwaigen Betroffenheit durch die Straßenausbauplanung untersucht worden.

Betroffenheiten aller anderen Arten bzw. Artengruppen (planungsrelevante Käfer, Schmetterlinge, Libellen, Heuschrecken, Fische, planungsrelevante Arten der Flora etc.) konnten aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse und des fehlenden Lebensraumpotentials ebenfalls ausgeschlossen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Amphibienarten Kammmolch, Kleiner Wasserfrosch und Kreuzkröte sowie für die Schmetterlingsart Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling.

Die Kreuzkröte ist 2008 im Rahmen der Artenschutzprüfung für die UVU betrachtet worden. Bei den späteren Untersuchungen hat sich ihr Vorkommen nicht bestätigt; sie konnte weder unmittelbar nachgewiesen werden noch haben sich über den ehrenamtlichen Naturschutz, über die Naturschutzbehörden oder die LANUV-Recherche Anhaltspunkte für ihr Vorkommen im Untersuchungsgebiet ergeben. Im

Einwirkungsbereich des A 57-Ausbaus fehlt es zudem an geeigneten Habitatstrukturen. Ihr Vorkommen und ihre Betroffenheit konnten daher im Ergebnis ausgeschlossen werden.

Vorkommen des Kammmolches und auch solche des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings sind für die Ausweisung des FFH-Gebietes „Latumer Bruch mit Burersbach, Stadtgräben und Wasserwerk“ ausschlaggebend gewesen, das mit einem die beiden Hauptteile des FFH-Gebietes (den „Latumer Bruch“ südöstlich der AS Oppum/nordwestlich von Lank-Latum und das Teilgebiet „Greiffenhorstpark, In der Elt“ östlich der Burg Linn) verbindenden und den Lohbruchgraben einschließenden Ausläufer in das Untersuchungsgebiet hineinragt, überwiegend aber außerhalb liegt. Von diesen Arten ist, wie die Amphibienerfassungen ergeben haben, der Kammmolch zwar auch entlang des Lohbruchgrabens zu finden und gehört zu den Arten, die regelmäßig über die Kurkölnner Straße und auch den Eltweg wandern. Seine Vorkommen bleiben aber auf den von dem Vorhaben unberührt bleibenden Bereich des Lohbruchgrabens und Räume weiter östlich von ihm wie z. B. den Greiffenhorstpark beschränkt. Für Vorkommen im zwischen dem FFH-Gebietsausläufer und der A 57 liegenden ehemaligen Abgrabungsgewässer, in dessen näherem Umfeld und im potentiellen Einwirkungsbereich des geplanten Straßenausbaus sowie auch für die sich westlich der A 57 anschließenden Bereiche (Crön- und Schönwasserpark mit dem Linner Mühlenbach) sind dagegen keine Vorkommen ermittelt worden. Auch Wanderbeziehungen zwischen den Räumen östlich und westlich der A 57 sind bezogen auf den Kammmolch nicht bekannt geworden. Auch insoweit gilt zudem, dass es zumindest im potentiellen Einwirkungsbereich des A 57-Ausbaus an geeigneten Habitatstrukturen fehlt und deshalb dort Kammmolch-Vorkommen auch nicht zu erwarten sind.

Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings wurden im Untersuchungsraum nicht erfasst. Sie sind auch schon deswegen auszuschließen, weil sie essenziell auf Vorkommen des namensgebenden Dunklen Wiesenknopfes angewiesen sind, der nicht zu den Pflanzenarten des Raums gehört.

Der Kleine Wasserfrosch bildet zusammen mit dem Seefrosch und dem Teichfrosch, dem Bastard des Kleinen Wasserfrosches und des Teichfrosches, den sog. „Grünfroschkomplex“ oder auch „Wasserfroschkomplex“. Er selbst ist nur in den Gräben der Burg Linn sowie entlang des Lohbruchgrabens festgestellt worden. Auch wenn der Teichfrosch innerhalb des Grünfroschkomplexes die am häufigsten anzutreffende Art darstellt, kann sich unter den Tieren, die bei den Erhebungen mangels näherer Spezifizierbarkeit an der Ossumer Straße, an dem ehemaligen Abgrabungsgewässer an der Ossumer Straße und – außerhalb des eigentlichen

Untersuchungsraums – auch westlich der A 57 im Schönwasser-/Crönpark als Grünfroschkomplex registriert wurden, auch der Kleine Wasserfrosch befunden haben. Wie auch beim Kammmolch haben sich jedoch keine Anhaltspunkte für Wanderbewegungen zwischen potentiellen Lebensräumen östlich und westlich der A 57 finden lassen und befinden sich potentielle Lebensräume so weit von der ausgebauten Trasse der A 57 und den für ihren Ausbau eingeplanten Baufeldern entfernt, dass sich artenschutzrechtliche Betroffenheiten ausschließen lassen.

Weitergehende Untersuchungen und Kartierungen oder auch ein ggf. lückenloses Biotop- und Arteninventar – z. B. auch hinsichtlich der Pflanzenarten – war insoweit nicht erforderlich (vgl. Urteil des OVG Münster vom 23.08.2007, 7 D 71/06.NE). Die Ausstattung des Naturraums im Plangebiet wurde vielmehr umfänglich und insbesondere auch in den höherwertigeren Bereichen in ausreichender Tiefe ermittelt. Nicht zuletzt auch wegen der weitgehenden anthropogenen Vorprägung des Planungsraums durch die A 57 und andere Verkehrswege sowie Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete und die damit einhergehenden Einschränkungen für Flora und Fauna ergab sich für weitere als die durchgeführten Untersuchungen keine Notwendigkeit.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die aus den Untersuchungen gewonnenen Daten für die artenschutzrechtliche Betrachtung auch hinreichend aktuell und daher verwendbar. Würde dies u. U. auch nicht mehr uneingeschränkt für die 2008 für die UVU von 2008 gewonnenen Erkenntnisse gelten können, so wurden die relevanten Erhebungen und Artengruppen in den Jahren 2014 ff. jeweils umfassend unter Rückgriff u. a. auf neue eigenen Bestandserhebungen und solche des ehrenamtlichen Naturschutzes überprüft und aktualisiert. Soweit zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die jeweiligen betroffenen Arten Überprüfungen, Aktualisierungen und Ergänzungen der ursprünglichen Datenlage erforderlich waren, sind sie jedenfalls vorgenommen worden.

Im Ergebnis geht die Planfeststellungsbehörde im Einklang mit der höheren Naturschutzbehörde, die die faunistischen Erhebungen ebenfalls als ausreichend und hinreichend aktuell bewertet hat, davon aus, dass das Arteninventar des Untersuchungsraums in einer den artenschutzrechtlichen Anforderungen genügenden Art und Weise erfasst worden ist. Etwas Anderes hat sich auch im Anhörungsverfahren nicht ergeben. Kritik ist diesbezüglich nur in der Einwendung 12 und nur insoweit erhoben worden, als die Ergebnisse aller gutachtlichen Feststellungen zur

Thematik Umwelt und Naturschutz – was die faunistischen Untersuchungen einschließt – in Frage gestellt wurden. Über die bloße Behauptung hinaus, dass es nicht sein könne, dass ein solches Ausbauprojekt keine naturschutzgefährdenden Auswirkungen für Flora und Fauna mit sich bringe, enthält diese Einwendung jedoch keine Begründung. Die Planfeststellungsbehörde weist sie deshalb unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen als unsubstantiiert zurück.

Eine Einwendung im Sinne von § 73 Abs. 4 VwVfG NRW ist ein sachliches Gegendvortrag, das der Wahrung eigener Rechte oder Belange dient und auf die Verhinderung des Vorhabens oder seine Veränderung zielt. Die Einwendung bedarf zwar keiner Begründung, wohl aber eines Maßes an inhaltlicher Substantiierung. Das schlichte „Nein“, der bloße allgemeine „Protest“ oder die „grundsätzliche Ablehnung“ eines Vorhabens ohne zusätzliche, individualisierende Erwägungen reichen nicht. Die Einwendung muss vielmehr in groben Zügen erkennen lassen, inwieweit der Einwender durch das Vorhaben tatsächlich betroffen sein kann und welche Bedenken er deshalb gegen das Vorhaben hat. Die Einwendung muss den geltend gemachten Belang und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen und so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, in welcher Weise sie bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll. Wer in seiner Einwendung das betroffene Rechtsgut nur pauschal anspricht, kann auch nur eine pauschale Prüfung der Planfeststellungsbehörde erwarten (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs/Neumann/Külpmann, Kommentar zum VwVfG, 9. Auflage 2018, Rd. 82 zu § 73, sowie BVerwG, Urteil vom 17.07.1980, 7 C 101.78, Urteil vom 21.06.2006, 9 A 28.05, Rn. 27, und Beschluss vom 19.03.2015, 3 B 2/15, Rn. 6, und VGH Kassel, Urteil vom 13.12.2016, 9 C 1636/13, Rn. 31).

Diesen Anforderungen entspricht die jede Konkretisierung vermissende Einwendung nicht. Sie lässt über die bloße Ablehnung der gutachtlichen Feststellungen hinaus keine überprüfungsbedürftigen Aspekte erkennen. Einer gesonderten einwendungsbezogenen Prüfung bedürfen die faunistischen Untersuchungen daher auch nicht.

6.4.1.3 Planungsrelevante Arten

Nach der VV-Artenschutz vom 06.06.2016 sind planungsrelevante Arten eine naturschutzfachlich begründete Auswahl derjenigen geschützten Arten, die bei einer Artenschutzprüfung im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung einzeln zu bearbeiten

sind. Sie wird in NRW vom LANUV nach einheitlichen naturschutzfachlichen Kriterien bestimmt, die sich u. a. an den in NRW bodenständig mit rezenten Vorkommen vertretenden Arten und ihrem Gefährdungsgrad bzw. ihren etwaigen Einstufungen in der Roten Liste bemessen (vgl. Kiel, LÖBF-Mitteilungen 2005 (1): 12-17). Eine aktuelle Liste der planungsrelevanten Arten wird vom LANUV im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ veröffentlicht (<http://www.artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz> > Planungsrelevante Arten).

Die artenschutzrechtlichen Vorschriften gelten hiernach für alle Arten des Anhangs IV FFH-RL (und damit u. a. für alle Fledermausarten sowie für diverse Amphibien und Reptilien, Käfer, Libellen, Schmetterlinge und Weichtiere) sowie für alle europäischen Vogelarten. Insoweit kann sich die Artenschutzprüfung auf diese Arten beschränken. Wenn in Natura 2000-Gebieten – wie hier der Kammolch und der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling – FFH-Arten betroffen sind, die zugleich im Anhang II und IV der FFH-RL aufgeführt sind, ist neben der FFH-Verträglichkeitsprüfung auch eine artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen. Die „nur“ national besonders geschützten Arten sind nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Sätze 1 und 5 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten freigestellt – dies gilt vorliegend grundsätzlich auch für die Amphibienart Erdkröte – und werden wie alle übrigen Arten grundsätzlich nur im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt (vgl. auch vorstehend Nr. 6.4.1.1).

In Anwendung dieser Kriterien ist im LBP und dem zugehörigen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag der Vorhabenträgerin die Auswahl der planungsrelevanten Arten fehlerfrei erfolgt. Sie umfasst bei den Fledermäusen alle unmittelbar registrierten Arten inklusive des Grauen Langohrs (unbestimmter Plecotus-Nachweis) und der Gattung Myotis (ebenfalls unbestimmter Nachweis). Bei den Vogelarten mussten dagegen nicht alle registrierten Arten, die grundsätzlich von den Regelungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfasst werden, auch in die Liste der planungsrelevanten Arten aufgenommen werden. So sind die besonders geschützten, landesweit aber aufgrund eines flächendeckend guten Erhaltungszustands ungefährdeten und ubiquitär auftretenden Arten wie Amsel, Blaumeise und Zaunkönig keine Arten, bei denen populationsrelevante Beeinträchtigungen zu erwarten wären. Die VV-Artenschutz geht deshalb davon aus, dass bei den „Allerweltsarten“ im Regelfall nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird (d. h. keine

erhebliche Störung der lokalen Population, keine Beeinträchtigung der ökologischen Funktion ihrer Lebensstätten sowie keine unvermeidbaren Verletzungen oder Tötungen und kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko). Zum anderen sind einige Arten zwar als potentielle Arten des Untersuchungsraums verifiziert worden bzw. konnten insoweit nicht im gesamten Untersuchungsraum ausgeschlossen werden. Dennoch ließ sich ihr Vorkommen aber schon alleine aufgrund der fehlenden Lebensraumhabitate mindestens im Einwirkungsbereich des vorgesehenen Autobahnausbaus ausschließen (gilt u. a. für die Bekassine, den Eisvogel, den Feldschwirl, den Flussuferläufer, die Heidelerche, den Mittelspecht, den Schwarzspecht, den Schwarzstorch, die Uferschwalbe und die Wasserralle). Diese Arten konnten deshalb ebenfalls aus der Liste der planungsrelevanten Arten gestrichen werden, die noch einer separaten Art-für-Art-Betrachtung zu unterziehen sind.

Aus dem letztlich gleichen Grund konnten auch die beiden Amphibienarten Kammolch und Kleiner Wasserfrosch, die Schmetterlingsart Dunkler-Wiesenknochen-Ameisenbläuling und die Pflanzenart Schwimmendes Froschkraut aus der Liste der weiter zu betrachtenden planungsrelevanten Arten gestrichen werden. Umgekehrt ist allerdings die lt. LANUV nicht zu den planungsrelevanten Arten gehörende Erdkröte im Rahmen der vorstehend unter Nr. 6.4.1.2 beschriebenen Bestanderhebungen mit besonders großer Individuenzahl im Funktionsraum 1 östlich der A 57 und darüber hinaus auch im Funktionsraum 2 westlich der A 57 angetroffen worden. Beide Funktionsräume stehen funktionell in einer Beziehung. Der Wanderwege der Erdkröte führen entlang des Linner Mühlenbachs unter der Schönwasserparkbrücke der A 57 hindurch. Wegen der damit vor allem in der Bauphase beim Abriss und Neubau der Schönwasserparkbrücke möglichen größeren Betroffenheiten haben die Gutachter die Erdkröte im Sinne des Artenschutzes dennoch einer Art-für-Art-Prüfung unterzogen und ihre dortigen Vorkommen im Ergebnis wie eine planungsrelevante Art behandelt.

Aus den in den vorstehend benannten Untersuchungen zum Vorkommen geschützter Arten im Trassenraum der auszubauenden A 57 erfassten Arten sind insoweit zuzüglich der Erdkröte als planungsrelevant alle Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie alle Arten eingestuft worden, die aufgrund ihres Schutz- oder Gefährdungsgrades (Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie, Vogelarten nach Art. 4 Abs. 2 Vogelschutzrichtlinie, Arten der EU-Artenschutzrichtlinie, Rote-Liste-Arten) als planungsrelevant zu werten sind und die im Einwirkungsbereich des vorgesehenen Autobahnausbaus vorkommen könnten. Es sind dies

die nachfolgenden 23 Arten der Avifauna, 12 Fledermausarten, eine Fledermausgattung und die Erdkröte:

Artengruppe	Planungsrelevante Arten
Avifauna*	Baumfalke, Feldlerche, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Habicht, Kiebitz, Kleinspecht, Kuckuck, Mäusebussard, Nachtigall, Neuntöter, Rebhuhn, Rotmilan, Schwarzkehlchen, Schwarzmilan, Sperber, Steinkauz, Turmfalke, Turteltaube, Wachtel, Waldkauz, Waldohreule, Wiesenpieper
Fledermäuse	Braunes und Graues Langohr, Großer und Kleiner Abendsegler, Alpen-, Breitflügel-, Fransen-, Mücken-, Rauhaut-, Teich-, Wasser- und Zwergfledermaus sowie Myotis-Gattung
Amphibien **	Erdkröte

* Planungsrelevante Vogelarten, bei denen artenschutzrechtliche Betroffenheiten von vornherein ausgeschlossen werden konnten, sind hier unberücksichtigt.

** Die festgestellten Amphibienarten Bergmolch, Grasfrosch, Seefrosch, Teichmolch und Teichfrosch gehören, wie schon dargestellt, nicht zu den planungsrelevanten Arten. Die Erdkröte ist ebenfalls keine planungsrelevante Art, wurde einer solchen aber im Ergebnis aufgrund der Größe der potentiell betroffenen Population östlich und westlich der Schönwasserparkbrücke/im Umfeld der Ossumer Straße gleichgestellt.

Diese Auswahl, für die entsprechend der sich ergebenden Konflikträchtigkeit auch die entsprechenden Art-für-Art-Betrachtungen durchgeführt wurde, ist fachlich nicht zu beanstanden. Für weitere Arten, d. h. für solche, die im Zuge der faunistischen Untersuchungen nicht unmittelbar nachgewiesen oder registriert worden sind und die dennoch potentiell vorkommen könnten und deshalb zu berücksichtigen wären, haben sich dabei auch im Anhörungsverfahren keine Erkenntnisse ergeben.

6.4.1.4 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG

Die planungsrelevanten Fledermausarten gehören als FFH-Anhang-IV-Arten vollständig zu den streng geschützten Arten und damit zu denen, die von allen Verbotstatbeständen erfasst werden. Von den 23 Vogelarten sind der Baumfalke, der Habicht, der Mäusebussard, der Rotmilan, der Schwarzmilan, der Sperber, der Steinkauz, der Turmfalke, die Turteltaube, der Waldkauz und die Waldohreule streng geschützt. Alle 23 Vogelarten unterliegen als europäische Vogelarten aber

zumindest dem besonderen Schutz und werden mithin nicht nur den Verbotstatbeständen der Nrn. 1 und 2, sondern auch der Nr. 3 des Abs. 1 des § 44 BNatSchG und damit ebenfalls allen drei Tatbeständen erfasst.

Die in der Bundesartenschutzverordnung geführte Erdkröte ist eine besonders, nicht aber eine streng geschützte Art. Vom Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bleibt sie unberührt.

Für alle Fledermaus- und Vogelarten und die Erdkröte konnte im Zuge der Untersuchungen, die auch eine Art-für-Art-Betrachtung beinhalten, aber nachgewiesen werden, dass unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen eine Verwirklichung der geltenden Verbotstatbestände der Nr. 1 des § 44 Abs. 1 BNatSchG auszuschließen ist.

6.4.1.4.1 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (insb. Tötungsverbot)

Ein Fangen, Nachstellen, Verletzen oder Töten einzelner wildlebender Fledermäuse, Vögel oder der Erdkröte (1. Alternative des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ist mit der Umsetzung des Vorhabens selbst, also dem Ausbau der A 57 sowie der Umsetzung aller zugehörigen Maßnahmen inklusive der Folgemaßnahmen, nicht verbunden. Insoweit wird durch den Bau (Einrichtung und Betrieb der Baustelle) keiner dieser Arten nachgestellt und sie werden auch nicht gefangen, verletzt oder getötet. Es werden der Natur auch keine Entwicklungsformen dieser Arten entnommen, beschädigt oder zerstört (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 Alternative 2) bzw. keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wie z. B. Fledermausquartiere, Brut- und Rastplätze der Avifauna oder Laichgewässer der Erdkröte mit einer entsprechenden Folge für ihre Entwicklungsformen entnommen, beschädigt oder zerstört.

Ebenso wenig geht mit dem späteren Betrieb der ausgebauten A 57 die Verwirklichung einer dieser Verbotstatbestände einher.

Fledermäuse

Zwar verfügen die Bauflächen – d. h. die künftig zur 6-streifigen Trasse der A 57 gehörenden Flächen und die Flächen, die temporär als Baufeld genutzt werden – über diverse potentielle Quartierbäume, die entnommen werden müssen, und auch die für einen Neubau abzureißenden Brückenbauwerken weisen teilweise

Fledermausquartiere, Schwärmquartiere eingeschlossen, auf (vgl. Höhlen-/Horstbaumkartierung, Hamann & Schulte, 2014 und Überprüfung Froelich und Sporbeck, 2018). Teilweise kann auch eine Nutzung betroffener Quartiere als Wochenstube nicht ausgeschlossen werden. Dass mit diesen Fledermausquartieren als Folge der Baumaßnahmen auch einzelne Individuen verloren gehen könnten, verhindert aber das planfestgestellte Schutzregime mit seinen Bauzeitenfenstern. Denn danach dürfen potentielle Quartiere in Brücken und Bäumen grundsätzlich nur während der Anfang Oktober beginnenden Schwarmphase der Fledermäuse und nach vorheriger Besatzkontrolle sowie längstens bis Ende Februar des Folgejahres vor der Rückkehr aus den Winterquartieren entnommen werden. Brückenabriss, die sich nicht immer auf diesen Zeitraum beschränken lassen, ohne die Bauzeit erheblich zu verlängern, dürfen im Einzelfall auch im April – zwischen dem Verlassen der Winterquartiere und vor dem Bezug der Balzquartiere und Wochenstuben – stattfinden, allerdings ebenfalls nur nach vorheriger Besatzkontrolle der in den Bauwerken vorhandenen potentiellen Quartiere (vgl. Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen VA 2 und VA 3 des LBP und Nebenbestimmungen der Nr. 5.4.2.2 im Kapitel A des Beschlusses).

Kommt es nicht zu einer Entnahme besetzter Quartiere, kommt es daher auch nicht zum Verlust von Individuen der jeweiligen Art (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG) und auch nicht ihrer Entwicklungsformen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 2 BNatSchG).

Gem. § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 wird das Tötungsverbot der Nr. 1 des Abs. 1 des § 44 BNatSchG ohnehin erst dann erfüllt, wenn sich damit, ohne dass es bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen vermieden werden kann, das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Art in signifikanter Weise erhöht. Davon wäre auszugehen, wenn das Risiko über das hinausginge, das mit der Lage eines solchen Vorhabens im Raum immer verbunden ist bzw. dem die betroffenen Individuen der jeweiligen Arten aufgrund natürlicher Vorgänge (z. B. Beutegreifer) ohnehin ausgesetzt sind. Ein signifikant erhöhtes Risiko ergibt sich also erst dann, wenn eine Art mit ihren Individuen aufgrund ihres Vorkommens und Verhaltens besonderen Risiken des Vorhabens ausgesetzt wird, die sich auch durch Schadensbegrenzungs- und Vermeidungsmaßnahmen nicht beherrschen lassen, so dass mehr als vereinzelt Individuenverluste zu befürchten sind (vgl. u. a. Urteile des BVerwG vom 09.07.2008, 9 A 14.07, vom 08.01.2014, 9 A 4.13, vom 10.11.2016, 9 A 18.15, sowie ausführlich zum Signifikanzansatz auch noch vom 27.11.2018, 9 A 8.17).

Dies wird unter Berücksichtigung der sich aus dem LBP und den Nebenbestimmungen des Beschlusses ergebenden Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen sicher vermieden.

Möglich bleibt, dass Fledermäuse betriebsbedingt ihr Leben lassen, wenn sie die ausgebauten A 57 auf ihren Flügen zwischen ihren Quartierstandorten und ihren Nahrungsgebieten überqueren, dabei in den Verkehrsraum eintauchen und mit Kraftfahrzeugen kollidieren. Relevant sind entsprechende Gefahrenlagen dort, wo Fledermäuse jedenfalls mit einer gewissen Regelmäßigkeit die Fahrbahnen der A 57 zu tief überfliegen oder sich auf den Flügen zwischen ihren Quartieren und Nahrungsgebieten so nah an der Trasse bewegen, dass ein Abdriften in den gefährdeten Verkehrsraum oberhalb der Fahrbahnen möglich ist.

Da die allermeisten Fledermäuse – hier mit Ausnahme des Kleinen und Großen Abendseglers sowie der Breitflügelfledermaus alle ermittelten Arten – vorwiegend strukturgebunden fliegen, d. h. sich an Leitstrukturen wie z. B. Gehölzreihen, Waldrändern oder Gewässerverläufen orientieren, entstehen solche Gefahrenlagen vorrangig dort, wo entsprechende Strukturen beidseits an die Fahrbahn der A 57 grenzen und Flugbahnen über sie hinweg oder nahe an ihr entlang verlaufen.

In den faunistischen Untersuchungen (vgl. vorstehend Nr. 6.4.1.2) sind daher entsprechende Leitstrukturen und unter Einbeziehung möglicher Quartierstandorte in deren Umfeld Fledermausvorkommen und -aktivitäten erfasst und die Ergebnisse im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag bewertet worden.

Essenzielle Bedeutungen für eine der Fledermausarten konnten danach für keine der im näheren Umfeld der A 57 vorhandenen Strukturen und Leitlinien festgestellt werden. Insgesamt sind jeweils nur Transferflüge weniger Tiere beobachtet worden, wie z. B. die entlang der Gehölzreihen, die sich auf der Westseite der A 57 nördlich und südlich der AS Gartenstadt befinden. Sie werden in erster Linie von der Zwergfledermaus genutzt, die auch am häufigsten entlang der auszubauenden A 57 vorkommt. Dabei sucht sie die meisten der 15 Brückenbauwerke, mit denen die anderen Verkehrswege des Raums unter der A 57 hindurchgeführt werden, auf der Jagd nach Nahrung auf, nutzt einige aber auch gezielt für Transferflüge zwischen ihren Quartierstandorten und ihren Nahrungs-/Jagdhabitaten. Die Transferflüge ließen sich für drei Brückenbauwerke (06 = Unterführung des von der A 57, Fahrtrichtung Köln, zur L 473, Fahrtrichtung Duisburg-Rheinhausen, führenden Anschlussarms der AS Gartenstadt, 21 = Hafenbahnbrücke und 23 = Schönwasserparkbrücke) in nennenswertem Umfang sowie für weitere drei Brücken (05 =

Unterführung der L 473, 07 = Görlitzer Straße und 18 = Essener Straße) in unbedeutenderem Umfang verifizieren. An allen anderen Brückenbauwerken konnten nur einmal Durchflüge einer Zwergfledermaus bzw. an drei Brücken gar keine Durchflüge (Brückenbauwerke 01 = Rather Straße, 17 = Uerdinger Straße und Brücke 19 = Berliner Straße) festgestellt werden.

Soweit weitere Arten die Brücken für Transferflüge nutzen, handelt es sich auch insoweit vorrangig um die auch für die Zwergfledermaus bedeutsamen Brückenbauwerke 06, 21 und 23. Die entsprechende Nutzung der Brücke 23 = der Schönwasserparkbrücke durch mindestens eine Myotis-Art ist belegt. Sie nutzt dazu aber vermutlich auch die Brücken 06 und 21. Transferflüge des Braunes oder Grauen Langohrs, der Breitflügel-, der Fransen- und der Rauhaufledermaus, ggf. auch des Kleinen und des Großen Abendseglers sind an diesen drei Brücken ebenfalls nicht auszuschließen. Mit Blick auf erfasste Quartierstandorte und weiter abseits liegende Jagdhabitats beidseits der A 57 ist vor allem davon auszugehen, dass das Braune Langohr die A 57 an den Brücken 06 und 21 unterquert. Eine der lichtempfindlichen Myotis-Arten mit Nahrungs-/Jagdhabitats ab- und beidseits der A 57 nutzt wegen der wie bei der Hafenbahnbrücke 21 fehlenden Beleuchtung mit hoher Wahrscheinlichkeit außerdem auch noch die Brücke 12a (Radweg, ehemaliger Bahndurchlass) als Verbindung zwischen ihren verschiedenen Teillebensräumen. Dafür, dass derzeit Flugrouten der Fledermäuse auch über die A 57 hinweg führen, haben sich weder im Umfeld der Brückenbauwerke noch an anderer Stelle der Trasse Anhaltspunkte ergeben. Sie sind angesichts der Ausgestaltung des Raums, seiner Strukturen, die entweder parallel zur A 57 oder entlang der quer zu ihr verlaufenden Verkehrswege verlaufen, des vorwiegend strukturgebunden fliegenden Artenspektrums sowie der ermittelten Aktivitäten auch nur dann zu erwarten, wenn die Brückenbauwerke versperrt würden oder nicht mehr angenommen werden.

Als Möglichkeit für Unterquerungen bleiben aber nicht nur die Brückenbauwerke 06, 12a, 21 und 23, sondern auch alle anderen und unabhängig davon erhalten, ob und in welchem Umfang sie auch tatsächlich entsprechend genutzt werden. Sofern sie abgerissen werden, werden sie ohne die Durchflugeignung einschränkende Verengung ihrer Querschnitte (lichte Weiten und Höhen) erneuert. Die Fledermäuse werden deshalb auch nicht dazu gedrängt oder verleitet, zum Queren der A 57 anders als heute nach oben auszuweichen und sich damit den Kollisionsrisiken im Verkehrsraum auszusetzen. Kollisionsrisiken, die in signifikanter Weise

das ohnehin allgemein vorhandene Lebensrisiko einer Art erhöhen könnten, sind daher nicht erkennbar, Überflughilfen nicht erforderlich.

Sollten Fledermäuse dennoch im Einzelfall nach oben abdriften, gewährleisten zudem die Lärmschutzwände, dass sie den Raum oberhalb der Fahrbahnen der A 57 erst in einer Höhe von mehr als $\geq 4,5$ m und damit außerhalb des kollisionsgefährdeten Bereichs erreichen können. So weisen die Lärmschutzwände von der Querung der L 473 im Norden (AS Gartenstadt) bis zur AS Zentrum im Süden und damit u. a. auch im Bereich der Brückenbauwerke 05, 06, 07, 12a und 18 beidseits der A 57 durchgehend eine Höhe von mindestens 7,5 m auf. An den Brückenbauwerken 21 und 23 (Habenbahn- und Schönwasserparkbrücke) sind es auf der Westseite ebenfalls 7,5 m und auf der Ostseite zumindest 4,50 m. Von daher reduzieren die Lärmschutzwände, die mit ihren mindestens 4,50 m und weitestgehend 7,50 m Höhe über die Anforderungen des Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ) von 2008 in Verbindung mit denen der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“ von 2011 für Überflughilfen hinausgehen, die entsprechenden Kollisionsrisiken zusätzlich. Gleichzeitig erfüllen sie auch noch die Funktion von Irritationschutzwänden, indem sie das Abgleiten von Fledermaus-Individuen in den Verkehrsraum unterbinden, wenn diese parallel zur A 57 Flugbahnen entlang dortiger Gehölzreihen als Leitstruktur nutzen. Letzteres gilt auf der Westseite der A 57 auch nördlich der AS Gartenstadt, wo aus dem Bereich des Elfrather Friedhofs Zwergfledermausnachweise und zwei weitere Art-Nachweise (Rauhautfledermaus, Gattung *Myotis*) vorliegen. Auch dort entsteht eine 7,5 m hohe Lärmschutzwand.

Restrisiken verbleiben nur noch insoweit, als die Lärmschutzwände baulich nicht rechtzeitig zur Verfügung stehen oder sie ggf. selbst ein Hindernis generieren.

Letzteres könnte am für mehrere Arten bedeutsamen Brückenbauwerk 06 (= Bereich der Unterführung des von der A 57, Fahrtrichtung Köln, zur L 473, Fahrtrichtung Duisburg-Rheinhausen, führenden Anschlussarms der AS Gartenstadt) der Fall sein. Die östlich der Brücke entlang des Abfahrtsarms geplante Lärmschutzwand, die zusätzlich zu der 7,50 m hohen Wand am Fahrbahnrand der A 57 vorgesehen ist, könnte hier in unmittelbarer Verlängerung der unter der A 57 durchführenden Flugbahn der Zwergfledermaus Durchflüge verhindern. Die Wand ist lärmtechnisch nicht verzichtbar und erfordert in der Verlängerung der Flugbahnen eine Höhe von wenigstens 4,50 m. Das sich in Richtung L 473 anschließende Stück der Wand ist bis zu 6,50 m hoch.

Die Zwergfledermäuse durchfliegen dieses Brückenbauwerk nach den Beobachtungen der faunistischen Untersuchungen knapp unterhalb der Brückendecke, verändern ihre Flughöhe anschließend kaum und erreichen die zukünftige Lärmschutzwand bei dieser Flughöhe in etwa an ihrer Oberkante. Sie können dann die dahinterliegenden Gehölzbestände bereits orten, so dass davon ausgegangen werden kann, dass sie die Lärmschutzwand bei dieser Höhe noch problemlos überfliegen können. Bei einer höheren Lärmschutzwand wäre dies nicht der Fall. Dies gilt nicht zuletzt für Flüge in umgekehrter Richtung. Denn eine höhere Wand könnte zur Folge haben, dass Zwergfledermäuse in zu großer Höhe auf das Brückenbauwerk treffen und nicht den Durchlass nutzen, sondern die A 57 überfliegen wollen. Von daher darf die Lärmschutzwand zur Vermeidung von Beeinträchtigungen an dieser Stelle auch nicht höher werden als die 4,50 m. Andererseits wäre eine geringe Höhe nicht mehr lärmverträglich.

Die Vermeidungsmaßnahme V 8 des LBP sieht deshalb in der Verlängerung des Brückendurchlasses ein Überflugfenster vor, für das die Höhe der Lärmschutzwand in der Verlängerung des Brückendurchlasses zwischen dem südlichen Widerlager und dem Punkt, der dem nördlichen Widerlager gegenüberliegt, auf die besagten 4,50 m begrenzt wird.

Für Tiere, die diesen Wandabschnitt dennoch als Barriere wahrnehmen und die entlang der Wand weiter in nordöstliche Richtung fliegen, erfolgt ab der Höhe des nördlichen Widerlagers ein Versatz. Die Wand wird soweit von der Fahrbahn abgerückt, ein Durchflugfenster von 4 m Breite entsteht und von dort und in diesem Abstand knapp 15 m Richtung L 473 weiterführt. Sie wird dazu zunächst auf 6,50 m Höhe aufgetrept, läuft dann aber nach Abtreppung mit der Anfangshöhe von 4,50 m wieder aus.

Die eigentliche Lärmschutzwand am Fahrbahnrand wird 4 m nördlich des Punktes, an dem in Verlängerung des nördlichen Widerlagers der Versatz der vom südlichen Widerlager kommenden Wand beginnt, mit 6,50 m Höhe und anschließender Abtreppung auf 4,50 m Höhe Richtung L 473 fortgesetzt. Ihr Abstand zum Fahrbahnrand beträgt 2,50 m. Ihre Höhe darf in dem Überlappungsbereich nicht geringer sein als die der abgerückten Wand.

Zwischen den beiden Parallelwänden entstehen so auf ca. 30 m Länge ein 4 m breiter Überlappungsbereich, der als Durchflugfenster gestaltet und mit einer Leitstruktur ausgestattet wird. Fledermäuse, die die 4,50 m hohe und in Verlängerung des Brückendurchlasses stehende Wand als Hindernis wahrnehmen – und insbe-

sondere das sich kleinräumig orientierende Braune Langohr, für das eine Quartier nachweis aus dem Brückenbauwerk vorliegt – können dieses Durchflugfenster nutzen und so auch zu den angrenzenden Gehölzbeständen gelangen, ohne die Wand überfliegen zu müssen (vgl. Beschreibung der Maßnahme VA 8 und zugehörige Skizze im Maßnahmenblatt).

Bezüglich des Braunen Langohrs – und ggf. des Grauen Langohrs – ist die so ausgestaltete Vermeidungs- und Schutzmaßnahme VA 8 in Ergänzung bzw. Kombination zu der Vermeidungs- und Schutzmaßnahme VA 7 zu betrachten. Diese beinhaltet es, ihm auf der Ostseite der A 57 in Höhe der Brücke mit Hilfe von insgesamt 5 Fledermauskästen neue Quartiere anzubieten. Werden diese Kästen angenommen und das Quartier im Brückenbauwerk aufgegeben oder seltener genutzt, minimiert dies das Kollisionsrisiko noch zusätzlich, indem sich die Zahl der die A 57 querenden Flüge der Langohren minimiert.

Bauzeitlich könnten sich Beeinträchtigungen an der Brücke 12a auf das Mortalitätsrisiko von Myotis-Arten auswirken. Der ehemals der Bahn dienende Durchlass weist nur eine verhältnismäßig kleine Öffnung mit 4,85 m lichter Höhe und 6 m lichter Weite auf. Im Zuge des Abrisses und Neubaus wird die Durchlassgröße voraussichtlich vorübergehend minimiert werden müssen, wobei ein zu kleines Lichtraumprofil dazu führen könnte, dass der Durchlass von den Myotis-Arten nicht mehr angenommen wird. Um dem entgegen zu wirken und den lichtempfindlichen sowie stark strukturgebunden fliegenden Myotis-Arten, von denen jedenfalls eine den unbeleuchteten Durchlass mit hoher Wahrscheinlichkeit auf Transferflügen quert, diese Nutzungsmöglichkeit in der Bauphase offen zu erhalten, sieht die Vermeidungsmaßnahme VA 9 ein an die entsprechenden Bedürfnisse angepasstes bauzeitliches Mindestprofil vor. Innerhalb der Aktivitätsphase der Myotis-Arten (Mitte März bis November) ist die Baumaßnahme danach so zu gestalten, dass jederzeit ein Lichtraumprofil von mindestens 3 m lichter Weite und 2,5 m lichter Höhe sichergestellt ist. Da dieses reduzierte Profil für andere Arten und hier insbesondere die weniger lichtempfindliche Zwergfledermaus bereits zu klein sein könnte, so dass diese Art(en) unter Meidung des Durchlasses nach oben ausweichen könnten, muss das Mindestprofil von 3 x 2,5 m mit temporären Überflughilfen kombiniert werden, wenn und solange weder ausreichend hohe und geschlossene Gehölzreihen oder Lärmschutzwände vorhanden sind. Auch diese in der Aktivitätsphase der Fledermäuse vorzuhaltenden Überflughilfen sind daher Gegenstand der Maßnahme VA 9.

Das Lichtraumprofil des neuen Brückenbauwerks muss und wird mindestens 3 m

lichte Höhe mindestens 6 m lichte Weite umfassen und ist dann auch für die Zwergfledermaus wieder ausreichend.

Bauzeitliche Einengungen der Lichtraumprofile sind im Übrigen zwar auch bei den anderen Brückenbauwerken zu erwarten. Sie erfordern zur Vermeidung einer Erhöhung des Mortalitätsrisikos jedoch keine gesonderten Vermeidungs- oder Schutzmaßnahmen. Denn die Planung sieht bereits vor, den Fledermäusen an diesen Brücken in ihrer von März bis November andauernden Aktivitätsphase jederzeit ein Lichtraumprofil von mindestens 3 m lichter Höhe und 6 m lichter Weite offen zu halten (siehe artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Ziffer 8.1.1). Dies ist zwar nicht nochmals gesondert in die Maßnahmenblätter des LBP übernommen worden, gleichwohl aber verbindlich und zudem als Nebenbestimmung 5.4.2.2.6 in diesen Beschluss aufgenommen worden. Dieses Raumprofil genügt hier trotz Unterschreitung der Vorgabe des MAQ 2008, wonach eine Höhe von 4,5 m notwendig wäre, um sicherzustellen, dass die Fledermäuse weiterhin die Durchlässe nutzen bzw. sie nicht meiden und die A 57 ggf. über- statt unterfliegen. Denn die Durchlässe entstehen nicht neu bzw. erstmals und liegen auf tradierten Flugrouten, an die sich die Tiere anders als bei neuen Straßentrassen nicht mehr gewöhnen müssen. Wenn sie die Bauwerke derzeit nutzen, darf bei einer Durchlassgröße von 3 m x 6 m davon ausgegangen werden, dass sie dies auch weiterhin tun. Die Hemmschwelle, die – verkleinerten – Durchlässe zu durchfliegen, ist dementsprechend herabgesetzt.

Bei Abrissarbeiten, die das jeweilige Lichtraumprofil ggf. für kurze Zeiträume vollständig verschließen, ist das Überfliegen der Trasse der A 57 an den entsprechenden Querungsstellen ungefährlich, weil sie unter Vollsperrung der Autobahn erfolgen, unter Ausbleiben des fließenden Verkehrs also nur sich auf Einzelfahrzeuge beschränkender Baustellenverkehr stattfindet.

Dass sich das allgemeine Lebensrisiko der Fledermaus-Individuen mit dem Ausbau der A 57 erhöht, ist angesichts dessen mit der gebotenen Sicherheit auszuschließen. Es geht nicht über das Risiko hinaus, das sich im betroffenen Raum für sie immer und vorhabenunabhängig ergibt. Eine Prognoseunsicherheit ergibt sich diesbezüglich allein mit Blick auf die Wirksamkeit der Überflug- und Durchflugfenster der Vermeidungs- und Schutzmaßnahme VA 8. Die Höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold hatte dazu ausgeführt, die Herleitung der Wirksamkeit aus der Literatur heraus sei nachvollziehbar. In der Praxis stelle ein solches Überflug- und Durchflugfenster aber gleichwohl und vor allem in dieser

Kombination und Anbindung an die Unterführung ein Novum dar. Um die aus der Literatur abgeleiteten Annahmen in der Praxis zu überprüfen, forderte sie deshalb rein vorsorglich ein begleitendes Monitoring. Diese ist über die Nebenbestimmung der Nr. 5.4.3 im Kapitel A des Beschlusses Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses geworden, auf die dazu verwiesen wird.

Sollte sich deshalb wider Erwarten herausstellen, dass diese Vermeidungs- und Schutzmaßnahme den gewünschten Erfolg nicht gewährleisten kann, könnte daher entsprechend nachgesteuert werden. Entsprechende Erweiterungen oder Anpassungen der Maßnahme wie insbesondere eine Umgestaltung / Vergrößerung oder Verlagerung des Durchflugfensters oder auch ergänzende Leitstrukturen sind in Abhängigkeit von den Ergebnissen des zunächst auf drei Jahre angelegten Monitorings ausdrücklich vorbehalten worden.

In jedem Fall werden die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG daher auch dann nicht zum Tragen kommen, wenn die entsprechende Besorgnis der Höheren Naturschutzbehörde berechtigt sein sollte. Unter Einbeziehung des Monitorings und der Möglichkeit, die Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen an sich ggf. ergebende zusätzliche Anforderungen anpassen zu können, geht jedenfalls auch die Höhere Naturschutzbehörde davon aus, dass der Eintritt des Tötungsverbotstatbestandes für Fledermäuse sicher auszuschließen ist.

Avifauna

Auch Arten bzw. Individuen der Avifauna sind nicht in der Form unmittelbar betroffen, dass sie im Zusammenhang mit der Einrichtung und dem Betrieb der Baustelle gefangen werden, ihnen nachgestellt wird oder sie verletzt oder getötet werden. Auch Eiablagen und damit ihre Entwicklungsformen bleiben unberührt. Denn bezüglich der Avifauna sind Betroffenheiten im Sinne des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur denkbar, wenn der Natur besetzte Nester, Horste, Bruthöhlen oder Gelege entnommen werden. Dies wiederum ist nur möglich, solange die den Zeitraum vom Nestbau bis zum Verlassen des Nestes durch die Jungvögel abdeckende Brutperiode anhält. Die Regelungen des LBP (Vermeidungsmaßnahme VA 1) i.V.m. der Nebenbestimmung 5.4.2.1.1 im Kapitel A des Beschlusses und ihren Bauzeitenfenstern schließt die Einleitung von Baumaßnahmen in den relevanten Zeiträumen jedoch aus.

Anders als die Fledermäuse fliegen die meisten Vogelarten, wenn sie die A 57 queren, außerhalb des kollisionsgefährdeten Verkehrsraums über sie hinweg. Für

sie bleiben Erhöhungen des Kollisionsrisikos ohnehin aus. Auch verbotstatbestandsrelevante Betroffenheiten kollisionsanfälliger und störungsunempfindlicher Vogelarten, die den Raum an der A 57 nicht meiden, in der Regel entsprechend tief fliegen, Reviere und Lebensräume beidseits von ihr vorfinden und die A 57 aufgrund der Größe und Lage ihrer Reviere bzw. Aktionsradien regelmäßig in gefährdeter Höhe von weniger als 4 m oberhalb der Fahrbahn queren, können ausgeschlossen werden.

Als grundsätzlich kollisionsanfällig – vgl. auch hierzu A. Garniel & U. Mierwald, Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“, 2010 – gelten insoweit nur die Greif- und Eulenvögel (hier: Habicht, Mäusebussard, Rotmilan, Schwarzmilan, Steinkauz und Turmfalke). Aktuell von diesen Arten besetzte Horste haben die Bestandserhebungen jedoch nicht ergeben und signifikante Erhöhungen des Mortalitätsrisikos sind auch dann auszuschließen, wenn sie sich nachträglich ansiedeln sollten. Denn die grundsätzlich schon bestehenden Risiken werden durch den Ausbau der bestehenden Trasse nicht nennenswert verändert und nur der Mäusebussard gehört zu den Arten, die Nahrung regelmäßig auch in straßennahen Bereichen sucht. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos resultiert daraus vor dem Hintergrund, dass sich durch den Ausbau letztlich nur der Trassenrand geringfügig in einem Raum verschiebt, der ohnehin keine bedeutsamen Nahrungs- und Jagdgebiete beinhaltet, nicht.

Auch mit Blick auf das Verkehrsaufkommen von derzeit mit rd. 76.000 bis 87.500 Kfz pro Tag sowie perspektivisch dessen mit weniger als 7 % geringer Zunahme auf 81.000 bis 96.000 Kfz pro Tag sind sie auszuschließen. Denn bei diesem Fahrzeugaufkommen bilden sich regelmäßig mehr oder weniger geschlossene Fahrzeugkolonnen, die ohnehin als Hindernis wahrgenommen werden (vgl. auch A. Garniel & U. Mierwald, Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“, 2010, und dort Teil 1 Nr. 1.1.5) und mithin keine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos bedingen.

Amphibien (Erdkröte)

Östlich und besonders westlich der Schönwasserparkbrücke bzw. im Umfeld der Ossumer Straße wurde eine Population der in NRW nicht planungsrelevanten Erdkröte erfasst. Aufgrund ihrer Größe sowie der funktionalen Beziehungen ihrer Lebensräume beidseits der A 57 wurde sie analog zu einer planungsrelevanten Art eingestuft und berücksichtigt.

Soweit die Erdkröte wie insbesondere nordöstlich der AS Zentrum, wo sie das ehe-

malige Abgrabungsgewässer als Laichgewässer und angrenzende Kleingartenanlagen vermutlich als zugehörige Landlebensräume nutzt, auch an anderer Stelle zu den potentiell betroffenen Arten gehört, ist die Bedeutung der Vorkommen deutlich geringer, so dass es bei der ansonsten für nicht planungsrelevante Arten ohnehin vorgesehenen Berücksichtigung ihrer Betroffenheiten über die Eingriffsregelung verbleibt.

Soweit die Bauflächen – d. h. die künftig zur 6-streifigen Trasse der A 57 gehörenden Flächen und die Flächen, die temporär als Baufeld genutzt werden – von daher hier relevante Bereiche oder Biotope aufweisen, mit denen als Folge der Baumaßnahmen einzelne Individuen der Erdkröte verloren gehen könnten, handelt es sich Landlebensräume der Erdkröte, die in Erdlöchern oder auch in Laubhaufen oder Vertiefungen an Baumwurzeln überwintert. Die vorhandenen Laichgewässer bleiben unberührt und sind nicht betroffen. Neben den möglichen Erdkrötenverlusten durch Eingriffe in (besiedelte) Land-/Überwinterungsräume sind auch Verluste dadurch möglich, dass einzelne Erdkröten entweder in der Bauphase in das Baufeld gelangen und z. B. durch Baufahrzeuge zu Tode kommen oder später im Betrieb der ausgebauten A 57 auf die Trasse geraten und dann dem Straßenverkehr zum Opfer fallen.

Dass diese möglichen Folgen des Ausbaus der A 57 der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verwirklichen, verhindern die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen VA 4, VA 5 und VA 6 des LPB i.V.m. der Nebenbestimmung 5.4.2.1.1 im Kapitel A des Beschlusses. Auch hiernach gilt zunächst wieder ein Bauzeitenfenster. Wie bei dem zu Gunsten der Avifauna müssen die Baufeldräumung bzw. Oberbodenabträge zwar in den Wintermonaten und damit in der Überwinterungszeit der Erdkröte erfolgen. Sie sind in diesem Fall jedoch nur dann zulässig, wenn im Vorjahr Einwanderungen in den Überwinterungsraum mit Hilfe einer Sperreinrichtung verhindert worden sind, der Winterlebensraum also aktuell nicht besiedelt ist. Des Weiteren ist die Aufstellung mobiler Amphibienschutzzäune im Umfeld des Baufeldes an der Schönwasserparkbrücke vorgesehen. Diese Schutzzäune sind in ausreichendem Abstand zum Baufeld aufzustellen, über die gesamte Bauphase hinweg mindestens in den maximal von Mitte Februar bis Ende November andauernden Aktivitätsphasen der Amphibien vorzuhalten und jeweils an den Baufortschritt und damit einhergehende Veränderungen des Baufeldes anzupassen. Sie sind zudem so platziert, dass in den Wanderungszeiten im Früh-

jahr und Herbst jeden Jahres ein funktionsfähiger Teil des Wanderkorridors offengehalten wird. In Verbindung mit der vor Baubeginn entstehenden festen Amphibienleit- und Sperreinrichtung entlang der Ossumer Straße wird so erreicht, dass die Erdkröten weder in der Bauphase noch später im Betrieb der ausgebauten A 57 in die entsprechenden Gefahrenbereiche der Baustelle / der Fahrbahn hinein oder zurück gelangen können.

In allen anderen Bereichen des A 57-Ausbauabschnitts Krefeld, d. h. abseits des Umfelds der Schönwasserparkbrücke, ist nach den faunistischen Untersuchungen mangels entsprechender Amphibienvorkommen und Habitate und Wanderwegen ein Gefährdungspotential im Sinne des Tötungsverbots des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ohnehin auszuschließen.

Im Ergebnis ergibt sich damit weder für die Fledermäuse noch für Vogelarten oder für die Erdkröte eine signifikante Erhöhung des das Tötungs- und Verletzungsrisikos. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG greift daher nicht.

6.4.1.4.2 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 (Störungsverbot)

Auch Störungen der betroffenen und im Trassenumfeld bzw. im Umfeld der sonstigen von Baumaßnahmen betroffenen Flächen vorkommenden oder zu erwartenden Fledermaus- und Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauer-, Überwinterungs- oder Wanderungszeiten im Sinne von § 44 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG kommen grundsätzlich vor. Sie ergeben sich temporär im Zuge der Baufeldräumung und des Baus der Straße bzw. der Umsetzung der Folgemaßnahmen aus den Wirkungen der Bautätigkeiten, der damit verbundenen Anwesenheit des Menschen sowie des Einsatzes von Baugeräten, Baumaschinen und Baufahrzeugen, sind optischer oder akustischer Art oder resultieren aus baubedingten Immissionen wie Lärm- und Staubentwicklungen (vgl. BVerwG, Urteile vom 09.06.2010, 9 A 20/08, und vom 12.08.2009, 9 A 64.07).

Dauerhafte Störungen können sich betriebsbedingt als Folge von Verkehrsimmissionen – insbesondere durch Licht und Lärm – einstellen und anlagebedingt sind als Folge der Barrierewirkung des Straßenkörpers Störungen denkbar. Neu entstehen sie jedoch nur insoweit, als das Vorhaben im Vergleich zur Bestandstrasse zusätzliche Immissionen oder Barrierewirkungen auslöst.

Soweit Störungen in diesem Sinne zu erwarten sind, sind sie jedoch nicht erheblich

im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, wirken sich also nicht auf den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population aus.

Nach der Definition des 2. Halbsatzes der Nr. 2 des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt eine erhebliche und damit maßgebliche Störung nur dann vor, wenn sich durch sie der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Der Begriff des "Erhaltungszustands einer Art" wird in Artikel 1 Buchstabe i) der FFH-RL definiert. Er wird als günstig betrachtet, wenn

- aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraums, dem sie angehört, bildet und langfristig bilden wird,
- das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
- ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Population dieser Art zu sichern.

Der in dieser Vorschrift verwendete Begriff der Population ist Artikel 2 Buchstabe i) der Verordnung EG Nr. 338/97 des Rates vom 09.12.1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels entnommen und findet sich wortgleich in § 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG wieder. Er umfasst eine biologisch oder geografisch abgegrenzte Zahl von Individuen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sie derselben Art oder Unterart angehören und innerhalb ihres Verbreitungsgebietes in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen. Wie aus Art. 1 Buchstabe i) der FFH-RL zu ersehen ist, bestimmt sich die Güte des Erhaltungszustandes insbesondere danach, ob aufgrund der Daten über die Populationsdynamik anzunehmen ist, dass die Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraums, dem sie angehört, bildet und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich auch weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Population der Art zu sichern (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04). Dies wäre nach den Hinweisen der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA), StA „Arten- und Biotopschutz“ (Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes), Oktober 2009, dann nicht mehr der Fall, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung

auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt und sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population signifikant und nachhaltig verringert.

Dass Siedlungsräume und ggf. Einzelindividuen im Zuge der Realisierung eines Vorhabens verloren gehen, schließt dabei nicht aus, dass die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt, der Erhaltungszustand der lokalen Population der betroffenen Arten also nicht verschlechtert wird.

Aufgrund der Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen und der artenschutzrechtlichen Betrachtungen des LBP sowie unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe wird der Tatbestand des Störungsverbots des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG durch das Vorhaben nicht erfüllt.

Fledermäuse

Von den in Deutschland heimischen Fledermausarten sind nur das Große Mausohr, die Bechsteinfledermaus sowie das Braune und das Graue Langohr Fledermausarten, die nachgewiesenermaßen oder zumindest vermutlich im Hinblick auf Lärmimmissionen stöempfindlich sind, weil die Verkehrslärmfrequenzen die zur Echoortung von den Fledermäusen genutzten Ultraschallsignale teilweise überlagern.

Bei allen anderen Arten kann dagegen davon ausgegangen werden, dass sich durch Lärmimmissionen keine nachhaltigen Störwirkungen der betroffenen Individuen und Populationen entfalten (vgl. in Ergänzung zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag: Gutachten „Fledermäuse und Verkehr“, Lüttmann, J., Fuhrmann, M., Hellenbroich, T., Kerth, G., Siemers, S. et al., 2010, sowie die Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, 2011).

Vom hier betroffenen Artenspektrum sind danach nur die beiden Plecotus-Arten (Braunes und Graues Langohr) als lärmempfindlich und damit als Arten einzustufen, bei denen sich im Sinne des Verbotstatbestandes relevante Störungen ergeben können. Wie für die übrigen Fledermausarten sind aber auch für sie mindestens solche Beeinträchtigungen durch Lärm auszuschließen, die populationswirksam sein könnten. Denn für die gesamte erfasste Fledermausfauna, das Braune und das Graue Langohr inklusive, gilt, dass sich die außerhalb des Trassenraums

einstellenden betriebsbedingten Lärmimmissionen aufgrund der erheblichen Ausweitung des aktiven Lärmschutzes deutlich minimieren werden. Insofern stellt sich sowohl entlang der A 57-Trasse als auch an/in den Querungsbauwerken keine neue oder zusätzliche Störung, sondern vielmehr eine Verbesserung durch eine Störungsentlastung ein.

Die sich temporär bis zur Fertigstellung des Ausbaus einstellenden baubedingten Störungseffekte durch Lärm sind gering und wirken sich daher ebenfalls nicht auf die Populationen des Braunen und Grauen Langohrs oder anderer Fledermausarten aus. Denn bedeutsame Nahrungs- und Jagdgebiete, in denen sich entsprechend umfangreiche Betroffenheiten ergeben könnten, weist der nähere Raum weder im Osten noch im Westen der A 57 auf und die beiden Langohren meiden laute Bereiche ohnehin. Auch sind trotz des anthropogenen geprägten urbanen Raums mit Kleingartenanlagen, sonstigen Gärten und Gehölzen etc. ausreichend Ausweichhabitate vorhanden. Weder Störungen durch Baulärm noch solche, die sich ggf. temporär in der Phase vom Abbau vorhandener Lärmschutzwände bis zur Realisierung des erweiterten neuen aktiven Lärmschutzes durch erhöhte Lärmpegel ergeben, schlagen damit auf die Populationen durch.

Gleiches gilt für baubedingte Verluste an Gehölzen und Lebensraumverkleinerungen.

Bautätigkeiten, die Störungen durch Lärm entfalten können, sollen zudem zwar bei möglichst vollständiger Ausnutzung des Tageslichts, aber ohne 3-Schicht-Betrieb und damit ganz überwiegend unter Vermeidung von Nachtarbeit durchgeführt werden (vgl. Erläuterungsbericht, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag und Nebenbestimmung 5.4.2.2.8 im Kapitel A des Beschlusses). In den Zeiten, in denen die nachtaktiven Fledermäuse auf der Jagd / Suche nach Nahrung durch Lärm gestört werden könnten, werden daher keine nennenswerten Bautätigkeiten stattfinden. Soweit sie in der Bauausführung im Ausnahmefall unvermeidbar sind – dies gilt vor allem beim Abriss der Brückenbauwerke –, beschränken sie sich auf den kurzen Zeitraum weniger Nächte (in der Regel nicht mehr als zwei und nicht an allen Brückenbauwerken gleichzeitig).

Vergleichbar verhält es sich mit Störwirkungen durch Lichtimmissionen. Auch insoweit sind es zunächst die Plecotus-, darüber hinaus aber auch die Myotis-Arten,

die zu den vorrangig störanfälligen gehören (vgl. in Ergänzung zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag auch dazu: Gutachten „Fledermäuse und Verkehr“, Lüttmann, J., Fuhrmann, M., Hellenbroich, T., Kerth, G., Siemers, S. et al., 2010, sowie die Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, 2011). Den Hauptstörfaktor bildet dabei das Scheinwerferlicht der Kraftfahrzeuge.

Gerade bezogen auf diesen Hauptstörfaktor werden die im Vergleich zu heute wesentlich höheren Lärmschutzwände Ausleuchtungen und damit Störwirkungen der Räume abseits der Fahrbahnen deutlich abmildern. Auch insoweit ist eher eine Verbesserung als eine Verschlechterung zu erwarten. Die anderen im betroffenen Raum entlang der Ausbautrasse nachgewiesenen Arten wie die Breitflügel-, die Mücken- und die Rauhaufledermaus und insbesondere die aufgrund ihrer Häufigkeit bedeutendste und am meisten betroffene Art des Raums, die Zwergfledermaus, gehören dagegen zu denen, die nicht nur lärm-, sondern auch lichttechnisch als störungsunempfindlich gelten. Künstliches Licht emittieren, soweit ausnahmsweise das Tageslicht für die Bauarbeiten nicht ausreicht, zudem in der Regel nur die Baufahrzeuge; künstliche Aufhellungen sollen weitestgehend auf nicht nur am Tage durchführbare Brückenabriss beschränkt bleiben.

Sollten Fledermäuse deswegen im Einzelfall bei nächtlichen Brückenabrissarbeiten ein Querungsbauwerk meiden, können sie vorübergehend andere potentielle Nahrungs- und Jagdgebiete nutzen und nach Wegfall der Beeinträchtigungen zu ihren alten Flugrouten zurückkehren, die nach kurzer Zeit wieder störungsfrei zur Verfügung stehen werden. Auch die potentiellen Nahrungs- und Jagdgebiete auf der jeweils gegenüberliegenden Seite der A 57 sind dann wieder erreichbar. Sollten einige Individuen ihre grundsätzliche Flugroute nicht ändern und stattdessen die A 57 überfliegen, hat auch dies keine Auswirkungen im Sinne der Verbotstatbestände. Denn die Brückenabrissarbeiten müssen unter Vollsperrung der Autobahn stattfinden, so dass mangels Verkehr auch Kollisionsrisiken ausbleiben, die dann das Tötungsverbot der Nr. 1 des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllen könnten (vgl. vorstehend Nr. 6.4.1.4.1).

Stationäre Lichtquellen sind als Störquelle zwar weniger bedeutsam. Sie locken Insekten an und können Fledermäusen damit auch nutzen. Sie können einzelne Arten aber auch davon abhalten, die beleuchteten Räume aufzusuchen. Während sich diesbezüglich durch den Schutz vor Scheinwerferlicht entlang der Trasse grundsätzlich Verbesserungen ergeben – weitere Ausleuchtungen der Räume sind

mit dem Trassenausbau nicht verbunden und vor Scheinwerferlicht schützen weitgehend und umfangreicher als heute die Lärmschutzwände –, kann eine Ausleuchtung der Durchlässe an den Brückenbauwerken allerdings ihre Meidung zur Folge haben und damit Transferflüge blockieren (vgl. wiederum Gutachten „Fledermäuse und Verkehr“, Lüttmann, J., Fuhrmann, M., Hellenbroich, T., Kerth, G., Siemers, S. et al., 2010, sowie die Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“, 2011). Da die meisten der Brückenbauwerke schon heute beleuchtet werden, ergeben sich insoweit keine Veränderungen, wenn auch die neuen Brückenbauwerke wieder eine Beleuchtung erhalten.

Unbeleuchtet sind allerdings die Brückenbauwerke 06 (Anschlussrampe, AS Gartenstadt), 12a (ehemaliger Bahndurchlass, Radweg) und 21 (Hafenbahn) sowie teilweise auch die Brücke 23 (Schönwasserpark). Es sind die Brückenbauwerke, denen im Vergleich zu den übrigen nicht zuletzt gerade deswegen auch eine herausgehobene Bedeutung als Querungshilfe zukommt und die auch von den insoweit störepfindlichen Arten Graues und Braunes Langohr, vor allem aber auch der nicht näher spezifizierten Myotis-Art, möglicherweise der Teichfledermaus, genutzt werden. Letztere gehört zu den Arten, denen die Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“ mit sehr hoch die höchste Dispositionsstufe im Hinblick auf entsprechende Störanfälligkeiten attestiert. Ihren Erhaltungszustand gibt das LANUV zwar als gut an. Gerade Barrierewirkungen gehören aber zu den besonderen Gefährdungen der Art. Auch beim Neubau dieser Brückenbauwerke ist deshalb analog zum heutigen Zustand wieder auf Beleuchtungen zu verzichten bzw. sind sie, falls sie aus Sicherheitsgründen einmal nicht mehr verzichtbar sein sollten, in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde so auszugestalten, dass entsprechende Störungen der Flugbahnen so weit wie möglich vermieden werden (vgl. Nebenbestimmung 5.4.2.2.7 in Kapitel A des Beschlusses).

Jedenfalls mindestens unter Berücksichtigung dieser Nebenbestimmung kann auch bezüglich der Lichtmissionen sicher ausgeschlossen werden, dass sich verbotswidrige Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG einstellen.

Avifauna

Für die Avifauna löst eine Straßenbaumaßnahme bedeutsame Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aus, wenn sie dazu führt, dass Brutvögel den betroffenen Raum nicht mehr wie vorher zum Nestbau und zur Aufzucht der Jungvögel nutzen, ihn also vollständig oder teilweise meiden, oder wenn Rastvögel Rastplätze verlieren. Mögliche Störfaktoren sind vorrangig Lärmmissionen. Aber

losgelöst vom Lärm bzw. Verkehrsaufkommen kann auch alleine das Vorhandensein einer Straße einen Störfaktor bilden und Meidungseffekte auslösen.

Neue anlagebedingte Meidungseffekte ergeben sich vorliegend angesichts der Vorbelastung des Raums durch die schon vorhandene und bezüglich ihres Verlaufs auch unverändert bleibende A 57 nur in sehr geringem Umfang. Sie entstehen nicht neu und werden nur insoweit verstärkt, als sich die Trasse um zwei Fahrstreifen verbreitert.

Lärmbedingte Meidungseffekte löst die A 57 mit ihrem die Größenordnung von 50.000 Kfz pro Tag (vgl. in Ergänzung zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag: Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“, A. Garniel u. U. Mierwald, 2010) bereits ganz erheblich überschreitenden Verkehrsaufkommen ebenfalls bereits heute aus. Einhergehend mit einer weiteren zumindest leichten Steigerung des Verkehrsaufkommens – weniger als 7 % bezogen auf das Prognosejahr 2030, vgl. Kapitel B Nr. 6.1.2 des Beschlusses – nehmen sie emissionsseitig auch grundsätzlich noch etwas zu. Die die potentiellen Lebensräume neben der Trasse belastenden Immissionen werden als Folge des sich erheblich ausweitenden aktiven Lärmschutzes gleichwohl deutlich abnehmen, so dass im Ergebnis – wie vorstehend schon bezogen auf die Fledermäuse ausgeführt – keine neuen oder zusätzlichen Störungen, sondern vielmehr trotz des Ausbaus Entlastungen zu erwarten sind.

Bereiche, die einzelnen Vogelarten tatsächlich oder zumindest potentiell als Rastplatz dienen könnten, weisen die Räume entlang der auszubauenden A 57 nicht auf. Sie sind dort angesichts der Raumausstattung mit überwiegend nah und dicht anschließender Bebauung auch nicht zu erwarten und von daher sicher auszuschließen.

Auf die Population der Arten durchschlagende Effekte sind schon von daher sicher auszuschließen.

Einige der 23 vertieft untersuchten Vogelarten sind zudem zwar als Nahrungsgäste im Untersuchungsraum der UVU und fast alle auch als Brutvögel im angrenzenden Umfeld zu finden. So gehören der Baumfalke, die Feldlerche und die Tureltaube zu den Arten, für die Brutnachweise für unbebaute Bereiche nördlich des Untersuchungsraums/ westlich und nördlich von Elfrath vorliegen. Auch gehören 18 der 23 Arten (alle mit Ausnahme des Baumfalken, des Feldsperlings, des Kiebitzes, des Rotmilans und des Steinkauzes) zu den Brutvögeln der Feuchtgebiete

und Bruchwälder des Latumer Bruchs, der südöstlich von Oppum in mehr als 700 m Entfernung von der auszubauenden A 57-Trasse den Kernbereich des gleichnamigen FFH-Gebietes und gleichzeitigen NSG'es bildet. Konkrete Nachweise bzw. Hinweise auf Brutplätze innerhalb des Untersuchungsraums liegen jedoch nicht vor. Zumindest im relevanten Wirkraum sind sie mit Blick auf seine Biotopausstattung, die keinerlei essentielle Lebensraumbestandteile enthält, einerseits und ihrer der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (A. Garniel & U. Mierwald, 2010) zu entnehmenden Flucht- und Effektdistanzen³ sowie kritischen Schallpegel andererseits auch nicht zu erwarten.

Die entsprechenden Flucht- und Effektdistanzen bewegen sich vorliegend zwischen 100 m (Feldsperling, Gartenrotschwanz, Turmfalke) und 500 m (Feldlerche, Turteltaube, Waldkauz). Nur die Fluchtdistanz der Wachtel ist mit 50 m geringer. Sie ist dafür besonders lärmempfindlich (kritischer Schallpegel = 52 dB(A) am Tage), so dass sich der mit dem Verkehrsaufkommen einhergehende Verkehrslärm verstärkend auswirkt.

Soweit entlang der A 57 grundsätzlich noch Lebensraumpotentiale vorhanden sind, wie u. a. mit geeigneten Baumhöhlen für den Feldsperling und den Gartenrotschwanz oder geeigneten Horstplätzen für den Turmfalken, ist deren Wertigkeit daher gering. Mit den Störungen durch Lärm minimierenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen nimmt sie nicht weiter ab, sondern grundsätzlich zu (s.o.). Auch weisen die um den Untersuchungsraum herum gelegenen Gebiete, insbesondere solche nördlich und südlich von ihm, deutlich wertigere und damit attraktivere Lebensraumpotentiale auf, so dass einerseits genügend Ausweichräume zur Verfügung stehen und andererseits auch davon ausgegangen werden kann, dass ohnehin diese vorrangig als Fortpflanzungs- und Ruhestätten genutzt werden.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kommt daher auch bezogen auf die Avifauna nicht zum Tragen.

Erdkröte

Die Erdkröte wird als in der Bundesartenschutzverordnung enthaltene „nur“ besonders geschützte Art vom Verbotstatbestand der Nr. 2 des Abs. 2 des § 44 BNatSchG im Übrigen nicht erfasst. Gleichwohl würde sich bei ihr auch als streng

³ Fluchtdistanz = der Abstand, den ein Tier zu bedrohlichen Lebewesen wie natürlichen Feinden und Menschen einnimmt, ohne die Flucht zu ergreifen, Effektdistanz = die von der vorliegend sehr hohen Verkehrsmenge abhängige maximale Reichweite des erkennbar negativen Einflusses von Straßen auf die räumliche Verteilung einer Vogelart

geschützte Art unter Berücksichtigung vorstehender Kriterien keine Betroffenheit im Sinne dieses Verbotstatbestandes bzw. keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population einstellen. Sie könnte sich letztlich nur durch Beeinträchtigungen ihrer Wanderwege ergeben, wird aber mit Hilfe des mobilen Amphibienschutzzauns der Vermeidungsmaßnahme VA 6, mit dem der Wanderkorridor aufrechterhalten wird, vermieden.

6.4.1.4.3 Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beschädigungs- und Zerstörungsverbot)

Nach § 44 Abs. 5 Satz 1 und S. 2 Nr. 3 BNatSchG führt ein Verstoß gegen die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bei nach § 15 BNatSchG zulässigen unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft nur dann zur Verwirklichung des Verbotstatbestandes, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nicht mehr erfüllt wird. Nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG können zur Vermeidung des Eintritts dieses Verbotstatbestandes auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt und bei der Prüfung des Verbotstatbestandes berücksichtigt werden.

Der Sache nach gilt in eingeschränktem Umfang eine populationsbezogene Erheblichkeitsschwelle (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07).

Der Schutz des Beschädigungs- und Zerstörungsverbots umfasst dabei nach der Rechtsprechung des BVerwG nicht den Lebensraum der geschützten Arten allgemein, insbesondere nicht die bloßen Nahrungs- und Jagdhabitats und auch nicht sämtliche Lebensstätten, sondern nur die in der Vorschrift ausdrücklich genannten Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die durch bestimmte Funktionen für die jeweilige Art geprägt sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07 und Beschluss vom 08.03.2007, 9 B 19.06). Auch potenzielle (d. h. nicht genutzte, sondern lediglich zur Nutzung geeignete) Lebensstätten fallen nicht unter den Verbotstatbestand, weil es insoweit an dem erforderlichen Individuenbezug fehlt (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07 und Urteil vom 12.03.2008, 9 A 3.08, Rn. 222). Geschützt ist vielmehr der als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienende Gegenstand, z. B. einzelne Nester oder Höhlenbäume, und zwar allein wegen dieser ihm zukommenden Funktion (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, Rn. 68).

In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung

der Lebensstätte. Dem Zweck der Regelung entsprechend ist der Schutz aber ggf. auch auf Abwesenheitszeiten auszudehnen, d. h. es können auch vorübergehend verlassene Lebensstätten einzubeziehen sein bei Tierarten, die regelmäßig zu derselben Lebensstätte (z. B. einem konkreten Nest) zurückkehren (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, Rn. 68).

Entscheidend dafür, dass eine Beschädigung vorliegt, ist nach den Hinweisen der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA), StA „Arten- und Biotopschutz“ (Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes), Oktober 2009, dass der Fortpflanzungserfolg oder die Ruhemöglichkeit gemindert wird, weshalb sowohl unmittelbare Wirkungen als auch graduell wirksame und/oder mittelbare sowie „schleichende“ Beeinträchtigungen, die nicht sofort zum Verlust der ökologischen Funktion führen, vom Verbot umfasst sein können.

In Anwendung dieser Maßstäbe wird durch das Vorhaben auch das Beschädigungs- und Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt.

Fledermäuse

Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Fledermäuse sind in Form von Fledermausquartieren betroffen. Die faunistischen Untersuchungen haben eine Reihe potentieller Fledermausquartiere in Baumbeständen und auch Brückenbauwerken ergeben, die teilweise als Schwärmquartiere und möglicherweise auch als Wochenstube tatsächlich genutzt werden und von denen ein Teil mit dem Ausbau der A 57 verloren geht. Eine verbotswidrige Entnahme entsprechender Quartiere als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfolgt gleichwohl nicht. Denn für jedes zu entnehmende Quartier, das auch tatsächlich als solches genutzt wurde, ist an funktional geeigneten Stellen im näheren Umfeld u. a. mit Hilfe von Fledermauskästen mindestens ein geeignetes neues Quartier anzulegen, das bereits bei der Entnahme der vorhandenen Quartiere zur Verfügung stehen muss und das bis zu einem natürlichen Besatz funktionsfähig zu halten ist (vgl. Maßnahmenblätter VA 2, VA 3, VA 7, A CEF 1, A CEF 2 und A CEF 3 des LBP sowie Nebenbestimmung 5.4.2.2.3 im Kapitel A dieses Beschlusses). Zum Ausgleich dafür, dass Fledermauskästen als Ersatz für natürliche Quartiere in Bäumen in der Regel nicht in vollem Umfang die Attraktivität von Baumquartie-

ren erreichen, sind pro benutztem Quartier mindestens 5 Fledermauskästen auszubringen und – soweit möglich – ergänzend auch noch Stammabschnitte mit Höhlen zu sichern, aus den Bäumen herauszuschneiden, und an geeigneten Stellen wieder aufzuhängen.

Alle Ersatzquartiere sind zudem solange funktionsfähig zu halten, bis sich nachweislich auf andere (natürliche) Art und Weise wieder so viele Quartiere gebildet haben, wie sie vor der vorhabenbedingten Entnahme zur Verfügung standen.

Im räumlichen Zusammenhang betrachtet wird damit sichergestellt, dass die ökologische Funktion der Fledermausquartiere als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ohne Unterbrechung aufrechterhalten und weiterhin erfüllt wird. Gem. § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG wird der Verbotstatbestand daher nicht erfüllt.

Avifauna

Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Avifauna im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, die durch den Ausbau der A 57 betroffen sein könnten, bilden nur solche Brutreviere und -plätze, die aktuell besetzt sind oder von der jeweiligen Vogelart über die Brutsaison hinaus regelmäßig wieder aufgesucht und genutzt werden. Brutreviere und -plätze von Vogelarten, die ihre Nester oder Horste ohnehin jedes Jahr neu anlegen, die dabei nicht auf ihr angestammtes Revier angewiesen sind und denen genügend Ausweichräume verbleiben, erfasst der Verbotstatbestand nicht.

Dass vorliegend aktuell besetzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten entnommen, beschädigt oder zerstört werden, verhindert das vorstehend im Zusammenhang mit dem Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) schon benannte Bauzeitenfenster, das die Aufnahme von Baumaßnahmen nur außerhalb der Brutzeiten zulässt. Als im Sinne des Verbotstatbestandes relevante Lebensstätten verbleiben nur aktuell ungenutzte, bei denen von einer Neubelegung auszugehen ist. Unabhängig davon, dass dies nur welche der wenigen unter den 23 vertieft untersuchten Arten zu findenden Brutplatz- oder reviertreuen Arten – insbesondere des Baumfalken, der Nachtigall, des Neuntöters, des Rebhuhns, des Rotmilans, des Steinkauzes und des Waldkauzes – sein können, verfügt der betroffene Wirkraum aber von keiner der 23 Arten über entsprechende Lebensstätten. Zwar sind, wie die Horst- und Höhlenbaumkartierung belegt hat, mit Baumhöhlen sowie verlassenen

Nestern/Horsten von Krähen und Elstern potentiell geeignete Brutplätze beispielsweise für den Feldsperling, den Gartenrotschwanz, den Schwarzmilan, den Turmfalken und die Waldohreule vorhanden. Auch für sehr reviertreue Arten wie den Baumfalken und den Waldkauz, bei denen mit einer Folgenutzung ihrer Brutstätten zu rechnen wäre, sind potentiell grundsätzlich geeignete Brutmöglichkeiten nachgewiesen. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass entsprechende Arten nicht nur Gastvogel im Wirkraum vorkommen können, sondern dass sie dort auch tatsächlich über Brutplätze und -reviere verfügen, haben sich aber nicht ergeben. Sowohl aufgrund der Raumausstattung und der Biotopstrukturen als auch angesichts der Lärmempfindlichkeit der Arten bzw. ihrer Flucht- und Effektdistanzen (vgl. auch vorstehend zum Störungsverbot) sind sie letztlich auszuschließen.

Für die reviertreuen Arten, die ihre Brutplätze regelmäßig wieder aufsuchen, gilt dies in besonderem Maße. Die für die Arten ohnehin geringen Lebensraumpotentiale des Raums werden durch Flucht- bzw. Effektdistanzen von wenigstens 200 m (Baumfalke) und bis zu 500 m (Waldkauz) überdeckt.

Das Beschädigungs- und Zerstörungsverbot kommt deshalb bei den Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Avifauna nicht zum Tragen. Insbesondere ergeben sich im räumlichen Zusammenhang betrachtet keine Beeinträchtigungen der ökologischen Funktion entsprechender Lebensstätten, so dass auch § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG den Verbotstatbestand ausschließt.

Erdkröte

Vorhandene Laichgewässer der Erdkröte bleiben unberührt. Es ergeben sich jedoch Betroffenheiten der zwischen der Ossumer Straße und der A 57 gelegenen Landlebensräume, die von der Erdkröte zur Überwinterung genutzt werden und die damit als Ruhestätten ebenfalls unter die Regelung des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG fallen. Rd. 1,24 ha dieser Lebensräume nimmt die hier asymmetrisch nach Osten hin erfolgende Verbreiterung der A 57 in Anspruch. Sie entstehen jedoch mit Hilfe der Ausgleichsmaßnahmen A 2 und A 3 direkt südlich von ihnen auf der Ostseite des von der Ossumer Straße abzweigenden Lohbruchweges neu. Zur vollständigen und rechtzeitigen Generierung ihres Potentials müssen sie zudem nach den Regelungen dieses Beschlusses analog zu CEF-Maßnahmen bei planungsrelevanten Arten bereits ein Jahr vor dem Eingriff in die heutigen Lebensräume hergerichtet werden [vgl. in Ergänzung zu den Maßnahmenblättern im LBP

entsprechende Zusage der Vorhabenträgerin, Kapitel A Nr. 7 Buchstabe e) des Beschlusses].

Populationsstützend werden dann nach der baulichen Erweiterung der A 57 auch die Flächen der Ausgleichsmaßnahme A 1 westlich des Lohbruchweges bzw. zwischen ihm und der A 57 so ausgestaltet, dass sie als Überwinterungsraum von der Erdkröte genutzt werden können. Komplettiert wird das Maßnahmenpaket über die vorstehend im Zusammenhang mit dem Verbotstatbestand der Nr. 1 des § 44 Abs. 2 BNatSchG schon benannten Leit- und Sperreinrichtungen, die dazu beitragen, dass die Erdkröte diese neuen Lebensräume finden und ohne Gefährdung aufsuchen kann.

Die ökologische Funktion der betroffenen Ruhestätten der Erdkröte wird somit im Sinne von § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang aufrechterhalten und weiterhin erfüllt, so dass der für den Ausbau der A 57 unvermeidbare Eingriff in ihre jetzigen Teillebensräume den Verbotstatbestand nicht verwirklicht.

6.4.1.4.4 Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG (Flora)

Planungsrelevante Arten der Flora sind vorliegend nicht betroffen. Eine konkrete Prüfung dieses Verbotstatbestandes ist damit nicht erforderlich.

6.4.1.4.5 Allgemeiner Artenschutz des § 39 BNatSchG

Darüber hinaus werden auch sonst keine wild lebenden Tiere mutwillig beunruhigt oder ohne vernünftigen Grund gefangen, verletzt oder getötet oder wild lebende Pflanzen ohne vernünftigen Grund von ihrem Standort entnommen oder ihre Bestände niedergeschlagen bzw. Lebensstätten wild lebender Tiere und Pflanzen ohne vernünftigen Grund beeinträchtigt oder zerstört (§ 39 Abs. 1 BNatSchG).

Soweit nicht besonders oder streng geschützte Arten der Flora und Fauna im Einwirkungsbereich der auszubauenden A 57 vorkommen und beeinträchtigt werden, erfolgt dies im Hinblick auf die Realisierung eines im öffentlichen Interesse liegenden und im Sinne der Planrechtfertigung vernünftigerweise gebotenen Vorhabens. Etwaige Beeinträchtigungen erfolgen insoweit nicht ohne Grund, werden im Rahmen der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen jedoch auch insoweit so weit wie

möglich minimiert. Dies gilt insbesondere auch für die Erdkröte, als nicht planungsrelevante Art im Regelfall nur dem allgemeinen Artenschutz unterläge. Ihre Beeinträchtigungen wurden vorliegend aufgrund der im Umfeld der Ossummer Straße betroffenen Populationsgröße analog zu denen planungsrelevanter Arten und damit über den allgemeinen Artenschutz hinaus berücksichtigt.

Wirkungen, die nicht zur Erfüllung von Verbotstatbeständen führen, sondern unabhängig davon die Beeinträchtigung einer oder mehrerer Tier- oder Pflanzenarten oder allgemein des Lebensraums der Flora und Fauna zur Folge haben, sind im Übrigen Gegenstand der sonstigen vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen und werden mit deren Hilfe kompensiert. Insoweit wird der allgemeine Artenschutz über die Eingriffsregelung bewältigt (vgl. nachfolgende Ausführungen zur Eingriffsregelung unter Ziffer 6.4.4).

6.4.1.4.6 Einwendungen und Stellungnahmen zum Artenschutz

Diese Einschätzungen der Planfeststellungsbehörde zum besonderen und allgemeinen Artenschutz teilen im Ergebnis auch die Naturschutzbehörden. Anhaltspunkte für etwas Anderes haben sich auch im Anhörungsverfahren über die Einwendungen nicht ergeben.

Die untere Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld und die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Düsseldorf sind im Anhörungsverfahren beteiligt worden und haben beide in ihren Stellungnahmen weder gegen die faunistischen Untersuchungen noch gegen die artenschutzrechtlichen Betrachtungen Bedenken vorgetragen. Eine detaillierte Prüfung der Unterlagen ist darüber hinaus auch durch die höhere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold erfolgt. Sie hält einerseits kleinere Modifizierungen und Ergänzungen der Kompensationsmaßnahmen mit artenschutzrechtlichem Hintergrund für erforderlich und sieht bezüglich der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen zu Gunsten der Fledermäuse und Amphibien Prognoseunsicherheiten. Rein vorsorglich bedürfe es daher eines Monitorings zur Überprüfung der Wirksamkeit dieser Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen. Zum anderen hat sie bemängelt, dass eine Niederschlagswasser-Einleitung aus dem vorhandenen und in den Latumer Bruch entwässernden Regenklär- und Rückhaltebecken Oppum entfallen solle, die den vom Wasserregime abhängigen Lebensräumen des FFH- und Naturschutzgebietes Feuchtigkeit entziehen und so die Qualität der dortigen Lebensverhältnisse verschlechtern könne.

Damit könnten ggf. auch die auf den Kammmolch ausgerichteten Erhaltungsziele des FFH-Gebietes gefährdet werden.

Ihre Forderung nach einem Monitoring der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen zu Gunsten der Erdkröte hat die Höhere Naturschutzbehörde, wie sich aus ihrer Stellungnahme vom 21.01.2021 zu der Gegenäußerung der Vorhabenträgerin ergeben hat, unter Berücksichtigung der Erläuterungen der Gegenäußerungen zurückgezogen. Sie hat sich daher erledigt. Das ebenfalls geforderte Monitoring der zu Gunsten der Fledermäuse vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahme VA 8 ist dagegen über die Nebenbestimmung 5.4.3 im Kapitel A dieses Beschlusses ebenso Gegenstand der Planfeststellung geworden, wie es die geforderten Modifizierungen und Ergänzungen der LBP-Maßnahmen, die der Sicherstellung des Artenschutzes dienen, über Zusagen der Vorhabenträgerin und Nebenbestimmungen geworden sind. Dazu gehört insbesondere, dass

- die Ersatzlebensräume für die Erdkröte beinhaltenden Ausgleichsmaßnahmen A 2 und A 3 analog zu CEF-Maßnahmen mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens einem Jahr hergerichtet werden und Pflegemaßnahmen außerhalb der Überwinterungszeit der Erdkröte stattfinden (vgl. Zusagen, Kapitel A Nr. 7 Buchstabe e) des Beschlusses),
- zu Gunsten eines Wanderkorridors des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings der Kraut- und Ruderalsaum am Nordrand der Ersatzmaßnahme E 3 auf 10 m verbreitert wird (vgl. Zusagen, Kapitel A Nr. 7 Buchstabe f) des Beschlusses) und
- die untere Naturschutzbehörde in die Aufstellung der mobilen Schutzzäune zu Gunsten der Amphibien eingebunden wird (vgl. Kapitel A, Nebenbestimmung 5.4.2.1.2 des Beschlusses).

Auch insoweit hat sich die Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold erledigt.

Die Aufgabe des Regenrückhalte- und Klärbeckens Oppum und der über das Becken erfolgenden Einleitung Richtung Latumer Bruch ist dagegen keine Folge des hier gegenständlichen Ausbaus der A 57 in Abschnitt Krefeld. Sie ist vielmehr bereits durch den Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Düsseldorf vom 07.07.2017 für den Ausbau der A 57 in dem Nachbarabschnitt zwischen dem AK Meerbusch und der AS Oppum veranlasst und zugelassen und würde daher auch ohne diesen Planfeststellungsbeschluss für den Ausbauabschnitt Krefeld vorgenommen werden dürfen. Soweit sie tatsächlich entsprechende Wirkungen haben

und damit ggf. artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen sollte, wären diese daher nicht dem Ausbauabschnitt Krefeld zuzurechnen und bedürfen an dieser Stelle keiner weiteren Betrachtung (vgl. nachfolgend Kapitel B Nr. 6.4.2 des Beschlusses). Die Kritik der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold an der Aufgabe der Einleitung wird daher zurückgewiesen.

Darüber hinaus haben im Anhörungsverfahren weder Fachbehörden oder Träger öffentlicher Belange noch die Einwender die artenschutzrechtlichen Betrachtungen in Zweifel gezogen. Ausgenommen bleibt insoweit nur die Einwendung 12, die ebenfalls die Aufgabe der Niederschlagswasser-Einleitung in den Latumer Bruch kritisiert – es wird jedoch nicht explizit auf den Kammmolch bzw. das entsprechende FFH-Erhaltungsziel, sondern allgemein auf die Lebensraumverhältnisse für Fledermäuse und diverse Rote-Liste-Arten abgestellt, die mit mehr als 250 beziffert, aber nicht näher und auch nicht beispielhaft benannt werden – und in der ansonsten per se und ohne inhaltliche Auseinandersetzung alle Gutachten zum Thema Umwelt und Naturschutz angezweifelt werden. Soweit sie sich diese Einwendung auf den Artenschutz bezieht, weist sie die Planfeststellungsbehörde als unsubstantiiert und im Übrigen mit Verweis auf die vorstehenden Ausführungen des Beschlusses, nach denen eine Verwirklichung von Verbotstatbeständen auszuschließen ist und auch der allgemeine Artenschutz bewältigt wird, zurück.

Ansonsten hat der Naturschutzbund Deutschland (NABU) zwar diverse Forderungen im Hinblick auf das betroffene Arteninventar erhoben bzw. Vorschläge für eine aus ihrer Sicht diesbezüglich vorteilhaftere Ausgestaltung und Umsetzung des Ausbaus unterbreitet. So sollen

- unterhalb der Fahrbahndecke der Schönwasserparkbrücke Nistmöglichkeiten für Mauersegler geschaffen werden,
- die Fledermauskästen als Ersatz für entfallende Brückenquartiere nach dem Brückenneubau an Ort und Stelle verbleiben und nicht demontiert werden, und
- die „Regenwassersammelteiche“ nach Möglichkeit außerhalb der An- und Abfahrtsschleifen sowie naturnah, d. h. ohne Randbefestigung und mit Schilfbewuchs, errichtet werden, damit sie von Amphibien genutzt werden können, ohne dass diese die An- und Abfahrtsschleifen bei der An- und Abwanderung die queren müssen.

Im Deckblattverfahren wurden u.a. weitere Maßnahmen zum Schutz der Fledermäuse (weitere bzw. frühere Ausbringung und längere Vorhaltung von Fledermauskästen) sowie weitere Ersatzlebensräume für die Erdkröte vorgeschlagen.

Damit stellt der NABU aber weder direkt noch indirekt die artenschutzrechtlichen Erhebungen und Bewertungen in Frage. So wurde weder vorgetragen, die floristischen und faunistischen Erhebungen seien fehler- oder lückenhaft, noch wurden die Feststellungen zu den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen bezweifelt. Eine Notwendigkeit, von der Vorhabenträgerin Planänderungen zu verlangen oder weitere Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, ergibt sich daher bezüglich keiner dieser Forderungen bzw. Vorschläge.

Der Mauersegler gehört nicht zum Arteninventar des betroffenen Raums und wird von daher durch das Vorhaben auch nicht beeinträchtigt. Für eine Nebenbestimmung in diesem Beschluss, die der Vorhabenträgerin die Ausbringung von Mauerseglerkästen aufgibt, fehlt es daher an einer rechtlichen Grundlage. Insofern ist die Vorhabenträgerin nur verpflichtet, vorhabenbedingte Beeinträchtigungen inklusive des Eintretens von Verbotstatbeständen zu vermeiden und die dazu erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen. An einer solchen vorhabenbedingten Beeinträchtigung fehlt es hier.

Gleiches gilt im Ergebnis für die Fledermauskästen und für die „Regenwassersammelteiche“, mit denen offensichtlich die Versickerungsanlagen an den Anschlussstellen Gartenstadt und Zentrum gemeint sind. Dieser Beschluss verpflichtet die Vorhabenträgerin, alle Ersatzquartiere für Fledermäuse solange funktionsfähig zu erhalten, bis auf andere/natürliche Weise der (unbeeinträchtigte) Ist-Zustand wiederhergestellt ist und er darf sie erst dann demontieren, wenn er dies der Unteren Naturschutzbehörde nachgewiesen hat. Bezüglich der Versickerungsanlagen und der Amphibien ist daran zu erinnern, dass planungsrelevante Arten nicht betroffen sind und dass innerhalb des Anschlussohrs der AS Oppum keine Versickerungsanlage vorgesehen ist. Nur im Umfeld der AS Oppum wurde aber die – nicht planungsrelevante – Erdkröte mit einer Populationsstärke festgestellt, die dazu geführt hat, sie letztlich wie eine planungsrelevante Art zu betrachten und mit Blick auf die Verbotstatbestände auch ihre Wanderwege und Lebensraumansprüche berücksichtigende Schutzvorkehrungen und Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Dafür, dass sich im Umfeld der Anschlussstellen Gartenstadt und Zentrum ähnliche Betroffenheiten der Erdkröte ergeben könnten, ist angesichts der floristischen und faunistischen Erhebungen nichts ersichtlich und wurde auch vom NABU – wie im Übrigen auch dafür, dass das Schutzkonzept für die Erdkröte im Umfeld der Ossumer Straße nicht ausreicht – nichts vorgetragen.

Einer über die ohnehin in diesem Beschluss enthaltenen Regelungen hinausgehenden Ausweitung oder Ergänzung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen

bedarf es daher nicht. Eine Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen (§ 45 BNatSchG) ist ebenfalls nicht erforderlich. Der Eintritt artenschutzrechtlicher verbotstatbestände kann vielmehr mit der gebotenen Sicherheit ausgeschlossen werden.

6.4.2 **Europäisches Naturschutzrecht / FFH-Gebietsschutz**

Das Straßenausbauvorhaben steht auch mit den Vorschriften der §§ 31ff. BNatSchG und 51ff. LNatSchG NRW im Einklang, die in Verbindung mit der FFH-RL und der V-RL dem Schutz des europäischen Netzes „Natura 2000“, d. h. FFH-Gebieten und europäischen Vogelschutzgebieten, dienen. Soweit sich überhaupt Beeinträchtigungen entsprechender Gebiete ergeben, sind sie jedenfalls nicht erheblich im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG. Der Gebietsschutz steht dem Vorhaben daher nicht entgegen, einer Abweichungsprüfung gem. § 34 Abs. 3 u. 4 BNatSchG bedarf es nicht.

6.4.2.1 Methodik und Umfang der habitatschutzrechtlichen Bestandserfassung

Gem. § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen oder dem Schutzzweck eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen („FFH-Verträglichkeitsprüfung“). Dieser Vorgabe ist die Vorhabenträgerin nachgekommen.

Unmittelbare Inanspruchnahmen von Flächen, die zu FFH-Gebieten und europäischen Vogelschutzgebieten gehören, ergeben sich vorliegend nicht. Weder die Trasse der auszubauenden A 57 selbst noch zugehörige Bauwerke oder Folgemaßnahmen nehmen Bestandteile solcher Gebiete in Anspruch. Insofern sind nur mittelbare Beeinträchtigungen z. B. durch die Einwirkung von Immissionen und auch nur bezüglich des östlich der Ortslage und AS Oppum gelegenen FFH-Gebietes DE-4605-301 „Latumer Bruch“ (Vollbezeichnung: Latumer Bruch mit Buersbach, Stadtgräben und Wasserwerk) Beeinträchtigungen denkbar.

Dieses zwischen der A 57 im Westen und dem Rhein im Osten liegende Gebiet umfasst

- den in mehr als 2 km Entfernung von der Ausbautrasse der 57 und der AS Oppum entlang des Striebruchsbachs und der Ortslage Lank-Latum verlaufenden schmalen Korridor des NSG „Die Buersbach“, der nördlich von Lank-Latum an den Ostrand des Kerngebietes des „Latumer Bruchs“ mit seinen Feuchtgebieten und Bruchwäldern anschließt,
- das bis ca. 700 m an die Ausbautrasse heranreichende Kerngebiet des „Latumer Bruchs“ und gleichnamigem NSG mit seinen Feuchtgebieten und Bruchwäldern südöstlich der AS Oppum,
- einen vom „Latumer Bruch“ ausgehenden schmalen Korridor entlang des Lohbruchgrabens und des Rands der östlichen und hier baulich unberührt bleibenden Rampe der A 57 (L 443 / Untergath), der im Norden an den äußeren Burggraben der Burg Linn anschließt (bis zu den Kleingärten nordöstlich der AS Oppum ebenfalls als NSG „Latumer Bruch“ ausgewiesen),
- den äußeren Burggraben sowie den bis zu rd. 150 m an die Ausbautrasse heranreichenden Bereich zwischen ihm und dem ehemaligen Abgrabungsgewässer an der Ossumer Straße und dem äußeren Burggraben eine westlich an ihn anschließende und bis zu rd. 150 m an die Ausbautrasse heranreichende Fläche,
- den Linner Stadtgraben bzw. Linner Mühlenbach, der den äußeren Burggraben nach Osten verlängert, inklusive des sich am Linner Mühlenbach erstreckenden Greiffenhorstparks sowie daran nach Südosten anschließend die Umgebung des Wasserwerks „In der Elt“ mit dem Römersee (tlw. ausgewiesen als NSG „In der Elt“).

Der FFH-Gebietsteil entlang des Lohbruchgrabens ist dabei der, der am nächsten an die Ausbautrasse der A 57 heranreicht. Zwischen den durchgehenden Fahrbahnen der A 57 und diesem Gebietsstreifen verbleibt ein Abstand von ≥ 120 m, zwischen denen der vom Ausbau weitestgehend unberührt bleibenden Verbindungsrampe der AS Oppum ≥ 10 m.

Beeinträchtigungen sonstiger FFH-Gebiete konnten angesichts der Abstände zwischen ihnen und der Ausbautrasse ausgeschlossen werden. So liegen zwischen den beiden nächstgelegenen sonstigen FFH-Gebieten DE-4405-301 „Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef“ und DE-4606-301 „Die Spey“ sowie der Ausbautrasse jeweils mehr als 4 km Entfernungen, die über die Reichweite mittelbarer Wirkungen deutlich hinausgehen. Alle anderen FFH-Gebiete befinden sich nochmals weiter von der A 57 entfernt. So sind es bis zum FFH-

Gebiet DE-4706-301 „Ilvericher Altrheinschlinge“ bei Meerbusch 5 km. Das nächstgelegene Europäische Vogelschutzgebiet (DE-4203-401 „Unterer Niederrhein“) ist erst in mehr als 12 km Entfernung nördlich von Moers zu finden.

Vorliegend konnte sich die Vorhabenträgerin deshalb drauf beschränken, bezogen auf das FFH-Gebiet „Latumer Bruch“ eine FFH-Verträglichkeitsprüfung im Sinne von § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG erstellen lassen. Sie ist auch Bestandteil der Planunterlagen (vgl. Kapitel A Ziff. 2.1 lfd. Nr. 27a, 27b und 27c bzw. Anlagen Nr. 19.3, Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung, Essen, Juni 2018). Nach den darin dokumentierten Untersuchungen hat die Vorhabenträgerin eine sorgfältige Bestandserfassung und -bewertung des FFH-Gebietes vorgenommen.

Um die projektbedingten Einwirkungen zutreffend auf ihre Erheblichkeit hin beurteilen zu können, hat die Verträglichkeitsprüfung nach den Vorgaben des BVerwG eine sorgfältige Bestandserfassung und -bewertung der von dem Projekt betroffenen maßgeblichen Gebietsbestandteile zu leisten. Dazu bedarf es keiner flächendeckenden Ermittlung des floristischen und faunistischen Gebietsinventars sowie der Habitatstrukturen. Vielmehr genügt die Erfassung und Bewertung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile in einem solchen Umfang, dass die Einwirkungen des Projekts bestimmt und bewertet werden können. Die Methode der Bestandsaufnahme ist nicht normativ festgelegt; die Methodenwahl muss aber den für die Verträglichkeitsprüfung allgemein maßgeblichen Standard der „besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse“ einhalten (BVerwG, Urteile vom 12.03.2008, 9 A 3.06, Rn. 72, vom 14.04.2010, 9 A 5.08, Rn. 50, und vom 28.03.2013, 9 A 22/11, Rn. 41).

Die Verträglichkeitsprüfung hat sich sodann an der Zielsetzung der FFH-RL zu orientieren, einen günstigen Erhaltungszustand der natürlichen Lebensräume und der Arten von gemeinschaftlichem Interesse zu wahren oder wiederherzustellen. Was unter einem günstigen Erhaltungszustand zu verstehen ist, ergibt sich dabei für natürliche Lebensräume aus Art. 1 Buchst. e und für Arten aus Art. 1 Buchst. i FFH-RL. Bedeutsam für die Bewertung sind danach diejenigen Faktoren, von denen eine nachhaltige Bestandssicherung des Lebensraumtyps (LRT) oder der Art abhängt. Zusätzliche Anhaltspunkte liefert Anhang III Phase 1 der Habitatrichtlinie. Darin werden als Kriterien zur Gebietsauswahl für Lebensraumtypen des Anhangs I u. a. der Repräsentativitätsgrad des in dem jeweiligen Gebiet vorkommenden

Lebensraumtyps, die relative Flächengröße sowie Erhaltungsgrad und Wiederherstellungsmöglichkeit von Struktur und Funktionen des Lebensraumtyps, für Arten des Anhangs II u. a. Populationsgröße und -dichte sowie Erhaltungsgrad und Wiederherstellungsmöglichkeit der für die betreffende Art wichtigen Habitats Elemente genannt. Diese Kriterien sind auch für die Bewertung der maßgeblichen Gebietsbestandteile im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung anzuwenden (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008, 9 A 3.06, Rn. 75).

In NRW sind diese Anforderungen an Methodik und Umfang der habitatschutzrechtlichen Bestandserfassung über die Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der FFH-RL und der V-RL zum Habitatschutz (VV-Habitatschutz, Runderlass des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW v. 06.06.2016) weiter konkretisiert worden. Danach muss sich der entsprechende Aufwand zur Untersuchung und Erfassung der entsprechenden Gebietsteile an ihrer Bedeutung und Empfindlichkeit orientieren. Je bedeutender ein Lebensraumtyp oder eine Art und je gravierender die zu erwartenden Beeinträchtigungen sind, umso größer sollte der Untersuchungsaufwand ausfallen. Dabei unterliegen nach der VV-Habitatschutz die Methodik und die Untersuchungstiefe dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Die Maßstäbe für die Verträglichkeit eines Projektes und damit auch für die Methodik und Untersuchungstiefe im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ergeben sich aus den besonderen Erhaltungszielen und dem Schutzzweck für das jeweilige Natura 2000-Gebiet, weshalb auch der sachgerechten Ermittlung und Abgrenzung der Erhaltungsziele und der hierfür maßgeblichen Bestandteile entscheidende Bedeutung zukommt. Maßgebliche Bestandteile dafür sind signifikante Vorkommen von Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL (inklusive der charakteristischen Arten) sowie von FFH-Arten des Anhangs II der FFH-RL.

Anhand dieser Maßstäbe ist die Vorhabenträgerin mit den in der erstellten FFH-Verträglichkeitsprüfung dokumentierten Untersuchungen den Anforderungen der Rechtsprechung und der VV-Habitatschutz an eine sorgfältige Bestandserfassung und -bewertung des FFH-Gebiets „Latumer Bruch“ gerecht geworden. Er hat unter weiterer Berücksichtigung der Regelungen und methodischen Vorgaben des „Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (Ausgabe 2004)“ und Auswertung der Angaben des Standard-Datenbogens das insgesamt 297 ha großen FFH-Gebiet mit seiner Lage und Belegenheit zur Ausbautrasse der

A 57, seinen wesentlichen und für die gemeinschaftliche Bedeutung maßgeblichen Biotopstrukturen, Lebensraumtypen und maßgeblichen Arten erfasst, die Erhaltungs- und Schutzziele mit den zugehörigen geeigneten Erhaltungsmaßnahmen benannt, die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren als mögliche Beeinträchtigungsquellen und ihre möglichen Ausmaße beschrieben und abschließend unter Berücksichtigung möglicher Summationseffekte begründete Einwirkungsabschätzungen vorgenommen. Die aus den diversen Untersuchungen im Zuge der Planerstellung gewonnenen Erkenntnisse wie die aus den Bestandserhebungen für den LBP und den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag sind dabei ebenso berücksichtigt worden wie die Erkenntnisse der Stadt Krefeld aus einem Kammmolch-Monitoring und auch die aus dem abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren für den A 57-Ausbau im nach Süden angrenzenden benachbarten Ausbauabschnitt zwischen der AS Oppum und dem AK Meerbusch und die dazu durchgeführten Untersuchungen.

Sowohl hinsichtlich des methodischen Ansatzes als auch bezüglich der Durchführung lässt die vorgenommene habitatschutzrechtliche Bestandsaufnahme damit keine Fehler erkennen.

6.4.2.2 Maßgebliche Lebensraumtypen, Arten und Erhaltungsziele

Der Standarddatenbogen umschreibt die Bedeutung des FFH-Gebietes wie folgt: „Bedeutendes und größtes bekanntes Vorkommen des Kammmolches in Deutschland. Sehr wichtiger Lebensraum des Schwarzen Moorbläulings. Bedeutendes Dokument der Erdgeschichte und der Flussgeschichte des Rheines mit Donken und Altstromrinne und typischer landwirtschaftlicher Nutzung solcher geologischen Formen.“ Folgende Lebensraumtypen, die Erhaltungsziel für das Gebiet sind, werden benannt:

- Natürliche eutrophe Seen und Altarme (LRT 3150),
- Feuchte Hochstaudenfluren (LRT 6430),
- Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen (LRT 6510),
- Stieleichen-Hainbuchenwald (LRT 9160) und – als prioritärer LRT – auch
- Erlen-Eschen- und Weichholzaunenwälder (LRT 91E0).

Als Arten des Anhangs II der FFH-RL sind es der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling und der Kammmolch.

Die Entwicklungsziele des FFH-Gebietes beschreibt das LANUV in seinen Naturschutzinformationen (Stand 2019) wie folgt:

„Der Gebietskomplex ist ein wichtiges Verbundzentrum für auentypische Lebensräume und deren Bewohner entlang der Rheinachse und im System der Altstromrinnen des südlichen linken Niederrheins mit dem Niepkuhlen-Zug nördlich von Krefeld. Darüber hinaus besitzt es innerhalb dieser Komplexe eine wichtige Funktion als Rast-, Nahrungs- und Brutrevier für viele Auenvogelarten als im Rheinkorridor gelegenes Verbundzentrum zwischen dem Vogelschutzgebiet Unterer Niederrhein im Norden und der Schwalm-Nette-Platte im Westen. Demzufolge ist das Hauptentwicklungsziel die Erhaltung und Entwicklung charakteristischer Strukturen der niederrheinischen Flussauenlandschaft als Lebensraum der hierfür charakteristischen Tierarten. Besonderen Stellenwert nehmen dabei der Kammmolch und der Schwarzbauen Moorbläuling ein. Zur Sicherung der Kammmolch-Population sind die Gewässer im Latumer Bruch/Die Busersbach ebenso wie die Gewässer im Norden des Gebietes zu erhalten und entsprechend der Bedürfnisse dieser Molchart zu entwickeln. Für ein ausreichendes Angebot an Landlebensräumen ist Sorge zu tragen. Um den Lebensraum des Großen Moorbläulings zu sichern, ist die Erhaltung und Wiederherstellung von Feuchtgrünland und mageren Flachland-Mähwiesen durch Wiedervernässung, Nutzungs-Änderung und -Extensivierung durchzuführen. Darüber hinaus sollen alle auentypischen Lebensräume stabilisiert und in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander erhalten und entwickelt werden.“

Die konkret für jeden Lebensraumtyp und die beiden Anhang II-Arten ausgewiesenen aktuellen Erhaltungsziele sind im Kapitel 2.2.2 der FFH-Verträglichkeitsprüfung im Detail beschrieben. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird darauf Bezug genommen. Soweit die darin beschriebenen Erhaltungsziele der Lebensraumtypen auf deren charakteristische Arten verweisen, benennt das LANUV im Übrigen konkrete Arten nur für die natürlichen eutrophen Seen und Altarme des LRT 3150 (Libellen-, Motten- und Schmetterlingsarten) sowie für die Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen des LRT 6510 (Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling).

Flächen mit „Feuchten Hochstaudenfluren“ des Lebensraumtyps 6430, die lt. Standarddatenbogen mit einem Anteil von 1,0 ha im FFH-Gebiet vorhanden sein müssten, sind im Biotopkataster des LANUV aktuell aber nicht zu finden. Sie sind auch nicht bzw. nicht mehr vorhanden. Dies bestätigt das 2016 von der Biologischen Station im Kreis Wesel unter Beteiligung des LANUV im Auftrag der Stadt Krefeld erstellte Maßnahmenkonzept (MAKO), das auf S. 6 zum Lebensraumtyp 6430

„Feuchte Hochstaudenfluren“ mit dem Hinweis „nicht mehr vorhanden“ keine Angaben zur Flächengröße und zum Erhaltungszustand ausweist und dementsprechend auch keine Maßnahmen für ihn enthält. Auch die für den LBP und die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung durchgeführten und ausgewerteten Untersuchungen haben jedenfalls im Wirkraum der A 57 keine entsprechenden Lebensraumtypflächen feststellen können. Für Lebensraumtypen, die tatsächlich nicht vorhanden sind, und deren Entwicklungs- und Erhaltungsziele können sich aber auch keine Beeinträchtigungen ergeben. Zu dem Lebensraumtyp 6430 sind daher an dieser Stelle des Planfeststellungsbeschlusses weitere Ausführungen entbehrlich.

Bei den im Standarddatenbogen ebenfalls benannten und als bedeutsam bezeichneten Vorkommen von Vogelarten (Eisvogel, Nachtigall, Pirol und Wasserralle) handelt es sich zudem weder um Arten des Anhangs II der FFH-RL noch um Arten, die dem FFH-Gebiet bzw. seinen Lebensraumtypen als charakteristische Arten zugeordnet sind. Die Vogelarten gehören von daher nicht zu den maßgeblichen Bestandteilen des FFH-Gebietes. Insoweit ist auf die Rechtsprechung des BVerwG zu verweisen, wonach *„dies grundsätzlich außerhalb der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes (liegt), weil insoweit die V-RL eine spezielle Regelung des Gebietsschutzes trifft. Etwas Anderes könnte ausnahmsweise nur dann gelten, wenn es sich bei diesen Vogelarten um charakteristische Arten des genannten Lebensraumtyps handelt“* (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 73.07. Rn. 47 m.w.N.). Prüfungen von Beeinträchtigungen dieser Arten bleiben daher auf den Artenschutz (vgl. vorstehend Ziff. 6.4.1) beschränkt.

In die gebietsschutzrechtliche FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG wären sie als Arten des Anhangs I der V-RL bzw. des Art. 4 Abs. der V-RL vorliegend nur einzubeziehen, wenn ein ausgewiesenes europäisches Vogelschutzgebiet betroffen bzw. der betroffene Raum oder ein Teil von ihm wie hier der des Latumer Bruchs als faktisches Vogelschutzgebiet zu betrachten wäre. Dies ist nicht der Fall. Da das Melde- und Gebietsausweisungsverfahren einen so fortgeschrittenen Stand erreicht hat, dass zwischenzeitlich in Deutschland das von der Vogelschutzrichtlinie angestrebte zusammenhängende Netz der Vogelschutzgebiete entstanden ist, bedürfte es besonderer Darlegungen, ein faktisches Vogelschutzgebiet zu begründen bzw. von einem solchen auszugehen (vgl. Art. 4 Abs. 3 V-RL und BVerwG, Beschluss vom 06.03.2014, 9 C 6/12). Vorliegend haben sich jedoch auch im Anhörungsverfahren keinerlei Anhaltspunkte für ein faktisches Vogelschutzgebiet ergeben.

Die genannten und der FFH-Verträglichkeitsprüfung von 2018 zu Grunde gelegten maßgeblichen Gebietsbestandteile und Erhaltungsziele sind auch hinreichend aktuell und können von daher auf einer tragfähigen Grundlage beruhend der Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde zu Grunde gelegt werden. Dies zeigt nicht zuletzt auch der Vergleich der aktuell in die FFH-Verträglichkeitsprüfung von 2018 eingeflossenen Bestandserfassungen und Daten mit den vom LANUV im Internet bereit gestellten seinerzeitigen Meldedokumenten (www.naturschutz-fachinformationssystem-nrw.de/natura2000-meldedok/de/fachinfo). Abgesehen davon, dass Flächen des Lebensraumtyps 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren“ nicht bzw. nicht mehr existieren, ergeben sich insoweit letztlich keine Abweichungen.

6.4.2.3 Erfassung und Bewertung von Beeinträchtigungen

6.4.2.3.1 Allgemeine Grundsätze

Nach § 34 Abs. 2 BNatSchG ist ein Projekt dann unzulässig, wenn es nach dem Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

Wesentliches Tatbestandsmerkmal und damit grundlegender Prüfungsmaßstab einer FFH-Verträglichkeitsprüfung bei der Erfassung und insbesondere Bewertung der auf das FFH-Gebiet ausstrahlenden bau- und betriebsbedingten Projektwirkungen (anlagebedingte unmittelbare Wirkungen durch Flächeninanspruchnahmen entstehend vorliegend nicht) ist mithin die „erhebliche Beeinträchtigung“. Im Sinne von Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL kann ein Projekt dann das Gebiet erheblich beeinträchtigen, wenn es droht, „*die für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele zu gefährden*“ (EuGH, Urteil vom 07.09.2004, C-127/02). Dies ist eine vorrangig naturschutzfachliche Frage, die nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalls zu beantworten ist. Mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes stellt insofern allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar.

Es ist mithin zu fragen, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird, wobei Stabilität in der Ökosystemforschung als die Fähigkeit beschrieben wird, nach einer Störung wieder zum

ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren (vgl. BVerwG, Urteile vom 17.01.2007, 9 A 20.05, Rn. 39 - 43; vom 14.04.2010, 9 A 5.08, Rn. 57, und aus neuerer Zeit auch vom 06.04.2017, 4 A 16/16, Rn. 33).

Weiter führt das Gericht in der genannten Entscheidung vom 17.01.2007 zu den Legaldefinitionen eines günstigen Erhaltungszustandes für Lebensräume und Arten in Art. 1 Buchst. e und i FFH-RL aus, die darin enthaltenen Unterschiede ließen die Schlussfolgerung zu, dass hierbei unterschiedliche naturschutzfachliche Kriterien eine Rolle spielen können und außerdem einzelne Lebensräume und Arten in der Regel jeweils unterschiedliche Empfindlichkeiten, d. h. Reaktions- und Belastungsschwellen haben.

Für die geschützten Arten bedeutet dies, dass die in den Beschreibungen des Art. 1 Buchstabe i) FFH-RL – vgl. dazu auch Ausführungen zum Artenschutz, Kapitel B Ziffer 6.4.1.4.1 – zum Erhaltungszustand enthaltenen Reaktions- und Belastungsschwellen unter Berücksichtigung der konkreten Gegebenheiten des Einzelfalls gewisse Einwirkungen zulassen. Das BVerwG nennt in der oben bezeichneten Entscheidung vom 17.01.2007 (dort Rn. 44 - 46) den Fall, dass bestimmte Stressfaktoren, z. B. Lärm, das Erhaltungsziel nicht nachteilig berühren, wenn die betreffende Tierart sich hierdurch nachweisbar nicht stören lässt. Zudem führe bei entsprechender Standortdynamik der betroffenen Art nicht jeder Verlust eines lokalen Vorkommens oder Reviers zwangsläufig zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands und selbst eine Rückentwicklung könne die Reaktions- und Belastungsschwellen unterschreiten, solange dies sicher als eine nur kurzzeitige Episode eingestuft werden könne.

Auch sei nicht jeder Flächenverlust im FFH-Gebiet notwendig mit einer Abnahme des Verbreitungsgebiets einer Art gleichzusetzen. Der Gebietsschutz verfolge insofern ein dynamisches Konzept und berücksichtige, dass einzelne Arten mit einer solchen Standortdynamik ausgestattet seien, die es ihnen unter Umständen gestatte, Flächenverluste selbst auszugleichen oder aber im Wege der Kompensation durch Schaffung geeigneter Ausweichhabitats der günstige Erhaltungszustand gewährleistet werden könne.

Das Schutzregime der FFH-Richtlinie beschränkt sich flächenmäßig grundsätzlich auf das FFH-Gebiet in seinen administrativen Grenzen. Gebietsexterne Flächen,

die von im Gebiet ansässigen Vorkommen geschützter Tierarten zur Nahrungssuche aufgesucht werden, können daher nicht in den Gebietsschutz einbezogen werden. Zu berücksichtigen ist aber demgegenüber, dass Austauschbeziehungen zwischen verschiedenen Gebieten und Gebietsteilen unverzichtbar sind und mithin dem Schutzregime des Gebietsschutzes unterfallen, da geschützte Arten wegen des notwendigen genetischen Austausches oder ihrer Lebensgewohnheiten in einem isolierten Reservat nicht erhalten werden können (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 5.08, Rn. 32 u. 33).

Für einen natürlichen Lebensraum ist ein günstiger Erhaltungszustand nach Art. 1 Buchst. e FFH-RL dann gegeben, wenn

- sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen
- die für seinen Fortbestand notwendigen Strukturen und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiterbestehen werden und
- der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten im Sinne des Buchstabens i) günstig ist.

Natürlichen Lebensräumen kommt danach in gewissen Grenzen ebenfalls eine Elastizität und Belastbarkeit zu. Sie können trotz einer vorübergehenden Störung zumindest dann stabil bleiben, wenn nach kurzer Frist eine Regeneration einsetzt. Als Beispiel für entsprechende Fähigkeiten der Lebensräume kann die Fragestellung gelten, inwieweit Lebensräume zusätzlich zu einer Vorbelastung eine weitere Stickstoffzufuhr verkraften (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, 9 A 20.05, Rn. 48).

Mit Blick auf den 1. Spiegelstrich sah es das BVerwG in seiner Entscheidung vom 17.01.2007 als nicht zweifelsfrei an, *„ob und ggf. in welchem Umfang ein direkter Flächenverlust, den ein Straßenbauvorhaben für ein Biotop zur Folge hat, unter Berufung auf Bagatellschwellen zu rechtfertigen ist.“* (Rn. 50), hat diese Frage jedoch letztlich noch offengelassen. Mit Urteil vom 12.03.2008, 9 A 3.06, Rn. 124, hat das BVerwG dann entschieden, *„unter Beachtung des gemäß Art. 5 Abs. 3 EG auch für das Gemeinschaftsrecht geltenden Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, der eine Beurteilung am Maßstab der praktischen Vernunft gebietet, ist diese Frage für solche Flächenverluste zu bejahen, die lediglich Bagatellcharakter haben.“*

Auch als Ausdruck des Vorsorgegrundsatzes zielt Art. 6 FFH-RL nicht darauf ab, die FFH-Verträglichkeitsprüfung auf ein „Nullrisiko“ auszurichten. Vielmehr ist ein Vorhaben zulässig, wenn nach Abschluss der Prüfung aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel verbleibt, dass erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes vermieden werden (BVerwG, Urteil vom 28.03.2013, 9 A 22/11). Rein theoretische Besorgnisse scheiden als Grundlage für die Annahme erheblicher Beeinträchtigungen, die dem Vorhaben entgegengehalten werden könnten, aus.

Unter Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse, wozu alle wissenschaftlichen Erkenntnismittel und -quellen auszuschöpfen sind, hat sich die zuständige Behörde deshalb vor Zulassung des Vorhabens Gewissheit darüber zu verschaffen, dass das Vorhaben nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet verbunden ist. Dies ist nur dann gegeben, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel am Ausbleiben derartiger Beeinträchtigungen verbleibt. Der insoweit in der FFH-Vorprüfung gewonnene Verdacht muss durch eine schlüssige naturschutzfachliche Argumentation ausgeräumt werden, mit der ein Gegenbeweis geführt wird.

Dieser Gegenbeweis misslingt, wenn im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht der beste Stand der Wissenschaften Berücksichtigung gefunden hat. Er misslingt in der Regel im Weiteren, wenn die einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse objektiv nicht ausreichen, erhebliche Beeinträchtigungen ohne jeden vernünftigen Zweifel auszuschließen. Eine solche Problematik kann jedoch durch ein wirksames Risikomanagement überwunden werden; es ist zulässig, mit Prognosewahrscheinlichkeiten und Schätzungen sowie Analogieschlüssen zu arbeiten und die Auswirkungen auf ein FFH-Gebiet mit Schlüsselindikatoren abzuschätzen. Gängige Form der wissenschaftlichen Schätzung ist zudem eine Worst-Case-Betrachtung. Forschungsaufträge, um Erkenntnislücken oder methodische Unsicherheiten der Wissenschaft zu beheben, müssen im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht vergeben werden. Es müssen die besten verfügbaren Mittel eingesetzt und darüber hinaus Wissenslücken aufgezeigt und ihre Relevanz für die Befunde eingeschätzt werden, um daraus ein wirksames Risikomanagement abzuleiten.

Dies gilt auch, soweit über die Wirksamkeit von geplanten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen Unsicherheit besteht. Dies ist insbesondere insoweit von Bedeutung, als Schutz- und Kompensationsmaßnahmen zugunsten des Vorhabens berücksichtigt werden können, wenn sie sicherstellen, dass während der Bauarbeiten und nach Verkehrsfreigabe erhebliche Beeinträchtigungen nachweislich verhindert (also nicht lediglich abgemildert) werden. Bleibt also in Folge der Schutz- und Kompensationsmaßnahmen der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und Arten stabil, bewegen sich die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

Im Falle von Unsicherheit über die Wirksamkeit der Maßnahmen kann es sich im Rahmen eines Risikomanagements anbieten, durch ein Monitoring weitere Erkenntnisse zu gewinnen. Zu einem wirksamen Risikomanagement gehört es jedoch auch, in der Planfeststellung zusätzlich Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen für den Fall anzuordnen, dass die Beobachtung nachträglich einen Fehlschlag der positiven Prognose anzeigt. Die Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen müssen geeignet sein, Risiken für die Erhaltungsziele wirksam auszuräumen; sie sind in der Planfeststellung inhaltlich in der Weise einzugrenzen, dass den Erfordernissen der Bestimmtheit und der nötigen Flexibilität ausgewogen Rechnung getragen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, 9 A 3.06, Rn. 105, zur Anrechenbarkeit der Schutzvorkehrungen insgesamt BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, 9 A 20.05, Rn. 52 - 56).

6.4.2.3.2 Erhebung und Bewertung der Beeinträchtigungen, detailliert untersuchte Bereiche

Gebietsschutzrechtlich relevant sind in das FFH-Gebiet hineinreichende Wirkfaktoren nach allem nur dann, wenn sie Einfluss auf die Erhaltungsziele der maßgeblichen Bestandteile bzw. Lebensraumtypen und Arten haben. Mangels eines Flächeneingriffs und damit anlagebedingter Wirkungen differenziert die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zwischen den verbleibenden

- a) temporären baulichen Wirkfaktoren (Schadstoff-/Stickstoffeinträge als Folge des Einsatzes von Baufahrzeugen und -maschinen, insbesondere solche in den dem Trassenbereich am nächsten gelegenen Lohbruchgraben, sowie Beunruhigungen/Störungen der Tierwelt durch Lärm, Licht und Erschütterungen) und
- b) dauerhaften betrieblichen Wirkfaktoren (verkehrsbedingte Immissionen durch Lärm und Schadstoff-, insbesondere Stickstoffeinträge).

Auswirkungen auf das FFH-Gebiet bzw. seine Lebensraumtypen und Arten sowie die zugehörigen Erhaltungsziele können sich dabei über den Wasserpfad, über den Luftpfad und – bei Erschütterungen – durch Ausbreitung im Boden ergeben. Die grundsätzlich mögliche Reichweite entsprechender Wirkungen ist jedoch begrenzt. Die Gutachter schließen vorliegend Wirkungen aus, die, ausgehend vom Fahrbahnrand, weiter als 400 m reichen. Angesichts dessen, dass die A 57 zwar zwei Fahrbahnbreiten (asymmetrischer Ausbau nördlich der L 443) bzw. eine Fahrbahnbreite (symmetrischer Ausbau südlich der L 443) näher an das FFH-Gebiet heranrückt, das mit mehr als 86.000 Kfz pro Tag im DTV schon heute erhebliche Verkehrsaufkommen aber nur noch mäßig – maximal 7 % – zunimmt und sich auf alle Fahrbahnen verteilt, ist dies plausibel. Soweit erforderlich, wurde dieser Bereich deshalb vertieft in den Untersuchungen betrachtet. Er deckt den schmalen FFH-Gebietsstreifen am Lohbruchgraben, der den eigentlichen Latumer Bruch mit dem Umfeld der Burg Linn verbindet, mit voller Breite und fast voller Länge ab und erfasst darüber hinaus auch noch den Westteil des äußeren Burggrabens der Burg Linn sowie die FFH-Gebietsflächen westlich von ihm.

Beeinträchtigungen über den Wasserpfad sind auszuschließen.

Baubedingt wären zwar grundsätzlich Beeinträchtigungen der drei Lebensraumtypen 3150, 6510 und 91EO, die östlich der AS Oppum entlang des Lohbruchgrabens zu finden sind, und der ebenfalls am Lohbruchgraben gelegenen Habitats des Kammmolches durch Schadstoffeinträge über diesen Weg denkbar. Dazu müssten über den Wasserpfad erfolgende Schadstoffeinträge aber eine Reichweite mindestens der rd. 90 m erreichen, die die vom Bau betroffene Flächen – im Bereich der AS Oppum ein Stück der Auffahrtsrampe der Fahrtrichtung Kamp-Lintfort – vom dort angrenzenden Lebensraumtyp 91EO entfernt bleiben. Ein Fließgewässer, über den hier ein Eintrag in das östlich gelegene FFH-Gebiet hinein erfolgen könnte, ist jedenfalls nicht vorhanden. Er könnte angesichts der nach Norden ausgerichteten Fließrichtung des Lohbruchgrabens auch nicht über den deutlich weiter nördlich gelegenen Linner Mühlenbach erfolgen, der erst nördlich der Burg Linn in das Gewässersystem mündet, das u. a. aus ihm, dem äußeren Burggraben, dem darin einmündenden Lohbruchgraben und auch dem Linner Stadtgraben besteht. Zwar befinden sich auch im weiteren Verlauf dieses Gewässersystems Lebensraumtypflächen, die nächstgelegenen – Typ 6510 – im Greiffenhorstpark. Die Fließstrecke, die der Linner Mühlenbach vom Bau Feld bis dahin

überbrücken muss, beläuft sich jedoch bereits auf rd. 1,5 km. Insbesondere und unabhängig davon sind aber bei einer ordnungsgemäßen Bauausführung unter Beachtung der einschlägigen Vorgaben wie z. B. denen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (vgl. Nebenbestimmungen der Ziff. 5.3 im Kapitel A des Beschlusses und hier insbesondere die der Nr. 5.3.1) ohnehin Schadstoffeinträge, jedenfalls zumindest solche eines nennenswerten Umfangs mit etwaigen möglichen Folgen für die Erhaltungsziele, sicher auszuschließen. Auch darf von einer ordnungsgemäßen Bauausführung ausgegangen werden.

Betriebsbedingt ist einhergehend mit dem erheblichen Verkehrsaufkommen auf der A 57 zwar mit entsprechenden Belastungen des auf den Fahrbahnen anfallenden und zu entsorgenden Niederschlagswassers zu rechnen. Das im relevanten Bereich südlich der Hafenbahnbrücke auf den Fahrbahnen der A 57 anfallende Oberflächenwasser wird aber durchgehend gefasst, abgeleitet, in einem mit einem Leichtflüssigkeitsabscheider ausgestatteten Becken gesammelt und über zwei Retentionsbodenfilter dem Grundwasser zugeführt. Die Versickerungsanlage mit der Einleitung aus dem südlich der Hafenbahnbrücke beginnenden und bis zum Südrand der Schönwasserparkbrücke reichenden Entwässerungsabschnitt befindet sich ca. 1,1 km abseits des FFH-Gebiets bzw. ca. 1,5 km abseits der nächstgelegenen Lebensraumtypflächen (3150 und 6510 südl. der Kurkölner Str.), der mit der Einleitung aus dem am Südrand der Schönwasserparkbrücke beginnenden und bis zum südlichen Ende des Ausbauabschnitts reichenden Entwässerungsabschnitts zumindest ≥ 550 m abseits des FFH-Gebietsrands und der nächstgelegenen FFH-Lebensraumtypflächen (6510, 91E0 und 3150 östlich des Talweges). Insofern erfolgen keine Schadstoffeinträge über den Wasserpfad in das FFH-Gebiet. Die nicht in die Oberflächengewässer, sondern in das Grundwasser erfolgenden Einleitungen befinden sich jedenfalls soweit von FFH-Lebensraumtypflächen entfernt, dass Auswirkungen auf die Erhaltungsziele schon von daher auszuschließen sind. Zudem wird den Einleitungen eine Abwasserbehandlung vorgeschaltet, die nicht nur dem Stand der Technik entspricht, sondern in dieser Form letztlich die derzeit beste verfügbare Behandlungsmöglichkeit für entsprechendes Niederschlagswasser darstellt. Diese Niederschlagswasserentsorgung stellt sicher, dass sich auch außerhalb des FFH-Gebietes der Zustand der Gewässerkörper nicht verschlechtert (vgl. nachstehend Kap. B Ziff. 7.7 des Beschlusses in Verbindung mit dem wasserrechtlichen Fachbeitrag). Gleichzeitig geht mit ihr im Vergleich zum Bestand eine deutliche Entlastung des FFH-Gebietes von potentiellen Schadstoff-

einträgen einher. Denn derzeit erfolgt eine Einleitung in das Fließgewässer Lohbruchgraben unmittelbar am Rand des prioritären Lebensraumtyps 91E0, der als Behandlungsstufe nur ein Ölabscheider und Regenklärbecken mit einem entsprechend niedrigeren Schadstoffrückhalt vorgeschaltet ist. Diese Einleitung entfällt durch den Anschluss an den Retentionsbodenfilter und die zugehörige Versickerungsanlage Oppum. Die ist im Übrigen mitsamt der Niederschlagswassermenge aus dem A 57-Einzugsgebiet dieses Beschlusses auch bereits Gegenstand des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses für den benachbarten A 57-Ausbauabschnitt AS Oppum-AK Meerbusch, die Einleitung in das Grundwasser inklusive des Niederschlagswassers aus dem Ausbauabschnitt Krefeld auch dort über die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Latumer Bruch“ untersucht und berücksichtigt worden, ohne dass sich eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG ergeben hat.

Mögliche erhebliche Beeinträchtigungen durch sich über den Boden ausbreitende baubedingte Erschütterungen sowie solche durch Lärm und Licht sind angesichts der Abstände zum FFH-Gebiet mit seinen Lebensraumtypen und Arten ebenfalls keine, die den Grad des Erheblichen erreichen könnten. Insofern ist nicht plausibel, wie ggf. temporär auftretende Erschütterungen sowie temporärer Baulärm und bauliche Lichtimmissionen sich auf die Lebensraumtypen und ihre Ausstattung auswirken sollten bzw. wie sie die Erhaltungsziele und die Maßnahmen zu ihrer Umsetzung beeinträchtigen könnten. Insoweit bleiben die jeweils vorhandenen Biotopausprägungen mit ihren Erhaltungszuständen, alle Erhaltungsziele sowie auch alle Maßnahmen zu deren Umsetzung bzw. zu ihrer Wiederherstellung oder Aufwertung unberührt.

Auszuschließen ist auch, dass sich bezogen auf die beiden Anhang II-Arten Kammmolch und Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling oder auch auf die charakteristischen Libellen-, Motten- und Schmetterlingsarten des Lebensraumtyps 3150 bau- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm- und Lichtimmissionen ergeben, die den Grad der Erheblichkeit erreichen könnten. Alle diese Arten weisen keine besondere Licht- und Lärmempfindlichkeit auf und werden durch entsprechende Immissionen keiner Bedrohung ausgesetzt. Die in das FFH-Gebiet hineinstrahlenden Lärmimmissionen des Straßenverkehrs werden zudem trotz des 6-streifigen Ausbaus abnehmen. Die Wirkung des aktiven Lärmschutzes mit einem den Verkehrslärm um 5 dB(A) mindernden Fahrbahnbelag ist angesichts dessen, dass allein eine Minderung um 3 dB(A) in etwa mit dem Effekt verbunden ist, der

einer Halbierung des Verkehrsaufkommens entspricht, gleicht die Verkehrszunahme von maximal 7 % und die geringe Verkürzung des Abstands zwischen Fahrbahn und FFH-Gebiet mehr als aus.

Der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling und die auf ihn ausgerichteten Erhaltungsziele bleiben unabhängig davon auch schon deswegen unberührt, weil die im Wirkraum liegenden FFH-Gebietsflächen weder zu seinem tatsächlichen noch zu seinem potentiellen Lebensraum zählen. Er ist auf Vorkommen des Großen Wiesenknopfes als Futter- und Eiablagepflanze angewiesen, die in diesem Teil des FFH-Gebietes und auch in den beiden nordöstlich der AS Oppum liegenden Streifen der Lebensraumtypflächen 6510 „Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen“ nicht zum floristischen Arteninventar gehört.

Von daher verbleiben als mögliche Beeinträchtigungsfaktoren über die Luft erfolgende Schadstoffeinträge. Zusätzliche Stickstoffablagerungen im Boden können schädliche eutrophierende Wirkungen zu Lasten der floristischen Ausstattung der Lebensraumtypen bedingen, indem sie Strukturen und Funktionen schädigen, z. B. zu Artverschiebungen in der Kraut- und Strauchschicht führen, das Auftreten von Störungsanzeigern begünstigen, ggf. Einfluss auf die Naturverjüngung nehmen, die Bodenchemie und Bodenbiologie stören etc. Sie können so die Erhaltungszustände negativ beeinflussen und damit den Erhaltungszielen zuwiderlaufen.

Den aktuell besten wissenschaftlichen Erkenntnisstand zur Beurteilung solcher Stickstoffdepositionen im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung spiegelt gem. BVerwG der eine Fachkonvention darstellende Stickstoffleitfaden Straße der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – aktuelle Ausgabe: 2019 – wieder (vgl. Urteile vom 23.04.2014, 9 A 25/12, und vom 12.06.2019, 9 A 2.18, und dort Rn. 63 ff.). Danach sind entsprechende Stickstoffeinträge in den Boden nur dann erheblich im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG, wenn stickstoffempfindliche Lebensraumtypen betroffen sind und sie die sog. „Critical Loads“ überschreiten, die die Grenze der unbedenklichen Immissionen markieren. Sie sind außerdem dann unbedenklich, wenn ein vorhabenbezogenes Abschneidekriterium in Höhe von 0,3 kg Stickstoff pro Hektar Fläche und Jahr (N/ha/a) nicht überschritten wird. Dieses Abschneidekriterium kennzeichnet die Höhe der Stickstoffdeposition, ab der diese nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft einer bestimmten Quelle oder einem bestimmten Vorhaben valide zugeordnet werden kann. Der vorhabenbedingte Eintrag muss insoweit nicht nur messtechnisch nach-

weisbar sein, sondern sich auch hinreichend von der Hintergrundbelastung abgrenzen und unter Berücksichtigung der mit der Ermittlung der Gesamtbelastung verbundenen Unsicherheiten statistisch unterscheiden lassen, um ihm eine eigene „Wirkung“ auf das FFH-Gebiet zuschreiben zu können. Bei Depositionsraten, die 0,3 kg N/ha/a oder weniger betragen, lässt sich kein kausaler Zusammenhang zwischen Emission und Deposition herstellen, der Eintrag liegt unterhalb nachweisbarer Wirkungen auf die Schutzgüter der FFH-RL (BVerwG im vorgenannten Urteil vom 12.06.2019, 9 A 2/18, Rn. 70 und 71).

Unter diesen Aspekten löst der Ausbau der A 57 auch keine Stickstoffeinträge in das FFH-Gebiet aus, die zu erheblichen Beeinträchtigungen führen könnten.

Flächen des Lebensraumtyps 9160 (Stieleichen-Hainbuchenwald) sind im FFH-Gebiet erst in einem Abstand von mehr als 1,7 km zur A 57 zu finden, so dass Beeinträchtigungen schon aufgrund der Distanz auszuschließen sind. Von den Lebensraumtypen 3150 „Natürliche Eutrophe Seen und Altarme“, 6510 „Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen“ und dem prioritären Lebensraumtyps 91E0 „Erlen-Eschenwälder und Weichholzaunenwälder“ gibt es zwar auch Flächen entlang des Lohbruchgrabens im grundsätzlichen Einwirkungsbereich des Autobahnausbau. Davon sind die beiden Typen 6510 und 91E0 auch als stickstoffempfindlich einzustufen. Nur dem Typ 3150 ist keine Critical Load zugeordnet. Die vorhabenbedingten Stickstoffeinträge in die beiden empfindlichen Lebensraumtypen 6510 und 91E0 betragen aber maximal 0,2 kg N/ha/a und bewegen sich damit unterhalb des Abschneidekriteriums von 0,3 kg N/ha/a. Dies hat die für das Vorhaben erstellte Luftschadstoffuntersuchung (Luftschadstoff- und Stickstoffdepositionsgutachten vom 11.09.2018, Peutz Consult GmbH, Düsseldorf, Kapitel 8, in der aktualisierten Deckblatt-Fassung vom 11.09.2020) ergeben. Dieses Gutachten hat die vorhabenbedingten Veränderungen in methodisch nicht zu beanstandender Weise nach Maßgabe der Fachkonvention des Stickstoffleitfadens Straße, die 2018 bereits in Form eines Fachkonventionsvorschlags vorlag, durch einen Vergleich des Prognosenullfalls (Zustand 2030 mit dem dann zu erwartenden Verkehr ohne den 6-streifigen Ausbau der A 57) mit dem Prognose-Planfall (Zustand 2030 mit 6-streifig ausgebauter A 57 und dem auf ihr zu diesem Zeitpunkt zu erwartenden Verkehr) ermittelt. Auf Kapitel B Nrn. 6.1.2 und 7.5.2 dieses Beschlusses wird dazu ergänzend Bezug genommen. Auch für die stickstoffempfindlichen Lebensraumtypen des FFH-Gebietes sind damit erhebliche Beeinträchtigungen mit der gebotenen Sicherheit auszuschließen.

Für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling und den Kammmolch sowie für die charakteristischen Motten-, Libellen- und Schmetterlingsarten gilt nichts Anderes. Vorkommen des Dunklen-Wiesenknopf-Ameisenbläulings können im relevanten Bereich des FFH-Gebietes mangels des Großen Wiesenknopfes als Futter- und Eiablagepflanze ausgeschlossen werden (s. o.) und die anderen Arten gehören nicht zu denen, die diesbezüglich empfindlich wären. Da das Abschneidekriterium von 0,3 kg N/ha/a im FFH-Gebiet auch außerhalb der Lebensraumtypen und insbesondere in allen tatsächlichen und potentiellen Lebensräumen des Kammmolches unterschritten wird (vgl. Karte 2 zur FFH-Verträglichkeitsprüfung), sind insbesondere auch indirekte Beeinträchtigungen des Kammmolches durch eine Degradation seiner Lebensräume auszuschließen.

Nach allen diesen Feststellungen der FFH-Verträglichkeitsprüfung und auch zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben unter keinem der denkbaren bau- und betriebsbedingten Wirkungsmechanismen geeignet, erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes bzw. seiner Lebensraumtypen und Arten auszulösen. Die dem Informationssystem des LANUV zu entnehmenden und der Untersuchung zu Grunde gelegten Erhaltungszustände werden nicht beeinträchtigt und die Erhaltungsziele bleiben ohne vernünftigen Zweifel im vollen Umfang gewährleistet. Maßnahmen zur Schadenbegrenzung sind ebenso wenig erforderlich wie ein Risikomanagement. Die Regelungen des europäischen Gebietschutzes bzw. des § 34 BNatSchG stehen der Planfeststellung damit nicht entgegen, Versagungsgründe gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG sind nicht feststellbar. Dabei ist die vorliegende FFH-Verträglichkeitsprüfung auch rechtskonform erstellt worden. Mit den ihr zu Grunde gelegten Maßstäben und ihrer Methodik genügt sie den sich aus der VV-Habitatschutz und der Rechtsprechung zu § 34 BNatSchG ergebenden Anforderungen.

Diese Einschätzungen werden von den Naturschutzbehörden geteilt. Erkenntnisse, die ihnen entgegenstehen könnten, haben sich letztlich weder aus Einwendungen, Stellungnahmen von Behörden, vom NABU und von Trägern öffentlicher Belange oder in sonstiger Weise aus dem Anhörungsverfahren ergeben.

Von der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung und in einer Einwendung (Einwendung 12) wurde zwar vorgetragen, die künftig wegfallende Einleitung des Oberflächenwassers der A 57 aus dem südöstlich des Anschlussohrs der AS Oppum gelegenen Regenklär- und Rückhaltebecken in den Latumer Bruch werde

dem FFH-Gebiet und seinen dortigen Lebensraumtypen Feuchtigkeit entziehen und könne so die Qualität der dortigen Lebensverhältnisse verschlechtern. Damit könnten insbesondere für den auf feuchte Bereiche angewiesenen Kammmolch Beeinträchtigungen im Sinne von § 34 BNatSchG verbunden bzw. die auf den Kammmolch ausgerichteten Erhaltungsziele gefährdet werden.

Mit der letztlich gleichen Zielrichtung hat auch der NABU gefordert, der voranschreitenden Austrocknung des Latumer Bruchs entgegenzuwirken und deshalb Niederschlagswasser von der A 57 weiterhin Richtung Latumer Bruch zu entsorgen. Im Niederschlagswasser enthaltene Verschmutzungen wie Reifenabrieb und Öle würden von der Natur schnell abgebaut und stünden einer entsprechenden Einleitung nicht entgegen.

Wie zum Artenschutz und der dazu analog vorgetragenen Einwendung bzw. Stellungnahme (vgl. vorstehend Kapitel B Nr. 6.4.1.4.6) ist die Aufgabe des Regenrückhalte- und Klärbeckens Oppum und der über das Becken erfolgenden Einleitung Richtung Latumer Bruch jedoch keine Folge des hier gegenständlichen Ausbaus der A 57 in Abschnitt Krefeld. Sie ist vielmehr bereits durch den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Düsseldorf vom 07.07.2017 für den Ausbau der A 57 im Nachbarabschnitt zwischen dem AK Meerbusch und der AS Oppum veranlasst und würde daher auch ohne diesen Planfeststellungsbeschluss für den Ausbauabschnitt Krefeld erfolgen. Sollte der Ausbau der A 57 im Abschnitt Krefeld daher nicht zustande kommen, bedeutet dies, dass die Zuleitungen zum Regenklär- und Rückhaltebecken Oppum umgeklemmt und an die zum neuen Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Retentionsbodenfilter angeschlossen würden. Die Niederschlagswasser-Zuleitung zum Latumer Bruch würde daher in jedem Fall entfallen. Wenn und soweit sich dadurch Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes und seiner Erhaltungsziele – diese beinhalten beispielsweise die Erhaltung und ggf. Wiederherstellung des lebensraumtypischen Wasserhaushalts und -chemismus (LRT 3150), die Erhaltung und Wiederherstellung lebensraumtypischer Wasser- und Bodenverhältnisse (LRT 91E0) und die Erhaltung und ggf. Wiederherstellung eines lebensraumtypisch hohen Grundwasserstands in Feuchtgebieten und Niederungen (Kammmolch) – ergeben sollten, wären sie daher dem benachbarten Ausbauabschnitt AS Oppum-AK Meerbusch, nicht aber dem Ausbauabschnitt Krefeld zuzurechnen und bedürfen an dieser Stelle keiner weiteren Betrachtung (vgl. auch insoweit vorstehend Kapitel B Nr. 6.4.2 des Beschlusses). Gleiches gilt im Übrigen im Ergebnis auch für die von den

Naturschutzverbänden angeregte Erhaltung zumindest des Betonbeckens der vorhandenen Regenklärung an der AS Oppum als potentielle Laichmöglichkeit für Amphibien.

Unabhängig davon generiert eine wasserrechtliche Erlaubnis nur das Recht, eine Einleitung zu betreiben. Denn grundsätzlich unterliegen Gewässerbenutzungen im Sinne von § 9 WHG – um eine solche handelt es sich bei der Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser – einem gesetzlichen Verbot, von dem nur im Ausnahmefall nach Zulassung durch eine Erlaubnis im Sinne von § 8 Abs. 1 WHG abgewichen werden darf (sog. „Verbot mit Erlaubnisvorbehalt“). Die Verpflichtung, eine wasserrechtliche Einleitungserlaubnis auch auszunutzen und damit einer Einleitungsstelle auch tatsächlich – welchen Umfangs auch immer – Wasser zuzuführen, kennt das Wasserrecht jedoch nicht. Auch im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses und mit dem Ziel, die erhebliche Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes zu vermeiden, kann ein Wasserrechtinhaber daher nicht zur Aufrechterhaltung einer Einleitung, sondern nur zur Sicherstellung der wasserrechtlichen Anforderungen verpflichtet werden, denen vorliegend die neue per Versickerung über einen Retentionsbodenfilter erfolgende Einleitung entspricht. Erhaltungsziele, insbesondere solche, die auf die Aufrechterhaltung feuchter Lebensraumbedingungen ausgerichtet sind, müssen daher auf andere Weise – ggf. über einen Bewirtschaftungsplan im Sinne von § 32 Abs. 5 BNatSchG, wie ihn das von der Stadt Krefeld zur Umsetzung der Erhaltungsziele erstellte Maßnahmenkonzept beinhaltet – gesichert werden.

Die Forderung, die vorhandene Einleitung aus dem Regenklär- und Rückhaltebecken aufrecht zu erhalten, kann daher auch aus gebietsschutzrechtlicher Sicht nicht durchgreifen. Sie wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

6.4.2.3.3 Ausschluss von Summationswirkungen

Die vorstehenden Ausführungen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung betrachten zunächst nur die Wirkungen des 6-streifigen A 57-Ausbaus als Einzelprojekt. Eine Summationsbetrachtung unter Einbeziehung anderer Projekte oder Pläne, die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Latumer Bruch“ und seine Erhaltungsziele haben könnten, führt jedoch zu keinem anderen Ergebnis. Soweit andere Projekte oder Pläne Auswirkungen auf das FFH-Gebiet haben können, ist jedenfalls auch

auszuschließen, dass sie zusammen mit denen des 6-streifigen A 57-Ausbaus zu einer erheblichen Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG führen.

Für die FFH-Verträglichkeitsprüfung und die in § 34 BNatSchG vorgegebene Summationsbetrachtung haben die Gutachter über eine 2018 durchgeführte Abfrage beim LANUV ermittelt, für welche Projekte und Pläne mit potentiellen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet aktuell weitere FFH-Verträglichkeitsprüfungen bekannt sind. Die Abfrage hat neben dem ohnehin bekannten 6-streifigen Ausbau der A 57 im unmittelbar anschließenden Ausbauabschnitt zwischen der AS Oppum und dem AK Meerbusch noch folgende sechs weitere Projekte bzw. Pläne ergeben, für die Verträglichkeitsprüfungen vorliegen:

- Änderungen in einem Kaltbandwerk (Kaltwalzwerk),
- zwei Modernisierungen der Dampfversorgung des Chemparks Krefeld-Uerdingen,
- die Errichtung eines Gas- und Turbinenkraftwerks im Chempark Krefeld-Uerdingen,
- den Neubau der KV-Umschlaganlage TTK Krefeld (Trans-Terminal Krefeld) und
- die Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Geismühle an der A 57.

Wirkungen, die für sich allein betrachtet oder jeweils in Summation zusammen mit denen des 6-streifigen Ausbaus der A 57 im Abschnitt Krefeld entsprechende Folgen haben könnten, sind danach sicher auszuschließen. So geht mit den Änderungen in dem Kaltbandwerk zwar eine geringfügige Erhöhung der Stickstoffdepositionen einher, die aber mit dem gleichzeitigen Wegfall einer Warmbandlinie und der höheren von ihr ausgehenden Depositionen mehr als kompensiert wird. Bezüglich der Projekte im Chempark Krefeld-Uerdingen sind Auswirkungen auf das FFH-Gebiet, seine Lebensraumtypen und die zugehörigen Erhaltungsziele u. a. aufgrund der jeweiligen Entfernungen von mindestens 3,6 km bis 4,8 km auszuschließen und auch bezüglich der KV-Umschlaganlage, der Rastanlage Geismühle und dem A 57-Ausbauabschnitt AS Oppum-AK Krefeld sind den Verträglichkeitsprüfungen keine Wirkungen zu entnehmen, die vorliegend zu berücksichtigen wären. Insbesondere aber sind die Stickstoffdepositionen, die auf den Betrieb der A 57 in dem benachbarten Abschnitt zurückzuführen sind, auch in das Luftschadstoff- und Stickstoffdepositionsgutachten der Peutz Consult GmbH, Düssel-

dorf, vom 29.05.2018 eingeflossen, werden also von dem Abschneidekriterium erfasst und sind bereits in der ermittelten vorhabenbezogenen Zusatzbelastung von maximal 0,2 kg N/ha/a enthalten.

6.4.3 **Landschafts- und sonstige Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope**

Die von dem Vorhaben berührten Flächen liegen teilweise in den Landschaftsschutzgebieten „Elfrath“ (LSG-4605-004) und „Oppumer Feld“ (LSG-4605-010). Außerdem tangiert der A 57-Ausbau die Mehlbeerenallee an der Görlitzer Straße, bei denen es sich um geschützte Landschaftsbestandteile im Sinne von § 29 BNatSchG und § 41 LNatSchG handelt. Insgesamt sechs Alleebäume werden in Anspruch genommen, drei davon können an Ort und Stelle in der Allee ersetzt werden.

In den Landschaftsschutzgebieten sind unter besonderer Beachtung des § 5 Abs. 1 BNatSchG und nach Maßgabe näherer Bestimmungen gem. § 26 Abs. 2 BNatSchG alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Der Landschaftsplan der Stadt Krefeld, mit dem die beiden Landschaftsschutzgebiete festgesetzt worden sind, verbietet u. a. konkret sowohl Aufschüttungen als auch die Beseitigung von Bäumen und Sträuchern sowie die Anlegung von Straßen und Wegen. Unter allen drei Aspekten fällt der A 57-Ausbau damit unter die benannten Verbote.

Die Regelungen der §§ 29 Abs. 2 BNatSchG und 41 Abs. 1 LNatSchG verbieten alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderung des geschützten Landschaftsbestandteils führen können. Diesem Verbot unterfallen die Inanspruchnahmen von sechs Alleebäumen.

Die Voraussetzungen für eine Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG von den jeweiligen Schutzbestimmungen und Verboten für die Landschaftsschutzgebiete und dem geschützten Landschaftsbestandteil/der Allee sind jedoch erfüllt.

Das Vorhaben ist aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls bzw. des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich (siehe Ausführungen zur Planrechtfertigung).

Die Beeinträchtigungen der beiden Landschaftsschutzgebiete werden im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen ebenso vollständig ausgeglichen wie auch die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, die z. B. mit der Inanspruchnahme von Gehölzstreifen am Trassenrand der vorhandenen A 57 einhergehen.

Die entsprechenden Befreiungen konnten vor diesem Hintergrund erteilt werden (vgl. Kapitel A Nr. 4 des Beschlusses). Den für den Ausbau der A 57 sprechenden öffentlichen Belangen wird insoweit ein höheres Gewicht beigemessen als den entgegenstehenden öffentlichen Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes.

Die Befreiungsmöglichkeiten werden schließlich insbesondere auch deswegen bejaht, weil das Bauvorhaben zwar die Landschaftsschutzgebiete, nicht aber den jeweiligen Gebietscharakter beeinträchtigt und die gesetzlichen bzw. verordnungsrechtlichen Schutzfunktionen der Landschaftsschutzgebiete als solche in ihrer Substanz nicht in Frage gestellt werden. Insbesondere werden auch die im Landschaftsplan ausgewiesenen wesentlichen Ziele der Unterschutzstellungen – insbesondere die Sicherung von Frischluftzufuhr durch die Freihaltung von Ventilationsbahnen – durch den Ausbau der vorhandenen und keine neuen Barrierewirkungen entfaltenden Trasse nicht beeinträchtigt werden. Die Einwirkungen in die Mehlbeerenallee werden durch den weitestmöglichen Ersatz der Bäume (drei von sechs) minimiert und im Übrigen ebenfalls kompensiert.

So ist der Befreiung von der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Krefeld auch nicht widersprochen worden.

Sonstige geschützte Landschaftsteile bzw. Schutzgebiete (z. B. Naturschutzgebiete), die entsprechende Verbotstatbestände zur Folge haben könnten, sind nicht betroffen bzw. liegen abseits der Reichweiten der Wirkpfade des Vorhabens, so dass weitere Ausnahmen nicht erforderlich sind.

6.4.4 **Eingriffsregelung**

Den Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird Genüge getan. Der Autobahnausbau mit dem der Planung zu Grunde liegenden LBP entspricht den Regelungen der §§ 13 ff. BNatSchG und 31 LNatSchG.

6.4.4.1 Rechtsgrundlagen

Eingriffe in Natur und Landschaft sind gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der planfestgestellte Autobahnausbau erfüllt die Merkmale eines solchen, die Natur und Landschaft in erheblicher Weise beeinträchtigenden Eingriffs.

Die Vorhabenträgerin hat daher nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13, 15 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 S. 1 BNatSchG

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft zu unterlassen und
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt sind sie, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Nach der Regelung des § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen von Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen. Ergibt diese Abwägung die Zulässigkeit des Vorhabens, hat die Vorhabenträgerin gem. § 15 Abs. 6 S. 1 BNatSchG eine Ersatzzahlung zu leisten, wenn Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Es besteht damit zunächst ein Vermeidungsgebot, d. h. die primäre Verpflichtung der Vorhabenträgerin, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Dies

heißt jedoch nicht, dass die Vorhabenträgerin die Vermeidung von Eingriffswirkungen durch das Vorhaben um jeden Preis betreiben muss. Alternativen, mit denen der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen ist, müssen vielmehr zumutbar sein (vgl. Definition der Vermeidbarkeit in § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot hat daher keinen absoluten Vorrang und unterliegt wie jedes staatliche Gebot dem Übermaßverbot. Der Mehraufwand für konkret in Betracht kommende Vermeidungsmaßnahmen und etwaige mit ihnen verbundene Belastungen für die Belange Dritter darf nicht außer Verhältnis zu der mit ihnen erreichbaren Eingriffsminimierung stehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot, das nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen ist und nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern Vermeidbarkeit an Ort und Stelle verlangt, zu beachten. Dies ergibt sich nicht nur aus der Regelung des § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG selbst, sondern auch bei einer entsprechenden rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts; der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs knüpft an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben an und erfasst somit nicht den Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Trasse bzw. eines anderen Standortes oder die Aufgabe des Vorhabens (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96, zu § 19 BNatSchG a. F.).

Das Vermeidungsgebot verlangt deshalb nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidbarkeit zu erwartender Beeinträchtigungen unter gleichzeitiger Beachtung eines Minimierungsgebotes. Beeinträchtigungen, die nicht zu vermeiden sind, sind unter Beachtung der Zumutbarkeitsschwelle des § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG so weit wie möglich zu reduzieren. 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.

Auch das dem Vermeidungsgebot immanente Minimierungsgebot gilt deshalb nicht absolut. Es ist kein Planungsleitsatz, sondern – wie sich auch aus § 15 Abs. 5 BNatSchG ergibt – ein in der Abwägung überwindbares Gebot. Ziel des Vermeidungsgebotes ist es, eine möglichst weitgehende Minimierung des Eingriffs unter Wahrung der Ziele und Konzepte des Vorhabens anzustreben (BVerwG, Urteil vom 21.08.1990, 4 B 104.90).

Verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen sind – diese Vorgabe wird als striktes Recht qualifiziert und ist mithin nicht Gegenstand der planerischen Abwägung (vgl. zu § 19 Abs. 2 BNatSchG a. F. BVerwG, Beschluss vom 03.10.1992, 4 A 4.92) – zu kompensieren, d. h. auszugleichen oder zu ersetzen. Maßnahmen zum Ausgleich sind dabei solche, die im Rahmen einer „internen Kompensation“ an der Stelle des Eingriffs oder zumindest in einem unmittelbaren räumlich-funktionalen Zusammenhang mit der Stelle des Eingriffs erfolgen und so zu einer Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und einer landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Gestaltung des Landschaftsbildes in gleichartiger Weise führen. Ersatzmaßnahmen sind Kompensationsmaßnahmen, die ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff zwar nicht in gleichartiger, wohl aber in gleichwertiger Weise und zumindest im betroffenen Naturraum erfolgen.

Ausgleichsmaßnahmen müssen zwar nicht notwendigerweise am Ort des Eingriffs erfolgen, sich aber dort, wo die Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Ob eine Ausgleichsmaßnahme noch auf den Eingriff zurückwirkt und daher als solche naturschutzfachlich auch geeignet ist, ist dabei in erster Linie nicht von ihrer Entfernung zum Eingriffsort, sondern von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und damit den funktionalen Beziehungen zwischen Eingriffsort und Ausgleichsfläche abhängig. Für Ersatzmaßnahmen, deren Eignung sich ebenfalls nicht metrisch festlegen lässt, genügt es dagegen, wenn – über den betroffenen Naturraum – überhaupt eine räumliche Beziehung zwischen dem Ort des Eingriffs und der Durchführung der Ersatzmaßnahme besteht (BVerwG, Beschluss vom 07.07.2010, VR 2.10).

Einen ausdrücklichen gesetzlichen Vorrang von Ausgleichsmaßnahmen gegenüber den Ersatzmaßnahmen normieren die Regelungen des § 15 BNatSchG – anders als die Vorgängerregelungen des § 19 Abs. 2 S. 1 BNatSchG a. F. und auch des § 4 a Abs. 2 S. 1 LG NRW a. F. – zwar nicht. Insoweit sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit der am 01.03.2010 in Kraft getretenen novellierten Fassung des BNatSchG dem Wortlaut nach gleichgestellt worden. Gleichwohl bleibt die Erhaltung der bestehenden Landschaftsräume und ihrer Funktionen und damit letztlich auch jeweils der Landschaftsräume und ihrer Funktionen vor Ort eine Hauptzielvorgabe des BNatSchG (vgl. dort insbesondere § 1).

Qualitativ hat die gleichartige interne Kompensation des Ausgleichs vor Ort gegenüber einer insoweit „nur“ gleichwertigen externen Kompensation des Ersatzes in räumlicher Entfernung bzw. dem großräumigeren Naturraum insoweit den höheren Stellenwert. Wie der Begründung zu § 13 der am 01.03.2010 in Kraft getretenen BNatSchG-Fassung (Drucksache 16/12274 des Deutschen Bundestages) zu entnehmen ist, ergibt sich aus dem Eingriffstatbestand, d. h. der erheblichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, eine zunächst aus der Vermeidungs- bzw. Minimierungspflicht, dann vorrangig der Ausgleichspflicht, dann der Ersatzpflicht und schließlich der Ersatzzahlung bestehende Rechtsfolgenkaskade mit der Folge, dass die vorhergehende Stufe der Kaskade der nachfolgenden im Rang jeweils vorausgeht. Im Ergebnis geht deshalb auch nach der Novellierung des BNatSchG der Ausgleich dem Ersatz in der Regel vor. Konkret ist vor diesem Hintergrund im Einzelfall zu prüfen, welche Art von Maßnahmen den Zwecken der Eingriffsregelung am besten entsprechen.

Auch bei dem als Rechtsfolgenkaskade gestalteten Reaktionsmodell der Eingriffsregelung ist jedoch das Verhältnismäßigkeitsprinzip zu beachten. Da auch für den Flächenbedarf für die Kompensationsmaßnahmen die enteignungsrechtliche Vorwirkung gilt (vgl. nachfolgend Nr. 6.4.4.5), muss der Zugriff auf privates Eigentum das mildeste Mittel zur Erfüllung der Kompensationsverpflichtung darstellen. Daran würde es fehlen, wenn Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle ebenfalls (vergleichbar) Erfolg versprechen, in der Gesamtschau aber den Vorteil bieten, dass den dort Betroffenen geringere Opfer abverlangt werden. Vorrangig ist daher zum Schutz des Eigentums auch auf einvernehmlich zur Verfügung gestellte Grundstücke oder auf Grundstücke, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zurückzugreifen. Auch ist auf die jeweilige nachrangige Reaktionsstufe nicht nur dann auszuweichen, wenn eine Befolgung der vorrangigen Reaktionsstufe tatsächlich unmöglich ist, sondern auch dann, wenn die Befolgung mit unverhältnismäßigen Belastungen für die Belange Betroffener verbunden wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 40/07, Rn. 33 und 34, und Beschluss vom 07.07.2010, 7 VR 2/10). Dies könnte z. B. dann der Fall sein, wenn die Inanspruchnahme der Grundstücke eines Betroffenen für Ausgleichsmaßnahmen zu einer Gefährdung der Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes führen würde.

Bei unter Berücksichtigung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen noch immer verbleibenden Beeinträchtigungen hat schließlich eine so genannte bipolare naturschutzrechtliche Abwägung zu erfolgen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Gehen die

Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vor, hat der Verursacher eine Ersatzgeldzahlung zu leisten (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Dieses naturschutzrechtliche Eingriffskonzept wurde vorliegend eingehalten.

6.4.4.2 Methodik und Bestandserfassung

Wie die UVU, der LBP, der zugehörige artenschutzrechtliche Fachbeitrag und die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung aufzeigen, ist der arten- und gebietsschutzrechtlich zulässige Autobahnausbau nicht nur wegen der Wirkungen infolge der Inanspruchnahme des Landschaftsraums, sondern auch bau-, betriebs- und anlagebedingt mit Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes verbunden. Diese Beeinträchtigungen sind im LBP unter Einbeziehung der Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen ermittelt, bewertet und quantifiziert worden.

Der den Planunterlagen zugrundeliegende LBP gibt dabei nicht nur Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten und Biotopen sowie Biotopstrukturen, sondern zeigt auch umfassend die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Auf die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 24 UVPG (vgl. Kapitel B Ziffer 5.3 dieses Beschlusses) wird in diesem Zusammenhang ergänzend hingewiesen.

Zusammengefasst beschreibt der LPB als

- a) baubedingte Beeinträchtigungen alle zeitlich begrenzten und mit dem Baubetrieb verbundenen Umweltauswirkungen, insbesondere die temporären Flächeninanspruchnahmen für Baustelleneinrichtungen einschließlich Montage- und Lagerflächen, für die Baufelderschließung und für die bauzeitliche Verkehrsführung,
- b) als anlagebedingte Beeinträchtigungen die zusätzlichen dauerhaften Flächeninanspruchnahmen für das Straßenbauwerk im Zuge des Ausbauvorhabens bzw. die räumliche Veränderung einzelner Bauelemente wie der Fahrbahn, der Böschungen, der Entwässerungsanlagen und des Lärmschutzes und
- c) als betriebsbedingte Beeinträchtigungen solche durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen.

Die betriebsbedingten Immissionen werden mit Blick auf die erheblichen Vorbelastungen und die diesbezüglichen Verbesserungen, die sich insbesondere mit der umfangreichen Ausweitung des aktiven Lärmschutzes [wesentlich höhere Lärmschutzwände als bislang und zusätzlich ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit dem Korrekturfaktor von -5 dB(A)] sowie der verbesserten Beseitigung des auf den Fahrbahnen anfallenden Niederschlagswassers (insbesondere Versickerungen mit vorgeschalteten Retentionsbodenfiltern bzw. Filtern mit entsprechendem Aufbau statt Einleitungen in Oberflächengewässer mit vorgeschaltetem Regenklär- und Rückhaltebecken) ergeben, jedoch nicht als eingriffsrelevant eingestuft und daher bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs nicht berücksichtigt.

Bezüglich der Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigungen – und auch bezüglich des davon abzuleitenden Kompensationsumfangs sowie der Entwicklung der Kompensationsmaßnahmen – bedient sich der LBP dabei der Methodik des Einführungserlasses zum LG NRW für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes und des Landes NRW vom 06.03.2009 (ELES, gemeinsamer Runderlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW, MBl. NRW 2009, S. 138), mit dem für NRW unter Beachtung der gesetzgeberischen Zielvorgaben eine einheitliche Verfahrensweise zum Umgang mit der Eingriffsregelung eingeführt worden ist. Die als Basis dafür erforderliche Bestandsaufnahme der betroffenen Biotope und Biotoptypen wurde für den LBP von 2018 nach der entsprechenden und ELES zugrundeliegenden „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV 2008, sog. „LANUV-Modell“, vgl. ELES, Ziff. 3.2.2) und der zugehörigen Biotoptypencodierung durchgeführt. Diese Erhebung hat sich auf einen Korridor von – mindestens – rd. 100 m beidseits der A 57 erstreckt, der insbesondere auf der Ostseite der A 57 und in Höhe der AS Gartenstadt sowie in Höhe der Schönwasserparkbrücke und der AS Oppum noch aufgeweitet wurde. In Höhe der AS Gartenstadt hat sich diese Aufweitung auf der Ostseite der A 57 wegen des dortigen Offenlandbereiches auf rd. 200 m und in Höhe der Schönwasserparkbrücke wegen des dortigen Offenlandes und des FFH-Gebietes „Latumer Bruch“ auf knapp 300 m bis rd. 600 m erstreckt (vgl. auch Kapitel B Nr. 5.2 dieses Beschlusses).

Rechtlich relevante Fehler bezüglich der unter Berücksichtigung der Erlassregelungen von ELES und der ermittelten Bestandssituation im LBP vorgenommenen

Eingriffsbewertungen sowie der entwickelten Kompensationsmaßnahmen ergeben sich nicht. Die vorgenommenen Quantifizierungen bei Eingriffswirkungen und Kompensationsmaßnahmen sind naturschutzrechtlich vertretbar und das Bewertungsverfahren entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Im Ergebnis sind alle relevanten Beeinträchtigungen wie der Flächenverbrauch, Eingriffe in die Biotoptypen und -strukturen, Eingriffe in das Landschaftsbild, Eingriffe in Gehölzbestände, Stör- und sonstige Auswirkungen auf die Fauna sowie die sonstigen Eingriffe in die Schutzgüter (Boden, Wasser, Klima, Luft etc.) ermittelt worden. Sie sind in methodisch nicht zu beanstandender Art und Weise in die Bewertung der Einwirkungsintensitäten eingeflossen und wurden bei der Entwicklung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausreichend berücksichtigt. Diese Einschätzung wird auch von der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold geteilt.

Verbindliche gesetzliche Bewertungsvorgaben für die Eingriffsbewertung und -bilanzierung, die vorliegend anzuwenden wären, gibt es im Übrigen nicht. Zwar ist 2020 auf Bundesebene die Bundeskompensationsverordnung (BKompV) für diesen Zweck eingeführt worden. Sie ist vorliegend jedoch nicht bindend, musste von der Vorhabenträgerin nicht angewandt und diesem Beschluss nicht zu Grunde gelegt werden. Denn zum einen trifft die vom 14.05.2020 datierende BKompV Regelungen nur für solche Vorhaben, deren Zulassung sich nach Bundesrecht richtet und die auch von Bundesbehörden zugelassen werden. Die Planfeststellung des 6-streifigen Ausbaus der A 57 basiert zwar auf dem FStrG und damit auf Bundesrecht, die Planfeststellungszuständigkeit obliegt mit der Bezirksregierung Detmold jedoch einer Landesbehörde. Zum anderen regelt die Übergangsvorschrift des § 17 der BKompV, dass sie keine Anwendung auf Eingriffe in Natur und Landschaft findet, deren Zulassung vor dem 03.06.2020 bei einer Behörde beantragt wurde. Dies ist vorliegend der Fall. Die Planfeststellung wurde bereits am 15.02.2019 beantragt, das Verfahren im März/April 2019 mit der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen eingeleitet.

Von daher hätte die BKompV allenfalls dann zur Anwendung kommen können, wenn die Vorhabenträgerin dies ausdrücklich beantragt hätte (vgl. § 17 Abs. 2 der BKompV). Ein solcher Antrag wurde nicht gestellt.

Die BKompV steht damit der Anwendung von ELES nicht entgegen. Die grundsätzliche Anwendbarkeit von ELES selbst ist, wie das BVerwG mit seinem Urteil vom 06.11.2012, 9 A 17/11, festgestellt hat, auch keinen Zweifeln ausgesetzt. Die

ELES-Regelungen beachten danach die rechtlichen Anforderungen, die nach den Maßstäben der Rechtsprechung an die Anforderungen der Eingriffsregelung bzw. die Regelungen des § 15 BNatSchG zu stellen sind. Die Methodik der ELES-Regelungen ist von daher in der Rechtsprechung anerkannt. Ihrer Anwendung steht auch nicht entgegen, dass der Einführungserlass aufgrund seiner Befristung auf fünf Jahre (vgl. Nr. 5 S. 2) formal im April 2014 außer Kraft getreten ist. Insoweit ändert das Außerkrafttreten des Einführungserlasses nichts an der Eignung der Methodik und andere verbindliche Bewertungsvorgaben existieren nicht.

Das Fachplanungsrecht gebietet es auch nicht, die Eingriffsintensität anhand standardisierter Maßstäbe oder in einem bestimmten schematisierten und rechnerisch handhabbaren Verfahren zu beurteilen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.04.1997, 4 NB 13.97; BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13.99). Den vorliegenden fachwissenschaftlichen Erkenntnissen ist ebenfalls nicht zu entnehmen, was einer Festlegung auf eine bestimmte Bewertungsmethodik entspräche oder dem vorliegend verwendeten Bewertungsmodell entgegenstünde. Insoweit wird vielmehr die Grenze des Erkenntnisstandes der ökologischen Wissenschaft und Praxis erreicht. Es stellt deshalb auch keine Besonderheit der Eingriffsregelung dar, dass das Ergebnis der als gesetzliche Anforderung unverzichtbaren Bewertung unterschiedlich ausfallen kann, je nachdem, welches Verfahren angewendet wird. Ist das Bewertungsverfahren plausibel und nachvollziehbar, was die Planfeststellungsbehörde vorliegend in Übereinstimmung mit den Naturschutzbehörden bejaht, steht ihr im Ergebnis ein Einschätzungsspielraum bezüglich der Bewertung der Eingriffswirkungen eines Vorhabens und der sie kompensierenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen inklusive ihrer Quantifizierung zu (vgl. BVerfG, Beschluss vom 23.10.2018, 1 BvR 2523/13, BvR 595/14, Rn-Nrn. 18 und 19).

Kritik gegen die Anwendung von ELES ist im Anhörungsverfahren auch weder von Einwendern noch von den Umweltverbänden/vom NABU vorgetragen worden.

6.4.4.3 Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft

Gemäß der ersten Stufe des Reaktionsmodells der Eingriffsregelung, dem naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und dem ihm immanenten Minimierungsgebot, werden nach der UVU, dem LBP, dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, der

FFH-Verträglichkeitsprüfung und der übrigen Planunterlagen u. a. folgende Maßnahmen zum Schutz von Natur- und Landschaft und zur Vermeidung bzw. Minimierung/Begrenzung der vorhabenbedingten Eingriffe vorgesehen:

- Begrenzung des Einschnitts der neuen Schönwasserparkbrücke in die Grünachse Schönwasserpark/Crönpark/Burg Linn durch eine die Sichtachsen möglichst wenig beeinträchtigende bauliche Gestaltung,
- Begrenzung des Flächenbedarfs durch flächensparenden Böschungsbau und flächensparende schonende Baudurchführung z. B. durch die weitgehende Bauausführung vom bestehenden Baukörper aus, Andienung der Baustellen über vorhandene Wege und Straßen und die Nutzung möglichst unempfindlicher Flächen,
- Bauzeitenfenster zum Schutz der Fledermäuse, Amphibien und Vögel, Amphibienschutzzäune und -sperrrichtungen, Besatzkontrolle von Fledermausquartieren von ihrer Beseitigung, Ausbringung von Fledermauskästen,
- Einbau eines Überflug- und Durchflugfensters für Fledermäuse in einer Lärmschutzwand im Umfeld der AS Gartenstadt,
- Aufrechterhaltung ausreichender Lichtraumprofile an den Brückenbauwerken zur Aufrechterhaltung der Querungsmöglichkeiten für Fledermäuse auch während der Bauphase,
- Aufrechterhaltung des Amphibienwanderweges zwischen dem Schönwasser bzw. Crönpark westlich der A 57 und den sich östlich der A 57 anschließenden Amphibienlebensräume im Umfeld der Burg Linn/des Lohbruchgrabens auch während der Bauphase,
- Abtrag und sachgerechte Lagerung des wieder einzubauenden Oberbodens,
- Schutz der trassennahen schutzwürdigen Bereiche und Objekte durch Bauzäune sowie Ausweitung von Tabuflächen während des Baus,
- Schutz der vorhandenen Vegetation gem. DIN 18920 bzw. RAS-LP 4,
- weitestgehender einseitiger Erhalt der Böschungsbepflanzungen dort, wo der Ausbau asymmetrisch erfolgt,
- zeitnahe Rekultivierung/Wiederbepflanzung der in temporär in Anspruch genommenen Flächen, Wiederherstellung der Versickerungsfähigkeit des Bodens durch Meliorationsmaßnahmen,
- Entsiegelung und Rekultivierung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen,

- Begrünung der ausgebauten Trassenränder (auch in Verbindung mit Lärmschutzwänden) mit standortgerechten Gehölzen zur Einbindung in das Landschaftsbild und als Sichtschutz und Abgrenzung angrenzender Grundstücke zur Minimierung der Beeinträchtigungen der Wohn- und Erholungsqualität,
- Begrünung sonstiger Straßennebenflächen wie z. B. der Freiflächen innerhalb der Entwässerungsanlagen,
- Einhaltung gesonderter Vorsichtsmaßnahmen im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen,
- Minimierung der Beeinträchtigungen der Grundwasserneubildungsrate durch Versickerung des auf den Fahrbahnen anfallenden Niederschlagswassers vor Ort und außerhalb der Wasserschutzgebiete,
- Vermeidung von Versiegelungseffekten durch die Nutzung von Rasengittersteinen zur Anlegung der Betriebsumfahrten der Versickerungsanlagen Krefeld-Zentrum und Krefeld-Gartenstadt und durch die Wiederherstellung von Wegeflächen der Kleingartenanlage des Grünzugs westlich der A 57 nur in teilversiegelter Form,
- die Anlage von Stützwänden zur Vermeidung weiterer Flächeninanspruchnahmen und nicht zuletzt
- umfangreiche Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes.

Mit diesem Konzept an Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen ist schlüssig aufgezeigt, dass die Eingriffsfolgen ausreichend entschärft werden. Sie werden soweit eingeschränkt, dass keine vermeidbaren Beeinträchtigungen im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG verbleiben. Soweit noch eine Anpassung, Ergänzung oder Konkretisierung möglich und erforderlich war, sind entsprechende Regelungen über die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses (z. B. Nebenbestimmungen 5.3.6, 5.4.1.8, 5.4.1.9 u. 5.4.2.2.7; Vorbehandlung von Niederschlagswasser vor Zuleitung in die städtische Kanalisation, Bestellung einer ökologischen Baubegleitung, Umgestaltung der Ersatzmaßnahme E 3 unter Berücksichtigung der Lebensraumansprüche des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings und Verzicht auf Brückenbeleuchtungen bzw. nur fledermausgerechte Beleuchtung), über die Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis oder wie z. B. die teilweise transparente Gestaltung der Lärmschutzwände auch über die vom Vorhabenträger im Verfahren getätigten Zusagen – vgl. Kap. A Nr. 7 des Beschlusses – in das Maßnahmenkonzept integriert worden. Weitere mit verhältnismäßigen Mitteln realisierbare Maßnahmen sind nicht zu erkennen, so dass dem in §§ 13, 15

Abs. 1 BNatSchG normierten Vermeidungsgebot Genüge getan wird. Insbesondere sind keine Maßnahmen erkennbar, mit denen die Inanspruchnahme von Grundflächen bzw. Biotopen und Lebensraumflächen weiter minimiert werden könnte.

Auch in den Einwendungen inklusive derer des NABU wird nichts vorgetragen, das an dieser Stelle zu berücksichtigen wäre oder weitergehende Möglichkeiten zur Vermeidung und Minimierung solcher Beeinträchtigungen aufzeigt, die mit dem Ausbau der A 57 einhergehen. Soweit ein Verzicht auf den Ausbau der A 57 gefordert wird, ist dies im Übrigen eine Einwendung, die sich auf die Abwägungsentscheidung, nicht aber auf das Vermeidungsgebot bezieht. Jedenfalls ist nicht erkennbar und lassen auch weder die Einwendungen noch die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erkennen, dass und ggf. wie sich Beeinträchtigungen einzelner Schutzgüter vermeiden oder weiter reduzieren ließen, ohne durch gleichzeitige Veränderung der asymmetrischen Ausbauvariante Beeinträchtigungen mindestens gleicher Größenordnung an anderer Stelle bzw. anderer Art auszulösen.

Grundsätzlich wären weitere Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, insbesondere auch noch umfangreichere aktive Lärmschutzmaßnahmen als die ohnehin überwiegend 7,50 m hohen Lärmschutzwände und ein den Lärm um 5 dB(A) senkender Fahrbahnbelag, zwar denkbar. Der dazu dann erforderliche Aufwand stünde aber außer Verhältnis zu den zusätzlichen Wirkungen, die erzielbar wären. Auf die Ausführungen in Kapitel B Nr. 7.5.1 des Beschlusses und dort insbesondere auf die unter Nr. 7.5.1.8 wird dazu Bezug genommen.

Dem in den §§ 13 und 15 Abs. 1 normierten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzgebot wird daher Genüge getan.

6.4.4.4 Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)

Auch unter Berücksichtigung der umfangreichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen verursacht der Autobahnausbau in ebenfalls umfangreichen Maße Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsschutzes insbesondere bezüglich der Schutzgüter Boden, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Auch das zu deren Kompensation vorgesehene Konzept ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG und ELES zur vorrangigen

Auswahl der Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie zur Festlegung des Umfangs und der Gestaltung der entsprechenden Maßnahmen wurden beachtet.

Der Eingriff ist ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt 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.

Auch der ggf. erforderliche 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 völlig beliebige Flächen verwendet werden. Sie müssen vielmehr zumindest dem gleichen Naturraum (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG) zuzurechnen sein.

Maßgebliche Gesichtspunkte für die insgesamt erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum. Die dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen sind dabei ebenso einzubeziehen, wie die Beeinträchtigungen des Funktionsgefüges von Natur und Naturgenuss und die Auswirkungen auf Boden, Wasser und Klima. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können dabei nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass einzelne überbaute oder beeinträchtigte Strukturen kompensiert werden. Vielmehr wird darüber hinaus das Ziel verfolgt, mit Hilfe der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die – vorhabenbedingt beeinträchtigten – Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen.

Letztlich erfordert das Ziel, Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können, insbesondere die Überführung von Flächen in einen – bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen – höherwertigeren Zustand, von dem die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernommen werden. Es ist nicht erforderlich und auch kaum möglich, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Bodenentsiegelungen z. B. funktionsloser Straßenab-

schnitte, Wege oder Gebäudeflächen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

Um dies zu erreichen, sieht der LBP zunächst vor, die rd. 10,63 ha, die temporär als Baufläche dienen, nach Abschluss der Bauarbeiten u. a. mit Hilfe von Meliorationsmaßnahmen zu rekultivieren und durch Begrünungen und Bepflanzungen auch das mit der Inanspruchnahme beeinträchtigte Landschaftsbild soweit wie möglich wiederherzustellen. Zur Einbindung der ausgebauten A 57-Trasse in das Landschaftsbild und ökologischen Stabilisierungen sind auf einer Fläche von insgesamt rd. 16,1 ha Gestaltungsmaßnahmen geplant. Sie beinhalten die Einsaat von Landschaftsrasen (rd. 2,4 ha), die Pflanzung von Gehölzen als Straßenbegleitgrün (rd. 6,3 ha), die Begrünung von Mittelstreifen und Bankette (rd. 4,7 ha), die Anlage von Park- und Grünflächen im Umfeld der Schönwasserparkbrücke (rd. 0,3 ha), die Eingrünung der Sickerbecken (rd. 1,4 ha) und die Anlage von Schotterrassen auf den Unterhaltungswegen zur Prüfung der Stütz- und Lärmschutzwände (rd. 1,1 ha).

Unabhängig davon sind die von Eingriffen in Natur und Landschaft betroffenen Bereiche im LBP und insbesondere der zugehörigen Bilanzierung (vgl. tabellarische Gegenüberstellung Eingriff-Kompensation) mit ihrem Flächenanteil erfasst und ihrer ökologischen Bedeutung entsprechend bewertet worden. Unter Anrechnung der möglichen Entsiegelungen im Umfang von rd. 1,58 ha sieht der LBP zur Umsetzung des sich daraus ableitenden Kompensationsbedarfs im Planungsraum die bezüglich ihrer Details, ihrer landschaftsbezogenen funktionalen Zusammenhänge, ihrer zum Teil multifunktionalen Zielsetzungen sowie auch der vorgesehenen und erforderlichen Unterhaltungspflege konkret beschriebenen und dargestellten eigentlichen Kompensationsmaßnahmen (vgl. Maßnahmenblätter) zugunsten auch des Artenschutzes und des Landschaftsbildes vor, die hiermit angeordnet werden und sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- die Anlegung von Feldgehölzen mit gestuftem Aufbau durch die Anpflanzung von lebensraumtypischen Strauch- und Baumarten mit vorgelagertem Kraut- und Ruderalsaum (Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2 sowie Ersatzmaßnahmen E 1, E 2 und E 3, insg. rd. 10,07 ha),
- die Anlage einer struktur- und gehölzreichen Krautflur mit extensiver einmaliger Mahd pro Jahr, in Teilbereichen mit lebensraumtypischen Strauch- und Baumarten sowie mit Einzelbäumen (Ausgleichsmaßnahme A 3, rd. 3,0 ha) sowie

- im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 4 die Anlage von Extensivgrünland (rd. 4,2 ha), eines Laubholzbestandes (8.240 m²), eines Feldgehölzes (rd. 1,2 ha), einer Streuobstwiese (4.820 m²) und einer Baumreihe (450 m²) vor.

Bezüglich der Ausgleichsmaßnahmen A 2 und A 3, die potentielle Lebensräume und Entwicklungsmöglichkeiten für die Erdkröte beinhalten, hat die Vorhabenträgerin aufgrund einer entsprechenden Forderung der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold zugesagt, sie analog zu CEF-Maßnahmen mit einem Jahr Vorlauf umzusetzen [vgl. Kap. A Nr. 7 Buchst. e) des Beschlusses], um bezüglich der Lebensräume der Erdkröte eine ökologisch-funktionale Kontinuität zu gewährleisten (vgl. Ausführungen zum Artenschutz). Als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen / CEF-Maßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG gehört des Weiteren das Vorab-Ausbringen diverser Fledermausquartiere (Maßnahmen A_{CEF} 1 bis A_{CEF} 3 i.V.m. den zugehörigen Nebenbestimmungen unter der Nr. 5.4.2 im Kapitel A des Beschlusses, vgl. auch Vermeidungsmaßnahmen) zum Kompensationskonzept.

Im Zusammenhang mit den sie noch weiter ergänzenden bzw. konkretisierenden Regelungen der Nebenbestimmungen der Nr. 5.4 im Kapitel A des Beschlusses sind diese Maßnahmen mit ihren jeweiligen in ein örtlich-funktionales Beziehungs- und Vernetzungskonzept eingebundene Platzierungen geeignet, die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes positiv zu beeinflussen und wiederherzustellen bzw. zu kompensieren. Auch nach Auffassung der höheren Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Detmold, die den LBP entsprechend überprüft hat, wird der Eingriff in Natur und Landschaft mit ihnen in vollem Umfang ausgeglichen bzw. ersetzt. Die von ihr für erforderlich gehaltenen Klarstellungen und Ergänzungen sind nicht nur über die Nebenbestimmungen und die Zusagen der Vorhabenträgerin in den Beschluss eingeflossen. Sie haben sich auch nicht auf den Umfang der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen bezogen. In der Gesamtbilanz bleibt deshalb keine dem Vorhaben entgegenstehende und nicht ausreichend kompensierte Beeinträchtigung von Natur- und Landschaft zurück, die gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG der Zulassung des Vorhabens entgegenstehen könnte.

Auch sonst haben sich im Anhörungsverfahren keine Anhaltspunkte für ein etwaiges Kompensationsdefizit ergeben. Die Vereinigungen bzw. Naturschutzverbände haben vor allem aus ihrer Sicht für die Umwelt wünschenswerte Verbesserungen

wie z. B. die im Zusammenhang mit dem Artenschutz bereits thematisierte vorsorgliche Schaffung von Brutplätzen für Mauersegler oder die angeregte Erhaltung des insoweit funktionslos werdenden Regenklär- und Rückhaltebeckens an der AS Oppum angeregt, der Bewältigung der Eingriffsregelung selbst aber nicht widersprochen bzw. nichts vorgetragen, woraus sich ein Kompensationsdefizit ergeben könnte. Ihre Forderung, die Schönwasserparkbrücke bzw. deren Pfeiler zur Verbesserung der landschaftsarchitektonischen Einbindung schlanker zu gestalten, um u. a. die quer zur Brücke verlaufenden Sichtachsen nicht zu beeinträchtigen und städtebauliche Nachteile wie z. B. eine verstärkende Trennwirkung zwischen den Krefelder Ortsteilen Linn und Oppum zu vermeiden, bezieht sich nicht auf die Eingriffsbilanzierung und dürfte sich zudem angesichts der im Deckblattverfahren erfolgten Umgestaltung des Brückenbauwerks zu Gunsten einer Stützkonstruktion mit schlankeren Pfeilern und einem Pfeiler weniger zumindest teilweise erledigt haben. Dass dort eine Beeinträchtigung der eine Radwegeverbindung beinhaltenden sog. „Krefelder Promenade“ verbleibt oder möglicherweise durch die kleinräumige Verschiebung des Radweges um ca. 1,5 m durch das Deckblatt – wie im Deckblattverfahren vorgetragen – erst entsteht, ist jedenfalls weder plausibel noch wäre sie bilanzierungspflichtig im Sinne der Eingriffsregelung.

Einwendungen privater Betroffener gegen die Bewältigung der Eingriffsregelung sind nicht vorgetragen worden und ausreichende Pflegemaßnahmen zur dauerhaften Erhaltung des Zwecks der Maßnahmen sind gewährleistet.

Andererseits sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bezüglich des Flächenbedarfs auch auf das unabdingbare Maß beschränkt und insoweit erforderlich. Sie stellen von daher sicher, dass im Sinne von § 15 Abs. 3 BNatSchG auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen wird und keine Flächen unnötig aus der Nutzung genommen werden müssen. Es ist auch nicht erkennbar, dass durch weitere Entsiegelungsmaßnahmen, durch Wiedervernetzungsmaßnahmen oder durch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, auf Ersatzmaßnahmen mit dem Ziel der Flächeneinsparung verzichtet werden könnte.

6.4.4.5 Flächeninanspruchnahmen für Kompensationsmaßnahmen

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugelassen werden darf, besteht grundsätzlich auch für

die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung. Die Enteignung (Entziehung oder Beschränkung von Grundeigentum) dafür ist gem. § 19 FStrG grundsätzlich zulässig. Die betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführt. Die Vorhabenträgerin erhält damit, ebenso wie für die Straßenflächen, das Enteignungsrecht (vgl. Urteil des BVerwG vom 23.08.1996, 4 A 29.95), NVwZ 1997, S. 486). Der Schutz des Eigentums (Art. 14 Abs. 1 GG), in den damit eingegriffen wird, gebietet es zwar, naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Flächen oder auf Grundstücken, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zu verwirklichen. Dieser Grundsatz, der auch nur gilt, wenn entsprechende Flächen dazu naturschutzfachlich geeignet sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3.10, und Urteil des OVG Lüneburg vom 22.02.2012, 7 KS 71/10), ist vorliegend jedoch eingehalten worden.

Die Vorhabenträgerin konnte für die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen A 1 mit rd. 0,8 ha, A 2 mit rd. 1,46 ha und E 3 mit rd. 4,7 ha auf bundeseigene bzw. zumindest auf Flächen der öffentlichen Hand und darüber hinaus für die Ersatzmaßnahme E 4 mit rd. 6,7 ha auf die im Eigentum eines öffentlichen Versorgers stehenden Flächen eines Ökokontos im Sinne der §§ 16 BNatSchG u. 32 LNatSchG zurückgreifen. Für den mit rd. 13,7 ha überwiegenden Teil der sich auf insgesamt rd. 19,8 ha Fläche summierenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist insofern kein Zugriff auf Grundstücke erforderlich, der entsprechende Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW zur Folge haben könnte. Weitere Grundstücke, die den Rückgriff auf Privateigentum entbehrlich machen könnten, stehen allerdings nicht zur Verfügung. Einwendungen gegen die Inanspruchnahme der privateigenen Grundstücke, die für die übrigen Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen A 3, E 1 und E 2 vorgesehen sind, wurden zudem nicht erhoben. Auch müssen die Ausgleichsmaßnahme A 1, A 2 und A3, die eine artenschutzrechtliche Bedeutung als Ersatzlebensräume für die betroffenen Amphibien beinhalten, an die übrigen Amphibienhabitate am Lohbruchweg und an der Ossumer Straße anschließen, sind daher örtlich gebunden und nicht disponibel.

Der aus dem Schutz des Eigentums – Art. 14 GG – abzuleitenden Vorgabe, zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellte Flächen oder auf Grundstücke der öffentlichen Hand zurückzu-

greifen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3.10, und Urteil des OVG Lüneburg vom 22.02.2012, 7 KS 71/10), wird daher Genüge getan. Ein Verstoß gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip hinsichtlich der Anwendung der Eingriffsregelung und der mit ihr verbundenen Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ergibt sich daher nicht.

7. Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 17 S. 2 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dieses Abwägungsgebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis und verlangt, dass ein bewertender Ausgleich der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Interessen untereinander und gegeneinander vorgenommen wird, der die Prüfung einschließt, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt.

Das Abwägungsgebot wird dabei nicht schon dadurch verletzt, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Abwägung der verschiedenen Belange dem Einen den Vorzug eingeräumt und sich damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die Planfeststellungsbehörde hat dabei aber die Grenzen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit zu beachten und das ihr zukommende Planungsermessen abwägungsfehlerfrei auszuüben.

Die Zusammenstellung des nach "Lage der Dinge" in die Abwägung einzustellenden 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. Auch ist jedem Belang das ihm nach den rechtlichen Vorgaben und tatsächlichen Gegebenheiten zukommende objektive Gewicht beizumessen.

Eine derartige Entscheidung ist auf der Grundlage der Planunterlagen, der durchgeführten Untersuchungen, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Äußerungen der Vorhabenträgerin sowie unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele mit der gebotenen Schärfe und Untersuchungstiefe möglich. Im Einzelnen wird dazu auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Beim Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielvorgabe bei öffentlichen Planungen im Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den Planungsleit-sätzen anhaftende Wirkung. Kennzeichnend dafür sind Regelungen mit einem Opti-mierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in §§ 13, 15 Abs. 1 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Ein-griffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss vom 21.08.1990, 4 B 104/90, zur Vorgängerregelung, § 19 Abs. 1 BNatSchG a. F.).

Ferner ist beispielsweise § 50 BImSchG eine Regelung, die nur bei der Abwägung des Für und Wider der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann. Vor-schriften wie diese verleihen den entsprechenden öffentlichen Belangen ein be-sonderes Gewicht, dem bei der Abwägung Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Urteil vom 22. März 1985, 4 C 73/82, NJW 1986, S. 82). Sie sind als abwägungserheb-liche Belange in die Abwägung einzustellen.

In die Abwägung ist, wie den Darlegungen entnommen werden kann, in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach "Lage der Dinge" erkennbar ist, d. h., was aufgrund der konkreten Planungssituation relevant ist. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der vom Vorhaben betroffenen Anlieger und Grundstückseigentümer.

7.1 **Planungsvarianten / Alternativen**

7.1.1 **Allgemeines**

Zur fachplanerischen Abwägung gehören auch die vergleichende Untersuchung möglicher Alternativlösungen und die Auswahl der Ausbauvariante unter den ver-schiedenen in Betracht kommenden Möglichkeiten. Zum Abwägungsmaterial ge-hören alle Ausbauvarianten, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen wer-den oder sonst ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, 4 B 211.88). Die Planfeststellungsbehörde hat die von der Vorhaben-trägerin vorgeschlagene und beantragte Variante nicht lediglich darauf zu prüfen,

ob sich eine andere Planungsvariante als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt, sondern – wenn Alternativlösungen ernsthaft in Betracht kommen – diese als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunktes der Umweltverträglichkeit einzubeziehen. Dies erfordert im Abwägungsvorgang, dass der Sachverhalt hinsichtlich der Planungsvarianten so weit aufgeklärt wird, wie dies für eine sachgerechte Variantenwahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Dabei müssen allerdings nicht alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend untersucht und die Variantenprüfung muss nicht bis zuletzt offengehalten werden. Eine Alternative, die auf der Grundlage einer fehlerfrei erstellten Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, darf – auch schon in einem frühen Verfahrensstadium – ausgeschlossen werden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Variante, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2016, 9 A 25.15, Rn. 42).

Wird in dieser Weise verfahren, ist das Abwägungsergebnis nicht schon fehlerhaft, wenn sich nachträglich herausstellt, dass die verworfene Lösung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre, sondern erst dann, wenn sie sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese andere Lösung der Behörde als vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen (ständige Rechtsprechung, vgl. u. a. BVerwG, Urteile vom 09.11.2017, 3 A 4.15, und 02.07.2020, 9 A 19.19). Die Auswahl unter verschiedenen in Betracht kommenden Trassenvarianten ist, ungeachtet dabei zu beachtender zwingender rechtlicher Vorgaben, eine fachplanerische Abwägungsentcheidung (§ 17 S. 2 FStrG).

Die fachplanerische Abwägung umfasst dabei die vergleichende Untersuchung von Alternativlösungen unter verschiedenen in Betracht kommenden Möglichkeiten, wobei die engere Auswahl mehrerer Varianten nicht stets etwa auch die Entwicklung und Gegenüberstellung ausgearbeiteter Konzepte für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfordert. Ernsthaft in Betracht kommende Ausbauvarianten müssen nur soweit untersucht werden, bis erkennbar wird, dass

sie nicht vorzugswürdig sind, wobei allerdings eine gleichermaßen tiefgehende Untersuchung aller in Betracht kommenden Alternativen nicht geboten ist (OVG Saarlouis, Urteil vom 20.07.2005, 1 M 2/04).

Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist es, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen in die Abwägung einzustellen.

In Anwendung dieser Kriterien ist der planfestgestellten und einen asymmetrischen Ausbau unter Beibehaltung der Gradienten beinhaltenden Ausbauvariante 6 der Vorrang einzuräumen. Sie erweist sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als beste Lösung.

Zu den Einzelheiten wird auf die nachfolgenden Kapitel dieses Beschlusses verwiesen.

7.1.2 **Methodik der UVU von 2008**

Die Vorhabenträgerin hat für die UVP eine UVU und einen UVP-Bericht erarbeiten lassen, die sich aus den Untersuchungen

- des Instituts für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung, Essen, und des Büros Landschaft und Siedlung, Recklinghausen mit dem ökologischen Fachbeitrag (UVU von 2008) sowie
- denen des vorauslaufend erstellten, der UVU von 2008 als Anhang beigefügten städtebaulichen und beim Schutzgut Mensch in ihr berücksichtigten Fachbeitrags von 2005/2006 (Stadt- und Regionalplanung Baumeister, Essen)

zusammensetzt. Die Untersuchungen verfolgten das Ziel, eine möglichst umweltschonende Ausgestaltung des Projekts zu gewährleisten, wobei Beeinträchtigungen der Schutzgüter des UVPG so frühzeitig und weitgehend wie möglich vermieden werden sollten. Sämtliche Auswirkungen auf die Umwelt, sowohl Be- als auch Entlastungen, sollten dargestellt werden.

Die UVU von 2008 gliedert sich in den Teil „Raumuntersuchung/Empfindlichkeit“ und den Teil „Auswirkungsprognose“, der einen schutzgutbezogenen Vergleich und einen Gesamtvergleich sowie die darauf beruhende Empfehlung einer Vorzugsvariante enthält.

Im ersten Schritt wurden für die Raumuntersuchung auf der Basis einer flächendeckenden Biotoptypen- und Realnutzungskartierung in einer Raumanalyse die

naturräumlichen Gegebenheiten erfasst und hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Empfindlichkeiten/Beeinträchtigungsrisiken gegenüber den Wirkungen eines entsprechenden Autobahnausbaus bewertet. Dazu wurden bezogen auf die Schutzgüter Mensch (inklusive Kultur- und sonstige Sachgüter), Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima, Luft und Landschaft/Ortsbild jeweils an Hand der Stufen sehr hoch, hoch, mittel und gering die Schutzwürdigkeit, die Bedeutung und die Empfindlichkeit der betroffenen Flächen des Untersuchungsraums ermittelt. Die Ergebnisse für die einzelnen Schutzgüter und Flächen wurden anschließend zu einer Gesamtbewertung überlagert, um auf diese Weise trotz der Vorbelastungen des Raums möglichst konfliktarme Ausbauvarianten oder -richtungen bzw. Flächen mit – in der Gesamtbetrachtung – mehr oder weniger starker Schutzwürdigkeit, Bedeutung und Empfindlichkeit zu identifizieren. Die Ergebnisse sind in entsprechenden Karten sowohl schutzgutbezogen als auch zusammenfassend in einer Synthesekarte visualisiert worden, um sichtbar zu machen, wo sich hohe Empfindlichkeiten jeweils überschneiden.

Für das mit dem aktuellen UVPG nach Erstellung der UVU neu eingeführte Schutzgut Fläche hat die Vorhabenträgerin im Umweltbericht eine Nachbetrachtung durchgeführt (vgl. Kap. B Nr. 5.3.7 des Beschlusses). Aspekte, die zu Veränderungen der Untersuchungen der UVU führen könnten, haben sich jedoch nicht ergeben.

Beim städtebaulichen Fachbeitrag war die Vorgehensweise vergleichbar. So wurde zunächst auf der Basis einer die Wirkungs- und Erscheinungsformen des Umfeldes einbeziehenden Bestandsanalyse geprüft, welche Auswirkungen die einzelnen Ausbauvarianten auf die festgestellten städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekte haben und wie sie zu bewerten sind. Unter Überlagerung der Ergebnisse der einzelnen Bewertungen (u. a. Stadtraumverbund, Funktionsverbund, Verbund durch Grün- und Wegebeziehungen, Erscheinungsbild im Siedlungsraum etc.) wurde dann eine vergleichende Bewertung der Auswirkungen der Varianten auf den Untersuchungsraum vorgenommen.

Die Ergebnisse des städtebaulichen Fachbeitrags wurden als Teil des Schutzgutes Mensch in den zweiten Teil der UVU integriert. In ihm, der „Auswirkungsprognose“ mit dem schutzgutbezogenen Variantenvergleich, wurden die zur Diskussion gestellten Varianten einer abschließenden Risikoanalyse unterzogen. Für jede Variante wurden bezogen auf jedes Schutzgut untersucht, welche bau-, anlage- und

betriebsbedingten Einwirkungsintensitäten sich ergeben und wie diese unter Einteilung in entsprechende Kategorien (wiederum sehr hoch, hoch, mittel und gering) zu klassifizieren sind. Mit Blick auf einen möglichen asymmetrischen Ausbau der A 57 hat die UVU den Ausbauabschnitt dabei unter Berücksichtigung vorhandener Zwangspunkte wie insbesondere der Lage der Anschlussstelle Krefeld-Zentrum in sechs Teilabschnitte aufgegliedert. So konnte festgestellt werden, welche schutzgutbezogenen Vor- und Nachteile, Risiken und Folgen mit einer Variante verbunden sind und welche Variante sich danach unter Umweltgesichtspunkten als günstigste und damit als Vorzugsvariante herauskristallisiert. Da die Teilabschnitte 1 und 6 am Nord- und am Südrand des Ausbauabschnitts Krefeld bei allen drei Varianten fast identisch sind (symmetrischer Ausbau an den Übergängen zu den voraus- bzw. nachlaufenden Ausbauabschnitten), beschränken sich die für den Vergleich bedeutsamen Unterschiede dabei auf die direkt von der AS Gartenstadt bis zur AS Oppum reichenden Unterabschnitte 2 bis 5.

Mit diesem Gesamtvergleich schließt die UVU ab. Soweit in ihr verkehrliche Aspekte und Wirkungen, insbesondere das zu erwartende Verkehrsaufkommen und die damit zusammenhängenden Wirkungen, von Bedeutung sind und zu berücksichtigen waren, wurde auf eine dazu 2005 für die A 57 von der SSC Consult erstellte Verkehrsuntersuchung zurückgegriffen. Für den Ausbauabschnitt zwischen der AS Gartenstadt und der AS Oppum wurde danach von einem Verkehrsaufkommen von ca. 110.000 Kfz/24 im DTV, davon ca. 16.000 LKW, ausgegangen.

Die so beschriebene Methodik entspricht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den rechtlichen Vorgaben und ist nicht zu beanstanden. Das mit dem Instrumentarium von UVP-Bericht und UVU verfolgte Ziel, die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter nach einheitlichen Grundsätzen zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten und so nach Maßgabe der geltenden Gesetze eine wirksame Umweltvorsorge zu gewährleisten (§ 3 UVPG), wird erreicht. Im Zusammenspiel mit den ausgelegten Planunterlagen erfüllen UVP-Bericht und UVU sowohl die inhaltlichen Vorgaben des § 16 UVPG als auch die in § 25 Abs. 3 UVPG geforderte Aktualität.

UVP-Bericht und UVU bilden den zentralen Kern der Unterlagen, die die Vorhabenträgerin nach § 16 UVPG vorzulegen verpflichtet ist. Bis zur Entscheidungsfindung zum jetzigen Zeitpunkt hat die Vorhabenträgerin die erforderlichen Unterlagen in

Gestalt von LBP, aktualisierten faunistischen Untersuchungen, Artenschutzbeitrag, wasserrechtlichem Fachbeitrag sowie Lärm- und Luftschadstoffberechnungen noch aktualisiert und dem jeweiligen Sach- und Rechtsstand angepasst. Dies entspricht der Rechtsprechung des BVerwG, wonach sich die für eine Umweltverträglichkeitsprüfung inklusive anschließender Zulassungsentscheidung erforderlichen Daten und Informationen nicht notwendigerweise allein aus einem gesonderten, abgeschlossenen Dokument wie z.B. einem UVP-Bericht/einer UVU ergeben müssen. § 16 UVPG setzt insoweit nur Mindestanforderungen an die vom Vorhabenträger zu erbringenden Angaben, schreibt jedoch nicht vor, in welcher Form er diese Angaben zu machen hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, zur Vorgängerregelung des § 6 UVPG a.F.). Zudem stellt es keine Verletzung des § 16 UVPG dar, wenn Daten kontinuierlich angepasst und aktualisiert werden, mithin also ursprünglich schon vorhandene und im Verlauf des (Anhörungs-)Verfahrens offenbar werdende Mängel der Antragsunterlagen ausgeglichen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.11.2004, 9 A 42.03, zu Vorgängerregelung des § 6 UVPG a. F.). Etwas andere kann jedenfalls nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nicht für den heutigen § 16 UVPG gelten. Denn es liegt in der Natur der Sache, dass noch nicht alle umweltrelevanten Angaben, Daten und Informationen, die für eine Zulassungsentscheidung benötigt werden, schon in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung erhoben werden.

Im Anhörungsverfahren sind die UVU und die ihr zu Grunde liegende Methodik im Übrigen weder von den Trägern öffentlicher Belange noch von den Vereinigungen bzw. Verbänden oder den Einwendern kritisiert worden. Von daher haben sich auch im Anhörungsverfahren keine Anhaltspunkte für eine unzureichende oder methodisch fehlerhafte UVU ergeben.

7.1.3 **Ausbauvarianten/-alternativen**

Nach vorstehend beschriebener Methodik sind in der zur UVP durchgeführten UVU untersucht worden

- a) als Variante 1 der symmetrische = axial gleichmäßige Ausbau der A 57 nach Osten oder Westen Ausbau in der vorhandenen Dammlage,
- b) als Variante 6 der asymmetrische = mit unterschiedlichen bzw. wechselnden Verbreitungsrichtungen nach Osten oder Westen in der vorhandenen Dammlage und
- c) als Variante 7 ein Volltunnel zwischen der AS Gartenstadt und der AS Zentrum

in Kombination mit einem asymmetrischen Ausbau in vorhandener Dammlage für die übrigen Ausbauabschnitte.

Diese Beschränkung der in der UVU detailliert untersuchten Varianten ist nicht zu beanstanden.

Bei dem planfestgestellten Vorhaben, bei dem es sich nicht um den Neubau, sondern den 6-streifigen Ausbau einer vorhandenen Autobahn handelt, scheidet die Prüfung einer neuen Trassierung ohnehin aus. Zwar sind auch für den Ausbau der vorhandenen in Nord-Süd-Richtung und Dammlage verlaufenden Trasse grundsätzlich auch noch andere Varianten denkbar. Der Ausbau kann auch durch Errichtung zusätzlicher Fahrstreifen durchgehend im Osten oder Westen der vorhandenen A 57 in Form von Parallelfahrbahnen, durch eine Verschiebung des gesamten Straßenkörpers nach Osten oder Westen („Parallelstraße“) und jeweils unter Beibehaltung der in Dammlage verlaufenden Gradienten oder auch unter Absenkung der Gradienten, Geländegleichlage und Troglösungen eingeschlossen, erfolgen. Derartige Varianten durften jedoch aufgrund einer im Vorfeld durchgeführten Grobanalyse ausgeschlossen werden.

Der Verschiebung des gesamten Straßenkörpers nach Osten oder Westen durch Errichtung einer Parallelstraße neben dem heutigen Autobahndamm und auch der Errichtung von Parallelfahrbahnen, d. h. der durchgehenden einseitigen Verbreiterung der A 57, steht mit Blick auf die örtlichen Gegebenheiten in der engen städtischen Lage schon der jeweilige Raumbedarf entgegen.

Auf welcher Seite eine mindestens 36 m breite Parallelstraße auch errichtet würde, wäre sie in jedem Fall in erheblichem Maße mit vermeidbaren Beeinträchtigungen verbunden. So überplant eine Parallelfahrbahn auf der Westseite der A 57 Teile des Elfrather Friedhofs und sowohl nordwestlich als auch südwestlich – insbesondere wegen der erforderlichen neuen Anschlussarme – der AS Gartenstadt, aber auch an einigen anderen Stellen weiter südlich diverse Wohngebäude. An vielen Gebäuden reicht die Parallelfahrbahn zudem bis zur Außenmauer oder sehr knapp davor. Zur unmittelbaren Überplanung von Gebäuden kommen erhebliche Einschränkungen für die Nutzung vieler anderer Grundstücke hinzu. Auf der gegenüberliegenden östlichen Seite wird der Abstand zur Bebauung dann zwar größer und kann der frei werdende Raum anderen Nutzungen zugeführt werden, in dem z. B. ein Grüngürtel angelegt wird. Dies setzt jedoch den mit sehr aufwändigen

Erdarbeiten verbundenen und daher auch kostenintensiven Rückbau des Autobahndamms voraus. Von erheblichem Nachteil ist auch der notwendige und einem Neubau teilweise gleichkommende vollständige Umbau insbesondere der beiden Anschlussstellen Gartenstadt und Zentrum, die entsprechenden Kosten eingeschlossen. Wegen der vielen Querungen kann sich die Parallelfahrbahn zudem nur an der Gradienten der vorhandenen A 57 orientieren, weswegen sie aufgeständert werden oder auf einem vor Rückbau der vorhandenen A 57 neu aufzuschüttenden Damm errichtet werden muss.

Als Vorteil einer solchen Parallelfahrbahn verbleibt im Wesentlichen die einfachere bauzeitliche Verkehrsführung. Nennenswerte Vorteile im Hinblick auf Immissionen oder die Umwelt ergeben sich nicht. Die mit einer verbreiterten Pufferzone auf der Ostseite der A 57 einhergehenden immissionsbezogenen Entlastungen werden durch entsprechende Mehrbelastungen westlich der A 57 kompensiert.

Eine Parallelstraße auf der Ostseite der heutigen A 57-Fahrbahnen hätte im Wesentlichen spiegelverkehrt die gleichen Nachteile. Hinzu kommt, dass für eine Parallelstraße im Osten der A 57 die Ossumer Straße und der Lohbruchweg teilweise verlegt werden müssen und dass die A 57 näher an das FFH-Gebiet „Latumer Bruch“ heranrückt.

Vergleichbar, wenn auch wegen des im Vergleich zu kompletten Parallelstraßen geringeren zusätzlichen Raumbedarfs mit abgeschwächten Nachteilen, stellt sich die Situation bei einseitigen Verbreiterungen des Autobahndamms zur Errichtung durchgehender Parallelfahrbahnen (= zwei zusätzliche durchgehend im Osten oder im Westen der A 57 verlaufende Fahrstreifen) dar.

Teilweise ähnlich gelagert – weil zumindest mittelbar auf das Eigentum von Anliegern durchschlagend – sind auch die Hauptnachteile der Varianten mit Gradientenabsenkungen sowie Geländegleich- und Einschnitt-/Troglagen.

Wie die Voruntersuchungen gezeigt haben, ist eine Absenkung der vorhandenen Damm-/Gradientenlage um rd. 2 m (Variante 6.1) zunächst nur in einem kurzen ca. 1,8 km umfassenden Teilstück zwischen der AS Gartenstadt im Norden und der Uerdinger Straße möglich, weil die auf ihr verlaufende Straßenbahn keine Anpassung der Gradienten der Uerdinger Straße zulässt. Dort müsste die Gradienten der A 57 von daher eine Tiefe von ca. 6 m (4,50 m lichte Höhe plus Brückenplatte)

in das Grundwasser hinein abgesenkt werden, damit die Uerdinger Straße unterquert werden kann. Wegen des Grundwassers wäre dazu ein Trog erforderlich. Südlich der AS Zentrum stehen dann in gleicher Weise die dort zu querenden Gleisanlagen (Industriebahn, Straßenbahn, Deutsche Bahn) der Gradientenabsenkung entgegen. Die Gradiente kann daher zwar südlich der Uerdinger Straße zunächst wieder etwas angehoben werden, bevor sie zur Querung der Gleisanlagen wieder auf die vorherigen ca. 6 m unter Gelände geführt wird. Beim Trog müsste es wegen des Grundwassers gleichwohl durchgehend bis nach den Gleisanlagen der Deutschen Bahn verbleiben. Von der Uerdinger Straße bis zur AS Oppum liefe dies daher im Ergebnis auf eine andere Variante hinaus.

Losgelöst davon ergibt sich der Hauptnachteil der Gradientenabsenkung im realisierbaren Abschnitt aus den notwendig werdenden Anpassungen der kreuzenden Straßen und Wege, die für den querenden Verkehr ebenfalls um ca. 2 m abgesenkt werden müssten. Abbindungen der Querstraßen, die erhebliche städtische bzw. innerörtliche und teilweise auch noch überörtliche Verkehrsfunktionen aufweisen, kommen dabei als Alternative nicht in Betracht. In den somit erforderlichen Absenkungsbereichen der K 4 (Traarer Straße), der Bergstraße und des Straßenzuges Bremer Straße/Emil-Schäfer-Straße – in dem A 57-Abschnitt mit diesen Straßenquerungen kann der Ausbau angesichts der Wohnbebauung auf der Ostseite sowie des Grünstreifens und des Gewerbegebietes auf der Westseite letztlich nur zur Westseite hin erfolgen, so dass die Absenkungsbereiche nach Westen bezogen auf die heutige A 57-Achse länger ausfielen – liegen jedoch Direktzufahrten mehrerer Wohngrundstücke, Stellplätze, Garagen und auch Gewerbebetriebe. Als Folge der Anpassungen der Querstraßen verlieren diese Zufahrten ihre Funktion, so dass die Nutzungsmöglichkeiten der über sie erschlossenen Grundstücke entfallen oder eingeschränkt werden. Auch würde die Ernst-Schröder-Straße, die von der Bergstraße abgebunden werden muss, zu einer Sackgasse. Der notwendige Wendehammer ginge wiederum zu Lasten eines privaten Grundstücks. Die tiefere Gradiente der A 57 führt daher zu erheblichen Eingriffen in das gem. Art. 14 GG geschützte Grundeigentum. Selbst wenn und soweit die Grundstückerschließungen erhalten werden können, sind zumindest städtebaulich sehr nachteilige Umbaumaßnahmen erforderlich, mit der die verbleibenden Grundstücksflächen zudem nutzungseinschränkend verkleinert würden.

Eher nachteilig wirkt sich die Absenkung der A 57 auch auf den Lärmschutz aus. Denn die Lärmabschirmung ist bei gleicher Lärmschutzwandhöhe und höherer Dammlage wirksamer, weil auch die Lärmbeugungskante erhöht ist und sich längere Schallbeugungswege ergeben. Um dies auszugleichen, muss die Höhe der

Lärmschutzwände bei sinkender Gradiente zunehmen. Vor diesem Hintergrund hebt die Absenkung der Gradiente der A 57 letztlich auch die städtebauliche Trennwirkung des Autobahndamms nicht auf. Denn trotz Absenkung der Gradienten würde die Kante der Lärmschutzwände noch etwas höher liegen als die heutige. Auch lufthygienisch verschlechtert sich tendenziell mit jeder Absenkung der Gradienten die Situation entlang der A 57. Ein parallel zur A 57 verlaufender Hauptsammler der Stadt Krefeld (DN 2.600) kommt als weiterer Nachteil der Variante hinzu. Bei jeder kreuzenden und die A 57 unterquerenden Straße wäre eine Dükerung erforderlich. Ob die Dükerungen hydraulisch überhaupt möglich sind, müsste geprüft werden. Falls sie möglich sind, sind sie zumindest sowohl arbeitstechnisch als auch finanziell mit erheblichem Aufwand verbunden.

Ein A 57-Ausbau in Geländegleichlage (Variante 6.2) weitet die verkehrlichen Nachteile und die Eingriffe in das Grundeigentum betroffener Dritter noch aus. Denn beim vollständigen Abtrag des Straßendamms müssen die zu querenden Straßen entweder in ca. 6 m Tiefe unterführt oder aber in ca. 6 m Höhe überführt werden. Da wegen der zu überwindenden größeren Höhendifferenz die Strecken der zu querenden Straßen, die abgesenkt oder angehoben werden müssen, erheblich länger werden, erhöht sich die Zahl der Grundstücke, deren Zufahrten funktionslos werden, entsprechend und nehmen die Beeinträchtigungen der Straßenrandnutzungen und der angrenzenden Grundstücke noch zu. Die flächensparende Ausbauvariante ist wegen der zu querenden Gleisanlagen aber sogar nur in einem rd. 1,4 km umfassenden Ausbauteilstück realisierbar, auch sie beseitigt trotz des vollständigen Dammrückbaus nicht die Trennwirkung der A 57 und zumindest bei einer Absenkung der Querstraßen verbleibt es auch bei der aus dem Hauptsammler der Stadt Krefeld resultierenden Problematik.

Vergleichbar verhält es sich auch bei einer Einschnittlage mit einer oberhalb des Grundwassers liegenden Gradienten (Einschnitt ca. 3 m unter Gelände, Variante 6.3), in der die A 57 analog zur Variante 6.2 in dem gleichen ca. 1,4 km langen Abschnitt geführt werden könnte. Diese Variante verlangt die Anhebung der kreuzenden Verkehrswege um ca. 3 m. Die bezogen auf die Querstraßen auszugleichende Höhendifferenz ist gegenüber der Variante 6.1 um 1 m höher und bezogen auf die Variante 6.2 um 3 m niedriger. Die für den Höhenausgleich notwendigen Streckenlängen der Querstraßen und damit die verkehrlichen Beeinträchtigungen und vor allem auch die Betroffenheiten der Anlieger liegen dementsprechend zwi-

schen denen der Varianten 6.1 und 6.2. Lärmschutzwände sind trotz des Einschnitts in einer Höhe von bis zu ca. 9 m über Gelände erforderlich. Auch diese Variante kann die Trennwirkung des A 57-Damms daher nicht beseitigen.

Als Variante mit möglichst durchgehender Tieflage ohne Tunnelbau und Untervariante 6.3.1 des nördlich der Uerdinger Straßen endenden Einschnitts der Variante 6.3 ist auch deren Verlängerung um rd. 2,5 km in einem bezogen auf die Gradienten ca. 6 m unter Gelände verlaufenden Einschnitt bis zur Höhe der Ossumer Straße nördlich der AS Oppum in die Vorüberlegungen einbezogen worden. Diese Variante ermöglicht die Unterquerung der Gleis- und Bahnanlagen von der Uerdinger Straße (Stadtbahn) im Norden bis zum Südrand des Schönwasser-/Crönparks im Süden (Deutschen Bahn), die dort den geringeren Absenkungen der Varianten 6.1, 6.2 und 6.3 entgegenstehen. Sie reicht dort bis in das Grundwasser, verläuft dabei etwa zur Hälfte in den Schutzzonen des geplanten WSG „In der Elt“, und setzt daher den aufwändigen Bau eines Troges voraus.

Durch den Wegfall von Böschungen fällt die als Trog fortgesetzte Einschnittlösung der Variante 6.3.1 mit einer Einschnittgesamtlänge von rd. 3,9 km besonders flächensparend aus. Selbst im Bereich des Troges sind bei dieser Einschnittlage aber noch immer hohe Lärmschutzwände erforderlich, so dass die visuelle Trennwirkung der A 57 nur etwas gemindert, nicht aber beseitigt wird. Ansonsten kommen zu den erheblichen und erhalten bleibenden Nachteilen des vorauslaufenden und – nur ca. 3 m tiefen – Einschnitts insbesondere erhebliche und abwägungsrelevante Mehrkosten von mehr als 100 Millionen Euro (Stand 2007/2008) gegenüber einem Ausbau in vorhandener Dammlage hinzu. Angesichts der seit der Kostenschätzung eingetretenen Preisentwicklungen im Baugewerbe werden sich die im Vergleich zu anderen Varianten zu veranschlagenden Mehrkosten sowohl absolut als auch relativ noch erhöht haben. Auch die Kosten der Unterhaltung eines solchen Troges übersteigen die Unterhaltungskosten einer standardmäßigen Bauausführung erheblich. Ungünstig ist zudem die Lage des Trogs im Grundwasser und zum Teil gleichzeitig auch innerhalb des WSG.

Im Ergebnis verursachen danach alle Varianten mit abgesenkter Gradienten zwischen der AS Krefeld-Gartenstadt und der AS Krefeld-Zentrum erhebliche Beeinträchtigungen der zu querenden klassifizierten Traarer Straße (K 4) und der als Gemeindestraßen einzustufenden Züge der Bergstraße und der Bremer Straße/Emil-Schäfer-Straße sowie deren Anlieger und des Grundeigentums entlang der höhenteknisch anzupassenden Bereiche, die ihrer Realisierung entgegenstehen.

Südlich der AS Krefeld-Zentrum sind reduzierte Gradientenhöhen schon baulich nicht umsetzbar bzw. stehen ihr bei der zwar flächensparenden, aber ansonsten nicht mit wesentlichen Vorteilen verbundenen Troglösung die Kosten entgegen.

Die ansonsten ebenfalls noch denkbaren Varianten mit einem 6 m tiefen Tunnel bzw. Trogabschnitt (einem Trog entsprechender Tunnel in Gleichlage, Variante 7.2), eines Tunnels für nur eine Fahrtrichtung mit gegenläufiger Fahrbahn oberhalb des Tunnels (Tunnel und Gleichlage, Variante 7.1) sowie eines Dammrückbaus und A 57-Neubaus in aufgeständerter Hochstraße im Tunnel (Variante 7.3) oder im Trog (Untervariante 7.3.1) konnten ebenfalls auf der Basis einer Grobrasterung ausgeschlossen werden.

Die zwischen der AS Gartenstadt und der AS Zentrum 6 m tief im Grundwasser verlaufende Tunnel-/Troglösung der Variante 7.2 hat insbesondere insoweit, als sie durchgehend ohne Grunderwerb auskommt und vor allem auch die Höhenlage der querenden Straßen unberührt lässt, Vorteile. Die visuelle Trennwirkung der A 57 wird aber wegen der erforderlichen Lärmschutzwände nur etwas gemindert und nicht beseitigt. Nachteile ergeben sich lufthygienisch und dadurch, dass auch der Einschnitt und Trog nördlich der AS Zentrum im Grundwasser und zu großen Teilen gleichzeitig im WSG (hier des WSG Krefeld IV „Uerdingen“) verläuft. Analog zur Variante 6.3.1 hat sie erhebliche Kostennachteile beim Bau und bei der Unterhaltung. Insbesondere aber erfordert der Trog eine sehr lange Bauzeit, lässt für diese nur bedingt bzw. nur einseitig bauzeitlichen Lärmschutz zu und behindert währenddessen mit entsprechenden Folgen für die Stadt Krefeld sehr lange und intensiv den örtlichen Verkehr. Langwierige Verkehrsbehinderungen durch Straßensperrungen und aufwändige bauzeitliche Verkehrsführungen über Umleitungsstrecken, die hohe Belastungen für die Stadt Krefeld auch durch Immissionen mit sich bringen, sind nicht vermeidbar und rechtfertigen den Ausschluss der Variante.

Die Variante 7.1, der Bau eines asymmetrisch verlaufenden Tunnels für eine Fahrtrichtung und die Führung der Gegenrichtung in der Geländegleichlage oberhalb dieses Tunnels, lassen die örtlichen Gegebenheiten wie bei den Varianten 6.2, 6.3 und 6.3.1 nur in dem ca. 1,4 km langen Ausbauteilstück zwischen der AS Gartenstadt und der Uerdinger Straße zu. Im Übrigen stehen auch ihr die quer zur A 57 verlaufenden Gleisanlagen entgegen. In dem Bereich, in dem sie möglich ist, kommt sie nicht nur weitgehend ohne Grunderwerb aus, sondern ermöglicht mit ihrer in etwa halbierten Gesamtbreite sogar Flächeneinsparungen, die anderen

Zwecken wie z. B. Ergänzungen der Grünzüge und damit den Erholungsfunktionen zu Gute kommen können. Im Gegensatz zu den anderen vorab ausgeschlossenen Varianten sind ihr damit jedenfalls in diesem Teilstück nennenswerte Vorteile zu Gunsten der Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt und auch Boden zu attestieren. Die Variante erfordert dort analog zur den Ausbau in Geländegleichlage vorsehenden Variante 6.2 aber eine Anhebung der Querstraßen, d. h. der K 4 (Traarer Straße), der Bergstraße und des Zuges der Bremer Straße/Emil-Schäfer-Straße, um jeweils rd. 6 m. Auch wenn die Länge der Querstraßenabschnitte, die zum Ausgleich der Höhendifferenz benötigt werden, wegen der schmaler ausfallenden A 57-Trasse etwas kürzer werden, bleiben die damit einhergehenden Beeinträchtigungen der Erschließung und Nutzung der angrenzenden Grundstücke mit ihrer Wohnbebauung und ihrer gewerblichen Bebauung wegen der Größe der Höhendifferenz erheblich. Zudem verursacht die doppelstöckige Führung der A 57 besonders zeitaufwändige Baumaßnahmen, die im betroffenen Streckenabschnitt mit Straßensperrungen, aufwändigen Umleitungen und hohen Belastungen der Stadt Krefeld durch Verkehr und Immissionen einhergehen. Erhebliche und auch abwägungsrelevante Mehrkosten – nach der Kostenschätzung von 2007/2008 mehr als 80 Millionen Euro im Vergleich zum Ausbau in Dammlage, der ebenfalls erhebliche Mehraufwand an Unterhaltung ausgeklammert – kommen hinzu. Insoweit bringt die Variante 7.1 eine Vereinigung der Nachteile der Varianten 6.2 bzw. 6.3 und 6.3.1 einerseits und der Variante 7.2 andererseits mit sich.

Mit der Variante 7.3 ist mit Blick auf Lärmempfindlichkeiten dort, wo zwischen der AS Gartenstadt und der AS Zentrum beidseits der A 57 Wohnbebauung zu finden ist, über eine Länge von rd. 2,2 km die eingehauste tunnelartige Führung ihrer Richtungsfahrbahnen als aufgeständerte Hochstraße – wie auch bei den anderen abschnittsweise betrachteten Varianten in Kombination mit einem Ausbau in vorhandener Dammlage – in die Vorprüfung einbezogen worden. Die Vorteile eines solchen Ausbaus, der den Rückbau des vorhandenen Damms beinhaltet, liegen neben dem umfänglichen Lärmschutz im Tunnelbereich beim geringen und keinen Grunderwerb bedingenden Flächenbedarf, bei den ausbleibenden Beeinträchtigungen der die A 57 querenden Straßen (können in Geländegleichlage unter dem aufgeständerten Tunnel durchgeführt werden) und bei der Öffnung heute versperrter Sichtachsen. Zwar liegt die Oberkante des Tunnels noch etwa 2 m oberhalb des Niveaus der heutigen Oberkante der Lärmschutzwände, was die Barrierewirkung insoweit erhöht, unterhalb der Tunnels werden aber heute durch den Damm

versperrte Sichtachsen offengelegt. Für das Ortsbild ist die hohe Tunnelführung besonders nachteilig, die Baukosten übersteigen auch die des Troges noch einmal erheblich und liegen nach den Schätzungen von 2007/2008 etwa 150 Millionen Euro oberhalb der Kosten, die ein Ausbau in Dammlage verursachen würde. Die Baukosten würden sich daher trotz Außerachtlassung der ebenfalls erheblich höheren Unterhaltungskosten mehr als verdoppeln. Die unter dem Tunnel frei werden Flächen sind zudem kaum nutzbar und ohne nennenswerte Bedeutung für die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Boden und Luft und auch bei dieser Variante sind die Baumaßnahmen besonders zeitaufwändig, im betroffenen Streckenabschnitt mit Straßensperrungen, aufwändigen Umleitungen und hohen Immissions- und Verkehrsbelastungen der Stadt Krefeld verbunden. Der aktive Lärmschutz kann zudem mit Hilfe konventioneller Maßnahmen (lärmmindernder Fahrbahnbelag und Lärmschutzwände) auch bei einem Ausbau in vorhandener Dammlage unter Verzicht auf den Tunnel fast vollständig gewährleistet werden, so dass nur noch ganz wenige Gebäude im Umfeld der potentiellen Tunnelstrecke auf ergänzenden passiven Lärmschutz angewiesen sind.

Die Untervariante 7.3.1 entspricht mit dem Unterschied, dass der aufgeständerte Streckenabschnitt ohne Abdeckung als Trog ausgebildet wird, der Tunnelvariante 7.3. Sie weist dementsprechend die nahezu gleichen Vor- und vor allem Nachteile auf. Sie ist – wenn auch immer noch doppelt so teuer wie ein konventioneller Ausbau in vorhandener Dammlage – rd. 25 Millionen Euro günstiger, dafür aber beim Lärmschutz, der wegen der notwendigen Lärmschutzwände zu einer noch etwas höher liegenden Abschlusskante führt, ungünstiger. Im Ergebnis konnten nicht nur wegen der Kosten, sondern vor allem wegen der Folgen für die Bauzeiten, der Betroffenheiten der Anlieger der Abschnitte der Querstraßen, die anzupassen sind, sowie die Belastungen der Stadt Krefeld auch die Varianten 7.3 und 7.3.1 vorab ausgeschlossen werden.

Es verbleiben somit nur asymmetrische und symmetrische Ausbauvarianten in vorhandener Dammlage und mit Blick auf mögliche positive Wirkungen hinsichtlich Umwelt und Ortsbild ein nicht von vornherein ausgeschlossener Volltunnel, der allerdings nur zwischen der AS Gartenstadt und der AS Zentrum in Frage käme. Denn einem durchgehenden Volltunnel zwischen der AS Gartenstadt und der AS Oppum steht die insoweit einen Zwangspunkt darstellende AS Zentrum, die von der Dammebene in die unterirdische Tunnelebene verlegt werden müsste, entge-

gen. Dies gilt unabhängig vom Aufwand (die Rampen müssten z. B. ebenfalls untertunnelt werden) und von den Kosten auch deshalb, weil die gesamte AS für eine sehr lange Bauphase, die über die bei einem Ausbau in Dammlage (für die mit 6 Jahren gerechnet wird) noch erheblich hinausginge, gesperrt werden müsste.

Ein zweiter separater Volltunnel zwischen der AS Zentrum und der AS Oppum bietet sich wegen des nur rd. 1,4 km betragenden Abstands zwischen den beiden Anschlussstellen nicht an. Dieser Tunnel fiel angesichts der beidseits erforderlichen Absenkungen der A 57 um ca. 6 m und der dazu notwendigen Streckenlängen an den Tunnelein- und -ausfahrten sehr kurz aus und würde wegen der geringen Streckenlänge zwischen den Tunnelein- und -ausgängen kaum positive Lärmschutzwirkungen auf das einzige zwischen den Anschlussstellen an die A 57 grenzende Wohngebiet (Rembertstraße, Westseite der A 57) entfalten. Er konnte daher ebenfalls nach entsprechender Grobrasterung im Vorfeld ausgeschlossen werden.

7.1.4 **Trassenvergleich der UVU**

Der symmetrische Ausbau der Variante 1 beinhaltet es im Ergebnis, die Straßenachse unberührt zu belassen und die Erweiterung gleichmäßig auf beide Seiten zu verteilen, d. h. die A 57 sowohl im Osten als auch im Westen jeweils durchgehend um eine in gleicher Gradientenlage liegende Fahrspur zu erweitern.

Bei der Variante 6 mit ihrem asymmetrischen Ausbau wird diese Erweiterung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten wie z. B. der Lage der Wohngebiete, der Entfernung zwischen ihnen und der A 57 sowie der Lage der vorhandenen Anschlussstellen mit dem Ziel, die sich auf beiden Seiten ergebenden und in die Umgebung mit ihren Wohngebieten und Grünstreifen hineinreichenden Wirkungen in der Gesamtschau zu minimieren, mit anderen Worten die ausgebaute Trasse möglichst optimiert zu platzieren. Die Variante sieht deshalb vom südlichen Rand der AS Gartenstadt bis zur AS Zentrum eine Achsverschiebung in Richtung Westen und zwischen der AS Zentrum und der AS Oppum eine Achsverschiebung nach Osten vor. Die Bereiche der Anschlussstelle Gartenstadt mit dem nördlich von ihr noch zum Ausbauabschnitt gehörenden Teil der A 57 und der Bereich südlich der AS Oppum erhalten dagegen einen symmetrischen Ausbau unter Beibehaltung der Straßenachse.

Die Variante 7 kombiniert die Variante 6 mit einem Volltunnel, der im Norden in

Höhe der Görlitzer Straße südlich der AS Gartenstadt beginnt und sich über ca. 1,7 km bis zum Südrand der Uerdinger Straße im Norden der AS Zentrum erstreckt.

Die durchgeführten Untersuchungen weisen beim Schutzgut Mensch, Kultur und sonstige Sachgüter

- der Wohnbebauung in geschlossenen und offenen Gebieten, Dorf- und Mischgebieten und zugehörigen privaten Gärten,
- den ausgewiesenen Wanderwegen und Erholungsbereichen, insbesondere dem auch überregional bedeutsamen Erholungsgebiet im Umfeld der Burg Linn sowie
- den Bau- und Bodendenkmälern des Raums

eine sehr hohe Empfindlichkeit auf. Wohnumfeldern von bis zu 200 m, Grün- und Sportflächen, Kleingärten, Friedhöfen, örtlichen Wander- und Spazierwegen sowie siedlungsnah gelegenen Frei- und strukturreichen Landschaftsräumen wird eine hohe Bedeutung, Gebieten mit überwiegend gewerblicher Nutzung und den Erlebnisräumen an Wander- und Spazierwegen eine mittlere Bedeutung beigemessen. Keine besondere Bedeutung haben Industriegebiete.

Verkehrslärmschutzaspekte stellen sich bei den vom jeweils betroffenen Trassenraum her nur gering unterscheidenden Varianten jeweils sehr ähnlich dar. Da bei allen drei Varianten sichergestellt werden kann, dass die Vorgaben der 16. BImSchV umsetzbar sind und sich die Situation mit der ausgebauten A 57 unabhängig von der Wahl der Variante im Vergleich zum Ist-Zustand durchgehend erheblich verbessern wird, ist für den Variantenvergleich auf eine Einzelbetrachtung verzichtet worden.

Unter diesen Gegebenheiten kann die in ihrem südlichen Teil mit der Variante 6 identische Variante 7 entlang ihres Tunnelabschnitts (= Teilabschnitt 2 der UVU) Vorteile generieren. Während der Bauphase und bis zu einer Neugestaltung der Tunneloberfläche verursacht sie zwar mit bis zur höchsten Stufe reichenden Einwirkungsintensitäten die größeren weil deutlich flächenintensiveren Beeinträchtigungen direkter Wohnumfelder (Grad der Empfindlichkeit/Beeinträchtigungsrisiko: sehr hoch) und auch des Grünstreifens auf der Westseite der A 57 (Grad der Empfindlichkeit/Beeinträchtigungsrisiko: hoch). Mit dem Wegfall des Autobahndamms und der anschließend möglichen Neugestaltung der Flächen oberhalb des Tunneldachs verbessert sich dann aber die Wohnumfeldsituation jedenfalls zwischen den Querstraßen, die künftig in Geländegleichlage über den Tunnel geführt werden

müssen, deutlich. Grünflächen, die auch städtische Erholungsfunktionen wahrnehmen, sind wiederherstellbar und können sogar ausgeweitet werden.

Die Variante 6 beseitigt die visuelle Barrierewirkung des Autobahndamms nicht, vermeidet zwischen der AS Gartenstadt und der Uerdinger Straße mit der nach Westen zum Gewerbegebiet hin erfolgenden Erweiterung aber eine Verkleinerung der ohnehin geringen Abstände zwischen der A 57 und den geschlossenen Wohngebieten auf deren Ostseite. Für die direkten Wohnumfelder bleiben die Entlastungen der Tunnelvariante zwar aus, neue Beeinträchtigungen ergeben sich gleichwohl nicht und wie bei allen Varianten ergibt sich eine erhebliche Verbesserung beim Verkehrslärmschutz. Die Variante 1, die zumindest mit etwa halber Breite der Erweiterungsfläche an die genannten Wohngebiete heranrückt, zeigt sich hier beim Schutzgut Mensch als ungünstigste Variante.

Im Süden profitieren die Varianten 6 und 7 davon, dass der Ausbau in Höhe der Burg Linn zwar überwiegend unter Nutzung des Raums zwischen der A 57 und der das Erholungsgebiet begrenzenden Ossummer Straße (L 443) nach Osten hin erfolgt (von Norden kommend bis zur Höhe der DB-Strecke am Südrand der Schönwasserparkbrücke erfolgt der Ausbau bei diesen Varianten nach Westen, anschließend erfolgt ein langsamer und in Höhe der L 443 auslaufender Rückschwenk der Achse bis zur Bestandsachse). Der sehr bedeut- und empfindsame Erholungsraum in der Umgebung der Burg Linn bleibt deshalb trotz des sich etwas verringernden Abstands zur A 57 unberührt. Er wird auch nicht mittelbar durch Immissionen beeinträchtigt, weil der Lärmschutz [4,5 m hohe Lärmschutzwand, insbesondere aber auch lärmindernder Asphalt mit dem Korrekturfaktor - 5 dB(A)] mit der Folge deutlich ausgeweitet wird, dass sich die Immissionseinträge in diesen Erholungsraum nicht nur nicht erhöhen, sondern reduzieren und damit entlasten. Andererseits werden unmittelbare Beeinträchtigungen den gegenüberliegenden Schönwasser-/Crönparks sowie des südwestlich der AS Zentrum gelegenen Wohngebietes, die mit dem halbseitig nach Westen erfolgenden Ausbau der Variante 1 entstehen, so weit wie möglich vermieden. Für die sich nach Westen und nach Osten erstreckende Ausbauvariante 1 ergeben deshalb auch hier Nachteile.

Unter dem Aspekt der Trennung erholungsrelevanter Wege- und Funktionsbeziehungen ist die Tunnelvariante 7 insoweit günstiger, als sie die heute vorhandene, angesichts der vielen Querungsmöglichkeiten aber vorwiegend visuelle Trennwirkung in ihrem Bereich aufhebt. Dies bleibt bei den beiden anderen Varianten aus,

vorhandenen Wege- und Funktionsbeziehungen werden aber auch bei ihnen aufrechterhalten.

Städtebaulich ergibt sich nichts Anderes. Bei der Variante 7 schlägt das sich verbessernde Erscheinungsbild im Umfeld des Tunnels durch. Die Variante 6 beinhaltet im Rahmen des Möglichen eine optimierte Trassenführung unter Einbeziehung der örtlichen Gegebenheiten. Siedlungsnaher Pufferzonen bleiben daher weitestgehend unberührt. Die Variante 1 verzichtet mit dem symmetrischen Ausbau auf diese Optimierungspotentiale und ist im Vergleich die ungünstigste.

Welche bauzeitlichen Auswirkungen sich auf das Schutzgut Mensch ergeben, hängt wesentlich von der Bauzeit ab, die sich bei den Varianten 1 und 6 nicht unterscheidet. Die Variante 7 erfordert dagegen neben dem Abtrag des vorhandenen Damms sehr umfangreiche und zeitaufwändige Arbeiten für den Tiefbau und für die Ausstattung des rd. 1,7 km langen Tunnels, zumal wegen der Tunnellage im Grundwasser besondere auf den Aufwand durchschlagende Vorkehrungen und Bautechniken erforderlich sind. Auch wenn die Tunnelbauzeit nicht durchkalkuliert worden ist, verlängert der Tunnelbau die schon bei den Varianten 1 und 6 mit ca. sechs Jahren zu veranschlagende Bauphase nochmals erheblich um viele Monate bis Jahre. Die 2008 der UVU zu Grunde gelegte Bauzeit von ebenfalls 6 Jahren (vgl. S. 67) ist jedenfalls nicht haltbar und bedarf der Korrektur. Dies nicht zuletzt auch deswegen, weil der Ausbau der A 57 unter Verkehr, d. h. im laufenden Betrieb, erfolgen muss, woraus sich für den Tunnelbau zusätzliche sich auf den Zeitfaktor auswirkende Anforderungen ergeben. Denn der Tunnel müsste unter Berücksichtigung der notwendigen bautechnischen Sicherheitsvorkehrungen zunächst halbseitig – und, wie schon ausgeführt, im Grundwasser – errichtet werden, um die andere Seite für den Verkehr nutzen zu können. Anschließend wäre eine Verlagerung des Verkehrs in den halbseitigen Tunnel erforderlich, um diesen bautechnisch zu komplettieren.

In der Bauphase erreichen die Auswirkungen der Variante 7 auf die Erholungsgebiete, die Wohnumfelder und Anlieger sowie letztlich die gesamte Stadt Krefeld daher ein Maß, das über das regelmäßig zumutbare hinausgeht und von daher auch mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Variante 7 zwar anlagebedingt flächenschonend, in der Bauphase aber gegenüber den Varianten 1 und 6 mit viel umfangreicheren Flächeninanspruchnahmen verbunden ist. Die Puffer zwischen Wohngebieten und anderen empfindsamen Flächen sind daher geringer oder fallen weg. Auf der Bauseite, auf der mit der Aufnahme der Bauarbeiten die vorhandene und ohnehin

unzureichende Lärmschutzwand demontiert werden muss, ist auch kein bauzeitlicher Verkehrslärmschutz möglich.

Unter sonstigen Aspekten sind keine nennenswerten Vor- und Nachteile der Varianten feststellbar. Insbesondere ergeben sich bei keiner Variante bau- und insbesondere keine anlagebedingten Verluste von (Wohn-)Gebäuden und Privatgärten oder von sonstigen Kultur- und Sachgütern.

Beim Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt nennt die UVU als Hauptwirkungen des Vorhabens die Flächeninanspruchnahmen/Versiegelungen, die Zunahme naturferner Standorte durch die Versiegelungen, die Beeinträchtigungen gefährdeter und/oder geschützter Arten sowie Zerschneidungen und Entwertungen von Aktionsräumen im städtischen Biotopverbund. Betriebsbedingte Neubelastungen von Biotopen durch Schadstoffe, Licht, Lärm, Erschütterungen und Beunruhigen des Raums klammert sie mit Blick auf die schon vorhandene A 57, ihr hohes Verkehrsaufkommen, dass mit maximal 7 % nur noch mäßig steigen wird, die damit einhergehenden Vorbelastungen des Raums und die geringen räumlichen Differenzen zwischen den Trassenvarianten als nicht entscheidungsrelevant nachvollziehbar aus.

Die Variante 1 ist systembedingt durchgehend auf beiden Seiten der A 57 mit Neuversiegelungen und Eingriffen in die Böschungen verbunden, die überwiegend Gehölzbeständen sind. Wenn auch in geringem Umfang gehen damit auch solche Gehölzbestände verloren, die trotz der Vorbelastungen des Raums mittlere bis hohe Empfindlichkeitsstufen aufweisen. Die Variante 6 vermeidet einen Teil dieser Eingriffe in ihren asymmetrischen Teilen dort, wo die Böschung unberührt bleiben kann. Die Variante 7 verursacht diesbezüglich mit dem gesamten Dammrückbau im Tunnelabschnitt und ihrem großen Bauflächenbedarf zunächst die mit Abstand größten Eingriffe, ermöglicht dort aber dauerhaft eine Neugestaltung und Erhöhung des innerstädtischen Grünanteils, der mit den sich aus den Querstraßen ergebenden Einschränkungen auch dem Nord-Süd-Verbund der Lebensräume zu Gute kommt. Auf diesen Vorteil muss bei den Varianten 1 und 6 verzichtet werden. Eine Gefährdung der Vernetzungsfunktionen zwischen Stadt und Umland ergibt sich aber auch bei ihnen nicht. Die Variante 6 hat gegenüber der Variante 1 aber den Nachteil, dass sich anlagebedingt zwischen der AS Gartenstadt und der AS Zentrum der auf der Westseite der A 57 gelegene Grünstreifen verschmälert.

Aus den im Ergebnis gleichen Gründen verursacht die Variante 1 auch den größten und die Variante 7 den geringsten Eingriff in die ausgewiesenen Landschaftsschutzgebiete. Die Variante 6 stellt sich etwas günstiger als die Variante 1 dar.

Der Verlust gefährdeter oder geschützter Tiere- und Pflanzenarten ist bei keiner Variante zu befürchten bzw. kann mit geeigneten Mitteln verhindert werden, so dass sich diesbezüglich keine nennenswerten Unterschiede feststellen lassen. Insofern fällt auch die Möglichkeit, mit der Variante 7 den Grünflächenanteil zu erhöhen, wegen der beschränkten Lebensraumpotentiale des Raums oberhalb des Tunnels kaum ins Gewicht.

Bei den Schutzgütern Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft/Ortsbild und Fläche unterscheiden sich die Varianten 1 und 6 nur marginal. Soweit sich Unterschiede ergeben, kann die Variante 6 leichte Vorteile für sich verbuchen.

Die von den Varianten 1 und 6 berührten Böden weisen in etwa die gleichen Wertigkeiten, die gleichen Ertragsfunktionen und die gleichen Sorptionsfähigkeiten auf. Auch die bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen und des Bodenwasserhaushalts entsprechen sich. Leichte Vorteile für die Variante 6 resultieren aus den bauzeitlichen Flächeninanspruchnahmen, die bei der Variante 6, bei der sich die Baumaßnahmen in den asymmetrischen Abschnitten teilweise flächensparend auf eine Autobahnseite konzentrieren lassen. Beeinträchtigungen, die sich z. B. durch Bodenverdichtungen ergeben, sind daher geringer.

Keine der beiden Varianten 1 und 6 erfordert unmittelbare Eingriffe in das Schutzgut Wasser. Die jeweilige Erweiterung des Autobahndamms lässt sowohl Oberflächengewässer als auch das Grundwasser unberührt. Über den Linner Mühlenbach führen sowohl die heutige als auch die ausgebaute A 57 per Brücke und die Erweiterung des Autobahndamms findet jeweils ohne in das Grundwasser eingreifende Tiefbauarbeiten statt. Die Grundwasserflurabstände in den betroffenen Bereichen entsprechen sich ebenso wie Verschmutzungsgefährdungen der Gewässer – die durch Einleitungen des auf den Straßenoberflächen anfallenden Niederschlagswasser eingeschlossen – und die Länge der Trassenabschnitte in Wasserschutzgebieten. Anders als die UVU, die leichte Vorteile für die Variante 6 ausweist, sieht die Planfeststellungsbehörde vor diesem Hintergrund beide Varianten als gleichwertig an.

Bei den Schutzgütern Klima/Luft und Landschaft/Ortsbild ist dann jeweils die Variante 6 wieder etwas günstiger. Sie belastet mit ihrem teilweise einseitig ausgerichteten Ausbau und damit zusammenhängend geringeren Eingriffen in Böschungen und Gehölze jedenfalls über einen längeren Zeitraum bis zur Wiederherstellung entsprechender Bereiche die lufthygienischen Ausgleichsfunktionen temporär weniger als die Variante 1. Vorhandene Kaltluftentstehungsgebiete und Luftaustauschbeziehungen lassen beide Varianten unberührt und auch die Entstehung von Luftschadstoffen und – bezogen auf das Makroklima – von Treibhausgasemissionen ist hier nicht vom symmetrischen oder asymmetrischen Ausbau abhängig. Wiederum wegen der geringeren Eingriffe in vorhandene Böschungen und Gehölze gestaltet sich die Variante 6 auch beim Schutzgut Landschaft/Ortsbild etwas besser. Dies gilt nicht nur, weil mit der Erhaltung eines größeren Teils vorhandener Gehölze weniger Landschaftselemente verloren gehen, sondern auch, weil diese Gehölze bezüglich des Blicks auf den Autobahndamm als Sichtschutz fungieren und damit nicht zuletzt auch der „Technisierung“ des Landschafts- bzw. Ortsbildes entgegenwirken.

Nennenswerte Unterschiede bei anlagebedingten Flächeneingriffen stellen sich bei den Varianten 1 und 6 nicht ein. Die etwas größeren Bauflächen, die für die Variante 1 erforderlich sind, führen nicht zu Flächenverlusten, sind nur temporärer Art und bedingen keine nennenswerten Unterschiede. Dies gilt im Ergebnis auch für solche Flächenzugriffe, die mit Kompensationsmaßnahmen verbunden sind.

Die vorstehend bezogen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft/Ortsbild und Fläche noch ausgeblendete Variante 7 sieht die Planfeststellungsbehörde entgegen der UVU und bezogen auf diese Schutzgüter zwar nicht ungünstiger als die Variante 6, nicht aber als durchgehend vorteilhafter an.

Die Variante 7 erfordert analog zur Variante 1 nicht nur auf beiden Seiten ihrer Tunnelstrecke Eingriffe in die Böschungen und Gehölzbestände, sondern insgesamt auch jeweils viel größere Baufelder und damit temporäre Flächeninanspruchnahmen, die sich auch auf einen deutlich längeren Zeitraum erstrecken. Auch die mit den erforderlichen Tiefbauarbeiten verbundenen dauerhaften Einwirkungen in das Bodengefüge sind in den Vergleich einzubeziehen. Zwar kann die Tunneldecke nach Abschluss des Tunnelbaus mit Boden überdeckt und begrünt werden.

Naturnahe Bodenfunktionen lassen sich mit einer entsprechend dünnen Bodenschicht auf dem Tunnel aber auch mit einer Begründung nur sehr bedingt generieren. Von daher gleichen die Vorteile der Variante 7 zwar letztlich ihre Nachteile aus. Als günstiger als die Variante 6 erweist sich die Variante 7 jedoch nicht.

Beim Schutzgut Wasser gelten für die Variante 7 die vorstehenden Aussagen zu den Varianten 1 und 6 mit dem Unterschied, dass die dauerhafte Lage eines entsprechenden Tunnelbauwerks nicht nur im WSG, sondern auch unmittelbar im Grundwasser, auch dann zu ihren Lasten ausschlägt, wenn bau-, anlage- und betriebsbedingte Verunreinigungen des Grundwassers vermieden werden können. Andererseits ist die Variante 7 insoweit günstiger, als mit dem Tunnel die auf den Straßenflächen anfallenden und zu entsorgenden Niederschlagswassermengen reduziert werden. Insgesamt stuft die Planfeststellungsbehörde die Variante 7 damit insoweit als gleichrangig mit den Varianten 1 und 6 ein.

Nicht günstiger, wohl aber gleichrangig mit der Variante 6 ist die Variante 7 auch beim Schutzgut Luft/Klima. Sie hat mit ihren beidseitigen Eingriffen in die Böschungen und Gehölze entlang der A 57 zunächst für das Mikroklima die Nachteile der Variante 1, die die Variante 6 vermeidet. Andererseits begrenzt der Tunnel mehr noch als die hohen Lärmschutzwände beim Ausbau in Dammlage die Ausbreitung von Luftschadstoffen in die nähere Umgebung. Bezogen auf das Makroklima lassen der im Vergleich zu einem Ausbau in Dammlage unter Erneuerung der vorhandenen Brückenbauwerke viel höhere Verbrauch von in der Herstellung energieaufwändigem Zement/Beton sowie der Betrieb des Tunnels (Energieaufwand für die Belüftung etc.) den Tunnelbau deutlich ungünstiger erscheinen. Vorteilhaft ist dann aber die anschließend mögliche Begrünung der Tunneldecke, die beispielsweise Erwärmungseffekte zu vermeiden hilft und die Nachteile im Wesentlichen kompensiert.

Beim Landschafts- und Ortsbild hat der Tunnel der Variante 7 mit dem Wegfall des Autobahndamms und der möglichen Begrünung seiner Oberfläche offensichtliche Vorteile, die keiner weiteren Erläuterung bedürfen. Auch beim neuen Schutzgut Fläche wirkt sich der dauerhaft einstellende Flächengewinn oberhalb des Tunnels zu Gunsten der Variante 7 aus.

Im Ergebnis – und ohne Gewichtung der Vor- und Nachteile – lässt sich daher unter Umweltgesichtspunkten für den Variantenvergleich folgende Rangfolge ableiten:

Schutzgut / Variante	Variante 1	Variante 6	Variante 7
Mensch, Kultur und Sachgüter	●●●	●●	●
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	●●●	●●	●
Boden	●●	●	●
Wasser	●	●	●
Luft/Klima	●●	●	●
Landschaft/Ortsbild	●●●	●●	●
Fläche	●●	●●	●
Summe	●●●	●●	●

- Platz 3 in der Rangfolge/ungünstigste Variante
- Platz 2 in der Rangfolge/zweitgünstigste Variante
- Platz 1 in der Rangfolge/günstigste Variante

Eine weitere Ausbauvariante, die noch zu untersuchen gewesen wäre, ist für die Planfeststellungsbehörde im Übrigen nicht erkennbar, so dass das untersuchte Variantenspektrum als vollständig erachtet wird. Außer dem Verzicht auf den Ausbau (= der Nullvariante) ist auch im Anhörungsverfahren keine andere Lösung gefordert oder vorgeschlagen worden.

7.1.5 Nullvariante

Bei der Nullvariante bliebe der Zustand so, wie er sich ohne den Ausbau der A 57 darstellt. Mit dem Verbleiben dieses Zustands lassen sich die planerischen Ziele nicht verwirklichen. Die erhebliche zu täglichen Staus führende Überlastung der A 57 und die damit einhergehende unzureichende verkehrliche Situation, die sich nicht nur für den Fernverkehr, sondern daraus folgend auch für den kleinräumigeren Verkehr im Raum Krefeld – Berufspendler eingeschlossen – ergibt, bliebe erhalten. Es träte keine dem Verkehrszweck der A 57 als Teil einer überregionalen Fernverbindung angemessene Verbesserung des Verkehrsflusses ein. Die angestrebten verbesserten Bedingungen für die Verkehrssicherheit blieben ebenso aus wie der deutlich verbesserte Lärmschutz für die Anlieger, der sich im Übrigen mit den nunmehr vorgesehenen Lärmschutzwänden entlang des vorhandenen Autobahndamms allein nicht verwirklichen ließe. Stattdessen würde die Überlastung

der A 57 mit den regelmäßigen Staus nicht nur bezogen auf die Immissionen, sondern auch bezogen auf die sonstige Wohn- und Lebensqualität in den Wohngebieten beidseits von ihr zementiert.

Die Nullvariante könnte den Erfordernissen des Straßenverkehrs daher nicht genügen. Hinsichtlich der Unzulänglichkeiten der bestehenden Situation wird im Übrigen auf die Ausführungen unter Kapitel B Nr. 6 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Ein mit der Nullvariante verbundener Verzicht auf den 6-streifigen Ausbau der A 57 kommt deshalb als Planungsalternative nicht in Betracht. Sie ist deshalb in der Variantenwahl als Alternative nicht weiter berücksichtigt worden. Die Vorhabenträgerin hat von ihr zu Recht Abstand genommen. Dabei wird nicht verkannt, dass die Nullvariante im Vergleich mit allen Neubauvarianten auch Vorzüge aufweist. Insbesondere könnte auf viele Eingriffe in Natur und Landschaft verzichtet werden. Allerdings zeigen die Verkehrsuntersuchung und die dort dokumentierten Belastungszahlen für die A 57 auf, dass ein erhebliches Verkehrsbedürfnis nach dem Ausbau besteht.

Im Weiteren ist bei der stets zu erwägenden Alternative, auf ein Straßenbauvorhaben zu verzichten, auf die hier vorgenommene Festlegung des Vorhabens im Bundesstraßenbedarfsplan hinzuweisen. Dieser Einstufung kommt gem. § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindliche Wirkung zu (vgl. Kapitel B Nr. 6.1 des Beschlusses).

Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan wird indes nicht die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorgeprägt oder gar vorweggenommen. 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. Die Bedarfsplanung eignet sich somit nicht zur verbindlichen Vorabklärung, ob eine bestimmte Baumaßnahme unter Berücksichtigung aller von ihr berührten Belange, also auch unter ökologischen Gesichtspunkten, unbedenklich ist oder aus Gründen des Umweltschutzes oder aus sonstigen Gründen letztlich verworfen werden muss (BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, 4 C 5/96).

Eine derartige Bekräftigung des Verkehrskonzeptes durch den Gesetzgeber hat aber als planerische Vorgabe in der Vorausschau künftiger Entwicklungen ein er-

hebliches Gewicht (BVerwG, Urteil vom 06.12.1995, 4 C 59.82). Eine Trassenführung bzw. ein Trassenausbau, die/der dem Bedarfsplan entspricht, erweist sich zur Erreichung des Planungsziels nur dann als ungeeignet, wenn sich im Planfeststellungsverfahren herausstellt, dass sie Nachteile mit sich bringt, die so schwer wiegen, dass demgegenüber selbst das gesetzlich festgestellte Verkehrsbedürfnis nicht gewichtig genug ist, um sie in der Abwägung zu überwinden (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, 4 C 5.95; BVerwG, Urteil vom 12.12.1996, 4 C 29.94; BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, 4 A 12.98). An einem derartigen Sachverhalt fehlt es vorliegend.

Soweit in den Einwendungen die Planrechtfertigung bestritten wird und damit auch der Verzicht auf den 6-streifigen Ausbau der A 57 im Sinne einer Variantenwahl zu Gunsten der Nullvariante gemeint ist, sind diese Einwendungen bereits vorstehend zurückgewiesen worden. Auch hierzu wird auf die Ausführungen unter Nr. 6.1 des Beschlusses verwiesen.

7.1.6 **Gesamtbewertung der Planfeststellungsbehörde**

Die verkehrlichen Planungsziele lassen sich mit Fertigstellung aller untersuchten Varianten gleichermaßen erreichen, so dass sich insoweit keine Variante als besser geeignet erweist. Die Vorhabenträgerin hat gleichwohl nicht die Variante in das Verfahren eingebracht, die in der im Ergebnis nicht zu beanstandenden Rangfolge der UVU die Vorzugsvariante bildet. Vielmehr ist die Variante in das Verfahren eingebracht worden, die nach der UVU unter den Gesichtspunkten der bebauten und un bebauten Umwelt „nur“ Platz zwei belegt.

Nach eingehender Würdigung aller maßgeblichen Bewertungskriterien erweist sich diese Trassenwahl der Vorhabenträgerin aber als abwägungsfehlerfrei; unter vollständiger Abwägung aller im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigenden Belange ist der jetzt planfestgestellten Ausbauvariante 6 der Vorrang einzuräumen. Die Variante 6 stellt mit ihrem asymmetrischen Ausbau der A 57 in der vorhandenen Dammlage summa summarum die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante dar.

Ausschlaggebend für die Abwägung zu Gunsten des asymmetrischen Ausbaus in der vorhandenen Dammlage der Variante 6 sind in erster Linie die erheblich höheren Kosten der Variante 7, denen nur sehr bedingt Verbesserungen hinsichtlich Umwelt, Natur und Lärmschutz gegenüberstehen.

Der Hauptvorteil der Variante 7 resultiert nach den Ergebnissen der UVU aus dem Wegfall des Autobahndamms im Tunnelabschnitt und den damit einhergehenden positiven städtebaulichen Wirkungen. Mit dem Dammrückbau und entbehrlichen Lärmschutzwänden entfällt die visuelle Trennwirkung des Autobahndamms und werden Flächen frei, die unter Einbindung und Begrünung der Tunneloberfläche zur städtebaulichen Aufwertung des Raums genutzt werden können. Die damit einhergehenden Vorteile für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Fläche sind jedoch gering, zumal der frei werdende Raum an mehreren Stellen durch Querstraßen unterbrochen wird. Artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen planungsrelevanter Arten ergeben sich auch mit der Variante 6 nicht und die flächenschonende Bauweise beim Tunnel bezieht sich vorrangig nicht darauf, dass weniger Fläche versiegelt wird, sondern darauf, dass kein Platz für Böschungen benötigt wird. Wesentlich bedeutsamer z. B. als allgemeiner Lebensraum für Allerweltsarten oder als Erholungsgebiet sind die beim Tunnel freiwerdenden Flächen inklusive derer oberhalb des Tunnels im Vergleich zu den Böschungsflächen jedenfalls nicht.

Auch kann die Variante 7 bezogen auf Lärmschutzaspekte, die in besonderem Maße den Ausschlag zu Gunsten eines Tunnelbaus geben könnten, keine nennenswerten Vorteile für sich verbuchen. So wurde bei den Voruntersuchungen von 2007/2008 ermittelt, dass aktuell bei 1.750 bzw. bezogen auf das Jahr 2020 sogar bei 1.950 Wohngebäuden, die sich entlang des möglichen Tunnelabschnitts der Variante 7 erstrecken, der 49 dB(A) betragende nächtliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete überschritten wird. Beim Tunnelbau würden davon zwar nur zwei, bei der Variante 6 aber auch nur 5 Überschreitungen verbleiben. Dass die Vorhabenträgerin mit ihrer Abschätzung der Wirkungsprognose des Lärmschutzes der Variante 6 richtiglag, zeigen die konkreten Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchungen. Denn von den 77 Gebäuden, für die über den aktiven Lärmschutz hinaus teilweise – d. h. bezogen auf einzelne Fassadenseiten und/oder Geschosse – noch passiver Lärmschutz erforderlich ist, befinden sich nur ca. 10 im potentiellen Schutzbereich des Tunnels. Für

die übrigen ca. 68 Gebäude würde sich demnach selbst dann noch die Notwendigkeit passiven Lärmschutzes ergeben, wenn die Tunnelvariante planfestgestellt würde.

Angesichts dessen vermag die Planfeststellungsbehörde die Abwägungserwägungen der Vorhabenträgerin nachzuvollziehen, wonach die Mehrkosten der Variante 7 außer Verhältnis zu ihrem Nutzen stehen und der Variante 6 der Vorzug zu geben ist. Sie schließt sich diesen Erwägungen daher an. Denn Kostengesichtspunkte dürfen nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG in der Abwägung berücksichtigt werden. Das Interesse, den finanziellen Aufwand für den Straßenbau gering zu halten, ist Bestandteil der öffentlichen Belange, denen in der Abwägung Rechnung zu tragen ist (vgl. BVerwG, Urteile vom 22.03.1985, 4 C 73.82, Rn. 10, vom 09.11.2000, 4 A 51/98, 4 VR 21/98, Rn. 22, und vom 03.03.2011, 9 A 8.10, Rn. 99, jeweils mit weiteren Verweisen).

Konkret sind die Kosten der Variante 6 im Rahmen von Kostenschätzungen 2007/2008 auf rd. 120 Millionen Euro veranschlagt worden. Für die Variante 7 ergab die Kostenschätzung dagegen rd. 250 Millionen Euro. Sie ist demnach rd. 130 Millionen Euro und damit mehr als doppelt so teuer wie die Variante 6 und verursacht darüber hinaus auch noch erheblich höhere Betriebs- und Unterhaltungskosten, die zum einen auf das eigentliche Tunnelbauwerk und zum anderen auf die Betriebstechnik (Entlüftung etc.) zurückzuführen sind. In den Kostenschätzungen von 2007/2008 waren für diese zusätzlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten 400.000 Euro jährlich veranschlagt worden.

Auch wenn die Kostenschätzung von 2007/2008 aufgrund inzwischen eingetretener und speziell im Baugewerbe hoher Kostensteigerungen nicht mehr aktuell ist, werden sich die Mehrkosten des Tunnels nicht reduziert, sondern sowohl absolut gesehen als auch relativ betrachtet sogar noch erhöht haben. Einer neuen Kostenermittlung bzw. Fortschreibung der Kostenschätzungen von 2007/2008 bedarf es daher für die Berücksichtigung der Mehrkosten des Tunnels in der Abwägung nicht.

Deutlich geringere Mehrkosten als die – nach Stand 2007/2008 – 130 Millionen Euro würden angesichts der beschriebenen Vorteile der Variante 7 aber schon ausreichen, die Abwägungsentscheidung zu Gunsten der Variante 6 zu rechtfertigen.

Andere in der UVU noch nicht bzw. nicht mit dem erforderlichen Gewicht bewertete Nachteile der Variante 7 lassen die Waagschale weiter zu Gunsten der Variante 6 ausschlagen. Dies sind neben den straßenbautechnischen Nachteilen, die mit den erforderlichen Absenkungen und Anhebungen der Gradienten verbunden sind, die erheblich längere Bauzeit der Variante 7 und die mit ihr einhergehenden Auswirkungen für den Verkehr auf der A 57 einerseits und die Anlieger und die Stadt Krefeld andererseits.

Auch wenn die in der Bauphase auftretenden Wirkungen temporärer Art sind, erstrecken sie sich über eine Zeit, die ihnen für die Abwägung ein nicht unerhebliches Maß verleiht. Denn über viele Jahre und auch viel länger als bei der Variante 6 (vgl. vorstehend Nr. 7.1.4) reichen nicht nur die Baufelder näher an die Wohnbebauung heran und erschwert der Tunnelbau bauzeitlichen Lärmschutz bzw. steht ihm einseitig/für die Hälfte der Bauzeit entgegen. Gleichzeitig zieht sich auch die Zeitspanne, in der die unzureichende Leistungsfähigkeit der A 57 andauert, erheblich länger hin, so dass auch die unzureichende verkehrliche Situation mit ihren täglichen Staus, die zur Einstufung in den vordringlichen Bedarf im BVWP / Engpassbeseitigung beigetragen hat und das erhebliche öffentliche Ausbauinteresse trägt, entsprechend lange erhalten bleibt. Auch müssen die untergeordneten Straßen in Krefeld, die von dem Tunnelabschnitt der Variante 7 gequert werden, für den Tunnelbau längere Zeit gesperrt werden. Langwierige innerörtliche Verkehrsbehinderungen und aufwändige bauzeitliche Verkehrsführungen über Umleitungsstrecken mit entsprechenden Belastungen für die Anlieger sind die Folge. Zwar erfordert auch die Planung der Variante 6 Straßensperrungen. Während des jeweiligen Brückenbaus sind Sperrungen der Görlitzer Straße, der Bergstraße, der Bremer Straße und – außerhalb des Tunnelabschnitts – der Essener Straße vorgesehen. Diese Sperrungen betreffen jedoch reine Anliegerstraßen und sie können zeitlich getaktet erfolgen. Bei der V 7 kommen Sperrungen der Traarer Straße (K 4) und der Uerdinger Straße, über die eine Straßenbahn verläuft, hinzu. Damit sind Hauptverkehrsstraßen und die über die Uerdinger Straße verlaufende Straßenbahn betroffen. Auch ist davon auszugehen, dass die Straßensperrungen zumindest teilweise gleichzeitig erfolgen müssen und dass sie wesentlich länger andauern als während der Brückenbauarbeiten der Variante 6. Insoweit verlagert sich die unzureichende verkehrliche Situation mit der Variante 7 auch in die Stadt Krefeld.

Im Ergebnis sprechen daher gewichtige Belange für die planfestgestellte Variante 6 mit ihrem asymmetrischen Ausbau in der vorhandenen Dammlage. Wie schon festgestellt, ist die Abwägungsentscheidung der Vorhabenträgerin zu Gunsten der Variante 6 daher nicht zu beanstanden.

7.2 **Einzelheiten der Baumaßnahme, Ausbaustandard**

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens einschließlich seiner Folgemaßnahmen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange und Interessen entsprechen. Die Überprüfung hat ergeben, dass die festgestellte Planung einer sachgerechten Abwägung auch in dieser Hinsicht genügt.

Die A 57 erhält den Querschnitt, den die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008) für Autobahnen mit 6 Fahrstreifen als Regelquerschnitt RQ 36 vorsehen. Es ist der Querschnitt, der sich insoweit unmittelbar aus dem BVWP bzw. dem dort im vordringlichen Bedarf / Engpassbeseitigung eingestuftem 6-streifigen Ausbau ableitet und der gem. RAA geeignet und erforderlich ist, um ein Verkehrsvolumen zu bewältigen, das sich zwischen gut 60.000 Kfz pro Tag und gut 100.000 Kfz pro Tag – jeweils im DTV – bewegt. Dies deckt sich vollständig mit dem sich vorliegend zwischen rd. 76.000 Kfz (heutiges Mindestaufkommen im DTV) und rd. 96.000 Kfz pro Tag (Maximalaufkommen des Planfalls 2030) bewegenden Verkehrsaufkommen.

Eine vierstreifige Autobahn ist – wie die heutige Situation zeigt und belegt – lt. RAA 2008 für dieses Verkehrsaufkommen nicht geeignet, eine achtstreifige Autobahn nicht erforderlich.

Wie beim RQ 36 der RAA 2008 sind für die jeweils rechte Fahrspur der Richtungsfahrbahnen Fahrbahnbreiten von 3,75 m und für die übrigen Fahrbahnen von 3,50 m vorgesehen. Der die Richtungsfahrbahnen trennende Mittelstreifen ist 4 m breit, die auf beiden Seiten vorgesehenen Standspuren bekommen 2,50 m Breite. Sicherheitsstreifen zwischen dem Mittelstreifen und den Fahrbahnen (0,75 m Breite), zwischen dem Standstreifen und den Fahrbahnen (0,50 m Breite) sowie die Banketten, die wegen der erforderlichen Befestigungen der Lärmschutzwände mit 2,50 m jeweils 1 m breiter als beim RQ 36 ausfallen müssen, kommen hinzu.

Auch insoweit ist die Ausgestaltung der ausgebauten A 57 angesichts des zu erwartenden Verkehrsgeschehens erforderlich und angemessen, die Vorgaben der technischen Regelwerke wie der RAA 2008 werden beachtet. Weder ist eine Reduzierung der Fahrstreifenzahl möglich noch kann die Breite und sonstige Ausgestaltung der Fahrbahn eingriffsmindernd reduziert werden, ohne die Leistungsfähigkeit der Autobahn zu überfordern oder, und auch diesem Belang ist ein besonderes Gewicht beizumessen, die Verkehrssicherheit zu gefährden. Eine ausgewogene, d. h. eine die Anforderungen des Verkehrsgeschehens berücksichtigende, Überdimensionierungen vermeidende und die Verkehrssicherheit gewährleistende Ausgestaltung eines entsprechenden Straßenbauvorhabens zu erhalten, ist im Übrigen Sinn und Zweck der Vorgaben der RAA 2008. Mit der vorliegenden Querschnittswahl ist somit auch insgesamt sichergestellt, dass der planungsbedingte Eingriff auf das absolut notwendige und unverzichtbare Minimum beschränkt bleibt.

Auch die in der Streckenführung enthaltenen Radien entsprechen angesichts der Entwurfsgeschwindigkeit von 130 km/h den technischen Vorgaben und auch die notwendigen Sichtweiten werden gewährleistet, die Haltesichtweiten durch Reduzierung der Höhe der Schutzeinrichtungen im Mittelstreifen von 1,15 m auf 0,90 m. Nicht eingehalten werden nur die Abstände zwischen den Anschlussstellen, die nach dem technischen Regelwerk länger sein müssten, vorliegend jedoch als nicht veränderbare Zwangspunkte gesetzt sind. Dafür, dass daraus Verkehrsgefährdungen resultieren könnten, haben sich jedoch keine Anhaltspunkte ergeben. Nach der Stellungnahme des Verkehrsdezernates 25 der Bezirksregierung Detmold kann eine Verkehrsgefährdung durch angepasste Markierungen und Beschilderungen vermieden werden, die einem gesonderten Verfahren vorbehalten bleiben. Soweit die Planunterlagen diesbezüglich bereits Darstellungen enthalten, sind sie lediglich nachrichtlich erfolgt, dienen daher diesbezüglich nur der unverbindlichen Erläuterung der Unterlagen.

Die Straßenbefestigung (u. a. Dimensionierung des Oberbaus) und -ausstattung mit Leiteinrichtungen etc. erfolgt ebenfalls nach den einschlägigen Richtlinien (u. a. Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, RStO 2012, und Richtlinien für den passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme, RPS 2009).

7.3 **Auswirkungen auf die Belange der Landwirtschaft**

7.3.1 **Flächenverbrauch und Grundstücksbetroffenheiten/-inanspruchnahmen**

Landwirtschaftlich genutzte Flächen (Äcker und Grünland) sind entlang der A 57 aufgrund des städtisch geprägten Umfelds kaum vorhanden und daher von dem 6-streifigen Ausbau der A 57 nur in geringem Umfang betroffen. Konkret sind es nur Flächen auf der Ostseite der A 57 und dort auch nur nördlich der AS Gartenstadt bezogen auf einen rd. 700 m langen Geländestreifen sowie nördlich der AS Oppum und bezogen auf einen rd. 300 m langen Geländestreifen. In beiden Fällen liegen die Flächen in einem Bereich, in dem der Ausbau symmetrisch erfolgt, so dass auch nicht die gesamte, sondern die nur ca. einen Fahrstreifen umfassende halbe Ausbaubreite zu Lasten der Landwirtschaft geht. Betroffenheiten, die über die unmittelbaren Flächeninanspruchnahmen hinausgehen wie z. B. solche durch die Entstehung unwirtschaftlicher Restflächen, veränderte Zuschnitte oder sonstige indirekte Nutzungseinschränkungen sind nicht erkennbar.

Betroffenheiten größeren Umfangs lösen aber die vorgesehenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen aus. So werden für die Ausgleichsmaßnahmen A 1, A 2 und A 3 Grundstücksflächen im Umfang von insgesamt rd. 5,3 ha benötigt, die als Ackerflächen kartiert worden sind. Über die Ersatzmaßnahmen E 1, E 2, E 3 und E 4 sind es 14,5 ha mit der Vornutzung Acker und Grünland.

Die Zugriffe auf landwirtschaftliche Nutzflächen zur Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans, die sich damit auf insgesamt rd. 19,8 ha summieren, erstrecken sich zudem auf einen agrarstrukturell ohnehin schon geschädigten Raum.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass das Vorhaben und speziell die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar sind. Das Vorhaben beeinträchtigt sowohl die Interessen der betroffenen Landwirte als auch das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft nicht in einer Weise, die einer Zulassung des Vorhabens entgegensteht.

Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als – soweit gegeben – auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Eigentümer und Betriebe. Minderungen der Eingriffe in die Be-

lange der Landwirtschaft sind wegen der verkehrlichen Notwendigkeit des Ausbaus, der Kompensationsmaßnahmen voraussetzt, und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Eine deutliche Entlastung der landwirtschaftlichen Belange konnte aber insoweit erreicht werden, als der überwiegende Teil der Kompensationsmaßnahmen (konkret die Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2 sowie die Ersatzmaßnahmen E 3 und E 4 mit einem Gesamtumfang von rd. 13,7 ha) auf Flächen der öffentlichen Hand umgesetzt wird. In diesem Umfang sind daher keine Zugriffe auf Eigentumsflächen landwirtschaftlicher Betriebe erforderlich. Die rd. 6,7 ha der Ersatzmaßnahme E 4 beziehen sich zudem auf Flächen eines Ökokontos im Sinne der §§ 16 BNatSchG und 32 LNatSchG, sind also ohnehin schon für Kompensationszwecke „verplant“. Dass rd. 4,2 ha der Ersatzmaßnahme E 4 die Anlage von Extensivgrünland beinhalten und weiterhin – wenn auch nicht mehr intensiv – landwirtschaftlich nutzbar bleiben, minimiert die Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch das Ökokonto/die Kompensationsmaßnahme gleichwohl zusätzlich. Denn diese 4,2 ha Extensivgrünland unterliegen einer entsprechenden Bindung und können der Landwirtschaft trotz der Belegung als Ökokonto nicht mehr durch andere Kompensationsmaßnahmen wie z. B. Aufforstungen entzogen werden.

Die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücke für Kompensationsmaßnahmen, die sich nicht im Eigentum der öffentlichen Hand befinden, beschränkt sich damit auf rd. 6,1 ha von insgesamt rd. 19,8 ha. Weitere Flächen der öffentlichen Hand standen aber nicht zur Verfügung.

In der straßenrechtlichen Planfeststellung sind die Belange der Landwirtschaft in zweifacher Hinsicht in die Abwägung einzustellen: Zum einen sind die privaten Interessen der betroffenen Landwirte zu berücksichtigen. Zum anderen hat die Vorhabenträgerin das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Landwirtschaft zu beachten, wie es sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt.

Vorliegend ist von keinem betroffenen Landwirt eine private Einwendung gegen die Inanspruchnahme eines privaten Grundstücks erhoben worden. Zwar hat die Kreisbauernschaft Krefeld-Viersen e. V. des Rheinischen Landwirtschaftsverbandes in ihrer Funktion als Berufsvertretung der rheinischen Landwirte die Planung kritisiert. Die geplanten Maßnahmen würden bestehende Bewirtschaftungseinheiten zerschneiden, unwirtschaftliche Restgrundstücke hinterlassen und für geplante Aufforstungen wertvolle Ackerböden in Anspruch nehmen, die es zu erhalten gelte.

Letztlich müsse sogar eine Aufwertung bestehender Strukturen angestrebt werden. Ein Bezug auf die konkrete Betroffenheit eines Landwirtes wurde dabei jedoch nicht hergestellt und die öffentlichen Belange der Landwirtschaft werden nicht durch die Kreisbauernschaft bzw. den Landwirtschaftsverband, sondern durch die Landwirtschaftskammer (LWK) wahrgenommen. Diese hat zwar nicht das Vorhaben als solches, wohl aber ebenfalls die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kritisiert.

Die Ersatzmaßnahme E 3 widerspricht danach den Zielvorstellungen des Landesentwicklungsplans und des Regionalplans Düsseldorf sowie auch dem Flächennutzungsplan der Stadt Meerbusch. Wie auch bezogen auf die Ersatzmaßnahme E 4 seien die Flächen der Ersatzmaßnahme E 3 zudem unter dem Aspekt des Artenschutzes nicht auf ihre entsprechende Eignung hin untersucht worden. Die für die Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2 vorgesehenen Flächen seien Teil einer größeren Bewirtschaftungseinheit, in der Bestell- und Erntearbeiten über Wirtschaftswege hinaus stattfänden, weswegen auch sie eine herausgehobene Bedeutung für die Landwirtschaft hätten und ihre Inanspruchnahme die Agrarstruktur des Raums beeinträchtige.

Den Zielvorgaben des Regionalplans würden im Übrigen auch die Ausgleichsmaßnahmen A 1 bis A 3 mit insgesamt rd. 5,3 ha entgegenstehen, in deren Folge weitere 0,37 ha durch Zerschneidung und Zerstückelung unwirtschaftlich würden. Auch dort seien die Auswirkungen auf die Landwirtschaft erheblich.

Die LWK hält daher einen Verzicht auf die kritisierten Kompensationsmaßnahmen für erforderlich.

Diese Vorhabenkritik weist die Planfeststellungsbehörde hiermit zurück.

Mit dem Vorhaben selbst steht grundsätzlich auch die Notwendigkeit, Eingriffe in Natur und Landschaft nach den Regelungen des § 15 BNatSchG zu kompensieren, nicht mehr zur Disposition. Eine solche Kompensation erfordert die Wiederherstellung oder Neugestaltung des beeinträchtigten Landschaftsbildes und die Möglichkeit, Flächen durch eine entsprechende Umgestaltung so aufzuwerten, dass sie über die gesteigerte Wertigkeit die Funktionen übernehmen können, die vorhabenbedingt verloren gehen oder beeinträchtigt werden. Für Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung gilt, dass nur solche Flächen in Anspruch genommen werden dürfen, *„die sich für diesen Zweck objektiv eignen. Damit kommen nur solche Flächen in Betracht, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind.*

Diese Voraussetzungen erfüllen sie, wenn sie in einen Zustand versetzt werden können, der sich im Vergleich mit dem früheren als ökologisch höherwertig einstufen lässt. Landwirtschaftlich genutzte Grün- und Ackerflächen sind generell von begrenztem ökologischen Wert und deshalb aufwertungsfähig.“ (BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3/10).

Auch muss die Kompensation in einem Raum erfolgen, der in einer Beziehung zum Eingriffsort steht, mindestens aber im gleichen Naturraum – d. h. vorliegend im Kompensationsraum K 02 „Niederrheinisches Tiefland und Kölner Bucht“, vgl. LANUV – liegt (vgl. Kapitel B Nr. 6.4.4 des Beschlusses). Gleichzeitig darf eine Planfeststellung nur erfolgen, wenn der Artenschutz gewährleistet ist (vgl. Kapitel B Nr. 6.4.1 des Beschlusses).

Auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen zur Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen kann deshalb bei linienhaften Infrastrukturvorhaben mit entsprechend hohem Kompensationsbedarf regelmäßig nicht verzichtet werden. Ihre Inanspruchnahme ist vor diesem Hintergrund auch nicht unzulässig. Allerdings ist auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen. Landwirtschaftliche Flächen sollen nur dann in Anspruch genommen werden, soweit es sich nicht durch vorrangig umzusetzende Maßnahmen zur Entsiegelung, Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Aufwertungen des Naturraums durch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen vermeiden lässt (§ 15 Abs. 3 NatSchG, vgl. auch Kapitel B Nr. 6.4.4.4 des Beschlusses). Dies wurde vorliegend beachtet.

Mögliche Entsiegelungen sind ebenso Bestandteil der Kompensationsmaßnahmen wie dort, wo es wie bei den Betriebsumfahrten der Versickerungsanlagen zur Vermeidung weiteren Kompensationsbedarfs möglich ist, der Verzicht auf vollständige Neuversiegelungen. Möglichkeiten, Bereiche außerhalb landwirtschaftlicher Flächen zu nutzen und z. B. mit Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen aufzuwerten, um die Landwirtschaft zu entlasten, haben sich allerdings nicht ergeben und wurden auch im Anhörungsverfahren und auch von der LWK oder vom Rheinischen Landwirtschaftsverband nicht aufgezeigt. Dennoch konnten Beeinträchtigungen der Landwirtschaft auf ein Minimum beschränkt werden. So sind die Flächen der Ersatzmaßnahme E 4 mit ihren rd. 6,7 ha solche, deren Nutzung schon bei der Genehmigung des sie einschließenden Ökokontos festgelegt wurde. Soweit sie aus der landwirtschaftlichen Nutzung herausfallen – rd. 4,2 ha werden aber als Extensivgrünland landwirtschaftlich nutzbar bleiben –, wird dies nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss veranlasst. Der auch darüber hinaus weitgehende

Rückgriff auf Flächen der öffentlichen Hand ändert zwar grundsätzlich nichts an der Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen, vermeidet aber zumindest den Zugriff auf Eigentumsflächen landwirtschaftlicher Betriebe (siehe jeweils oben).

Weiter begrenzt wird die Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen schließlich auch durch die Ausnutzung der durch die methodischen Ansätze von ELES eröffneten Möglichkeiten mehrfunktionaler Gestaltungen von Kompensationsmaßnahmen, die bereits ihrer Ausgestaltung zum Tragen gekommen sind. So dienen die Ausgleichsmaßnahmen A 1 bis A 3 neben der Kompensation von Eingriffen in das Landschaftsbild und der standardmäßigen Eingriffskompensation allgemeiner Verluste von Lebensraumfunktionen auch noch der Neuanlage spezieller Lebensräume von Amphibien und damit zugleich auch artenschutzrechtlicher Funktionen. Besonders die Ausgleichsmaßnahme A 3 ist außerdem zum benachbarten FFH-Gebiet „Latumer Bruch“ hin eine Pufferfunktion zugeordnet.

Analog zu den Ausgleichsmaßnahmen A 1 bis A 3 dienen die Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2 neben der standardmäßigen Eingriffskompensation allgemeiner Verluste von Lebensraumfunktionen auch der Wiederherstellung des Landschaftsbildes.

Dass die Einbindung eines Projektes in die Landschaft nicht an beliebiger Stelle, sondern nur mit Maßnahmen in seinem direkten Umfeld erfolgen kann, liegt im Übrigen auf der Hand und bedarf keiner weiteren Begründung. Können solche dem Landschaftsbild dienenden Maßnahmen wie hier auch zur sonstigen Kompensation genutzt werden, führt dies insgesamt betrachtet aber zur Flächeneinsparung.

Nicht richtig liegt die LWK auch mit ihrer Behauptung, die außerhalb des Untersuchungsraums der UVU liegenden Maßnahmenflächen E 3 und E 4 seien artenschutzrechtlich nicht untersucht worden und zumindest die Fläche E 3 artenschutzrechtlich auch nicht geeignet. Denn die Eignung der Flächen des Ökokontos ist durch dessen Genehmigung festgestellt, so dass sie keiner separaten Untersuchung für die Planfeststellung bedürfen, und die Flächen der Maßnahme E 3 sind, wie die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung plausibel darlegt, sehr wohl entsprechend untersucht worden. Von März bis Juni 2018 haben dazu insgesamt sieben Begehungen stattgefunden. Offenland- bzw. Feldvogelarten wie z. B. Feldlerche und Kiebitz, die einer Aufforstung entgegenstehen könnten, wurden jedoch nicht festgestellt. Sie waren und sind dort angesichts der Nutzung, Struktur und Belegenheit der Flächen (immissionsbelastete Lage – Verkehrslärm der A 44 –

unweit von Vertikalstrukturen, die Offenlandarten ebenfalls meiden, bei gleichzeitiger intensiver landwirtschaftlicher Nutzung mit zu hoher Vegetationsdichte) auch nicht zu erwarten. Allein der kurzzeitige Aufenthalt oder Überflug einer Feldlerche belegt insoweit entgegen der Auffassung der LWK keine Eignung der Fläche als Bruthabitat.

Die Ersatzmaßnahme E 3 widerspricht auch nicht den Festsetzungen des LEP NRW, des Regionalplans Düsseldorf oder dem Flächennutzungsplan der Stadt Meerbusch.

Der LEP NRW und der Regionalplan Düsseldorf weisen bezüglich der Belange der Landwirtschaft keine verbindlichen Zielvorgaben auf, die in der Planfeststellung zu berücksichtigen wären. Der LEP NRW beschränkt sich auf die Grundsätze der Nr. 7.5 und die zugehörigen Erläuterungen. Der Grundsatz 7.5-2 und die Erläuterungen dazu besagen, dass die agrarstrukturellen Erfordernisse bei der Abwägung konkurrierender Nutzungen berücksichtigt werden sollen. Im Freiraum liegende landwirtschaftliche Nutzflächen sollen möglichst als wesentliche Grundlage für die Produktion von Nahrungsmitteln und nachwachsenden Rohstoffen erhalten und wertvolle landwirtschaftliche Böden mit besonders hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit oder besonderer Eignung für eine landwirtschaftliche Nutzung nicht für Siedlungs- und Verkehrszwecke in Anspruch genommen werden.

Aus dem detaillierteren Regionalplan Düsseldorf ergibt sich nichts Anderes. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen soll vermieden werden, insbesondere auf Standorten, die aufgrund ihrer natürlichen Gegebenheiten und agrarstrukturellen Voraussetzungen nach landwirtschaftlichen Kriterien (Ertragsfähigkeit, Nutzungseignung, Umsatz als Beitrag zur Wertschöpfung) eine hohe Produktivität aufweisen. Welche Flächen dies sind, bildet der Regionalplan in der Beikarte 4J (Landwirtschaft) ab. Sie werden dort als „Agrarstrukturell bedeutsame Flächen in landwirtschaftlichen Produktionsräumen mit hoher Produktivität“ dargestellt. Dabei wurden standörtliche, agrarstrukturelle und räumliche Kriterien (insbesondere Größe der Feldblöcke, Bodengüte und Umsatzfaktor der Flächen) als maßgebliche Faktoren berücksichtigt. Wie der Regionalplan ausführt, sind größere Feldblöcke die Voraussetzung für die Bildung von größeren, betriebswirtschaftlich zweckmäßigen Bewirtschaftungseinheiten, wobei zusammenhängende Flächen ab 5 ha Größe einen signifikant niedrigeren Aufwand bei der Bearbeitung aufweisen. Dementsprechend weist die Beikarte 4J als für die Abwägung in nachfolgenden Fachplanungen agrarstrukturell bedeutsame Flächen Feldblöcke ab dieser Größe aus

(vgl. Kapitel 4/5/1 „Landbewirtschaftung und Natürliche Ressourcen“, S. 125 u. 126 des Regionalplans Düsseldorf).

Die Grundstücke, auf denen die Ersatzmaßnahme E 3 umgesetzt werden soll, gehört, wie die LWK selbst einräumt, aufgrund ihrer Größe von rd. 4,7 ha nicht zu den Gebieten, denen der Regionalplan wie z. B. für benachbarte Bereiche in seiner Beikarte 4J eine entsprechende agrarstrukturelle Bedeutung zumisst. Daraus folgt nicht, dass die Fläche für die Landwirtschaft bedeutungslos ist. Unter landes- und regionalplanerischen Gesichtspunkten ist ihre in die Abwägung einzubringende Wertigkeit im Vergleich zu entsprechend ausgewiesenen Flächen jedoch deutlich herabgesetzt.

Angesichts des in die andere Waagschale fallenden erheblichen öffentlichen Interesses am Ausbau der A 57, das die Einstufung im BVWP (vordringlicher Bedarf/Engpassbeseitigung) markiert, wird deshalb der Nutzung der Ersatzmaßnahmenfläche E 3 gegenüber dem Erhalt der Fläche für landwirtschaftliche Nutzungen der Vorrang eingeräumt, zumal sich die Fläche bereits im Eigentum des Vorhabenträgers befindet und ansonsten an anderer Stelle ein Zugriff auf andere landwirtschaftliche Flächen aus dem Eigentum eines Dritten erforderlich würde.

Auch wenn sich die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenflächen A 1, A 2 und A 3 sowie E 1 und E 2 noch nicht im Eigentum der Vorhabenträgerin befinden (die Flächen der Maßnahmen A 1 und A 2 sind aber zumindest Eigentum der öffentlichen Hand und die Eigentümer der Flächen der Maßnahme A 3, E 1 und E 2 haben zumindest keine Einwendung gegen die Inanspruchnahme erhoben), gilt Gleiches auch für sie. Auch für sie ist in der Beikarte 4J des Regionalplans Düsseldorf – anders als für benachbarte Bereiche der Ausgleichsflächen A 1 bis A 3 östlich des Lohbruchgrabens oder südöstlich der AS Oppum – keine besondere agrarstrukturelle Bedeutung ausgewiesen.

Die Inanspruchnahme der Ausgleichsflächen A 1 bis A 3 ist zudem aus einem anderen und vorliegend noch entscheidenderen Grund erforderlich und nicht verzichtbar. Denn sie dienen der Sicherstellung des Artenschutzes. Mit ihnen werden u. a. Ersatzlebensräume für die Erdkröte hergerichtet, die benötigt werden, um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu vermeiden. Diese Ersatzlebensräume können nur in unmittelbarer Umgebung der beeinträchtigten Lebensräume hergerichtet werden, sind daher örtlich gebunden und nicht variabel. Eine Verlagerung der Maßnahmen wäre deshalb selbst dann nicht möglich, wenn an

anderer Stelle und abseits landwirtschaftlicher Nutzflächen Kompensationsmöglichkeiten bestünden.

Bezüglich der Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2 gilt, dass auch sie jedenfalls insoweit nicht vollständig an anderer Stelle umsetzbar wären, wie sie im Sinne von § 15 BNatSchG der landschaftlichen Einbindung der A 57 erforderlich sind.

Die im Anhörungsverfahren beteiligte Regionalplanungsbehörde der Bezirksregierung Düsseldorf hat im Übrigen ausdrücklich erklärt, dass keine landesplanerischen Bedenken gegen die vorliegende Planung, mithin auch nicht gegen die Lage der Kompensationsflächen, bestehen.

Die Frage, ob der Ersatzmaßnahme E 3 der Flächennutzungsplan der Stadt Meerbusch entgegensteht, ist eine nicht von der LWK, sondern von der Stadt Meerbusch zu vertretende Frage der kommunalen Planungshoheit. Die Stadt Meerbusch, die ebenfalls im Anhörungsverfahren angehört wurde, hat jedoch keine Einwendungen gegen die Inanspruchnahme der Fläche vorgetragen. Die Planfeststellungsbehörde darf deshalb davon ausgehen, dass planerische Belange der Stadt Meerbusch nicht beeinträchtigt werden.

Die Grenzen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen orientieren sich ganz überwiegend an vorhandenen Nutzungsgrenzen sowie am Wegenetz und damit an ohnehin existierenden Bewirtschaftungsgrenzen. Eine wirtschaftlichere unmittelbar darüberhinausgehende Bewirtschaftung im Zusammenhang mit umliegenden Flächen, die auch keine Vorgewende erfordert, ist insoweit ohnehin nicht möglich.

Nur an zwei Stellen – am Nordostrand der Ausgleichsmaßnahme A 3 und am Nordrand der Ersatzmaßnahme E 2 – verlaufen die Grenzen zwar durch landwirtschaftliche Flächen hindurch, sind jedoch zumindest identisch mit der jeweiligen Flurstücksgrenze. Es wird von daher kein Grundstück durch die Kompensationsmaßnahmen zerschnitten oder auch nur angeschnitten. Das nördlich an die Ausgleichsmaßnahme A 3 anschließende rd. 0,4 ha große heutige Ackergrundstück könnte zudem in den westlich daran anschließenden landwirtschaftlichen Grünlandbereich integriert werden, so dass es – sollte das von der Kurkölnener Straße aus erschlossene Flurstück für die Ackernutzung zu klein sein – der Landwirtschaft jedenfalls nicht verloren geht. Die nördlich an die Ersatzmaßnahme E 2 anschließende Ackerfläche bleibt zunächst ebenfalls landwirtschaftlich nutzbar und kann vom Löhkenweg aus erschlossen werden. Sie ist in dem bereits anhängigen se-

paraten Planfeststellungsverfahren für den sich nördlich anschließenden Ausbaubereich der A 57 zwischen der AS Gartenstadt und dem AK Moers jedoch für die Errichtung einer Regenwasserbehandlungs- und Versickerungsanlage vorgesehen. Mit dieser Planung wird dann auch die Kritik der LWK gegenstandslos, die Aufforstung im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 2 könnte als Folge von Beschattungen Ertragseinbußen zur Folge haben. Von daher ist die Gesamtplanung des A 57-Ausbaus so ausgerichtet, dass möglichst wenig Zerschneidungen erfolgen, Restflächen, deren Bewirtschaftung möglicherweise eingeschränkt wird, möglichst nicht entstehen und die Belange der Landwirtschaft auch abschnittsübergreifend auf ein Minimum beschränkt werden.

Die Einwände der LWK und des Rheinischen Landwirtschaftsverbandes, die Ausgleichsmaßnahmen A 1 bis A 3, die Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2 und drittens auch die Ersatzmaßnahme E 3 würden großflächig zusammenhängende Bewirtschaftungseinheiten zerteilen und zur Entstehung unwirtschaftlicher Restgrundstücke führen, geht daher fehl und wird zurückgewiesen. Darauf, dass von keinem privaten Eigentümer landwirtschaftlicher Flächen – und damit auch nicht von den Eigentümern der Grundstücke, die an die Kompensationsflächen anschließen – Einwendungen erhoben worden sind, wird nochmals hingewiesen.

Im Ergebnis bestreitet die Planfeststellungsbehörde nicht, dass mit den Kompensationsmaßnahmen Beeinträchtigungen der Belange der Landwirtschaft einhergehen. Diese konnten jedoch u. a. durch den Rückgriff auf ein Ökokonto und Flächen der öffentlichen Hand, die multifunktionale Ausgestaltung der Kompensationsmaßnahmen und den Verzicht auf den Zugriff von agrarstrukturell lt. Regionalplan Düsseldorf besonders wertvoller Flächen auf ein nicht vermeidbares Minimum beschränkt werden. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird der planfestgestellte Autobahnausbau den Belangen der Landwirtschaft unter den in der Abwägung zu berücksichtigenden Gesichtspunkten gerecht. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass in die Abwägung neben den landwirtschaftlichen Aspekten auch alle übrigen bei der Planung zu berücksichtigenden Belange einzustellen sind und sich demzufolge landwirtschaftliche Belange nicht immer gegenüber anderen Belangen durchsetzen können.

Mit Blick auf die betroffenen privaten Grundstückseigentümer ist festzustellen, dass die Vorhabenträgerin bei der Konzeption der Kompensationsmaßnahmen auch das rechtsstattliche Übermaßverbot beachtet hat. Die Maßnahmen müssen

auf privatem Grundeigentum unterbleiben, wenn sie für den betroffenen Eigentümer Nachteile herbeiführen, die erkennbar außer Verhältnis zu dem angestrebten Zweck stehen (BVerwG, Urteile vom 18.03.2009, 9 A 40/07, vom 26.01.2005, 9 A 7.04, und vom 23.08.1996, 4 A 29.95). Dabei ist bei der Beurteilung der Zumutbarkeit einer Flächeninanspruchnahme für Kompensationsmaßnahmen nicht das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens, sondern nur das Interesse an einem Ausgleich der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ins Verhältnis zu den Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme für den Betroffenen zu setzen (BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, 7 A 3/10). Auch insoweit genügt das Maßnahmenkonzept angesichts der vorstehenden Ausführungen aber den Anforderungen.

Zum Ausgleich der Flächeninanspruchnahmen stehen den betroffenen Landwirten bzw. Eigentümern im Übrigen Entschädigungsansprüche zu. Die Entschädigungsregelungen sind indes nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens, sondern bleiben den Grunderwerbsverhandlungen oder den sich ggf. anschließenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Bezogen auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen regelt der Planfeststellungsbeschluss die Zulässigkeit des Vorhabens zwar unabhängig von der dinglichen oder schuldrechtlichen Rechtslage der Grundstücke, die zur Realisierung des Vorhabens vorübergehend oder dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen. Ein Planfeststellungsbeschluss entfaltet aber enteignungsrechtliche Vorwirkung, d. h. er schafft die Grundlage für eine mögliche Enteignung (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1992, 7 C 18.91 und § 19 Abs. 1 und 2 FStrG). Mit der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses kann der betroffene Eigentümer den Entzug seines Grundstücks nicht mehr abwenden; er kann lediglich entscheiden, ob er das Grundstück „freiwillig“ verkauft oder es sich durch einen weiteren Hoheitsakt, die in einem gesonderten Verwaltungsverfahren vorzunehmende Enteignung, gegen Entschädigung entziehen lässt. Die Planfeststellung ist für die Enteignungsbehörde insoweit bindend. Das Enteignungsverfahren selbst und die Feststellung einer Entschädigung richten sich dann allein nach dem EEG NRW (vgl. auch Nrn. 32 und 38 der Plafer 19 sowie § 19 Abs. 2 FStrG). Gleiches gilt für die Entschädigung etwaiger Nebenfolgen der Grundstücksinanspruchnahme (BVerwG, Beschluss vom 24.08.2009, 9 B 32.09). Im Planfeststellungsverfahren werden deshalb keine Entscheidungen über die Enteignung oder die Entschädigung getroffen (BVerwG, Urteile vom 14.05.1992, 4 C 9.89, vom 07.07.2004, 9 A

21.03 und vom 21.06.2006, 9 A 28/05). Es ist vielmehr erforderlich und abwägungsfehlerfrei, die betroffenen Eigentümer und bezüglich gepachteter Flächen auch die Pächter bzgl. der Inanspruchnahme von Eigentumsflächen und der daraus folgenden Entschädigungsansprüche in die Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen gem. den §§ 15 und 16 des EEG NRW zu verweisen.

Ein derart betroffener Eigentümer, dem Grundeigentum zum Zwecke der Vorhabenrealisierung notfalls im Wege der Enteignung entzogen werden soll, hat eine besonders starke Rechtsposition (BVerwG, 27.10.2000, 4 A 18.99, und BVerwG, 26.02.1999, 4 A 47.96), so dass die Frage der Inanspruchnahme von Grundstücken ein besonders abwägungserheblicher Belang ist. Ein grundstücksbetroffener Eigentümer ist nicht darauf beschränkt, persönliche Belange zur Geltung zu bringen, sondern kann darüber hinaus gestützt auf Art. 14 GG jede sein Grundstück betreffende Maßnahme abwehren, die mit einfachem Recht nicht vereinbar ist, unabhängig davon, ob die angesprochenen Norm auch dem Schutz eines privaten Belangs dient (BVerwG, 18.03.1983, 4 C 80.79).

Er hat einen Anspruch aus Art. 14 Abs. 1 GG, *„von einer nicht dem Wohl der Allgemeinheit dienenden, insbesondere nicht gesetzmäßigen Entziehung ihres Grundeigentums verschont zu bleiben.“* (BVerwG, Gerichtsbescheid vom 21.09.2010, 7 A 7/10). Der Prüfungsumfang einer grundstücksbezogenen Einwendung ist dementsprechend weit und umfasst alle verfahrensrechtlichen und materiell-rechtlichen Anforderungen an das Planfeststellungsverfahren (BVerwG, 27.10.2000, 4 A 18.99). Eine Minderung der Rentabilität ist indes hinzunehmen und insoweit auch durch Art. 14 Abs. 1 GG nicht geschützt (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20/08).

Unter Anwendung dieser Grundsätze und in Kenntnis und Berücksichtigung der Betroffenheiten der Grundeigentümer wird in vertretbarer Weise auch insoweit den in Kapitel B Nr. 6.1.2 dieses Beschlusses benannten verkehrlichen Belangen und Planungszielen der Vorrang eingeräumt. Dabei ist auch festzustellen, dass das Interesse des Eigentümers von Grundstücken, nicht enteignend in Anspruch genommen zu werden, gegenüber den sonstigen zu berücksichtigenden Belangen keinen generellen Vorrang besitzt (BVerwG, Beschluss vom 30.09.1998, 4 VR 9.98, Rn. 8).

Vorliegend ist das Vorhaben zuzulassen, weil es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist und darüber hinaus trotz der nicht zu

verneinenden Betroffenheiten die Belange der Grundeigentümer bzw. der Landwirte angemessen berücksichtigt.

7.3.2 **Sonstige Beeinträchtigungen der Landwirtschaft**

Sonstige Beeinträchtigungen der Landwirtschaft sind insoweit grundsätzlich denkbar, als landwirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz gefährdet, Wegebeziehungen zerschnitten oder Drainagen beschädigt werden könnten. Vorliegend sind Beeinträchtigungen dieser Art jedoch nicht zu erwarten.

In der Abwägung besonders zu berücksichtigen ist, sollte eine solche zu befürchten sein, auch die mit dem Vorhaben einhergehende Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, 4 A 18.98). Für das Vorhandensein landwirtschaftlicher Betriebe, die aufgrund von Eingriffen in die von ihnen bewirtschafteten landwirtschaftlichen Flächen so betroffen sein könnten, dass eine Existenzgefährdung möglich oder zumindest – ggf. auch von Amts wegen – näher zu prüfen wäre, ergeben sich jedoch weder aus der Planung heraus Anhaltspunkte noch haben sich solche im Anhörungsverfahren aus der Stellungnahme der LWK oder aus privaten Einwendungen heraus – die gegen die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Grundstücke auch nicht erhoben worden sind – ergeben. Existenzgefährdungen schließt die Planfeststellungsbehörde damit aus. Auch die Frage von Ersatzlandgestellungen, die bei Existenzgefährdungen relevant werden könnte, stellt sich damit nicht.

Wegebeziehungen werden weder durch den Ausbau der A 57 unterbrochen noch durch die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen. Die A 57 ist als Trasse schon vorhanden und mögliche Quermöglichkeiten für landwirtschaftliche Fahrzeuge bleiben erhalten, indem Brücken, die abgerissen werden müssen, erneuert und die Querstraßen und Wege unterführt werden. Von den Kompensationsmaßnahmen bleiben vorhandene Straßen und Wirtschaftswege vollständig unberührt.

Dafür, dass im Zuge des Ausbaus die Drainagen landwirtschaftlicher Flächen beschädigt werden könnten, haben sich ebenfalls und auch im Anhörungsverfahren keine Anhaltspunkte ergeben. Sollten dennoch Drainagen beschädigt werden, die auch künftig benötigt werden und ihre Bedeutung durch den planfestgestellten

Ausbau nicht verlieren, sind sie von der Vorhabenträgerin funktionsfähig wiederherzustellen (vgl. Nebenbestimmung Nr. 5.6.6 im Kapitel A des Beschlusses). Diese Nebenbestimmung berücksichtigt dabei insbesondere auch etwaige Beeinträchtigungen der Drainagen durch landschaftspflegerische Maßnahmen (z.B. Verstopfungen durch das Wurzelwerk der Pflanzen). Die Verpflichtung, Drainagen bei der Ausführung der Planung zu berücksichtigen, erstreckt sich ausdrücklich auch auf diese Fälle und zwingt die Vorhabenträgerin dazu, bei Bedarf Lösungen zu finden, die diesem Umstand gerecht werden.

7.4 **Jagd**

Eine Betroffenheit jagdlicher Belange ist angesichts der vorhandenen und erhalten bleibenden Dammlage der A 57, der städtischen Umgebung mit sehr viel nahe an den Damm heranreichender Bebauung und des Fehlens größerer bewaldeter Bereiche nicht erkennbar. Sie ist auch im Anhörungsverfahren nicht geltend gemacht worden. In der Abwägung zu berücksichtigende Belange ergeben sich damit nicht.

7.5 **Immissionsschutz**

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Neubaumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist und – erforderlichenfalls – wie dieser im Einzelfall hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten Belangen eines Anwohners, die bei einem Straßenausbauvorhaben zu berücksichtigen sind, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle – wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV normativ geregelt sind – liegen.

Zu prüfen war daher, ob und ggf. in welcher Weise bei der vorgesehenen Baumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann. Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind vom planfestgestellten Vorhaben jedoch keine schädlichen Umweltauswirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzwürdige Belange zu erwarten.

7.5.1 **Lärmschutzbelange**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Die Straßenbaumaßnahme verstößt nicht gegen die Vorgaben des Immissionsschutzrechts. Es ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen

durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Damit bei der Straßenbaumaßnahme die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können, sind in den planfestgestellten Unterlagen aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, denen gegenüber dem passiven Lärmschutz Vorrang zukommt und dementsprechend auch der Vorzug gegeben wurde. Das Lärmschutzkonzept ist unter Hinzunahme der Regelungen der Nebenbestimmungen dieses Beschlusses insgesamt fehlerfrei. Die diesem Lärmschutzkonzept zu Grunde liegende Prognose der von der Straßenbaumaßnahme herrührenden Verkehrsbelastung genügt den sich aus § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der Verkehrslärmschutzverordnung für solche Immissionsprognosen ergebenden Anforderungen.

7.5.1.1 Rechtsgrundlagen und Methodik

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in folgender Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

a) § 50 BImSchG – Trennungsgebot

Das Vorhaben steht zunächst im Einklang mit dem immissionsschutzrechtlichen Trennungsgebot des § 50 Abs. 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen – zu denen grundsätzlich auch der Ausbau vorhandener Straßen zählt – die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen so weit wie möglich vermieden werden. Schutzobjekt sind insofern die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie sonstige schutzbedürftige, insbesondere öffentliche genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude.

Das Vermeidungsgebot (Trennungsgebot) des § 50 BImSchG bedeutet allerdings nicht, dass eine Straßenbaumaßnahme unterbleiben muss, wenn sie ohne schädliche Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft nicht gebaut werden kann. In diesem Sinne wäre nämlich jede schädliche Umwelteinwirkung durch den Straßenverkehr vermeidbar. Die Vermeidbarkeit ist vielmehr eingeschränkt durch den Zusatz „soweit wie möglich“. Das beinhaltet eine Abwägung zwischen den durch

§ 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere der Wohnruhe der Straßenanlieger, und den entgegenstehenden Belangen, insbesondere an einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung sowie auch der Beschränkung der Kosten des Straßenbaus (Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage (1999), Kapitel 34, Rn. 51.22 und zum Kostenaspekt am Beispiel Schienenverkehrswegebau: BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25/95).

Neben finanziellen Aspekten können auch andere gewichtige Belange der Berücksichtigung des Trennungsgebotes entgegenstehen. § 50 BImSchG dient letztlich dazu, die Berücksichtigung des Immissionsschutzes im Rahmen der Abwägung verschiedener Planungsalternativen zu konkretisieren, er verlangt aber keine uneingeschränkte Durchsetzung. Die Vorschrift gebietet vielmehr die abwägende Prüfung, ob durch die konzeptionelle Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens schädliche Umwelteinwirkungen, hier durch Straßenverkehrslärm, vermieden werden können. Dabei gehört zur konzeptionellen Ausgestaltung der Planung insbesondere die räumliche Lage der Trasse und zwar sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung. Das Grundkonzept der Planung erhält damit nicht nur durch den Trassenverlauf im Oberflächenbereich, sondern auch durch Gradientenabsenkungen, Tief- oder Troglagen seine Prägung (OVG Münster, Urteil vom 05.10.2000, 7a D 56/97.NE).

Das Optimierungs-/Trennungsgebot stellt dadurch einen innerhalb einer Vielzahl von Belangen dar, die bei der Variantenabwägung einander gegenüber zu stellen sind. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zur Variantenwahl Bezug genommen.

Gem. § 50 Satz 1 BImSchG sollen Straßen vor allem so trassiert werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Der Immissionsschutz stellt für die straßenrechtliche Planung zwar einen gewichtigen abwägungserheblichen Belang dar, bestimmt aber nicht als Planungsleitsatz das Ziel der Straßenplanung und verleiht den Bewohnern der zu schützenden Gebiete keine subjektiven öffentlichen Rechte.

Nach dem Lärmschutzkonzept des BImSchG soll § 50 Satz 1 „soweit wie möglich“ Lärmvorsorge unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle durch

räumliche Trennung störungsträchtiger und störungsempfindlicher Nutzungen herstellen. Die Abwehr schädlicher Lärmeinwirkungen durch technische Maßnahmen des Lärmschutzes nach § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV kommt als zweite Stufe erst dann zum Tragen, wenn von einer Lärmvorsorge durch räumliche Trennung abwägungsfehlerfrei abgesehen werden kann (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, 4 CN 5.98, und Beschluss vom 05.12.2008, 9 B 28.08, Rn. 27). Inhaltlich enthält die Vorschrift danach – insbesondere nach der früheren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts – eine Abwägungsdirektive in Form eines Optimierungsgebotes (BVerwG, Urteile vom 28.01.1999, 4 CN 5.98, vom 11.01.2001, 4 A 13.99, und vom 04.05.1988, 4 C 2.85).

Auch in Entscheidungen aus jüngerer Zeit hat das BVerwG zur Reichweite des § 50 Satz 1 BImSchG verschiedentlich Stellung genommen. Insbesondere das Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 164, ebenso auch der Beschluss vom 06.03.2013, 4 BN 39/12, 1. Orientierungssatz, kann aber als naheliegender Beleg für die von Paetow (Lärmschutz in der aktuellen höchstrichterlichen Rechtsprechung, NVwZ 2010, S. 1184ff.) und Grüner (Die Einschränkungen der fachplanerischen Gestaltungsfreiheit durch Optimierungsgebote und Abwägungsdirektiven, UPR 2011, S. 50 ff.) vertretenen Ansicht gewertet werden, das BVerwG habe schon seit längerem seine früher geäußerte Ansicht, bei dem Trennungsgebot handele es sich um ein „Optimierungsgebot“, zugunsten der Kennzeichnung des Trennungsgebotes als (bloße) „Abwägungsdirektive“ generell aufgegeben.

Auch der für das Fachplanungsrecht der Straßen allein zuständige 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts spricht in seinem Beschluss vom 05.12.2008 (9 B 28.08) noch von „in § 50 BImSchG verankerten Optimierungsgebotes“, wiederholt dies in jüngeren Entscheidungen jedoch nicht, sondern spricht dem in § 50 BImSchG normierten Trennungsgebot nur noch die Funktion einer Abwägungsdirektive zu, die im Rahmen der planerischen Abwägung durch Belange von hohem Gewicht überwunden werden kann (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72.07). Auch im Beschluss vom 20.10.2010 (9 VR 5.10) ist nur noch von dem „als Planungsdirektive anerkannten Trennungsgebot des § 50 BImSchG“ die Rede. Dieses Verständnis legt die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Fall zugrunde.

Der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG ist damit jedenfalls im Grundsatz überwindbar bzw. steht – wie vorliegend der Fall – einer Planung dann nicht entgegen, wenn an deren Realisierung zum einen ein hohes öffentliches Interesse

besteht und für diese zum anderen auch keine echte Alternative ersichtlich ist. Dies gilt vorliegend insbesondere vor dem Hintergrund, dass die A 57 als vierspurige Autobahn bereits existiert und nicht neu errichtet, sondern lediglich ausgebaut werden soll. Denn nach den Zielsetzungen des § 50 S. 1 BImSchG soll dem Trennungsgebot vorrangig durch eine räumliche Trennung des Infrastrukturvorhabens von schutzbedürftigen Gebieten Rechnung getragen werden. Nur soweit auf diese Weise schädliche Umwelteinwirkungen nicht vermieden werden können, greifen dann bei Straßen- und Eisenbahnvorhaben die Ansprüche auf aktiven und passiven Schallschutz auf der Grundlage von § 41 und § 42 BImSchG. Beim vorliegenden Ausbau der schon vorhandenen A 57 sind die Abstände zwischen ihr und den angrenzenden Baugebieten aber letztlich nur noch insoweit beeinflussbar, als die Wahl zwischen einem symmetrischen oder asymmetrischen Ausbau besteht. Als im Sinne des Trennungsgebotes liegend kämen ansonsten noch trassenerhaltende Tunnel- oder Troglösungen in Frage. Diese Aspekte sind in die Abwägungsentscheidung zu Gunsten der gewählten asymmetrischen Ausbauvariante auch mit eingeflossen. Tunnel- oder Troglösungen konnten aber auch unter Berücksichtigung des Trennungsgebotes in zulässiger Weise im Rahmen der Abwägung und teilweise schon im Rahmen einer Grobanalyse aufgrund ihrer erheblichen Nachteile ausgeschlossen werden.

Im Falle des hier planfestgestellten Autobahnausbaus wird den Vorgaben aus § 50 BImSchG damit ausreichend Rechnung getragen.

b) § 41 BImSchG/16. BImSchV - Verkehrslärmvorsorge

Sind somit die von dem geplanten Verkehrsweg ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen nicht im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG vermeidbar, so ist auf der nächsten Stufe zu prüfen, ob und in welcher Form sie gleichwohl mit den Lärmschutzbelangen der Anlieger vereinbar sind.

Soweit sich danach eine Lärmbeeinträchtigung einstellt, ist gem. § 41 Abs. 1 BImSchG beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Den Begriff der „schädlichen Umweltauswirkungen“ definiert § 3 Abs. 1 BImSchG als Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erheblichen Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit

oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, so haben die hierdurch Betroffenen grundsätzlich einen Anspruch auf aktiven Lärmschutz. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, weil aktive Schutzmaßnahmen nicht ausreichen oder auf der Grundlage des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht angeordnet werden, so steht dem Eigentümer der betroffenen Anlage gegenüber dem Träger der Straßenbaulast ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung zu (§ 42 Abs. 1 BImSchG), die für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten ist. Art und Umfang von Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz) sind in der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) festgelegt. Die Nutzungseinschränkungen weder aktiv noch passiv schützbarer Außenwohnbereiche sind gem. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW in Geld zu entschädigen.

Allerdings lösen nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagengebot (Schutzauflagen zum Wohl der Allgemeinheit im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW) aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des „Erheblichen“ nicht erreichen (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979, 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89).

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 Überschreitung dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979, 4 C 10.77). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C 63.80).

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung, die 16. BImSchV, konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des

Lärmschutzes für den Bau und Betrieb von Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und unvermeidbare Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken. Andere Regelwerke, die (wie z.B. die DIN 18005, die TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- oder Orientierungswerte vorsehen, finden vorliegend keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

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 Regelungen der §§ 3 und 6 zu ermittelnde Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

		Tag	Nacht
1.	An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altersheimen	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)

In einem Planfeststellungsverfahren, das wie hier vor dem 01.03.2021 beantragt worden ist, sind die entsprechenden Beurteilungspegel gem. § 6 S. 1 Nr. 1 der am gleichen Tag in Kraft getretenen Änderung der 16. BImSchV nach der Fassung der 16. BImSchV zu berechnen, die bis zum Vortag (d. h. bis zum 28.02.2021) Gültigkeit hatte, mithin gem. § 3 der 16. BImSchV alter Fassung nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ – Ausgabe 1990 – (RLS-90). Die mit Wirkung vom 01.03.2021 eingeführten Regelungen der Neufassung der RLS-90, die RLS-19, finden somit keine Anwendung.

Die Art der bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich nach § 2 Abs. 2 der 16.

BlmSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den insoweit maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung.

Zur Gewährung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber nach besonders schutzbedürftigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsarten. Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärmbelastigungen auszugehen. Das dem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je geringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums innerhalb der jeweiligen Gebietsart ist. Damit korrespondiert auch die höchstrichterliche Rechtsprechung, wonach Betroffenen im Außenbereich dem Gebietscharakter entsprechend ein höheres Maß an Verkehrsimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 25.03.1993, III ZR 60/91), die Eigentümer von Wohngebäuden im Außenbereich vielmehr stets damit rechnen müssen, dass außerhalb ihres Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, 4 A 39/95; BVerwG, Urteil vom 06.06.2002, 4 A 44/00).

Wohnbebauung im bauplanungsrechtlichen Außenbereich kann aus den vorstehenden Erwägungen nur nach den für Kern-, Dorf- und Mischgebiete vorgesehenen Grenzwerten geschützt werden.

Durch die 16. BImSchV geschützt werden nicht die vorbezeichneten Gebiete oder die darin gelegenen Grundstücke, sondern ausschließlich die dort befindlichen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs. Die bauliche Anlage muss zum Zeitpunkt der Planauslegung bereits vorhanden oder zumindest planerisch (durch Baugenehmigung) hinreichend konkretisiert gewesen sein (BVerwG, Beschluss vom 19.10.2011, 9 B 9.11, Rn. 5; OVG Lüneburg, Urteil vom 23.11.2010, 7 KS 143/08, Rn. 8). Sportstätten, Spielplätze, Park- und andere Anlagen, in denen sich Menschen nur vorübergehend aufhalten, genießen ebenso wenig einen eigenständigen Lärmschutz nach der 16. BImSchV, wie Natur- und Erholungsräume außerhalb von Baugebieten.

Damit bestimmt sich das Maß an Lärmschutz, das die Vorhabenträgerin zu gewährleisten hat, grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, 9 B 57.01). Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss die Vorhabenträgerin nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.1996, 4 A 11.95). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbau- lastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre.

Die oben genannten Grenzwerte der 16. BImSchV sind im Allgemeinen nicht unumstritten und werden immer wieder als zu hoch kritisiert. Gleichwohl entsprechen sie doch der geltenden Rechtslage und sind somit verbindlich anzuwenden.

Sowohl zu den Grenzwerten der 16. BImSchV wie auch zu den Vorgaben der RLS-90 hat das BVerwG in seinem Urteil vom 09.06.2010 (9 A 20.08) auf folgende grundsätzliche Erkenntnisse aufmerksam gemacht:

„Ziel der Verordnung und der RLS-90 ist es, Vorschriften für die Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung von Straßenbauvorhaben zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Planfeststellungsbehörden und andere Anwender der Richtlinien in die Lage versetzt werden, aufgrund einheitlicher, auf Erfahrungswerten beruhender Verfahrensvorgaben Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes bei Straßenplanungen zu treffen, den Nachweis der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu führen, wirtschaftliche und wirkungsvolle Lösungen für den Lärmschutz zu entwickeln und Lärmschutzmaßnahmen zu bemessen und zu optimieren (so ausdrücklich RLS-90, Kapitel 1.0). Ausgehend hiervon ist eine einzelfallbezogene Modifikation der Berechnungsverfahren weder in der Richtlinie selbst noch in der Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehen. Eine solche wäre methodisch problematisch und würde dem Regelungsauftrag an den Ordnungsgeber, für Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen zu sorgen, zuwiderlaufen (vgl. zum Regelungsauftrag BVerfG, Beschluss vom 30. November 1988 - 1 BvR 1301/84 - BVerfGE 79,

174 <193 f.>). Dieser Auftrag verlangt im Gegenteil, dass sich Lärmbegutachtungen strikt an die Vorgaben der Verordnung und der in Bezug genommenen Richtlinien halten (Urteil vom 20. Dezember 2000 - BVerwG 11 A 7.00 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 36 S. 90).“

Trotz der Einführung der RLS-19 für ab März 2021 eingeleitete Planfeststellungsverfahren gibt es deshalb keinen Grund für die Annahme, die Verkehrslärmschutzverordnung in der bis Ende Februar 2021 gültigen Fassung und die dort in Bezug genommenen RLS-90 entsprächen nicht bzw. nicht mehr der Ermächtigungsnorm des § 43 BImSchG. „Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts steht dem Verordnungsgeber bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte, die die Zumutbarkeitsgrenze des § 41 Abs. 1 BImSchG konkretisieren, ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (..). Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig. Der mit dem Regelungsauftrag der Verordnungsermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG verbundene Spielraum wird erst überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (.). Insoweit trifft den Verordnungsgeber die Pflicht, seine Regelung unter Kontrolle zu halten und gegebenenfalls neue Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten (..).“ (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, 9 A 14.10, UA Rn. 34 m.w.N.).

Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass in den RLS-90 kein Korrekturfaktor für die Impulsgeräusche enthalten ist, die durch das Überfahren der Fugen an den Fahrbahnübergängen einer Brücke entstehen können. Wie das BVerwG dazu in dem vorstehend schon benannten Urteil vom 14.07.2011 festgestellt hat, ist die Ermittlung der entsprechenden Beurteilungswerte in dem verordnungsrechtlich vorgeschriebenen Verfahren ohne besondere Berücksichtigung solcher Impulsgeräusche nicht wegen des Verstoßes gegen höherrangiges Recht fehlerhaft. Es hat dazu (Rn. 34 und 35 des Urteils) folgendes ausgeführt:

„Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts steht dem Verordnungsgeber bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte, die die Zumutbarkeitsgrenze des § 41 Abs. 1 BImSchG konkretisieren, ein weiter Einschätzungs-, Wertungs-, und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt. Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig. Der mit dem Regelungsauftrag der

Verordnungsermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG verbundene Spielraum wird erst überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20.08, Rn. 103 m.w.N.). Insoweit trifft den Verordnungsgeber die Pflicht, seine Regelung unter Kontrolle zu halten und gegebenenfalls neue Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten (Urteil vom 21.12.2010, 7 A 14.09 Rn. 52).

Gemessen an diesen Grundsätzen ist die Anwendung des verordnungsrechtlichen Berechnungsverfahrens derzeit nicht zu beanstanden. Allerdings ist dem erwähnten DEKRA-Bericht zu entnehmen, dass die Fugen zwischen den Überbauten und Widerlagern großer Straßenbrücken beim Befahren deutlich hörbare Ratter- und Schlaggeräusche verursachen, die die üblichen Fahrgeräusche deutlich übersteigen können. Dazu durchgeführte Untersuchungen des Bayerischen Landesamts für Umwelt vom Oktober 2000 haben dem Bericht zufolge ergeben, dass das Verfahren der Verkehrslärmschutzverordnung diesen Geräuschen nicht ausreichend Rechnung trage, im Übrigen aber noch Fragen offen seien. Eine weitere, vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung publizierte Untersuchung aus dem Jahr 2007 komme zu dem Ergebnis, dass eine Beurteilung der verursachten Impulsgeräusche über Mittelungspegel unzureichend sei. Ausweislich des DEKRA-Berichts enthält die letztgenannte Untersuchung aber zugleich den Hinweis, zur Bestimmung eines Zuschlags zum Beurteilungspegel seien unter Umständen weitere schalltechnische und psychoakustische Untersuchungen erforderlich. Bei der Bundesanstalt für Straßenwesen läuft dem DEKRA-Bericht zufolge derzeit ein Projekt „Lärmarter Straßenverkehr“, in dem Maßnahmen zur Geräuschminderung an Fahrbahnübergängen untersucht werden. Hiernach gibt es zwar Anhaltspunkte für die Annahme, dass das geltende Berechnungsverfahren dem Problem der Fahrbahnübergänge nicht voll gerecht wird, aber noch keine gesicherten Erkenntnisse, wie dem Problem adäquat Rechnung zu tragen ist. In dieser Situation wissenschaftlicher Unsicherheit verstößt der Verordnungsgeber nicht gegen seine Pflicht, die Regelung über das Berechnungsverfahren unter Kontrolle zu halten, wenn er zunächst die Ergebnisse der bereits eingeleiteten Untersuchungen staatlicher Stellen und die wissenschaftliche Entwicklung im Übrigen abwartet. Dies gilt umso mehr, als im Erlassweg bestimmt ist, im Bereich schutzbedürftiger Nutzungen seien geräuscharme Fahrbahnübergänge anzustreben (Nr. 3.2.1.1 RLS-90; vgl. auch Nr. 1 des Allgemeinen Rundschreibens

Straßenbau 15/2002 vom 30.07.2002 „Fahrbahnübergänge; Einsatzkriterien für lärmgeminderte Fahrbahnübergänge“, VkB1. 2002 Nr. 16 S. 542).“

Für vor dem 01.03.2021 beantragte Planfeststellungsverfahren sind die Regelungen der RLS-90 daher auch im Hinblick auf Brückenbauwerke noch in vollem Umfang anzuwenden. Der Einbau solcher dem Stand der Technik entsprechenden und möglichst geräuscharmen Fahrbahn- bzw. Lamellenübergänge wurde der Vorhabenträgerin über die Nebenbestimmung 5.5.2.2 im Kapitel A des Beschlusses aufgegeben.

Im Ergebnis ist die Lärmberechnung nach der Vorgängerregelung der RLS-19 daher nicht zu beanstanden. Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens der RLS-90 begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung ausreichend abzubilden, liegen nicht vor.

Auch die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (BVerwG a.a.O. und Urteil vom 21. März 1996 – BVerwG 4 A 10.95).

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens sind somit die oben genannten Vorschriften für die Anlage und Dimensionierung des Lärmschutzes anzuwenden. Die Methodik zur Berechnung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen ist durch die Anlage 1 zur 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS-90 vorgegeben.

Die Anspruchsvoraussetzungen im Einzelnen werden in Nr. 10 ff. der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997, eingeführt mit ARS 26/1997 des Bundesministers für Verkehr, geregelt. Liegen die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz vor, so ist der sich aus der Systematik des Gesetzes ergebende Zweck des § 41 Abs. 2 BImSchG, den Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor den in § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG geregelten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sicherzustellen, zu beachten (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42.97). Aktiver Lärmschutz ist insoweit nur dann verzichtbar, wenn Aufwand und Kosten zu seiner Umsetzung außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen oder die Maßnahmen mit

dem Vorhaben unvereinbar sind. Die Unverhältnismäßigkeit tritt jedoch nicht bereits dann ein, wenn aktive Maßnahmen kostenaufwendiger als passive sind. Nur soweit zwischen den Kosten für aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen oder zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis besteht, ist der Aufwand für aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht zu rechtfertigen (BVerwG, Beschluss v. 30.08.1989, 4 B 97/89). Dabei sollen die Kosten des Lärmschutzes den Verkehrswert der schutzbedürftigen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs nicht übersteigen.

Letztlich wird die Ausgewogenheit einer Planung trotz Betroffenheit der Nachbarn durch Lärm oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV dann nicht berührt, wenn bei der Planung eine Alternative nicht ernsthaft in Betracht kam und die genannte Betroffenheit der Nachbarn abwägungsfehlerfrei durch Anordnung von aktivem oder passivem Schallschutz ausgeglichen werden kann (BVerwG, Beschluss vom 29.11. 1995, 11 VR 15.95 und Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25.95). Dies ist hier der Fall.

7.5.1.2 Verkehrsprognose

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Immissionsbelastung ist die Verkehrsprognose. In seinem Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07, hat das BVerwG dazu ausgeführt:

„Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt eine ordnungsgemäße Untersuchung der von einem Straßenbauvorhaben voraussichtlich ausgehenden Geräuschemissionen voraus, dass die ihr zu Grunde liegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht erstellt worden ist. Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet ist (..).“ UA Rn. 96 m.w.N.

Die hier in das Verfahren eingebrachte Verkehrsuntersuchung genügt diesen Anforderungen (vgl. Kapitel B Nr. 6.1.2 dieses Beschlusses). Soweit sie von den Einwendern kritisiert wird, wurde dies dort thematisiert, die Einwendungen wurden

zurückgewiesen.

7.5.1.3 Lärmuntersuchung/-berechnung

Die Lärmuntersuchungen erfassen alle in Betracht kommenden Bereiche und dort eine ausreichende Zahl von Immissionspunkten. Die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm lassen sich anhand der Unterlagen vollständig beurteilen.

Die dazu durchgeführte Verkehrslärberechnung genügt in vollem Umfang den rechtlichen Vorgaben. Alle dafür erforderlichen Daten wurden sorgfältig erhoben und nach allgemein anerkannten Methoden aufbereitet. Der gewählte Untersuchungsraum bildet die Bebauung im Umfeld des Vorhabens ausreichend und vollständig ab und die schalltechnische Berechnung selbst ist nach Überprüfung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei und sachlich richtig. Auch die für die Bestimmung des korrekten Lärmschutzanspruchs zu treffende Erfassung des jeweiligen Gebietscharakters, in dem sich die Schutzobjekte befinden, ist korrekt erfolgt. Nur einigen wenigen Hausnummern an der Kurkölner Straße, an der Ossumer Straße, am Bruchweg, am Löhkenweg und am Bruchfeld sowie den Kleingärten wurden die Grenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete und einigen wenigen Hausnummern an der Emil-Schäfer-Straße, der Magdeburger Straße, der Saalestraße, der Heinrich-Malina-Straße und dem Bruchfeld die für Gewerbegebiete zugeordnet. Im Übrigen und damit ganz vorherrschend sind Wohngebiete eines reinen Wohngebietes betroffen und die Gebäude dem entsprechend höheren Schutzniveau zugeordnet worden.

Der schalltechnischen Berechnung wurden die in der Verkehrsuntersuchung von Oktober 2018 ermittelten Verkehrsmengen zu Grunde gelegt. Neben dem maßgeblichen durchschnittlichen Verkehrsaufkommen und seinem LKW-Anteil (Schwerlastverkehr über 2,8 t, errechnet anhand des nach der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes festgesetzten Prognosefaktors 1,2 aus dem Schwerlastverkehrsanteil über 3,5 t), jeweils im DTV, sind u. a. auch die zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten bzw. für PKW die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h sowie die z. B. für verschiedene Straßenoberflächen oder Steigungs-/Gefällestrecken vorgesehenen Korrekturwerte in die Berechnung eingeflossen. Der vorgesehene Einbau eines den Verkehrslärm im Vergleich zum Referenzbelag der RLS-90 um 5 dB(A) mindernden Lärms wurde dementsprechend mit dem Korrekturfaktor von -5 dB(A) berücksichtigt. Wind wurde mit einer Geschwindigkeit von 3 m/s in Richtung zum

jeweiligen Immissionsort ebenfalls eingerechnet. Die Berechnungen selbst wurden mit dem Programm Soundplan, Version 8.0, der Firma Braunstein und Bernd auf der Grundlage des in den RLS-90 vorgeschriebenen Rechenverfahrens durchgeführt.

Zur Berücksichtigung der sich auf die Ausbreitung des Schalls auswirkenden örtlichen Gegebenheiten (Topographie des Straßenverlaufs und der ihn umgebenden Landschaft, Standorte und Höhe der Lärmschutzanlagen, Abstände zwischen Emissions- und Immissionsorten etc.) greift das Berechnungsprogramm dabei auf ein digitales Geländemodell zurück, dass dazu vorab von der Vorhabenträgerin erstellt wurde.

Das verwendete Berechnungsprogramm unterliegt der ständigen Revision und Anpassung an neuere Erkenntnisse der Lärmtechnik und gelangt in der Straßenplanung standardmäßig zur Anwendung, gegen seine Anwendung haben sich bisher auch in der gerichtlichen Überprüfungspraxis keine Bedenken ergeben (so OVG Münster, Urteil vom 15.05.2015, 11 D 12/12AK, OVG Lüneburg, Urteil vom 20.05.2009, 7 KS 59/07; OVG Münster, Urteil vom 13.12.2007, 7 D 122/06.NE; OVG Schleswig, Urteil vom 10.10.2006, 4 KS 12/03). Es entspricht nach der Bestätigung des Lizenzgebers allen Anforderungen, Rechenoperationen nach der 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS-90 durchzuführen und ist in einem Testverfahren des Bundesverkehrsministeriums und der Straßenbauverwaltung überprüft worden (so OVG Schleswig, a.a.O.; OVG Lüneburg, Urteil vom 23.11.2010, 7 KS 143/08).

Die Orientierung an den Lärmgrenzwerten der 16. BImSchV ist auch nur möglich, wenn das nach dieser Verordnung vorgesehene Berechnungsverfahren angewendet wird, um die Lärmbelastung zu ermitteln. Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Berechnungsverfahren wären die Grenzwerte unbestimmt und ohne Aussagekraft, ihnen fehlte die maßgebende Bezugsebene. Die Berechnung des Verkehrslärms trägt darüber hinaus dem Umstand Rechnung, dass direkte Lärmmessungen vor Ort abhängig von der Witterungslage, den konkreten Verkehrsströmen und anderen Einflussfaktoren zu unterschiedlichen und nicht repräsentativen Ergebnissen führen. Nur die Anwendung eines einheitlichen Berechnungsverfahrens führt insoweit zu aussagekräftigen und vergleichbaren Werten (OVG Münster, Urteil vom 21.03.2003, 8 A 4230/01 unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteile vom 20.10.1989, 4 C 12/87 und 21.03.1996, 4 C 9.95).

Die RLS-90 sind zudem eine Rechenkonvention mit zahlreichen Vereinfachungen,

die sich zumeist zum Vorteil der betroffenen Straßenanlieger auswirken. Nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. den RLS-90 werden neben der Berechnung des Mittelungspegels für besondere, auch durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht. Die vorgesehene energetische Mittelung des Schalldruckpegels führt zu einer stärkeren Berücksichtigung der Spitzenpegel, als dies bei einer arithmetischen Mittelung der Fall wäre. Die Summe aus Mittelungspegel und Zuschlägen ergibt den Beurteilungspegel, der mit dem jeweiligen Grenzwert verglichen werden kann (OVG Münster, a.a.O.).

Nach diesen Vorgaben sind die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen sachlich und methodisch fehlerfrei durchgeführt worden. Fehler bezüglich der verwendeten Eingangsdaten (Verkehrsmengen und Berechnungsfaktoren) wie z. B. die Nichtberücksichtigung rechnerischer Korrekturfaktoren, die zu einer Erhöhung oder Absenkung der Beurteilungspegel führen, sind nicht feststellbar.

Die Einwendung, die Lärmberechnung sei fehlerhaft, weil sie anhand des DTV erfolgt sei und damit das höhere werktägliche Verkehrsaufkommen ausblende, kann nicht durchgreifen und wird zurückgewiesen. Die Berechnung mit dem DTV, d. h. dem über alle Tage des Jahres gemittelten durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen und seinem Schwerlastverkehrsanteil $> 2,8 \text{ t}$ ist gem. Nr. 4.0 der RLS-90 verbindlich vorgegeben. Die durchgeführten Berechnungen geben daher analog dazu regelungskonform den ebenfalls über das gesamte Jahr gemittelten, d. h. verkehrsreiche Zeiträume wie Werktagen und speziell den Berufsverkehr an Werktagen einerseits und verkehrsärmere Zeiträume an Wochenenden, Feiertagen und in den Ferien andererseits gleichsam in einem Beurteilungsparameter abbildenden und mit den Immissionsgrenzwerten zu vergleichenden Beurteilungspegel wieder.

7.5.1.4 Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel

Die Ermittlung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen erfolgt nach den Vorgaben des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV sowie ständiger Rechtsprechung (so zuletzt BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22.08 und auch OVG Münster, Urteil vom 21.01.2003, 8 A 4230/01) nicht anhand örtlicher Schallmessungen, sondern ausschließlich auf der Basis entsprechend vorgenommener Berechnungen.

Abgesehen davon dass bei neuen Verkehrswegen Messungen ohnehin nicht möglich sind (s. hierzu bereits Bundestagsdrucksache 661/89, Begründung zu § 3 der 16. BImSchV), wird zur Beurteilung der Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich – d. h. auch bei schon verwirklichten Straßenbauvorhaben, vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.02.1999, 4 B 147.92; BVerwG, Urteil vom 20.10.1989, 4 C 12.87 – ein Mittelungspegel berechnet und nicht gemessen, eben weil die Verkehrsbelastung stark schwanken kann und erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort insbesondere auch durch die o.g. Faktoren auftreten können.

Die tatsächliche Lärmbelastung kann daher abhängig von diesen Faktoren ebenso unter wie auch über dem errechneten Mittelungspegel liegen. Dies ist jedoch im Lichte der 16. BImSchV normimmanent und gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mittelungspegels, ohne dass sich hieraus ein Verstoß gegen höherrangiges Recht ableiten ließe. Messungen sind insoweit vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den späteren Ausbau- bzw. Betriebszustand vorgesehen.

Die Einwendungen, in denen Lärmmessungen gefordert werden, weist die Planfeststellungsbehörde daher zurück. Wind ist im Übrigen nach den Vorgaben der RLS-90 in die Berechnungen eingeflossen (vgl. vorstehend Nr. 7.5.1.3).

7.5.1.5 Notwendigkeit einer Summenpegelbildung

Die zur Beurteilung der Frage, ob die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erreicht oder überschritten werden, maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als „Summenpegel“ unter Einbeziehung von anderen sich ggf. im Planungsraum auswirkenden Verkehrswegen zu ermitteln. Maßgeblich ist ausschließlich der Beurteilungspegel des von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms (vgl. Ziffer 10.6 Abs. 2 der VLärmSchR 97 und BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95, sowie Beschluss vom 06.03.2013, 4 BN 39.12, Rn. 6 m.w.N.). Soweit die Lärmimmissionen der planfestgestellten Straße in baulich nicht veränderte Bereiche hinein ausstrahlen, bleibt die auf den dortigen Verkehr zurückzuführende Vorbelastung deshalb unberücksichtigt. Damit bleiben z. B. die Lärmimmissionen vom Charlottening (L 473), die von der Berliner Straße (B 57/B 288) und die des die Schönwasserparkbrücke unterquerenden Bahnverkehrs außer Ansatz.

Dies ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Bei der gem. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geforderten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte kommt es, wie sich aus § 1 der Verordnung und ihrer Entstehungsgeschichte ergibt, allein auf den von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm an. Die Beurteilungspegel sind für jeden Verkehrsweg gesondert zu berechnen. Für Straßen ergibt sich dies aus der Anlage 1 der 16. BImSchV ihrer bis zum 28.02.2021 gültigen Fassung und der RLS-90, wobei sich mit der Neufassung der 16. BImSchV und der RLS-19, mit der die Anlage 1 ersatzlos entfallen ist, keine Änderungen ergeben haben. Denn diese Regelungen lassen in die Berechnung nur Faktoren eingehen, welche sich auf die jeweilige neue oder zu ändernde Straße beziehen. Auswirkungen, die von anderen Verkehrswegen ausgehen, bleiben unberücksichtigt (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, 4 C 9.95; Beschluss vom 11.11.1996, 11 B 66.96, Urteil vom 12.04.2000, 11 A 18/98, sowie auch Urteil vom 11.01.2001, 4 A 13.99).

Lärmgrenzwerte erlangen ihre Aussagekraft insoweit 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, Urteil vom 20.10.1989, 4 C 12.87. Die Regelung des § 43 Abs. 1 S. 1 BImSchG ermächtigt demgemäß den Verordnungsgeber zum Erlass von Vorschriften auch über das „Verfahren zur Ermittlung der Emissionen oder Immissionen“. Dies ist für Straßen über die Anlage 1 der 16. BImSchV alter Fassung und die RLS-90 bzw. über die RLS-19 geschehen. Diese darin enthaltenen Vorgaben lassen in die Berechnung des Beurteilungspegels ausschließlich Faktoren eingehen, welche sich auf den neuen oder zu ändernden Verkehrsweg beziehen. Auswirkungen von anderen Verkehrswegen bleiben gänzlich unberücksichtigt. Für die Ermittlung eines wie auch immer gearteten Summenpegels stellt die 16. BImSchV jedenfalls für den Regelfall kein Verfahren bereit. Das Diagramm V der Anlage 1 zur 16. BImSchV alter Fassung bzw. die RLS-19 (vgl. dort insbesondere Nr. 3.2 und Diagramm IV) stellen die Berechnungsweise eines Summenpegels lediglich für die zusammenfassende Berechnung der Beurteilungspegel mehrerer Fahrstreifen bzw. Fahrstreifenteilstücke und Parkflächen derselben Straße zur Verfügung. Dies legt den Umkehrschluss nahe, den Ausschluss einer summativen Berechnung für alle anderen Fallbereiche als gewollt anzusehen (BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, 4 C 9.95, und vom 11.01.2001, 4 A 13.99).

Für die auszulegenden Planunterlagen war es daher ausreichend, dass sich die lärmtechnische Unterlage mit den Ergebnislisten der ermittelten Beurteilungspegel grundsätzlich auf den Verkehrslärm der auszubauenden A 57 ohne Einbeziehung von Vorbelastungen bzw. ohne den Verkehrslärm anderer Verkehrswege und damit ohne Summenpegel beschränkt hat.

Notwendig werden kann die Bildung eines Summenpegels allerdings dann, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg zusammen mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (vgl. u. a. BVerwG, Beschluss vom 24.10.2010, 4 BN 28.10, Rn. 3, und Urteil vom 19.12.2017, 7 A 7.17, Rn. 46). Dabei besteht, wie das VG Hamburg in seinem Urteil vom 05.06.2019, 7 K 7639/16, Rn. 192, zusammenfassend ausgeführt hat, grundsätzlich Einigkeit darüber, dass sich eine feste Grenze im Sinne eines exakten grundrechtsrelevanten Eingriffs nicht bestimmen lässt (vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, 9 C 2.06, Rn. 29 m.w.N.; VGH Mannheim, Urteil vom 04.11.2014, 10 S 1663/11, Rn. 41; OVG Münster, Beschluss vom 10.02.2015, 2 B 1323/14.NE, Rn. 26; VGH München, Urteil vom 04.08.2017, 9 N 15.378, Rn. 91). Sie muss vielmehr einzelfallabhängig im Rahmen einer wertenden Betrachtung ermittelt werden, in die auch Umstände wie die Gebietsart und die Lärmvorbelastung einzustellen sind.

In weiterer Rechtsprechung ist die Schwelle zur Gefährdung der menschlichen Gesundheit bzw. zum enteignenden Eingriff u. a. unter Berücksichtigung des jeweiligen Gebietscharakters zwischen 60 und 70 dB(A) in der Nacht bzw. 70 und 75 dB(A) am Tage angesiedelt worden [vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, 4 C 51.89; BGH, Urteil vom 25.03.1993, III ZR 60/91; BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04; OVG NRW, Urteil vom 13.03.2008, 7 D 34/07.NE]. Die Grenze zur Gesundheitsgefährdung beginnt danach in der Nacht bei 60 dB(A) und am Tage bei 70 dB(A). Das BVerwG hat dazu in seinem Hinweisbeschluss vom 25.04.2018, 9 A 16/16, Rn. 86 und 87, folgendes ausgeführt:

„Dabei wird die vorgenannte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle allerdings uneinheitlich bestimmt (vgl. auch Storost, UPR 2015, 121 <124> m.w.N.): Regelmäßig wird sie für Wohngebiete an Werten von etwa 70 dB(A)

tags und 60 dB(A) nachts festgemacht (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 71 Rn. 53 und OVG Münster, Beschluss vom 26. April 2018 - 7 B 1459/17.NE - juris Rn. 25), teilweise werden aber auch für Kern-, Dorf- und Mischgebiete etwas höhere Werte (72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts) für zulässig gehalten (BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 36). Eine solche Differenzierung nach Baugebieten hält der Senat mit Blick darauf, dass die Werte von 70/60 dB(A) nicht nur im Eigentumsschutz (vgl. zur "enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle" etwa BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987 - III ZR 204/86 - NJW 1988, 900 = juris Rn. 13), sondern auch im vorsorgenden Gesundheitsschutz verankert werden (BVerwG, Urteil vom 8. September 2016, a.a.O. Rn. 54), für zweifelhaft.

Die vorgenannten Werte scheinen dem Senat aus einem weiteren Grund überdenkenswert: Die in Nr. 37.1 der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkBl. 1997, 434) - VLärmSchR 97 - enthaltenen Richtwerte, an denen sich die vorgenannte Rechtsprechung zur grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle teilweise ausdrücklich orientiert (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 36 und BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987 - III ZR 204/86 - NJW 1988, 900 = juris Rn. 16), wurden im Zusammenhang mit dem Bundeshaushalt 2010 um 3 dB(A) abgesenkt; die frühere Bezeichnung "Immissionsgrenzwerte" wurde durch den Begriff "Auslöswerte" (zur Lärmsanierung) ersetzt. Die Maßnahme erfolgte im Zusammenhang mit dem "Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (vgl. BT-Drs. 17/5077 S. 2; vgl. auch Schreiben des genannten Ministeriums vom 25. Juni 2010, Az.: StB 13/7144.2/01/1206434). Hiervon ausgehend dürfte einiges dafür sprechen, auch die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen.“

Diese eine Herabsetzung der Relevanzschwelle für geboten haltenden Hinweisen des BVerwG, die sich bislang auch in keinem BVerwG-Urteil wiederfinden, betrachtet die Planfeststellungsbehörde – wie auch schon das VG Hamburg in seinem vorstehend benannten Urteil vom 05.06.2019, 7 K 7639/16, Rn. 193 – als jedenfalls derzeit nicht bindend und überholt. Die Planfeststellungsbehörde geht vielmehr analog zur sonstigen herrschenden Rechtsprechung davon aus, dass

sich eine Gesundheitsgefährdung bzw. ein enteignungsgleicher Eingriff erst mit Lärmwerten ergibt, die im Summenpegel mindestens 60 dB(A) bzw. 70 dB(A) nachts/tags ergeben. Denn die Hinweise des BVerwG beruhen nicht auf neuen lärmmedizinischen Erkenntnissen, sondern allein auf rechtlichen Überlegungen. Rechtlich gilt aber, dass der erst mit Art. II Nr. 6 des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 29.11.2018 und damit 7 Monate nach dem Hinweisbeschluss des BVerwG in das AEG eingefügte § 18g S. 2 bei einer veränderten weil höher zu erwartenden Verkehrsentwicklung eine Umstellung des Planfeststellungsverfahrens nur dann gebietet, wenn sich die Beurteilungspegel weder um mindestens 3 dB(A) noch auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöhen. Damit hat letztlich der Gesetzgeber entschieden, dass bei niedrigeren Werten noch keine gesundheitliche Beeinträchtigung zu erwarten ist, ab 60 bzw. 70 dB(A) aber eine andere Einschätzung gilt. Dies entspricht im Übrigen auch den Vorgaben des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 und S. 3 der 16. BImSchV, die nochmals später mit der 2. Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV vom 04.11.2020 (in Kraft getreten am 01.03.2021) novelliert wurde, den § 1 dabei aber unverändert gelassen und insoweit bestätigt hat. Die Frage, wann die Änderung eines Verkehrsweges mit der Folge als wesentlich zu betrachten ist, dass die Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV zu Geltung kommen, ist dort analog zu § 18g AEG geregelt. Denn die Änderung ist erst dann wesentlich, wenn sich die Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erhöhen oder wenn sich bei entsprechender Vorbelastung Erhöhungen oberhalb von 60 oder 70 dB(A) einstellen. Wären bereits Werte unterhalb von 60 bzw. 70 dB(A) nachts/tags gesundheitsschädigend oder mit einem enteignungsgleichen Eingriff verbunden, müssten auch die Regelungen der § 18g AEG und § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV geringere Schwellenwerte enthalten.

Dementsprechend geht auch die Planfeststellungsbehörde unverändert von Werten von 60 bzw. 70 dB(A) als entsprechender Relevanzschwelle aus.

7.5.1.6 Lärmschutzvarianten und Verhältnismäßigkeit des Lärmschutzkonzeptes

Die geplante Straßenbaumaßnahme kann den Anliegern auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde und unter Berücksichtigung der durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmten Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit insofern zugemutet werden, als das von der Vorhabenträgerin entwi-

ckelte Lärmschutzkonzept mit der Kombination aktiver und passive Lärmschutzmaßnahmen den konkreten örtlichen Verhältnissen angemessen Rechnung trägt.

Die planbedingt zu erwartenden lärmtechnischen Folgen des Vorhabens hat die Vorhabenträgerin rechtsfehlerfrei ermittelt. Dabei waren nicht nur die Lärmimmissionen durch das planbedingte zusätzliche – prognostizierte – Verkehrsaufkommen, sondern die des künftig zu erwartenden gesamten Verkehrs auf dem Ausbauabschnitt der A 57 in den Blick zu nehmen. Wie schon erläutert, ist die Planfeststellungsbehörde zu der Auffassung gelangt, dass die Verkehrsuntersuchung von plausiblen Grundannahmen ausgeht und daraus nachvollziehbare Schlussfolgerungen zieht. Die darauf aufbauende schalltechnische Untersuchung des Vorhabenträgers entspricht den einschlägigen Regelwerken.

Das sich daraus ergebende und hiermit planfestgestellte Lärmschutzkonzept ist mit § 41 BImSchG vereinbar. Es ist auch unter Beachtung des Vorrangs des aktiven Lärmschutzes gegenüber dem passiven (§ 41 Abs. 2 BImSchG) rechtlich nicht zu beanstanden. Bei der Beurteilung dieses Konzeptes geht die Planfeststellungsbehörde im Einklang insbesondere mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (grundlegend: BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 46.97, NVwZ 2001, S. 81 ff.; BVerwG, Urteil vom 03.03.2004, 9 A 15.03, UPR 2004, S. 275) von folgenden Grundsätzen aus:

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

Die den Vorrang des aktiven Lärmschutzes normierende Vorschrift des § 41 Abs. 1 BImSchG hat für die Fachplanung Schrankenfunktion, d. h. sie zeigt für den Bereich des Verkehrslärmschutzes eine äußerste Grenze auf, die nicht im Wege der fachplanerischen Abwägung überwindbar ist. Die Ergebnisoffenheit, die für die fachplanerische Abwägung an sich kennzeichnend ist, gilt für die Verhältnismäßigkeitsprüfung des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht. Die Planfeststellungsbehörde darf

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

Diese Lärmschutzplanung erschöpft sich dabei aber nicht in einer schlichten Machbarkeitsstudie, mit der lediglich festgestellt wird, was der Stand der Lärmtechnik ohne Verstoß gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften hergibt. Aufgrund des § 41 Abs. 2 BImSchG ist immer zugleich die Kostenfrage aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abstriche gegenüber einer optimalen Lösung, d. h. der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können.

Diese Verhältnismäßigkeitsprüfung stellt nicht grundsätzlich individuell auf den einzelnen Lärmbetroffenen in der Nachbarschaft ab. Es ist z. B. nicht zu beanstanden, wenn abgrenzbare Schutzbereiche einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden (BVerwG, Urteil vom 15.05.2000, 11 A 42/97); im Übrigen aber können überschlüssig die Gesamtkosten der Schutzanlagen im Planfeststellungsabschnitt ermittelt und hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes bewertet werden. Ziel der Bewertung muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen sind dabei zulässig und geboten.

In der Regel kann dann schließlich nur im Rahmen einer differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse unter Beachtung z. B. auch topographischen Schwierigkeiten (Trasse in Dammlage, Brückenbauwerke) dem Einzelfall planerisch angemessen Rechnung getragen werden. Ausschlaggebend ist, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt.

Lösungen, die nicht dem Stand der Technik entsprechen, scheiden dabei aus der Verhältnismäßigkeitsprüfung von vornherein aus. Sie kommen bei der Betrachtung möglicher Alternativen nicht in Frage, wenn ihre Umsetzung z. B. technisch unmöglich ist oder aus anderen Gründen, z. B. aus Gründen der Verkehrssicherheit

(vgl. BVerwG, Beschluss vom 05.09.2008, 9 B 10/08) oder auch aus städtebaulichen Gründen, keine ernsthafte Alternative für eine Lösung des Lärmschutzes darstellen. In seinem Urteil vom 03.03.2004, 9 A 15/03, Rn 25, formuliert das BVerwG dazu u. a. auf Verweis auf das BVerwG-Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25.95, unter Rn 25 wie folgt:

„..... Der Betroffene hat also prinzipiell einen Anspruch auf „Vollschutz“ durch aktive Schallschutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich sind. Der Senat hat wiederholt entschieden, dass sich die nach dieser Vorschrift gebotene Verhältnismäßigkeitsprüfung auf der Grundlage einer für die Planfeststellungsbehörde mit begrenzten Spielräumen verbundenen planerischen Abwägung vollziehen muss. Bestandteil der Abwägung ist namentlich die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen. Typischerweise haben solche Maßnahmen, bezogen auf die Schutzwirkung, ihre Stärken und Schwächen, verursachen verschieden hohe Kosten und tangieren andere Belange in unterschiedlicher Weise. Die daraus folgenden Zielkonflikte lassen sich nur planend bewältigen. Deshalb ist in der Planfeststellungsbehörde auch und gerade für die Auswahlentscheidung über das Schallschutzkonzept ein Abwägungsspielraum eingeräumt (.....). Anders als das allgemeine Planungsermessen besteht er freilich nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen. Die Planfeststellungsbehörde hat ihre Auswahlentscheidung dementsprechend an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes zu orientieren und im Rahmen ihrer Prüfung eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. (.....) Hierbei muss sie allerdings nicht alle denkbaren Alternativen einschließlich möglicher Maßnahmenkombinationen in gleicher Tiefe untersuchen. Ausreichend ist schon eine Grobprüfung, soweit sich bereits auf deren Grundlage die Vorzugswürdigkeit eines bestimmten Konzeptes abzeichnet.“

In einem weiteren vom 14.04.2010 datierenden Urteil des BVerwG (9 A 43/08) heißt es unter Rn 37:

„Nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats (.....) hat die Planfeststellungsbehörde bei der Prüfung, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden, einen Abwägungsspielraum, der es gestattet, neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG

ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkten auch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen. Dazu gehören auch öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belang negativ betroffener Dritter – z. B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch einer Lärmverlagerung.“

Maßgebend bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind daher vorrangig die Kosten im Verhältnis zur Verringerung der Lärmbelastung. Dabei kann und muss die Zahl der Lärmbetroffenen sowie besonders störanfälliger Objekte eine Rolle spielen. Daneben können aber auch andere Gesichtspunkte miteinbezogen werden. Neben den schon benannten können das als weiteres Beispiel auch allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen – Sprungkosten im weiteren Sinne – sein (vgl. auch OVG Münster, Urteil vom 14.08.2008, 7 D 68/07.NE; BayVGH, Urteil vom 12.04.2002, 20 A 01.416/-17/-18; BVerwG, Urteil vom 24.09.2003, 9 A 69.02). Als private Belange negativ Betroffener Dritter kommen u. a. auch veränderte Licht- und Belüftungsverhältnisse, Lärmverlagerungen sowie der Verlust von Sichtbeziehungen in Frage.

Diesen Anforderungen wird das von der Vorhabenträgerin entwickelte Lärmschutzkonzept mit der Ergänzung durch die Planfeststellungsbehörde im vollen Umfang gerecht. Dabei müssen sowohl aktive als auch passive Schutzmaßnahmen zum Einsatz kommen. Mit den im Tenor verbindlich vorgeschriebenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass künftig keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche für die Nachbarschaft hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Über dieses Konzept hinausgehende Forderungen sind unbegründet und werden daher zurückgewiesen. Insbesondere auf weitergehende aktive Maßnahmen ergeben sich aus § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV vorliegend keine Ansprüche.

Der Ausbau der A 57 gehört zu den Vorhaben, bei denen eine Kosten-Nutzen-Analyse im engeren Sinne unter Beachtung insbesondere auch der vom BVerwG in seinem Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72.07, auf das spätere Entscheidungen Bezug nehmen, näher definierten Vorgaben (schrittweise Abschläge vom Vollschutz und seinen Kosten und in Relation zum jeweils zu erreichenden Schutzniveau Ermittlung des gerade noch verhältnismäßigen Aufwands) nicht zielführend ist. Denn

zum einen lässt sich die Verhältnismäßigkeit des planfestgestellten Lärmschutzes hier angesichts der örtlichen Gegebenheiten mit der hohen im Einwirkungsbereich beidseits der A 57 liegenden Gebäudezahl letztlich auch ohne entsprechende Ausdifferenzierung über die Kosten-Nutzen-Analyse aufzeigen. Letztlich für die Abwägung ausschlaggebend ist aber, dass sowohl städtebauliche und mit dem Orts-/Landschaftsbild zusammenhängende öffentliche Belange als auch private Belange Dritter einer weiteren Ausweitung des ohnehin umfangreichen aktiven Lärmschutzes entgegenstehen.

Vor der konkreten Ausgestaltung des Lärmschutzkonzeptes hat die Vorhabenträgerin zunächst die vier Lärmschutzvarianten

- LS-6 = Lärmschutz mit Teilgalerie,
- LS-7 = Lärmschutz mit gebogener Wand,
- LS-7.1 = Lärmschutz mit gebogener Wand und Wand im Mittelstreifen und
- LS 8 = Lärmschutz mit Glaseinhausung

entwickelt und miteinander verglichen.

Die Lärmschutzvariante 6 sieht südlich der AS Gartenstadt über eine Länge von rd. 5,5 km zum Schutz der dortigen Wohnbebauung und insbesondere auch vorhandener Hochhäuser den Bau einer 4,7 m hohen und auf beiden Fahrbahnseiten die Standspur und den rechten Fahrtrichtungsstreifen abdeckenden Teilgalerie vor. Ein den Lärm um 2 dB(A) mindernder Fahrbahnbelag (ein offenporiger Asphalt mit einer größeren lärm mindernden Wirkung lässt sich in einer Galerie aufgrund der erforderlichen Entwässerungsmaßnahmen nicht realisieren) und eine 1 bis 2 m hohe Wand auf dem Inneren der Galerieabdeckung vervollständigen die Variante.

Bei der Lärmschutzvariante 7 wird die Galerie im gleichen 5,5 km langen Ausbauteilstück teilweise durch 4 m nach innen gebogene und 6,5 m hohe Lärmschutzwände ersetzt. Die Wandbögen überdecken den Standstreifen und reichen bis zum rechten Rand der rechten Richtungsfahrbahn. Die Fahrbahnen erhalten einen den Lärm um 5 dB(A) mindernden Belag. Bei der Untervariante 7.1 wird die Variante 7 in dem besonders empfindlichen und auch Hochhäuser aufweisenden Bereich unmittelbar südlich der AS Gartenstadt auf etwa 900 m Länge im Mittelstreifen noch um eine zusätzliche 6,5 m hohe Lärmschutzwand ergänzt.

Die Lärmschutzvariante 8 prüft schließlich über eine Länge von 1,7 km südlich der

AS Gartenstadt als Vollabdeckung den Bau einer Glaseinhausung.

In den Ausbauabschnitten, die jeweils südlich an die Galerie, an die gebogenen Wände bzw. die Glaseinhausung anschließen, entsprechen sich die Varianten mit ihren konventionellen Lärmschutzwänden.

Im Vergleich erwiesen sich die Varianten 6 und 8 (184 bzw. 187 Millionen Euro) sowie die Varianten 7 und 7.1 (119 bzw. 121 Millionen Euro, Kostenschätzungen jeweils von 2007/2008 und bezogen auf die Gesamtkosten des Ausbaus) jeweils als vergleichbar teuer. Da die Mittelwand ihn nicht wesentlich erhöht, erfordern die Varianten 7 und 7.1 auch einen vergleichbaren Unterhaltungsaufwand. Dieser ist bei der Teilgalerie naturgemäß um vieles höher und steigert sich bei einer Glaseinhausung nochmals erheblich. Die Einhausung hat dafür die größte Lärmschutzwirkung, die sich aber vorrangig auf den etwas umfangreicheren Schutz der Hochhäuser bezieht. Die Teilgalerie und die gebogenen Wände der Varianten 6 und 7 unterscheiden sich dagegen aufgrund des um 3 dB(A) wirksameren Straßenbelags der Variante 7, der bei Variante 6 aus entwässerungstechnischen Gründen nicht realisierbar ist, kaum. Bei der Variante 7 bleibt die Zahl der ungeschützten Geschosse der Hochhäuser kleiner, die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte fallen dafür etwas höher aus. Mit der Mittelwand der Variante 7.1 kann der Schutz der Variante 7 aber noch verbessert, d. h. möglichst weit in die oberen Etagen der Hochhäuser hinein ausgeweitet werden.

Die Notwendigkeit zusätzlichen passiven Lärmschutzes entfällt daher zwischen den Anschlussstellen Gartenstadt und Zentrum bei keiner der Varianten 6, 7 und 7.1 vollständig, hat aber bei der Variante 7.1 mit der Mittelwand den geringsten Umfang. Im Verhältnis zu den Kosten, Unterhaltungskosten eingeschlossen, fällt die Lärmschutzwirkung bei ihr daher am besten aus. Der um rd. 50 % bzw. 60 Millionen Euro betragende Kostennachteil der noch wirksameren Variante 8, der unter Einbeziehung des Unterhaltungsaufwands wiederum noch größer wird, erweist sich dagegen angesichts der auf ganz wenige Hochhäuser (nach den Voruntersuchungen jeweils 4 Etagen von 3 Hochhäusern und 2 Etagen von 2 Hochhäusern) beschränkt bleibenden höheren Schutzwirkung als erheblich ungünstiger. Vor allem im Vergleich betrachtet unverhältnismäßig ist der Kostenaufwand für die Teilgalerie der Variante 6. Er entspricht dem für die Variante 8, hat aber keine bessere Schutzwirkung als die Variante 7 und eine schlechtere als die Variante 7.1.

Unter sonstigen Gesichtspunkten (Umweltverträglichkeit, Städtebau etc.) ergeben

sich im Vergleich nur noch bei den straßenbautechnischen Belangen deutliche Unterschiede. Insoweit sind die konventionelleren Lösungen der Varianten 7 und 7.1 gegenüber den unkonventionellen Varianten 6 und 8 im Vorteil.

Unter Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile hat sich die Vorhabenträgerin vor diesem Hintergrund nachvollziehbar und plausibel für die Lärmschutzvariante 7.1 mit den gekrümmten Wänden und zusätzlicher Wand im Mittelstreifen entschieden. Abwägungsfehler oder -defizite sind nicht ersichtlich und im Anhörungsverfahren auch nicht vorgetragen worden.

Das auf der Lärmschutzvariante 7.1 basierend ausgeplante und in das Planfeststellungsverfahren eingebrachte Lärmschutzkonzept beinhaltet neben der im Vergleich zum Referenzbelag der RLS-90 um 5 dB(A) leiseren Straßenoberfläche aller sechs Hauptfahrbahnen aus offenporigem Asphalt (OPA) Lärmschutzwände, die nicht nur teilweise gebogen, sondern überwiegend bis zu 7,50 m und in gerader Form auch bis zu 9 m hoch sind, sowie eine rd. 1,85 km und nicht nur rd. 900 m lange und 7,5 m hohe Wand im Mittelstreifen. Gegenüber der ursprünglichen Lärmschutzvariante 7.1 wurde der aktive Lärmschutz damit durch höhere Wände nochmals erweitert.

Konkret sind damit auf der Westseite der A 57 zwischen dem Beginn des Ausbaubereichs nördlich der AS Gartenstadt (Bau-km 60+407) bis zum Beginn der Abfahrtsrampe der AS Oppum (Bau-km 66+114) im Süden Lärmschutzwände mit einer Höhe von 7,50 m vorgesehen. Zwischen der Rather Straße (Bau-km 60+741) und dem Nordrand der AS Gartenstadt (Bau-km 61+080), dem Südrand der AS Gartenstadt (Bau-km 61+809) und dem Nordrand der AS Zentrum (Bau-km 64+045) sowie vom Südrand der AS Zentrum (Bau-km 64+676) über die Schönewasserparkbrücke hinweg bis kurz vor der über die L 443/Ossumer Straße führende Brücke (Bau-km 65+853), d. h. ganz überwiegend, bekommt diese 7,5 m hohe Lärmschutzwand westlich der A 57 die schutzsteigernde (und gleichzeitig beeinträchtigungsmindernde) nach innen hin gebogene Form. Im Bereich der Rampen der beiden Anschlussstellen Gartenstadt und Zentrum bekommen die dort geraden und bis an die L 473 (Charlottering) bzw. die B 57/B 288 (Berliner Straße) anschließenden Lärmschutzwände Höhen bis zu 9 m.

Die 7,5 m hohe Lärmschutzwand, die im Mittelstreifen der A 57 entsteht, beginnt südlich des Überführungsbauwerks Rather Straße im Norden (Bau-km 60+741), deckt die gesamte Wohnbebauung ab, die sich nördlich der AS Gartenstadt sowie

zwischen den Anschlussstellen Gartenstadt und Zentrum entlang der A 57 erstreckt, und endet südlich des über die Traarer Straße führenden Bauwerks am Nordrand des westlich der A 57 liegenden Gewerbegebietes (Bau-km 62+593). Östlich der A 57 beginnen die Lärmschutzwände in Richtung Süden blickend im Bereich der AS Gartenstadt. Die Rampen erhalten dort im südöstlichen Quadranten Lärmschutzwände in Höhen von 4,5 m bis 6,5 m (äußere Rampe) bzw. von 7,5 m (innere Rampe). An der A 57 selbst sind sie zwischen den nördlich des Charlotterings von der A 57 abgehenden Rampen 5,5 m, ansonsten wiederum 7,5 m hoch. Südlich der AS Gartenstadt setzt sich die 7,5 m hohe Wand in dann gebogener Form bis zur ersten Rampe (Uerdingen-Goch) der AS Zentrum fort (Bau-km 61+638 bis Bau-km 63+950). Entlang der Rampe und bis zur B 288/Berliner Straße schließt sich wieder eine 7,5 m hohe gerade Wand an. Im Übrigen (weitere Rampen der AS Zentrum und Verlauf der A 57 bis zur Überführung über die L 443/Ossumer Straße bei Bau-km 65+950, die Schönwasserparkbrücke eingeschlossen) werden 4,5 m hohe Lärmschutzwände errichtet.

Die lärmindernde Wirkung von -5,0 dB(A) hat die Vorhabenträgerin auf Dauer zu gewährleisten (s. Nebenbestimmungen Nrn. 5.5.2.1 im Kapitel A des Beschlusses), da der Wert in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt wurde. Zur weiteren Ausführung des Belages muss der Planfeststellungsbeschluss keine Vorgaben enthalten, sondern kann diesen für die Abwägung unerheblichen Aspekt der Bauausführung der Vorhabenträgerin überlassen (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, 9 A 20.08; OVG Münster, Urteil vom 11.09.2009, 11 D 45/06.AK). Die geraden Teile der Lärmschutzwände sind durchgehend – wie im Erläuterungsbericht dargestellt – hochabsorbierend auszuführen, um Reflexionen so weit wie möglich zu vermeiden.

Zu den weiteren Details des aktiven Lärmschutzes wird auf die Nebenbestimmung 5.5.2.1 und 5.5.2.2 im Kapitel A des Beschlusses, auf Nr. 4.8 des Erläuterungsberichtes zu den Planunterlagen sowie auf den Erläuterungsbericht zur lärmtechnischen Untersuchung Bezug genommen.

Mit diesen umfangreichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes wird sichergestellt, dass mit Ausnahme von 77 Gebäuden bei keinem der rd. 3.200 betroffenen Schutzobjekte, bei denen ohne aktiven Lärmschutz Grenzwertüberschreitungen von bis zu 23 dB(A) in der Nacht bzw. 19 dB(A) am Tage festzustellen sind, eine

Grenzwertüberschreitung mehr verbleibt. Für fast 98 % aller Gebäude des städtischen Umfelds kann damit sowohl für den Schutzfall Nacht als auch für den Schutzfall Tag Vollschutz gewährleistet werden.

Die genaue Zahl der Wohnungen, die sich in den rd. 3.200 Gebäuden befinden und an denen die Verhältnismäßigkeit des Lärmschutzes bzw. die Kosten-Nutzen-Analyse in der Regel einen geeigneten Maßstab bildet (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.07.2013, 7 A 9/12, 3. Orientierungssatz und Rn. 31) und die nur mit hohem Aufwand zu ermitteln gewesen wäre, ist zwar nicht bekannt. Sie war aber ebenfalls nicht erforderlich. Dies zeigt ein weiter differenzierender Vergleich auf der Basis betroffener Hausseiten und Etagen. So weisen die rd. 3.200 Gebäude im Durchschnitt jeweils mindestens 2 Etagen auf und mit Ausnahme der jeweils von der A 57 abgewandten Gebäudeseite sind an den anderen drei Gebäudeseiten regelmäßig von der A 57 ausgehende Lärmimmissionen zu erwarten. Bei getrennter Wertung jeder Etage und dieser drei Gebäudeseiten sowie der Tages- und Nachtwerte ergibt dies mindestens 38.400 ($= 3.200 \times 2 \times 3 \times 2$) verschiedene Schutzfälle. Die an den 77 Gebäuden auftretenden Grenzwertüberschreitungen verteilen sich dabei bezogen auf die Nacht auf 191 unterschiedliche Gebäudeseiten und Etagen, von denen 65 auf die bis zu 9-geschossigen Hochhäuser an der Max-Planck-Straße südöstlich der AS Gartenstadt entfallen. Bezogen auf 11 der 191 Gebäudeseiten und Etagen, die sich auf 4 der 77 Gebäude verteilen, ergeben sich darüber hinaus auch Grenzwertüberschreitungen beim Tageswert. Von diesen 11 Grenzwertüberschreitungen entfallen wiederum 10 auf die Hochhäuser im Bereich Max-Planck-Straße.

Von den insgesamt rd. 38.400 Schutzfällen verbleiben damit nur noch 202, für die zusätzlich passiver Lärmschutz erforderlich ist. Für alle anderen rd. 38.200 Schutzfälle (dies sind 99,5 %) besteht Vollschutz. Da an den 4 Gebäuden mit Grenzwertüberschreitungen am Tag nur eine 3. Etage in einem viergeschossigen Wohnhaus sowie 5., 6. und 7. Etagen in 3 achtgeschossigen Hochhäusern betroffen sind, besteht auch zumindest für alle Außenwohnbereiche bis zur Höhe der 2. Etage und damit insbesondere für Terrassen und auch – obwohl insoweit als solche nicht vom Schutzzweck der 16. BImSchV erfasst – für alle zugehörigen Gartenanlagen ein Vollschutz.

Für alle 77 Gebäude, an denen es trotz des aktiven Lärmschutzes entweder am Tage oder in der Nacht an mindestens einer der insgesamt 202 Hausseiten oder

Etage zu einer Grenzwertüberschreitung am Tage oder in der Nacht kommt, enthält der Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach den ergänzenden Anspruch auf passiven Lärmschutz, der im Detail nachgelagert nach den Regelungen der 24. BImSchV zu überprüfen und ggf. umzusetzen ist. Dazu ist der Vorhabenträgerin aufgegeben worden, Entschädigungen in Höhe des notwendigen Aufwands für die passiven Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster und/oder Lüftungsanlagen) zu erbringen, sofern und soweit sie sich nach der 24. BImSchV unter Berücksichtigung der vorhandenen Schalldämmmaße der Gebäudefassaden und Fenster als notwendig erweisen (vgl. Kapitel A Nebenbestimmung 5.5.3.1 des Beschlusses).

Nach dem derzeitigen Stand der Technik ist davon auszugehen, dass der auftretende Lärm durch solche nachträglichen die baulichen Anlagen erfassenden Schutzmaßnahmen selbst in den Hochhäusern auf zumutbare Innenpegel gemindert werden kann, so dass insbesondere verkehrslärmbedingte Schlafstörungen während der Nachtstunden, aber auch Kommunikationsstörungen während des Tages, auszuschließen sind und gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden. Da der Gesetzgeber den Anwohnern von neuen oder geänderten Verkehrswegen unter den in §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern – ggf. in Verbindung mit Lüftungseinrichtungen – zumutet, ist von ihnen in Kauf zu nehmen, dass sie bei gelegentlich geöffnetem Fenster oder beim Aufenthalt im Außenwohnbereich ggf. grenzwertüberschreitendem Verkehrslärm ausgesetzt sind (BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, 11 A 86.95, sowie VG Neustadt, Urteil vom 01.08.2016, 3 K 74/16.NW).

Beeinträchtigungen auch passiv nicht schützbarer Außenwohnbereiche der 4 Gebäude mit Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes für den Tag sind zu entschädigen.

Eine Ausweitung des vorgesehenen aktiven Lärmschutzes mit dem Ziel, weitere Schutzfälle durch den aktiven Lärmschutz zu erfassen und damit den Umfang des ihn ergänzenden passiven Lärmschutzes zu minimieren oder ihn durch eine Vollschutzlösung ganz entbehrlich zu machen, wäre hier angesichts der Lärmimmissionen durch verminderte Abrollgeräusche bereits um 5 dB(A) reduzierenden Fahrbahnbelages nur durch weitere Erhöhungen der Lärmschutzwände bzw. alternativ mit Hilfe von Fahrbahneinhausungen oder Voll- bzw. Teilgalerien denkbar. Fahrbahneinhausungen, Galerien oder auch Tunnellösungen konnten aber nicht zuletzt wegen erheblicher und damit unverhältnismäßiger Mehrkosten schon nach

den entsprechenden Grobrasterungen bei der Wahl der Ausbauvariante (vgl. Kapitel B Nr. 7.1 des Beschlusses) oder spätestens hier als gesonderte Lärmschutzvariante (s. o.) ausgeschlossen werden. Höheren Lärmschutzwänden stehen aber städtebauliche Gründe (stadträumliche und stadtgestalterische Aspekte eingeschlossen), solche des Landschaftsschutzes sowie schützenswerte Belange Dritter entgegen.

Die A 57 verläuft im Ausbauabschnitt Krefeld in ebener Landschaft und Umgebung auf einem rd. 6 m hohen Damm. Unter Einbeziehung vorhandener Lärmschutzwände bildet sie dort ein die Stadt Krefeld lang durchziehendes insgesamt rd. 11 m hohes Bauwerk. Es kann aufgrund der vorhandenen Autobahnbrücken zwar an 15 Stellen unterquert werden, stellt unter städtebaulichen und stadtgestalterischen Aspekten sowie für das Orts- und Landschaftsbild aber eine Zäsur dar. Das Bauwerk wirkt trotz der es teilweise umgebenden Gehölzstreifen wie eine die Stadt zerschneidende Barriere mit Auswirkungen, die auch über den Verkehrslärm hinaus die Wohnverhältnisse in den beidseits von ihr per Bebauungsplan ausgewiesenen Wohngebieten beeinträchtigen. Diese reichen bis zu 25 m und stellenweise auch bis zu 20 m und weniger an die Autobahn heran. Erhöhen sich mit dem 6-streifigen Ausbau der A 57 die Lärmschutzwände, werden zwar je nach Umfang des Lärmschutzes über die Reduzierung der Lärmimmissionen einerseits gesündere Wohnverhältnisse geschaffen, die übrigen Auswirkungen auf die Wohnverhältnisse aber – zumal die A 57 mit ihrer ausbaubedingten Verbreiterung je nach Ausbaurichtung noch etwas näher an die Wohngebiete heranrückt – verstärkt. Je nach Lage der Wohngebiete bzw. der darin liegenden und betroffenen Wohngrundstücke nehmen dadurch jedenfalls im Nahbereich der Autobahn Beeinträchtigungen der Wohnqualitäten als Folge veränderter Lichtverhältnisse, von Verschattungen, von visuellen Beeinträchtigungen bis hin zu erdrückenden Wirkungen und Einschränkungen der natürlichen Belüftung zu bzw. weiten sich räumlich aus. Noch zumutbare Wohnverhältnisse können im Einzelfall unzumutbar werden.

Analog zum Lärmschutz und dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor dem passiven ist auch derartigen Beeinträchtigungen in der Abwägung ein hohes Gewicht beizumessen. Zu hohe Lärmschutzwände können deshalb in der Abwägung kontraproduktiv sein.

Um alle Gebäude im Einwirkungsbereich des Autobahnausbaus sowohl am Tage als auch in der Nacht aktiv vor Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu

schützen, d. h. für den Vollschutz, bräuchte es aber mit Blick auf betroffene Hochhäuser im Bereich des Wohngebietes entlang der Max-Planck-Straße neben einer 9 m hohen Mittelwand einer Erhöhung der an den Fahrbahnrändern zu installierenden Lärmschutzwände auf stellenweise bis zu 19 m. Mit 12 m hohen Wänden könnten zwar die Ortsteile Glockenspitz und Uerdingen (West- bzw. Ostseite der A 57 zwischen der AS Zentrum und der AS Oppum) sowie Linn (nordöstlich der AS Oppum) vollen Schutz bekommen. In den Ortsteilen Elfrath (nordwestlich der AS Gartenstadt), Gartenstadt (südwestlich der AS Gartenstadt) und Bockum (nordwestlich der AS Zentrum) verbliebe es aber bei diversen nächtlichen Grenzwertüberschreitungen.

Abgesehen von einer 19 m hohen Lärmschutzwand, bei der sich unabhängig von Kostenfrage auch die der technischen Realisierbarkeit entlang eines 6 m hohen Damms stellen würde, würde das „Gesamtbauwerk“ der A 57 auch bei nur 12 m hohen Lärmschutzwänden in den überwiegenden Teilen des Ausbauabschnitts eine Höhe erhalten, die rd. 19 m über das neben dem Autobahndamm liegende Gelände hinausragt (bei der 19 m hohen Wand wären es rd. 26 m). Während die Bauwerkshöhe schon jetzt etwa der eines 4-geschossigen Hauses mit Flachdach entspricht, wäre es dann in etwa die eines 7 geschossigen Hochhauses.

Diese Bauwerkshöhe ist weder städtebaulich noch für das Orts- und Landschaftsbild noch für die Gebäudereihen und Grundstücke verträglich, die nahe an die A 57 heranreichen. Selbst bei nur 8 bis 10 m hohen Lärmschutzwänden (= rd. 15 bis 17 m Bauwerkshöhe bzw. etwa noch der Höhe eines 5 bis 6-geschossigen Gebäudes mit Flachdach) ergäbe sich letztlich mit Blick auf die Massivität des Bauwerks mindestens bezogen auf städtebauliche/stadtgestalterische Aspekte und das Orts- und Landschaftsbild nichts Anderes. Vor diesem Hintergrund hatte die Stadt Krefeld im Vorfeld der Planung auch die wegen zu hoher Kosten und anderer Nachteilen verworfene Tunnelvariante favorisiert.

Unter Einbindung der für die Belange des Städtebaus zuständigen Stadt Krefeld hat die Vorhabenträgerin daher für ihre Planung nach einer Lösung für einen einerseits möglichst leistungsfähigen aktiven Lärmschutz gesucht, der passiven Lärmschutz auf ein nicht vermeidbares Maß begrenzt, andererseits aber unter den städtebaulichen Aspekten noch verträglich ist und benachbarte Grundstücke möglichst vor neuen Beeinträchtigungen bewahrt.

Die Planfeststellungsvariante mit den in den wesentlichen Abschnitten 7,50 m hohen und nach innen gebogenen Lärmschutzwänden entspricht in ihrer Kombination mit gleich hohen Mittelwänden diesen Planungszielen. Denn die Krümmung der Lärmschutzwand entfaltet insoweit in doppelter Hinsicht positive Wirkungen. Sie gewährleistet nicht nur den Lärmschutz, für den bei einer geraden Wand eine Höhe von 9 m notwendig wäre, sondern mildert einerseits über die eingesparte Höhe, andererseits aber ergänzend auch über die Krümmung selbst die von dem Autobahndamm und den Lärmschutzwänden ausgehenden Beeinträchtigungen der städtebaulichen Aspekte, des Orts-/Landschaftsbildes und der Wohnbebauung. Die Abrundungen der Lärmschutzwände lassen das Gesamtbauwerk schmaler erscheinen und die Sichtachsen eher über sie hinweggleiten. Die Lärmschutzwände werden deshalb weniger störend wahrgenommen als dies bei geraden Wänden der Fall wäre. Weitere Verbesserungen der städtebaulichen Verträglichkeit und der Wohnumfelder werden sich aufgrund von Zusagen der Vorhabenträgerin ergeben. Sie wird die Lärmschutzwände in Abstimmung mit der Stadt Krefeld unter Beachtung der Ergebnisse des dazu durchgeführten Gestaltungswettbewerbs errichten. Auf der Westseite der A 57 entlang der Rampen der Anschlussstellen Gartenstadt und Zentrum wird sie die dort gerade und stellenweise auch mit einer Höhe von 9 m geplanten Lärmschutzwände zudem im oberen die Höhe der vorhandenen Wände übersteigenden Bereich transparent und damit lichtdurchlässig ausführen [vgl. Kapitel A Nr. 7 Buchstabe e) des Beschlusses].

Im Ergebnis werden damit neue Beeinträchtigungen auf ein unvermeidbares Minimum beschränkt. Als erheblich zu wertende neue Trennwirkungen, Auswirkungen auf das Orts-/Landschaftsbild oder auch neu entstehende unverträgliche Wohnbedingungen, die dem Lärmschutzkonzept entgegenzuhalten wären, werden damit vermieden.

Gleichzeitig ist trotz des Verzichts auf höhere Schutzwände aber – und auch diesbezüglich unter Berücksichtigung des ihm beizumessenden Gewichtes – der Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz gewahrt. Dies gilt nicht zuletzt vor dem Hintergrund

- a) der schon beschriebenen großen Zahl an Gebäuden und Schutzfällen, die bei freier Schallausbreitung ohne aktiven Lärmschutz von Lärmpegeln oberhalb

der Grenzwerte betroffen wären, und der in Relation dazu kleinen Zahl der Gebäude und Schutzfälle, für die unter Berücksichtigung des aktiven Schutzes dem Grunde nach noch passive Schutzansprüche verbleiben und

- b) des mit Ausnahme nur der drei Hochhäuser an der Max-Planck-Straße und eines einzigen weiteren Gebäudes [nur eine Hausseite mit einer Grenzwertüberschreitung von 1 dB(A) im 3. OG] vollständigen aktiven Lärmschutzes für den Tag.

Insoweit ist von Bedeutung, dass die das störungsfreie Schlafen ermöglichende Nachtruhe gesundheitlich zwar von besonderer Bedeutung ist, sich aber mit passivem Lärmschutz besser sicherstellen lässt als störungsfreies Wohnen am Tage, das mit Ortswechseln, häufigerem Lüften, Aufenthalt im Freien etc. verbunden ist. Die dem Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin zu Grunde liegende Abwägung ist daher insgesamt plausibel und entspricht den Vorgaben des § 41 BImSchG sowie der eingangs benannten einschlägigen Rechtsprechung. Sie lässt sich vorliegend angesichts der Bedeutung und des Gewichts der betroffenen anderen Belange nicht an der Relation zwischen den Kosten unterschiedlich ausgeprägten aktiven Lärmschutzes einerseits und den jeweils aus dem aktiven Lärmschutz herausfallenden Gebäuden bzw. Schutzfällen sowie den Kosten des dadurch notwendig werdenden passiven Lärmschutzes andererseits vollziehen, so dass der Verzicht auf die Kosten-Nutzen-Analyse im engeren Sinne als gerechtfertigt erachtet wird.

Darauf, dass die Vorhabenträgerin mit den gebogenen Lärmschutzwänden eine sowohl von ihrer Konstruktion als auch vom Bau her besonders aufwändige Variante einer Lärmschutzwand eingeplant hat, darf in diesem Zusammenhang hingewiesen werden. Die anfallenden Kosten übersteigen auch die, die eine 9 m hohe gerade Wand verursachen würde, noch deutlich. Es zeigt sich, dass sich die Vorhabenträgerin insoweit gerade nicht vorrangig an Kostengesichtspunkten orientiert hat. Auch dies durfte in der Abwägung berücksichtigt werden.

7.5.1.7 Auswirkungen der Summenpegelbildung

Vorliegend sind Gesundheitsgefährdungen durch die Überlagerung von Vorbelastungen durch den Verkehrslärm der A 57 und dadurch entstehender Summenpegel von mindestens 60 dB(A) in der Nacht oder 70 dB(A) am Tage nicht zu erwarten.

Eine Ausweitung des Lärmschutzes ist mit Blick auf die Summenpegel nicht erforderlich.

Entstehen könnten gesundheitliche Gefährdungen bzw. enteignungsgleiche Eingriffe grundsätzlich dort, wo nennenswerte Vorbelastungen vorhanden sind, der Verkehrslärm der A 57 mithin nicht nur auf den von Anliegerstraßen trifft, sondern auf den von stärker genutzten überörtlichen Straßen wie insbesondere den des Charlotterings (L 473) an der AS Gartenstadt, den der Berliner Straße (B 57/B 288) an der AS Zentrum oder auch den der Straße „Untergath“, von der die AS Oppum mit der B 57 verbunden wird. Die drei Anschlussstellenbereiche sind jedoch bereits mit den zugehörigen Anschlussrampen in die Lärmberechnung eingegangen (vgl. Erläuterungsbericht und zugehörige Unterlage 17.1.2). Der aktive Lärmschutz mit der durchgehend 5 dB(A) Lärminderung leistenden Fahrbahndecke der A 57 und den Lärmschutzwänden, die auch an den Rampen der Anschlussstellen Gartenstadt und Zentrum vorgesehen sind und teilweise auch noch in den Charlottering und die Berliner Straße hineinreichen, mindert die Beurteilungspegel auch in den relevanten Bereichen entlang der an die A 57 anschließenden Straßen so, dass eine Überschreitung der Schwelle zur Gefährdung der menschlichen Gesundheit bzw. zum enteignenden Eingriff auszuschließen sind. Denn soweit dort wie auch insgesamt entlang des gesamten A 57-Ausbauabschnitts am Tage oder in der Nacht trotz des umfangreichen aktiven Lärmschutzes die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV noch überschritten werden, besteht dem Grunde nach bereits ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (vgl. Kapitel A, Nebenbestimmung 5.5.3 des Beschlusses), mit dessen Hilfe jedenfalls die Innenpegel entsprechend und ausreichend minimiert werden können.

Für alle Gebäude bzw. Gebäudeteile, die nicht zumindest Anspruch auf passiven Lärmschutz haben, gilt damit, dass die höchsten Beurteilungspegel maximal auf dem Niveau der Immissionsgrenzwerte liegen und zu den enteignungsrechtlichen Schwellen in Kern-, Dorf- und Mischgebieten ein Abstand von mindestens 6 dB(A) verbleibt, der sich in den allgemeinen Wohngebieten auf mindestens 11 dB(A) erhöht. Dass ein Summenpegel, der neben dem Verkehrslärm der A 57 auch noch den der Nebenstraßen einbezieht, die Beurteilungspegel um 6 dB(A) oder mehr erhöht, ist jedoch auszuschließen.

Darauf, dass allein für eine Lärmpegelsteigerung von 3 dB(A) in etwa eine Verdop-

pelung des den Lärm auslösenden Verkehrsaufkommens erforderlich ist, darf hingewiesen werden.

Mit dem südlichen Teil der Schönwasserparkbrücke überquert die A 57 die dort 6-gleisige DB-Strecke zwischen Krefeld und Duisburg. Ob im dortigen Umfeld der zum Straßenverkehrslärm hinzukommende Schienenverkehrslärm gesundheitsgefährdende Summenpegel verursacht, hat die Vorhabenträgerin konkret überprüft, indem er der Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes (Runde 3, 30.06.2017) die Vorbelastungen der nächstgelegenen Gebäude entnommen und aus diesen sowie den für die A 57 ermittelten Beurteilungspegeln den entsprechenden Summenpegel gebildet hat (vgl. Erläuterungsbericht zur lärmtechnischen Untersuchung, Nr. 6.2 auf S. 14 u. 15).

Die unter Berücksichtigung ihre Lage – Entfernung zur Bahnlinie einerseits und Entfernung zur A 57 bzw. Schönwasserparkbrücke andererseits – höchstbelasteten Gebäude finden sich westlich der A 57 an der Breitenbachstraße (Hausnummern 108 – 120) sowie östlich der A 57 an der Alten Rheinbabenstraße (Hausnummern 4 und 6) und der Paul-Hübner-Straße (Hausnummer 1). Die Umgebungslärmkartierung der Bahn, die den vorhandenen Schienenverkehrslärm mit Hilfe von Isophonenkarten und abgestuft in 5-dB(A) Schritten anzeigt, weist für die Gebäude an der Breitenbachstraße Vorbelastungen von 55 bis 60 dB(A) in der Nacht bzw. 60 bis 65 dB(A) am Tage aus. Für die genannten Gebäude an der Alten Rheinbabenstraße und der Paul-Hübner-Straße sind es 60 bis 65 dB(A) in der Nacht und 65 bis 70 dB(A) am Tage. Diese in den Isophonenkarten ausgewiesenen Lärmwerte beziehen sich auf den Außenwohnbereich und sind regelmäßig – und bis zu 3 dB(A) – höher als nach der 16. BImSchV zu ermittelnde Beurteilungspegel, die für die Summenbetrachtung relevant sind.

Durch die Überlagerung der Lärmbelastungen erhöhen sich diese Vorbelastungen des Schienenverkehrs an der Breitenbachstraße aber um maximal 0,2 dB(A) in der Nacht bzw. maximal 0,3 dB(A) am Tage. Für die Gebäude an der Alten Rheinbabenstraße bzw. der Paul-Hübner-Straße sind es sowohl am Tage als auch in der Nacht sogar nur maximal 0,1 dB(A).

Angesichts der in den Isophonenkarten der Bahn für die genannten Gebäude an der Breitenbachstraße grundsätzlich etwas zu hoch (s. o.) ausgewiesenen Vorbelastungen von 55 bis 60 dB(A) nachts bzw. 60 bis 65 dB(A) tags und den äußerst geringen Erhöhungen der Summenpegel können dort Pegelerhöhungen, die oberhalb der gesundheitsrelevante Schwellen von 60 bzw. 70 dB(A) stattfinden oder

diese erstmals erreichen lassen, ausgeschlossen werden. Gleiches gilt im Ergebnis für den Tag und die Gebäude an der Alten Rheinbabenstraße und der Paul-Hübner-Straße [maximale Vorbelastung 70 dB(A) bei einer Pegelerhöhung um 0,1 dB(A)] und jedenfalls vorliegend – auch wenn die mit 60 bis 65 dB(A) zu beziffernde Vorbelastung insoweit bereits oberhalb von 60 dB(A) liegt – auch für die Nacht. Denn angesichts einer Summenpegelerhöhung von nur 0,1 dB(A) stuft die Planfeststellungsbehörde die etwaige Ausweitung des Lärmschutzes, die Zuerkennung passiven Lärmschutzes eingeschlossen, als unverhältnismäßig ein. Dies gilt nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass sich bezogen auf den heutigen Ist-Zustand mit dem Ausbau der A 57 keine Verschlechterungen, sondern deutliche Verbesserungen ergeben. Denn aufgrund der Ausweitung des aktiven Lärmschutzes, der neben dem 5 dB(A) leiseren Straßenbelag künftig Lärmschutzwände in Höhe von 7,50 m auf der Westseite und von 4,50 m auf der Ostseite der A 57 umfassen wird, werden sich künftig faktisch Lärminderungen um mehrere dB(A) einstellen. Diese Lärminderungen kompensieren die maximal 0,3 dB(A) betragenden Erhöhungen der Summenpegel, die sich bei der energetischen Überlagerung des Schienenverkehrslärms durch den künftigen Straßenverkehrslärm der ausgebauten A 57 ergeben, um ein Vielfaches.

Zu einer ähnlichen Konstellation hat das BVerwG in seinem Beschluss vom 06.03.2013, 4 BN 39/12, ausgeführt:

„Die Frage, ob eine bestehende Vorbelastung mit Lärmimmissionen auch bis zur Schwelle der Gesundheitsgefährdung ausgenutzt werden darf, ist vor dem Hintergrund der Feststellungen des Verwaltungsgerichtshofs zu beantworten, dass die Immissionen bereits jetzt diese Schwelle erreichen, es aber zu keiner planbedingten Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen zu Lasten der Anwohner der Bundesstraße 34 kommt. Für eine derartige Fallgestaltung ist in der Rechtsprechung des BVerwG zum Fachplanungsrecht geklärt, dass Lärmschutzbelange grundsätzlich nur dann in die Abwägung einzubeziehen sind, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt (BVerwG-Urteil vom 09.07.2008, 9 A 5.07). Denn nur unter dieser Voraussetzung besteht ein Zusammenhang zwischen dem Vorhaben und der Lärmbelastung, der es rechtfertigt, Letztere als ein im Rahmen der Planung bewältigungsbedürftiges Problem zu behandeln. Das gilt unabhängig von der Höhe der Lärmbelastung; selbst grundrechtlich bedenkliche Belastungswerte bilden nicht stets, sondern nur dann die Grundlage einer in der Planfeststellung zu berücksichtigen

sichtigenden Schutzpflicht, wenn sie dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind (Urteil vom 09.07.2008 a.a.O). Eine Verpflichtung, gesundheitlich kritische Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, besteht nicht (BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008, 9 B 7.07).“

So ist es auch hier.

Für andere als die genannten Gebäude an der Breitenbachstraße, der Alten Rheinbabenstraße und der Paul-Hübner-Straße, die weiter von der A 57 bzw. der Bahnlinie entfernt sind, können Beeinträchtigungen durch Summenpegel vor diesem Hintergrund ebenfalls ausgeschlossen werden.

7.5.1.8 Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV

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

Forderungen, die Verkehrslärmbelastung auch unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte zu reduzieren, kann daher nicht entsprochen werden.

Ausgangspunkt dieser Prüfung ist die ständige Rechtsprechung des BVerwG, nach der auch Lärm unterhalb der einschlägigen Grenzwerte im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich abwägungserheblich ist. In Bestätigung dieser Rechtsprechung hat das BVerwG dazu zuletzt in seinem Beschluss vom 31.01.2011, 7 B 55/10, ausgeführt:

„Soweit Geräusche schädliche Umwelteinwirkungen sind, sind sie unzumutbar. Die fachplanerische Abwägung beschränkt sich aber nicht auf solche Nachteile eines Vorhabens, die unzumutbar sind und deshalb nicht hingenommen werden müssen. Bei der Abwägung sind vielmehr alle vom Vorhaben berührten öffentlichen sowie privaten Belange zu berücksichtigen und –

sofern zwischen ihnen Konflikte auftreten – einer umfassenden planerischen Problembewältigung zuzuführen. Dabei sind abwägungserheblich alle im jeweiligen Einzelfall von der Planung betroffenen Belange mit Ausnahme derjenigen, die geringwertig oder nicht schutzwürdig sind (vgl. Urteil vom 28. März 2007, BVerwG 9 A 17.06 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 64 und Beschluss vom 05. Oktober 1990 – BVerwG 4 B 249.89 – Buchholz 442.40 § 9 LuftVG Nr. 6). Schutzbedürftig ist auch der Belang, nicht von mehr als nur geringfügigem Lärm unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit betroffen zu sein. Dies gilt selbst bei normativ festgesetzten Immissionsgrenzwerten (vgl. Beschlüsse vom 11. November 2008 – BVerwG 9 A 56.07 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 51 und vom 05. März 1999 – BVerwG 4 A 7.98 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 149).

§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, wonach dem Träger des Vorhabens Schutzmaßnahmen aufzuerlegen sind, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, besagt nichts anderes. Im Gegenteil kennzeichnet die Vorschrift in Übereinstimmung mit dem Vorstehenden eine im Wege der Abwägung nicht zu überwindende Schwelle zum Schutz von Rechtspositionen (vgl. Urteile vom 16. März 2006 – BVerwG 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 = Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23 und vom 01. September 1999 – BVerwG 11 A 2.98 – Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 52). Sie vermittelt einen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Schutzmaßnahmen und lässt nicht im Gegenschluss zu, dass nachteilige Wirkungen unterhalb dieser Schwelle Dritte nicht in schutzwürdigen und – nach den jeweiligen Umständen – schutzbedürftigen Interessen betreffen. Planbetroffene haben Anspruch auf fehlerfreie Abwägung gerade auch dann und insoweit, als ihr Betroffensein die Behörde nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zu Schutzanordnungen verpflichtet. Ebenso wenig hindert § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG die Behörde, abwägungserhebliche Belange nach Maßgabe der jeweiligen Gegebenheiten als so gewichtig zu betrachten, dass die Vorhabenträgerin zur Vornahme von Schutzmaßnahmen verpflichtet wird, obwohl die in Frage stehenden Einwirkungen Rechte anderer nicht unzumutbar beeinträchtigen.“

In diesem Sinne besonders bewältigungsbedürftig erscheinende Sachverhalte wurden aber weder im Verfahren aufgezeigt noch sind sie für die Planfeststellungsbehörde sonst ersichtlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, aus denen sich die Notwendigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen unterhalb bzw. unabhängig

von den Grenzwerten der 16. BImSchV etwa im Sinne eines Lärminderungsanspruchs ergeben könnten.

Eine atypische Sondersituation, die zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würde, ist nicht gegeben. Es kann auch ausgeschlossen werden, dass die Verkehrslärmbelastigungen – etwa wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder aufgrund der in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethode oder auch wegen des Kompromisscharakters der Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung – in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst sein könnten. Soweit Immissionskonflikte in Bereichen entstehen, für die die 16. BImSchV nicht anwendbar ist, können diese hingenommen werden. Insbesondere erreichen diese aber nicht eine solche Intensität, dass mit einer Gesundheitsgefährdung oder auch mit Eigentumseingriffen zu rechnen ist.

7.5.1.9 Sonstiges zu den Einwendungen

Die Forderungen nach weitergehenden Lärmschutzmaßnahmen wurden bereits abgelehnt, die gegen die lärmtechnische Unterlage gerichteten bzw. mit zu hohen Lärmimmissionen begründeten Einwendungen zurückgewiesen. Von daher erfolgen die nachstehenden Ausführungen zu einigen konkreten Punkten der Einwendungen 6 und 12 nur noch ergänzend:

- a) Schallreflexionen durch die Lärmschutzwände werden soweit wie möglich dadurch verhindert, dass sie hochabsorbierend ausgeführt werden (vgl. vorstehend Nr. 7.5.1.6). Im Übrigen sind mögliche Schallreflexionen, soweit erforderlich, in den lärmtechnischen Unterlagen berücksichtigt worden. Objekte, die entsprechende Reflexionen verursachen können, sind von daher in das den Berechnungen zu Grunde liegende digitale Modell eingeflossen. Dass z. B. die Lärmschutzwand auf der Westseite der Schönwasserparkbrücke, die 7,50 m hoch ist, den Lärmeintrag zur Ostseite verstärkt, die eine insoweit nur 4,50 m hohe Wand bekommt, ist daher auszuschließen.
- b) Die Abstände zwischen der A 57 und der in Höhe der Schönwasserparkbrücke auf ihrer Ostseite liegenden Wohnbebauung der Ortschaft Linn (Albert-Steeger-Straße, Rheinbabenstraße, Margaretenstraße) beläuft sich auf rd. 600 m. Auf der Westseite ragt dagegen die Wohnbebauung teilweise bis auf nur ca. 100 m (Breitenbachstraße) an die A 57 heran. Die gewerbliche Bebauung an der Heinrich-Malina-Straße, die unter Berücksichtigung ihres geringeren Schutzniveaus

wegen der dort Beschäftigten ebenfalls vor dem Verkehrslärm zu schützen ist, ist sogar nur rd. 40 m von der A 57 entfernt. Die Behauptung, bei gleichen Abständen zur A 57 würde die Bebauung auf der Westseite mit 3 m höheren Lärmschutzwänden bevorzugt, geht daher fehl und muss zurückgewiesen werden. Da die Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete bereits bei Gebäuden eingehalten werden, die aktiven Lärmschutz im gleichen Umfang erhalten, mit rd. 250 m bis 320 m aber nur halb so weit von der A 57 entfernt sind wie die Ortslage Linn [vgl. Alte Rheinbabenstraße 4 bis 10 mit maximalen Beurteilungspegeln von 49 dB(A) in der Nacht und 54 dB(A) am Tage], konnten Lärmschutzansprüche für z. B. an der Albert-Steeger-Straße, der Rheinbabenstraße oder der Margaretenstraße liegende Wohngebäude ausgeschlossen werden. Konkrete Berechnungen der entsprechenden Beurteilungspegel waren insoweit nicht erforderlich.

- c) Anlass, die Ergebnisse der lärmtechnischen Berechnungen nur deswegen anzuzweifeln, weil sie unterhalb der Immissionsgrenzwerte liegen, bestand nicht. Er wurde über die reine Behauptung hinaus auch im Anhörungsverfahren nicht aufgezeigt. Wie schon ausgeführt, sind die Berechnungen vielmehr methodisch einwandfrei erstellt worden. Sie boten daher eine ausreichende Grundlage für die im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses anstehenden Entscheidungen.
- d) Die Schutzwirkung des offenporigen, den Verkehrslärm um 5 dB(A) senkenden Asphalts wird gewährleistet. Richtig ist zwar, dass sich die Poren im Asphalt, von denen die Lärminderung ausgeht, im Laufe der Zeit zunehmend so zusammensetzen, dass die lärmindernde Wirkung des Asphalts verloren gehen kann. Die Vorhabenträgerin hat die Funktionsfähigkeit des Asphalts daher aber regelmäßig zu kontrollieren und die Deckschicht ggf. zu erneuern (vgl. Kapitel A, Nebenbestimmung 5.5.2.1 des Beschlusses). Die entsprechenden Kontrollen erfolgen nach festgelegten Zeiträumen, erstmals nach einer Liegezeit von rd. 8 Jahren. Der Einwand, die Wirkung des lärmindernden Straßenbelags könne nicht auf Dauer gewährleistet werden, geht daher fehl und muss zurückgewiesen werden.

7.5.2 **Luftschadstoffe**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab der Regelungen des § 74

Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW als auch unter Beachtung des Optimierungsgebotes des § 50 BImSchG.

Gem. § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umweltauswirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Entlang der auszubauenden A 57 sind keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen in diesem Sinne zu erwarten.

7.5.2.1 Rechtsgrundlagen

Normierte Werte, die bei der Planfeststellung von Straßen zwingend zu beachten sind, existieren hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung nicht. Da dem Staat aus dem Grundrecht des Art. 2 Abs. 2 GG jedoch eine Schutzpflicht obliegt, nach der er durch den Bau oder die wesentliche Umgestaltung eines öffentlichen Verkehrswegs keine Gesundheitsgefährdung verursachen darf, sind die Regelungen des BImSchG zur Schadstoffbelastung der Luft aber mittelbar auch auf den Bau von Straßen anzuwenden. Die 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte werden deshalb zur Orientierung bei der Einschätzung verkehrsbedingter Luftverunreinigungen herangezogen. Sie hat mit Wirkung von August 2010 die bis dahin gültige 22. BImSchV abgelöst, dabei allerdings bezüglich der für den Straßenverkehr relevanten Parameter Stickstoffdioxid, Benzol und Staubpartikel/PM₁₀ letztlich nur die Grenzwerte der 22. BImSchV übernommen und sie um einen solchen für den Parameter Staubpartikel/PM_{2,5} ergänzt.

Mit den sich daraus ergebenden Vorgaben zu Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen steht das Vorhaben im Einklang.

7.5.2.2 Verfahren

Zur Abschätzung und Quantifizierung der lufthygienischen Auswirkungen hat das Büro Peutz Consult zunächst mit dem „Luftschadstoff- und Stickstoffdepositionsgutachten zum geplanten 6-streifigen Ausbau der A 57 zwischen der AS Krefeld-Oppum und der AS Krefeld-Gartenstadt“ vom 29.05.2018 eine Berechnung der verkehrsbedingt entstehenden Luftschadstoffmengen und -konzentrationen sowie

ihrer Ausbreitung vorgenommen. Diese Berechnung ist Gegenstand der Planunterlagen, die im März/April 2019 öffentlich ausgelegt haben. Die Ausgangsdaten dieser Berechnungen bilden die abgeschätzten Vorbelastungen des Raums, die ohne den Ausbau der A 57 im Prognosejahr 2030 zu erwarten sind. Sie setzen sich zusammen aus der allgemeinen Hintergrundbelastung sowie aus den Luftschadstoffen, die der Verkehr auf der A 57 (Zusammensetzung und Menge) auf der A 57 voraussichtlich 2030 emittieren wird. Auf gleiche Weise wurden die Belastungen abgeschätzt, die 2030 unter Berücksichtigung des Ausbaus der A 57 und der damit einhergehenden leichten Verkehrszunahme voraussichtlich entstehen werden. So konnte sowohl ermittelt werden, welche Veränderungen sich mit dem Ausbau einstellen und ob die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

Den Berechnungen wurden als Verkehrsmengen der A 57, der Anschlussstellen und des umgebenden Straßennetzes die Daten der durchgeführten Verkehrsuntersuchungen (Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall, vgl. Kapitel B Nr. 6.1 und hier insbesondere Nr. 6.1.2 des Beschlusses) sowie für die jeweiligen Luftschadstoffe sog. Emissionsfaktoren zu Grunde gelegt. Die motorbedingten Emissionsfaktoren für 2030 wurden dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA), Version 3.3, Umweltbundesamt 2017, entnommen.

Nachdem das HBEFA im September 2019 in einer neuen Fassung erschienen ist, hat die Vorhabenträgerin das Luftschadstoffgutachten vom 29.05.2018 entsprechend überarbeiten lassen und als „Aktualisierung des Luftschadstoff- und Depositionsgutachtens zum geplanten 6-streifigen Ausbaubit der A 57 zwischen AS Krefeld-Oppum und der AS Krefeld-Gartenstadt“ vom 11.09.2020 mit dem Deckblatt vom A vom 15.09.2021 in das Verfahren eingebracht. Das auf dem HBEFA von 2019 beruhende Gutachten von 2020 hat das Gutachten von 2018 insoweit ersetzt. Die danach in die Berechnungen eingeflossenen Emissionsfaktoren berücksichtigen u. a.

- so genannte Verkehrssituationen (freier Verkehr, Stop&Go-Situationen, Staus etc.),
- die sich fortlaufend verändernde Fahrzeugflotte mit ihren Antriebsarten und Abgasstufen,
- die Fahrzeugkategorie (PKW, leichte und schwere Nutzfahrzeuge, Busse, Motorräder etc.),

- den Prozentsatz der Fahrzeuge, die mit nicht betriebswarmem Motor betrieben werden und deswegen teilweise höhere Emissionen haben,
- die Längsneigung der Fahrbahn (d. h. Gefälle- bzw. Steigungstrecken) sowie auch
- nicht abgasbedingte Emissionen wie solche durch Reifen-, Straßen-, Bremsbelags- und Kupplungsverschleiß.

Neben den Emissionen des Straßenverkehrs sind mit Blick auf die Bahnstrecke, die im Zuge der Schönwasserparkbrücke überquert wird, auch die des Schienenverkehrs berücksichtigt worden. Entsprechendes Datenmaterial hat das Umweltzentrum der Deutschen Bahn AG zur Verfügung gestellt.

Das Untersuchungsgebiet des Luftschadstoffgutachtens deckt dabei nicht nur den engeren Trassenraum der ausgebauten A 57, sondern den gesamten Planungsraum mit bis zu ≥ 500 m beidseits der Trasse und damit u. a. auch die gesamten Umfelder der Anschlussstellen ab.

Neben der Höhe der ermittelten Verkehrsemissionen sind meteorologische Daten in die Ermittlung der Immissionsbelastung für das Untersuchungsgebiet eingegangen, die notwendig sind, um die u. a. von der Windrichtung, der Windgeschwindigkeit und der Stabilität der Atmosphäre abhängige Ausbreitung der Immissionen abschätzen zu können. Zurückgegriffen wurde auf die Windverhältnisse, die 2012 von der rd. 10 km von der AS Krefeld-Zentrum entfernt liegenden meteorologischen Station Düsseldorf-Flughafen des Deutschen Wetterdienstes erfasst worden sind. Sie weisen im langjährigen Mittel bezogen auf den Zeitraum 2005 bis 2014 die geringsten Abweichungen der Windrichtungs- und Windverteilung auf und wurden nach den Vorgaben des Deutschen Wetterdienstes in die Berechnungen eingepflegt. Es dominieren südwestliche und – bedingt durch die Leitwirkung des Rheintals – südöstliche Windrichtungen bei einer mittleren Windgeschwindigkeit von 3,9 m/s in 10 m Höhe. Angesichts der fachlichen Expertise des Deutschen Wetterdienstes sind diese Daten der Station Düsseldorf-Flughafen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch geeignet, die im Untersuchungsraum anzutreffenden Verhältnisse zutreffend widerzuspiegeln. Anhaltspunkte dafür, dass sie nicht geeignet wären, sind hier nicht ersichtlich und haben sich auch im Anhörungsverfahren nicht ergeben.

Darüber hinaus berücksichtigt das Schadstoffgutachten korrekterweise die im Raum bereits vorhandene Hintergrundbelastung, verursacht durch Emissionen der Industrie, des Hausbrandes, des Verkehrs außerhalb des Untersuchungsgebietes und auch abseits des klassifizierten Straßennetzes im Untersuchungsgebiet selbst sowie durch den überregionalen Ferntransport von Schadstoffen. Nur zusammen aus den verkehrlichen Zusatzbelastungen (A 57, umgebendes Straßennetz und hier auch des Schienenverkehrs) einerseits und aus der Hintergrundbelastung andererseits lässt sich die an den Grenzwerten zu messende Gesamtbelastung des Raums ermitteln. Auch sie ist fehlerfrei in die gutachtlichen Bewertungen eingeflossen.

Die Gutachter konnten dazu bezüglich des Schadstoffparameters Staubpartikel (Feinstaub, PM_{10}) Erhebungen der Messstation „Linn“ nutzen, die nur 1 km östlich der A 57 liegt und die städtische Hintergrundbelastung daher hinreichend abbildet. Aus den vollständigen Messreihen der Jahre 2017 bis 2019 wurden für das Gutachten die arithmetisch gemittelten PM_{10} -Werte in die Berechnungen eingestellt. Belastungen durch den Parameter Staubpartikel (Feinstaub, $PM_{2,5}$) und Stickstoffdioxid (NO_2) werden an der Station „Linn“ nicht gemessen. Diesbezüglich wurde auf die nächstgelegene Messstation, die etwa 10 km südöstlich der AS Oppum gelegene Düsseldorfer Station „Lörick“, zurückgegriffen. Angesichts der eher höheren NO_2 -Vorbelastungen auf dem Düsseldorfer Stadtgebiet führen die Daten dieser Messstation bezogen auf die Situation an der A 57 in Krefeld zu konservativen Ergebnissen „auf der sicheren Seite“ und sind daher ebenfalls verwendbar. Zur Bestimmung der Krefelder Hintergrundbelastung durch $PM_{2,5}$ (= einer in der Regel in einem Verhältnis von ca. 0,6 bis 0,7 zu PM_{10} stehenden Teilfraktion von PM_{10}) wurden die PM_{10} -Ergebnisse der Krefelder Station „Linn“ nach dem Verhältnis zu PM_{10} umgerechnet, das über die Messstation „Lörick“ ermittelt wurde und dort bei 0,71 liegt.

Auch diese Datengrundlage begegnet nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken und auch sie wurden im Anhörungsverfahren nicht vorgebracht.

Aufgrund politischer Vorgaben und technischer Verbesserungen wird zwar davon ausgegangen, dass die Hintergrundbelastung in den kommenden Jahren weiter zurückgehen wird. Das Schadstoffabschätzungsverfahren nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012, Fassung 2020) enthält insofern Reduktionsfaktoren, die auch bei

Schadstoffgutachten mit anderen Berechnungsverfahren grundsätzlich eingesetzt werden können. Der Gutachter hat darauf jedoch in diesem Fall mit der Folge verzichtet, dass die Hintergrundbelastung tendenziell höher angesetzt wurde, als sie tatsächlich in Zukunft zu erwarten ist. Auch diesbezüglich sind die angenommenen Werte der Hintergrundbelastung daher als konservativ, d. h. „auf der sicheren Seite liegend“, zu betrachten.

Die eigentlichen Immissionsberechnungen wurden dann auf der Basis digitaler Geländemodelle mit dem Lagrangeschen Ausbreitungsmodell LASAT (Lagrange Simulation von Aerosol-Transport) des Ingenieurbüros Janicke, Version 3.4, durchgeführt. Das Modell entspricht der Richtlinie VDI 3945, Blatt 3 (Partikelmodell), so dass seiner Anwendung nichts entgegensteht. Für das Prognosejahr 2030 und den Planfall wurden dabei auch die vorgesehenen Lärmschutzwände berücksichtigt.

Für weitere Einzelheiten wird auf die detaillierte Darstellung im Gutachten Bezug genommen. Die Ergebnisse der Berechnungen sind in dem Gutachten graphisch dargestellt und verbal erläutert worden.

Die Vorgehensweise, von prognostisch berechneten Werten und nicht von gemessenen Werten auszugehen, ist im Übrigen methodisch nicht zu beanstanden. Messungen kommt unmittelbare Bedeutung nur im Zusammenhang mit 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.

7.5.2.3 Ergebnisse und Bewertung

Im Umfeld der ausgebauten A 57 sind keine schädlichen Umweltauswirkungen im Sinne von § 3 BImSchG zu erwarten.

Die 39. BImSchV enthält Grenzwerte für folgende Parameter:

- Kohlenmonoxid (CO),
- Blei (Pb),
- Schwefeldioxid (SO₂),
- Stickstoffdioxid (NO₂),

- Benzol (C₆H₆),
- Staubpartikel (PM₁₀) und
- Staubpartikel (PM_{2,5}).

Im Hinblick darauf, dass den Schadstoffen CO, SO₂ und Pb sowie letztlich auch C₆H₆ im Zusammenhang mit Beiträgen durch den Kraftfahrzeugverkehr nur eine untergeordnete Rolle zukommt und aufgrund von Erfahrungswerten Überschreitungen ausgeschlossen werden können, haben die Gutachter entsprechend der 39. BImSchV mit ihrer Abschätzung die Parameter Stickstoffdioxid (NO₂) und Staubpartikel (PM₁₀ sowie als Teilfraktion davon PM_{2,5}) in den Blick genommen.

In der Summe aus Hintergrundbelastung und verkehrsbedingter Zusatzbelastung verändern sich danach die 2030 ausbaubedingt zu erwartenden Immissionen gegenüber dem Prognose-Nullfall, d. h. dem Zustand ohne Ausbau, jeweils nur im engeren Trassenkorridor und in geringem Umfang. Teilweise ergeben sich als Folge des asymmetrischen Ausbaus oder der Höhen der Lärmschutzwände Parametererhöhungen auf einer Autobahnseite, denen dann sinkende Parameter auf der gegenüber liegenden Seite gegenüberstehen. Insgesamt zeigt sich, dass verkehrsbedingte Mehrbelastungen auf enge Korridore entlang der Verkehrswege und hier insbesondere auch entlang der ausgebauten A 57 beschränkt bleiben. An keinem schutzbedürftigen Punkte links oder rechts der ausgebauten A 57, d. h. weder für Wohnbebauung noch für gewerbliche Bebauung oder für die Kleingärten, ergeben sich Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV. Diese sind wie folgt festgeschrieben:

Stickstoffdioxid (NO₂):

Jahresmittelwert	40 µg/m ³
Stundenmittelwert	200 µg/m ³ bei 18 zulässigen Überschreitungen/Jahr

Feinstaub (PM₁₀):

Jahresmittelwert	40 µg/m ³
Tagesmittelwert	50 µg/m ³ bei 35 zulässigen Überschreitungen/Jahr

Feinstaub (PM_{2,5}):

Jahresmittelwert	25 µg/m ³ .
------------------	------------------------

Die höchsten Werte des gesamten Untersuchungsraums ergeben sich im unmittelbaren Fahrbahnbereich der ausgebauten A 57. Sie erreichen dort im Jahresmittel überwiegend mehr als 40 oder sogar 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ und bewegen sich insoweit auch oberhalb des entsprechenden Grenzwertes. An einigen Stellen schließt sich auf einer oder beiden Seiten der A 57 ein sehr schmaler Belastungsstreifen an, in dem die Jahresmittelwerte den Grenzwert mit 35 bis 38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ aber bereits unterschreiten. Gleich große Werte stellen sich auf der Berliner Straße (B 57/B 288) im Bereich der AS Zentrum ein. Darüber hinaus nehmen die Werte weiter ab und u. a. in den Kleingärten südlich der AS Zentrum sowie bis zu den Rändern der Bebauungen (Wohnbebauung und Gewerbe) sind es 28 bis 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; an der Heinrich-Malina-Straße liegt auch die zur Autobahn bin gelegene äußere Baureihe des dortigen Gewerbegebietes in diesem Belastungsband. Ansonsten sind in den Wohn- und Gewerbegebieten 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ und weniger, etwa 300 m abseits der A 57 in der Regel nur noch 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ und weniger zu erwarten.

Ausgehend von diesen methodisch einwandfrei und mit konservativem Ansatz durchgeführten Immissionsberechnungen können Überschreitungen des Grenzwertes von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel und damit einhergehend auch gesundheitliche Risiken durch vorhabenbedingt entstehende Luftschadstoffbelastungen sicher ausgeschlossen werden. Der Grenzwert von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel wird vielmehr in allen relevanten Bereichen um voraussichtlich mindestens 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bzw. 25 % unterschritten.

Gleiches gilt im Ergebnis auch für NO_2 -Kurzzeitbelastungen, die bei 18 zulässigen Überschreitungen pro Jahr im Stundenmittel 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht überschreiten dürfen. Die Gutachter haben eine Wahrscheinlichkeit, dass dieser Grenzwert überschritten wird, von weniger als 2 % errechnet und daraus nachvollziehbar den Schluss gezogen, dass auch insoweit die Grenzwerte sicher eingehalten werden.

Feinstaub (PM_{10}):

Schadstoffbelastungen durch PM_{10} -Staubpartikel bleiben bis auf leichte Veränderungen im unmittelbaren Fahrbahnreich unberührt. Es sind teilweise leichte Erhöhungen auf der einen und leichte Abnahmen der Belastungswerte auf der anderen Autobahnseite zu erwarten, die sich weitgehend ausgleichen. Selbst in den unmittelbaren Fahrbahnbereichen (A 57 und Nebenstraßen), in den Gleisbereichen und

sowohl beim Prognose-Nullfall als auch im Prognose-Planfall sind Belastungswerte von nur ca. +/- 40 µg/m³ im Jahresmittel herum zu erwarten. Die höchsten Belastungen abseits der Fahrbahnen und teilweise in den Kleingärten liegen im Prognose-Planfall bei 25 µg/m³ und weniger. An der zur Autobahn hin gelegenen Rändern der bebauten Gebiete sind es ansonsten nur noch 15 µg/m³ und weniger. Damit wird der Grenzwert in allen relevanten Bereichen um mindestens 15 µg/m³ bzw. 37,5 % unterschritten.

Überschreitungen des Grenzwertes und somit auch Gesundheitsgefährdungen schließt die Planfeststellungsbehörde deshalb aus.

Dass auch der Tagesmittelwert von 50 µg/m³, der zulässigerweise bis zu 35-mal überschritten werden darf, eingehalten wird, lässt sich – ähnlich des Stundenmittels beim NO₂ – an statistisch belegten Zusammenhängen zwischen den Jahresmittelwerten und den Tagesmittelwerten festmachen. Wie die Gutachter darlegen, wird der Grenzwert von 35 Überschreitungen im Jahr nur bei einem Jahresmittelwert von 30 µg/m³ (und mehr) erreicht. Werte dieser Größenordnung sind aber abseits der Verkehrswege nicht zu erwarten.

Feinstaub (PM_{2,5}):

Der Grenzwert für PM_{2,5}-Feinstäube von im Jahresmittel 25 µg/m³ wird sowohl im Prognose-Nullfall als auch im Prognose-Planfall sicher eingehalten. Selbst auf den Fahrbahnen der A 57 und der Nebenstraßen sowie entlang der Schienenwege bleiben die zu erwartenden Werte unter dem Grenzwert. In den Kleingärten und bebauten Gebieten sind es maximal 12 µg/m³.

Die zu diesem Ergebnis kommenden gutachtlichen Abschätzungen und Berechnungen sind nachvollziehbar und haben sich eines Berechnungsverfahrens bedient, das den technischen Anforderungen genügt, so dass von einer realistischen Abbildung der zukünftigen Schadstoffsituation ausgegangen werden kann. Für fachlich bzw. methodische Fehler haben sich keine Anhaltspunkte ergeben. Einwendungen wurden nicht vorgetragen. Das Gutachten konnte daher auch uneingeschränkt der Abwägungsprüfung zu Grunde gelegt werden.

Im Hinblick auf alle drei relevanten Parameter, d. h. NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5}, gilt damit, dass Überschreitungen der Grenzwerte und damit auch etwaige gesundheitliche Risiken sicher ausgeschlossen werden können.

Darauf, dass die 39. BImSchV im Übrigen bezüglich ihrer Grenzwerte nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen abstellt, sei im Übrigen hingewiesen (vgl. BVerwG, Urteile vom 16.03.2006, 4 A 1075.04, 26.05.2004, 9 A 6.03 und 23.02.2005, 4 A 5.04). Insoweit müssen daher nach der Rechtsprechung des BVerwG zur Thematik der Luftschadstoffe die Grenzwerte der 39. BImSchV (früher der 22. BImSchV) zumindest dann nicht vorhabenbezogen sichergestellt werden, wenn – wie auch hier möglich, aber derzeit nicht erforderlich – dem Grundsatz der Problembewältigung durch den Regelungsmechanismus der Luftreinhalteplanung hinreichend Rechnung getragen werden kann.

7.5.3 **Beeinträchtigungen während der Bauphase, Erschütterungen**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch über die Zulässigkeit des Vorhabens angesichts der sich daraus ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens erfasst nicht nur das Vorhaben nach seiner Fertigstellung, sondern auch dessen Herstellung selbst. Auch wenn es sich bei Baustellen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne der Regelungen des BImSchG handelt, sind dennoch gem. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen des Vorhabens einschließlich derjenigen Auswirkungen zu berücksichtigen, die aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 11.11, UA Rn. 24).

Unter dem Gesichtspunkt von „Bauimmissionen“ sind zunächst die Beeinträchtigungen der Anwohner durch Baustellenlärm, aber auch durch die Staubentwicklung oder ggf. Luftimmissionen zu verstehen. Gewisse Beeinträchtigungen dieser Art, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht im Detail absehbar sind, weil der genaue Bauablauf – und mit ihm z. B. auch die Zahl, Art und Verteilung der eingesetzten Baumaschinen oder auch etwaige Änderungen an eingesetzten Verfahren aufgrund aktueller, sich während der Bauphase ergebender Erkenntnisse – noch nicht bekannt sind, lassen sich nicht vollständig vermeiden. Über die Nebenbestimmungen der Nrn. 5.1.1 bis 5.1.3 (u. a. nächtliche Bauarbeiten nur im Ausnahmefall und nach vorheriger Genehmigung der unteren Immissionsschutzbehörde

der Stadt Krefeld, Beachtung der AVV-Baulärm und der 32. BImSchG) und 5.5.2.3 (möglichst später Abbau vorhandener Lärmschutzanlagen und frühestmögliche Errichtung der neuen Lärmschutzanlagen) des Kapitels A werden diesbezügliche Beeinträchtigungen für die angrenzenden Wohngebiete jedoch auf das Mindestmaß reduziert. Zur Verbesserung der Gesamtsituation während der Bauphase trägt zudem bei, dass auf der A 57 Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Tragen kommen, Tempi von mehr als 80 km/h unzulässig sein werden, und der Verkehrslärm damit entsprechend abnimmt. Forderungen, bauzeitlich aktiven Lärmschutz vor Verkehrs- und Baulärm zu gewährleisten, werden daher zurückgewiesen. Sie sind weder verhältnismäßig und wären allenfalls stellenweise und auch nicht für die gesamte Bauphase umsetzbar.

Soweit es während der Bauarbeiten durch Baustellenfahrzeuge zu Verkehrsbehinderungen kommen sollte, ist dies auch während der Bauphase nur temporärer Natur. Zudem wird nicht durchgehend während der gesamten Bauphase im gesamten Ausbauabschnitt mit gleicher Intensität gearbeitet, so dass sich Baustellenverkehr innerhalb des Planungsraums räumlich und zeitlich unterschiedlich verteilt und auch insoweit immer nur Teilräume besonders betroffen sind.

Dass die Baustelle überregionalen Verkehr der A 57 in nennenswertem und damit erheblichem Umfang verdrängt, ihn in den städtischen Raum Krefeld hinein verlagert und dann damit Immissionen in den städtischen Raum hineinträgt, ist nicht zu erwarten. Um diesbezüglich Aussagen treffen zu können, hat die Vorhabenträgerin die ohnehin eingeschränkte Leistungskapazität der heutigen 4-spurigen A 57 mit der Leistungsfähigkeit vergleichen lassen, die während des Ausbaus zu erwarten ist. Diese Untersuchung (Bewertung der im Bauzustand zu erwartenden Verkehrssituation auf der A 57, Kocks Consult GmbH, Bonn, Januar 2021) hat ergeben, dass auf der A 57 kein Engpass zu erwarten ist, der sich dauerhaft negativ auf die Straßeninfrastruktur des Umfeldes auswirken wird. Die schon heute vorzufindenden Behinderungen werden sich insoweit nicht so ausweiten, dass mit entsprechenden Verkehrsverlagerungen gerechnet werden müsste (vgl. nachstehend auch Nr. 7.8.3).

Bezüglich bauzeitlich verursachter Erschütterungen werden mit den Regelungen der Nebenbestimmung 5.14.2 im Kapitel A des Beschlusses in ausreichendem Maße Schutzvorkehrungen getroffen. Beeinträchtigungen durch Erschütterungen können jedenfalls solange ausgeschlossen werden, wie die festgesetzten Anhalts-

werte eingehalten werden. Werden sie überschritten, sind die Bauarbeiten einzustellen und nach einer Ursachenermittlung ggf. zu modifizieren. Treten dennoch und unvermeidbar Überschreitungen der Anhaltswerte auf, muss die Vorhabenträgerin für Gebäude in gefährdeten Bereichen ein Beweissicherungsverfahren durchführen und ggf. entstehende Schäden entschädigen.

Zur Reichweite unabhängig davon bestehender zivilrechtlicher Eigentumsschutzansprüche während der Realisierung eines mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Vorhabens wird auf die folgenden grundsätzlichen Ausführungen des Bundesgerichtshofs in seinem Urteil vom 30.10.2009 (VZ ZR 17/09) verwiesen:

„Wie der Senat im Anschluss an die Rechtsprechung des III. Zivilsenats des BGH zu einem Anspruch wegen enteignendem Eingriff (BGHZ 140, 285 [293 ff.] = VersR 1999, 849 [852]) entschieden hat, bleibt neben den im Planfeststellungsverfahren eröffneten Rechtsbehelfen (§ 74 Abs. 2, § 75 Abs. 2 VwVfG; hier i.V.m. § 18 Satz 3 AEG) für einen Anspruch aus § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB grundsätzlich kein Raum. Dem Eigentumsschutz des Nachbarn wird dadurch Genüge getan, dass die Planfeststellungsbehörde sich mit der Frage der erforderlichen aktiven oder passiven Schutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG) bezogen auf das benachbarte Eigentum umfassend auseinandersetzen und solche Maßnahmen oder eine Entschädigungspflicht (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG) anordnen muss, wenn unzumutbare Beeinträchtigungen zu erwarten sind. (vgl. BVerwGE 84, 32 [38 f.]; 123, 23 [36]).

Meint der betroffene Nachbar, dass seinem Eigentumsrecht im Planfeststellungsverfahren nicht ausreichend Rechnung getragen worden ist, kann er die in diesem Verfahren vorgesehenen Rechtsschutzmöglichkeiten ergreifen. Er kann insbesondere im Wege der Verpflichtungsklage Planergänzungen durchsetzen oder, sofern sich nach Unanfechtbarkeit des Beschlusses nicht vorhersehbare Wirkungen des Vorhabens zeigen, gem. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nachträgliche Anordnungen verlangen.

Ein höheres Schutzniveau wird durch die Vorschrift des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB nicht vermittelt. Sie gewährt ebenfalls nur insoweit einen Ausgleich, als der Nachbar über das zumutbare Maß hinaus in der Benutzung seines Grundstücks beeinträchtigt wird (Senat, BGHZ, 62, 361 [372]). Da sich die Zumutbarkeit nach den Maßstäben richtet, die für die Beurteilung einer Einwirkung als wesentliche Beeinträchtigung der Grundstücksnutzung

i.S.d. § 906 Abs. 1 Satz 1 BGB gelten (Senat vom 27.10.2006 – V ZR 2/06 – VersR 2007, 657 [658]), bestimmen das öffentliche und das private Immissionsschutzrecht die Grenze der Duldungspflicht gegenüber Immissionen im Ergebnis identisch (Senat BGHZ 111, 63 [65 f.]; BVerwG, NJW 1988, 2396 [2387]; Krüger ZfIR 2007, 2). Ein Bedürfnis für die zusätzliche Anwendung des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB bei planfestgestellten Vorhaben besteht daher nicht.

Hinter die Rechtsschutzmöglichkeiten im Planfeststellungsverfahren tritt der Ausgleichsanspruch nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB auch dann zurück, wenn die das Nachbargrundstück treffenden Einwirkungen nicht auf den Betrieb, sondern – wie hier – auf die Errichtung des planfestgestellten Vorhabens zurückzuführen sind. Die durch den Beschluss begründete Duldungspflicht des Nachbarn erfasst bereits die während der Bauphase entstehenden Immissionen (Senat BGHZ 54, 384 [388]). Auch die im Planfeststellungsverfahren zu beachtenden Vorschriften über Schutzmaßnahmen unterscheiden nicht nach den einzelnen Abschnitten der Realisierung des Vorhabens. Das durch das Fachplanungsrecht zur Verfügung gestellte Instrumentarium erlaubt es vielmehr, schon bei der Durchführung der Baumaßnahme auftretende Konflikte einer interessengerechten Lösung zuzuführen (vgl. OLG Hamm NVwZ 2004, 1148 [1149]; VGH Mannheim NVwZ-RR 1990, 227; vom 08.02.2007 – 5 S 2257/05 – juris Rn. 127 ff. sowie BVerwG NVwZ 1988, 534).“

7.6 **Bodenschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

Zu den Auswirkungen des A 57-Ausbaus und ihres Betriebs auf die Böden wird grundsätzlich auf Kapitel B Nr. 5.3.3 (Schutzgut Boden) dieses Beschlusses verwiesen.

Dem in § 1 Abs. 5 S. 3 BauGB und § 1 S. 2 BBodSchG geforderten sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden wird in verhältnismäßiger Weise soweit Rechnung getragen, wie es die vorrangigen Vorhabenziele und ihrer Realisierung in der Gesamtschau zulassen. Die vorliegende Planung trägt zudem dem generellen Minimierungsgebot des § 1 S. 3 BBodSchG ausreichend Rechnung. Der Umfang des Straßenbaus und seine Dimensionierung bleiben insoweit auf das

notwendige Maß beschränkt und soweit durch den Straßenbau das Bodengefüge verändert wird, sind auch diese Veränderungen weder vermeidbar noch weiter reduzierbar. In den Oberboden eingreifende Tiefbauarbeiten sind zudem angesichts des Ausbaus in Dammlage weitgehend entbehrlich. Sie bleiben im Wesentlichen auf die Arbeiten beschränkt, die im Rahmen der Brückenneubauten und zur Verankerung der Lärmschutzwände erforderlich werden.

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Straßenverkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage können nach BBodSchG zugelassen werden.

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens, die grundsätzlich gleichrangig sind.

Im Hinblick auf den derzeitigen Kenntnisstand zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen einerseits sowie die vorliegenden Bodenverhältnisse und die Schutzwände andererseits ist selbst in Fahrbahnnähe die Besorgnis schädlicher Bodenveränderungen, d. h. solcher im Sinne von BBodSchG und BBodSchV, nicht begründet. Schädliche vorhabenbedingte Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i.V.m. § 7 BBodSchG sind jedenfalls nicht zu erwarten, zumal sich nur eine geringe Verkehrszunahme einstellen wird und die umfangreicheren weil höheren Lärmschutzwände Schadstoffeinträge erschweren. Die Überschreitung von den in der BBodSchV (Anhang 2) gem. § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werte ist nicht zu besorgen (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen – BASt –, Berichte V 198, V 199 und V 209, Stoffeintrag in Straßenrandböden, Messzeitraum 2005/2006 bis 2008/2009).

Auch im Zuge des Straßenbaus selbst, d. h. baubedingt, sind bei ordnungsgemäßem Baustellenbetrieb und bei Einhaltung der Schutzvorkehrungen Beeinträchtigungen durch etwaige neue Schadstoffbelastungen des Bodens oder auch durch Verdichtungen (die im Rahmen von Rekultivierungen so weit wie möglich beseitigt werden) nicht zu erwarten.

Grundwasser- und Gewässerschutz

Die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen und durch diesen Beschluss noch ergänzten Maßnahmen zum Schutz der Gewässer stellen sicher, dass die Belange des Schutzgutes Wasser in sachgerechter Weise Berücksichtigung finden und Gefährdungen der Gewässer einschließlich des Grundwassers im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben – und soweit technisch möglich – ausgeschlossen bzw. minimiert werden. Die Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, wie sie sich insbesondere aus den allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung sowie den wasserwirtschaftlichen Zielvorgaben des § 6 WHG und bezüglich der mit der Straßenentwässerung zusammenhängenden Gewässerbenutzungen aus §§ 12, 27 und 47 WHG ergeben, werden beachtet. Unmittelbare Eingriffe in Oberflächengewässer oder in das Grundwasser ergeben sich nicht.

Unter Berücksichtigung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen sind mit dem Vorhaben und den mit ihm einhergehenden Gewässerbenutzungen weder bezogen auf das Grundwasser noch auf oberirdische Gewässer Auswirkungen verbunden, die sich unzumutbar negativ auf den Gewässerschutz, d. h. die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, auf den Wasserhaushalt, auf das Wohl der Allgemeinheit, auf rechtlich geschützte Interessen Dritter oder auf etwaige Nutzungsmöglichkeiten auswirken. Schädliche Gewässerveränderungen sind nicht zu erwarten und die Bewirtschaftungsziele für die oberirdischen Gewässer bzw. das Grundwasser werden nicht gefährdet, stehen dem Vorhaben also nicht entgegen. Auf die nachstehenden Ausführungen unter Nr. 7.7.3 des Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen.

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die gem. § 22 LWG NRW erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen für Anlagen gem. § 36 WHG (Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern), zu denen auch Brücken gehören, erfasst. Soweit es für die den Linner Mühlenbach in mehr als 6 m Höhe überspannende und ansonsten unberührt lassende Schönwasserparkbrücke einer Genehmigung gem. § 22 LWG NRW bedarf, ist diese daher Bestandteil dieses Beschlusses. Gleiches gilt für Befreiungen gem. § 52 Abs. 1 WHG von den in den Wasserschutzgebieten Krefeld IV „Uerdingen“ und Krefeld V „In der Elt“ geltenden Verboten und Beschränkungen.

Auch die wasserrechtlichen Erlaubnisse gem. § 8 Abs. 1 WHG für die Einleitungen des auf den Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers in oberirdische

Gewässer bzw. in das Grundwasser konnten mit diesem Beschluss mit erteilt werden. Wasserrechtliche Erlaubnisse gem. § 8 Abs. 1 WHG für Abwassereinleitungen fallen zwar materiell nicht unter die Konzentrationswirkung, gem. § 19 Abs. 1 WHG erfolgt jedoch eine Zuständigkeitsverlagerung von der Wasserbehörde zur Planfeststellungsbehörde. Das gem. § 19 Abs. 3 WHG zur Erteilung der Erlaubnisse erforderliche Einvernehmen der Stadt Krefeld als zuständiger Wasserbehörde liegt vor. Es wurde mit Schreiben vom 05.11.2021 erteilt.

Gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete oder Retentionsräume für Hochwasserereignisse sind im gesamten Planungsraum nicht ausgewiesen und daher nicht betroffen.

Im Ergebnis sind keine Betroffenheiten öffentlicher oder privater Belange erkennbar, die der Planfeststellung entgegenstehen könnten.

7.7.1 **Straßenentwässerung / Beseitigung des auf den Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers**

Die ordnungsgemäße Entsorgung des als Abwasser im Sinne des § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG einzustufenden Oberflächen- bzw. Niederschlagswassers ist sichergestellt. Die Grundsätze der Abwasserbeseitigung (§ 55 WHG), zu denen auch das Wohl der Allgemeinheit gehört, werden beachtet und sowohl die Menge als auch die Schädlichkeit des Abwassers so geringgehalten, wie es nach dem Stand der Technik möglich und mit Blick auf gewässerbezogenen Anforderungen erforderlich ist (§ 57 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 WHG).

Das Verkehrsaufkommens auf der A 57 erreicht mit 81.000 bis 96.000 Kfz pro Tag im DTV (Prognose 2030) eine Größenordnung, bei der als Folge von Abspülungen von der Fahrbahn mit erheblichen Belastungen des Niederschlagswassers vor allem durch Mineralöl-Kohlenwasserstoffe und schwermetallhaltige Staubpartikel zu rechnen ist. Insbesondere der sog. „erste Spülstoß“ weist in der Regel besonders hohe Belastungen mit entsprechenden Schadstoffen auf. Zur Vermeidung von Gewässerverunreinigungen sind Einleitungen daher nur nach einer vorherigen Abwasserbehandlung zulässig (vgl. Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren, RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW vom 26.05.2004, SMBl. NRW 772, und Ziffer 7.1 der RAS-Ew). Entsprechend geeignete Behandlungen

sind den Einleitungen mit den beschriebenen Entwässerungsanlagen jedoch vorgeschaltet. Diese stellen auch sicher, dass die Gewässerkörper betroffener Oberflächengewässern und auch die des Grundwassers frei von Beeinträchtigungen im Sinne der WRRL bzw. der §§ 27, 28 und 47 WHG bleiben.

Ein mit konkreten Grenzwerten verbundener Stand der Technik im Sinne von § 57 Abs. 2 WHG ist insoweit für Niederschlagswasser-Einleitungen in der AbwV nicht definiert.

Die Straßenoberflächen der ausgebauten A 57 sind zu ihrer Entwässerung in insgesamt sieben Einzugsgebiete eingeteilt (vgl. Planunterlage 18, wassertechnische Untersuchungen und zugehöriger Erläuterungsbericht, Planunterlage 8 Blatt 2, Einzugsgebiete Planung, und Kapitel B Nr. 5.3.4 des Beschlusses). Fünf davon entwässern über erlaubnispflichtige Einleitungen.

Der überwiegende Teil der Entwässerungsflächen gehört zu den Einzugsgebieten N 1, N 2 und N 3. Aus den zum Teil im WSG liegenden Einzugsgebieten N 1 und N 2 wird das Niederschlagswasser herausgeleitet und in den außerhalb der WSG liegenden zugehörigen Versickerungsanlagen N 1 und N 2 (Versickerungsbecken mit dem Aufbau eines Retentionsbodenfilters und vorgeschaltetem Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheidung) dem Grundwasser zugeführt. Die Versickerung des Niederschlagswassers aus dem überwiegend im WSG liegenden Einzugsgebiet N 3 erfolgt über den im WSG liegenden Retentionsbodenfilter mit vorgeschaltetem Leichtflüssigkeitsabscheider (Versickerungsanlage N 3/Oppum).

Die Versickerungsanlage N 1 Gartenstadt liegt im nordöstlichen, die Versickerungsanlage N 2 Zentrum im südwestlichen Quadranten der gleichnamigen Anschlussstellen. Beide Versickerungsanlagen sind Bestandteil der Planung des Ausbauabschnitts Krefeld und werden von der Konzentrationswirkung dieses Beschlusses erfasst. Die zugehörigen wasserrechtlichen Erlaubnisse enthält der Beschluss in Kapitel A Nr. 3.

Die Versickerungsanlage N 3/Oppum liegt auf der Ostseite des südlich an den Ausbauabschnitt Krefeld anschließenden Ausbauabschnitts zwischen der AS Oppum und dem AK Meerbusch. Sie nimmt auch Niederschlagswasser dieses benachbarten Ausbauabschnitts der A 57 auf und ist bereits Gegenstand des zugehörigen und bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses der Bezirksregierung Düsseldorf vom 07.07.2017, Az. 25.04.01.01-01/15. Das Entwässerungsgebiet

N 3 des Ausbauabschnitts Krefeld wurde mit den in ihm anfallenden Niederschlagswassermengen und Verschmutzungspotentialen bei der Ausgestaltung und Bemessung der Versickerungsanlage Oppum berücksichtigt. Auch deckt die in diesem Zusammenhang von der Bezirksregierung Düsseldorf erteilte wasserrechtliche Erlaubnis für die Versickerung die aus dem Entwässerungsgebiet N 3 des Ausbauabschnitts Krefeld stammende Niederschlagswassermenge bereits mit ab. Gleichwohl sind etwaige Auswirkungen der Entsorgung des Niederschlagswassers aus dem Entwässerungsgebiet N 3 des A 57-Ausbauabschnitts Krefeld auch Gegenstand dieses Beschlusses, so dass die wasserrechtliche Erlaubnis einer wasserwirtschaftlichen Neubewertung bedurfte. Da die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Erlaubnis weiterhin vorliegen, konnte das entsprechende Wasserrecht in Kapitel A Nr. 3 des Beschlusses jedoch neu erteilt und damit bestätigt werden.

Das Einzugsgebiet B 1 wird über die Einleitungsstelle B 1 in den an dieser Stelle verrohrten Aubruchkanal eingeleitet. Die Einleitungsstelle und die vorgeschaltete Behandlungsanlage, ein im Dauerstau betriebenes Sedimentationsbecken mit einem Rückhaltevolumen von 96 m³ (ein ehemaliges umgebautes Regenrückhaltebecken) und einem vorgeschalteten Ölabscheider sind bereits vorhanden. Allerdings beinhaltet das heutige Einzugsgebiet Straßenoberflächen in einem Umfang von 4,3 ha. Zu ihnen gehören auch die der A 57 zwischen der AS Gartenstadt und der Rather Straße, die der Rampen im nordöstlichen Quadranten, die von Teilen der Rampen im nordwestlichen und südöstlichen Quadranten der AS sowie Abschnitte des Charlotterings (L 473) beidseits der A 57. Im ausgebauten neuen Zustand reduziert sich das Einzugsgebiet auf nur noch 1 ha. Es umfasst nur noch den Teil der auf der Ostseite der A 57 liegenden Straßenverkehrsflächen der L 473 sowie den eines kurzen Teilstücks einer Rampe im südöstlichen Quadranten der AS Krefeld-Gartenstadt. Auch Flächen der A 57 selbst sind damit künftig nicht mehr an die Einleitung angeschlossen, für die ebenfalls in Kapitel A Nr. 3 dieses Beschlusses eine neue wasserrechtliche Erlaubnis enthält.

Bei dem Einleitungsgewässer Aubruchkanal unterhalb der Einleitungsstelle handelt es sich um einen Graben, der in der Regel kein Wasser führt und der keine Verbindung zu dem weiter nördlich vorhandenen gleichnamigen Gewässer oder auch zu anderen Gewässern hat. Er stellt auch kein berichtspflichtiges Gewässer im Sinne der WRRL dar. Soweit ihm Niederschlagswasser aus natürlichen Einzugsgebieten oder aus der Einleitungsstelle B 1 zufließt, speist es allein dieses

Gewässer bzw. verdunstet oder versickert letztlich über die sich über eine Fläche von ca. 950 m² erstreckende Grabensohle in das Grundwasser.

Der erhalten bleibende vorgeschaltete Leichtflüssigkeitsabscheider wird erheblich entlastet, seine Reinigungsleistung parallel dazu bei gleichzeitiger Absenkung der Einleitungsmenge entsprechend erhöht. Sie geht nach der Reduzierung des Einzugsgebietes noch über die hinaus, die nach den Vorgaben der RiStWag (Abschnitt 8) in einem WSG erforderlich wäre. In einem solchen (Zone III A) befindet sich aber nur der mitentwässernde kleine Teil der Rampe der AS Gartenstadt. Die L 473, der Leichtflüssigkeitsabscheider und insbesondere auch die Einleitungsstelle und der Aubruchkanal unterhalb der Einleitungsstelle liegen vollständig außerhalb des WSG, in dem somit auch keine Einleitung erfolgt.

Die Vorgabe aus Ziffer 6.2.6.3 der RiStWag – der Grundwasserüberdeckung wird eine mittlere Schutzwirkung beigemessen, so dass gem. Tabelle 3 der RiStWag die Stufe 2 gilt, bei der nach Möglichkeit keine Einleitung im WSG erfolgen bzw. das Niederschlagswasser aus ihm herausgeleitet werden soll – wird damit erfüllt. Die geringe Einleitungsmenge – selbst die Zuflussmenge zum Abscheidebecken, die in ihm noch gedrosselt wird, beläuft sich beim Bemessungsregen auf lediglich 0,107 m³/s – fließt dabei keinem Vorfluter zu, sondern verdunstet oder versickert letztlich über das etwa 950 m² große Gewässerbett und den Boden. Insofern stellt der Aubruchkanal hier zwar ein Oberflächengewässer dar, dem jedoch keine Vorflutfunktion zukommt und dass letztlich (nur) die Funktion eines Stillgewässers und gleichzeitigen Versickerungsgrabens wahrnimmt.

Die vorgesehene Ausgestaltung und Bemessung der Abwasserbehandlungs- und Entsorgungsanlagen, die Versickerungsanlage Oppum eingeschlossen, entspricht dabei den jeweiligen Vorgaben des Trennerlasses bzw. der RAS-Ew und den einschlägigen Arbeitsblättern der DWA, die insoweit die allgemein anerkannten Regeln der Technik im Sinne von § 60 Abs. 1 S. 2 WHG beschreiben, nach denen sie zu errichten und zu betreiben sind. Die Anlagen sind im Sinne von § 57 Abs. 1 Nr. 3 WHG erforderlich, aber auch ausreichend, um die eingangs benannten Anforderungen des § 57 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 WHG zu erfüllen. Bezogen auf die Menge und Schädlichkeit des Abwassers wird insoweit der Stand der Technik erfüllt. Denn zusammen mit der Nutzung geeigneter und ausreichend mächtiger Bodenschichten (der sog. „belebten Bodenzone“) als natürlichem Filter stellen mit Leichtflüssigkeitsabscheidungen kombinierte Niederschlagswasserbehandlungen nach dem System der Retentionsbodenfilter derzeit die beste und effektivste Möglichkeit zur Behandlung entsprechender Niederschlagsabflüsse dar. Dies hat nicht zuletzt die

„Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen“ der Ingenieurgesellschaft für Stadthydrologie mbH, Hannover, vom April 2018, erstellt im Auftrag der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, bestätigt. Die entsprechende Leistungsfähigkeit der sonstigen Standardentwässerung, d. h. allein durch Sedimentation in Regenklärbecken erfolgenden Abwasserbehandlung – auch insoweit ggf. kombiniert mit Leichtflüssigkeitsabscheidern – wird dabei von Retentionsbodenfiltern und geeigneten belebten Bodenzonen deutlich übertroffen. Bessere bzw. leistungsfähigere und die Schädlichkeit des Abwassers noch weiter reduzierende Techniken stehen derzeit nicht zur Verfügung.

Beeinträchtigungen des Grundwassers oder auch des Aubruchkanals sind insoweit nicht zu erwarten.

Der Einleitung in den Aubruchkanal ist zwar kein Retentionsbodenfilter, sondern insoweit nur ein Sedimentationsbecken mit Tauchwand zur Leichtflüssigkeitsabscheidung vorgeschaltet. Der Aubruchkanal verfügt jedoch nicht über Verbindungen zu anderen Gewässern und das Grundwasser wird über die zwischen ihm und der Gewässersohle vorhandene belebte Bodenzone geschützt, die nicht bereits vor der Einleitung in den Aubruchkanal durch Sedimentation entfernte Schmutzpartikel und anhaftende Schadstoffe aus ggf. versickerndem Niederschlagswasser herausfiltert.

Ein kleineres viertes Einzugsgebiet, das Straßenoberflächen der A 57 in Höhe der AS Krefeld-Zentrum sowie einen Teil der Rampen der AS umfasst, entwässert ebenfalls in das Grundwasser. Hier läuft das Niederschlagswasser aufgrund ihres Quergefälles ungefasst von den Fahrbahnen über die Bankette und die Dammböschungen ab. Es versickert breitflächig über die Bankette und die Dammböschungen und, soweit diese Flächen zur Versickerung anfallender Niederschlagswassermengen noch nicht ausreichen, über entsprechend bemessene Mulden, die dazu am Fuße des Autobahndamms hergerichtet werden. Auch hier wird das Niederschlagswasser durch die belebte das Grundwasser überdeckende Bodenzone gefiltert.

Wie die gezielt über Becken mit vorgeschaltetem Retentionsbodenfilter erfolgenden Versickerungen ist auch diese Form der Versickerung ungefassten Niederschlagswassers eine gem. § 8 Abs. 1 WHG erlaubnispflichtige Benutzung im Sinne

von § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Entscheidend ist, dass auch die Versickerung des Niederschlagswassers

- a) zielgerichtet, auf Dauer sowie mit Entsorgungsabsicht herbeigeführt wird (vgl. dazu WHG Kommentare Siedler/Zeitler/Dahme/Knopp, 56. EL Juli 2021, Rn. 56, und Czychowski/Reinhardt, 12. Auflage 2019, Rn. 52 und 55, zu § 9 WHG sowie OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 23.08.2017, 6 A 11790/16, Leitsatz 2 und Rn. 40) und
- b) die Einleitung nicht gem. § 8 Abs. 2 und 3 WHG oder gem. § 46 Abs. 2 WHG i.V.m. einer Verordnung nach § 23 Abs. 1 WHG erlaubnisfrei gestellt ist, weswegen die alte Regelung der Nr. 4.4 des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes NRW zur „Niederschlagsentwässerung gem. § 51a LWG“ (Hinweis der Planfeststellungsbehörde: gemeint ist § 51a LWG a. F., wurde nach einer LWG-Novellierung durch den heutigen § 44 Abs. 1 LWG ersetzt) vom 18.05.1998, die entsprechende Versickerungen erlaubnisfrei gestellt hatte, nicht mehr zur Anwendung kommen kann. Denn um die Einleitung erlaubnisfrei zu stellen, bedürfte es einer Rechtsverordnung.

Die entsprechenden wasserrechtlichen Erlaubnisse enthält der Beschluss im Kapitel A unter der Nr. 3.

In beiden Fällen, d. h. sowohl bei der Entwässerung über den Abruchkanal als auch bei der breitflächigen Versickerung über die Böschungsschulter, weisen die als belebte Bodenzonen dienenden oberflächennahen Bodenschichten mit ihren Speicher-, Regler- und Filterfunktionen die notwendige Eignung auf, die für schadlose Versickerungen in das Grundwasser benötigt werden. Sie verfügen – auch wenn gem. der Nebenbestimmung 3.4.3 der wasserrechtlichen Erlaubnis der konkrete Durchlässigkeitsbeiwert k_f mit Blick auf die Dimensionierung und Bemessung der Versickerungsbecken noch zu ermitteln und der unteren Wasserbehörde der Stadt Krefeld gegenüber zu belegen ist – über ausreichende Versickerungsfähigkeiten und sind vor allem auch ausreichend mächtig, damit die Filterwirkung in der Bodenpassage in vollem Umfang zum Tragen kommen kann. Die diesbezüglich mindestens notwendigen Grundwasserflurabstände von 1 m (vgl. Ziff. 11.1 des Runderlasses des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes NRW, Az. IV B 5 – 673/2-29010 / IV B 6 – 031 002 0901, vom 18.05.1998, sog. „Trennerlass“, Ziff. 7.2.1 der RAS-Ew sowie DWA-Merkblatt A

138) sind gewährleistet. Sie liegen hier ausweislich der durchgeführten Untersuchungen – vgl. Ziff. 4 der planfestgestellten wassertechnischen Untersuchungen – bezogen auf den insoweit maßgeblichen mittleren höchsten Grundwasserstand (MHGW) bei $\geq 1,1$ m.

Da auch die in einem gesonderten wasserrechtlichen Fachbeitrag geprüften Voraussetzungen der WRRL bzw. der sie ins deutsche Recht umsetzenden §§ 27, 28 und 47 WHG vorliegen (vgl. dazu gesonderte Ausführungen unter Ziff. 7.7.5 dieses Beschlusses), werden die gesetzlichen Anforderungen an die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse erfüllt. Sie konnten mit der unter der Nr. 3 im Kapitel A des Beschlusses enthaltenen wasserrechtlichen Erlaubnis erteilt werden. Versagungsgründe im Sinne von § 12 Abs. 1 WHG, d. h. schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen oder Verstöße gegen die Anforderungen anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften sind nicht ersichtlich. Von daher ist auch nicht ersichtlich, weswegen die Abwasserbeseitigung nicht im Sinne von § 55 Abs. 1 WHG dem Wohl der Allgemeinheit entsprechend sollte. Die zu Behandlungsanlagen bzw. zu den Versickerungen bzw. der Einleitung in den Abruchkanal führenden Straßenabläufe, Kanäle, Mulden und Gräben sind im Übrigen rechnerisch nachgewiesen worden und damit ausreichend dimensioniert. Auch ist die ordnungsgemäße und den Regeln der Technik entsprechende Wartung und Unterhaltung der Behandlungsanlagen, die zur dauerhaften Sicherstellung der Funktion der Abwasserbehandlungsanlagen zwingend erforderlich ist, in der wasserrechtlichen Erlaubnis festgeschrieben.

Von den eingangs benannten sieben Entwässerungsgebieten verbleiben die beiden Entwässerungsgebiete B 2 und B 3, die in Abstimmung mit der Stadt Krefeld und den Stadtwerken Krefeld über schon vorhandene Zuleitungen (heutige Entwässerungsgebiete A 4 und A 5) an die städtische Regenwasserkanalisation angeschlossen werden. Auch diese beiden Einzugsgebiete umfassen Straßenoberflächen im Umfeld der AS Krefeld-Zentrum. Künftig werden anders als heute jedoch keine Straßenflächen der A 57 selbst mehr über die kommunale Kanalisation entwässert. Die neu zugeschnittenen Entwässerungsgebiete umfassen vielmehr nur noch Teile der Rampen der AS Zentrum und der B 57 bzw. B 288. Außerdem reduzieren sich die Größen beider Einzugsgebiete deutlich – bei B 2 um 0,54 ha und für B 3 um 1,55 ha – und das Niederschlagswasser wird vor der jeweiligen

Zuleitung in die Regenwasserkanalisation in einem Sedimentationsbecken vorbehandelt (vgl. Kapitel A Nebenbestimmung 5.3.6 des Beschlusses). Die Wassermengen und insbesondere auch die Schmutzfrachten, die über die Kanalisation entsorgt werden, werden damit im Interesse des Gewässerschutzes erheblich reduziert.

Adressaten der wasserrechtlichen Erlaubnisse für die zusammen mit anderem Niederschlagswasser aus dem Stadtgebiet Krefeld erfolgenden Einleitungen in den Rhein – die bereits vorliegen müssten und ggf. anzupassen sind – können jedoch nur die Stadt Krefeld bzw. die Stadtwerke Krefeld sein. Sie üben die Sachherrschaft über die Kanalisation aus und nur sie verfügen insoweit auch über Einwirkungsbefugnisse und -möglichkeiten. Von daher bedarf es im Rahmen dieses Beschlusses keiner Erlaubniserteilung und sie wäre auch nicht möglich. Auch die abschließende Prüfung einer etwaigen Beeinträchtigung des Einleitungsgewässers Rhein, für das sich mit den reduzierten Mengen und Schmutzfrachten eine Entlastung einstellt, ist daher Gegenstand der separaten Erlaubnisverfahren für die kommunalen Einleitungen.

Da über die AbwV kein Stand der Technik im Sinne von § 57 Abs. 2 WHG für Niederschlagswassereinleitungen festgeschrieben ist, bedarf es im Übrigen auch keiner Genehmigung nach § 58 Abs. 1 WHG für eine Indirekteinleitung.

7.7.2 **Schadensfälle durch Unfälle und Havarien**

Die Gefahrenabwehr bei Unfällen ist in erster Linie Sache der dafür zuständigen Behörden (BVerwG, Hinweisbeschluss vom 25.04.2018, 9 A 16/16). Eines besonderen vorbeugenden Schutzkonzeptes hinsichtlich etwaiger Gewässerverunreinigungen als Folge von Unfällen und Havarien bedarf es daher nicht. Jedenfalls geht mit dem Verkehr auf der A 57 kein erkennbares Risiko einher, das so außergewöhnlich ist, dass es besonderer Vorkehrungen wie z. B. eines gesonderten Havariebeckens bedarf.

Bei etwaigen Schadensfällen wie Unfällen auf der A 57 freiwerdende wassergefährdende Stoffe können zudem mit Hilfe entsprechender Verschlüsse (Absperrierschieber) innerhalb des Entwässerungssystems, d. h. in den Rohrleitungen, Mulden, Abscheidern etc. vor der Einleitung aufgefangen und zurückgehalten werden. Bei der breitflächigen Versickerung über die Böschungsschulter können die Mulden am Böschungsfuß zum Auffangen des Havariegutes genutzt werden. Ferner

verweisen die Planunterlagen auf die bestehenden Meldekettens zur Polizei, Feuerwehr, Autobahnmeisterei und Wasserbehörde sowie darauf, dass mit der zuständigen Wasserbehörde und den betroffenen Wasserversorgungsunternehmen vorbeugend Verhaltensregeln bei Unfällen und Schadensfällen abgestimmt und festgeschrieben werden sollen. Dazu sollen auch die erforderlichen Bestandspläne zu den Entwässerungsanlagen hinterlegt werden. Die Nebenbestimmung 3.5.5 zur wasserrechtlichen Erlaubnis sieht ergänzend vor, auch die Feuerwehr in diese Abstimmungen einzubinden und sie über die Funktions- und Wirkungsweise der Entwässerungsanlagen zu unterrichten. Die Nebenbestimmungen 3.4.6.1 der wasserrechtlichen Erlaubnis und die der Nr. 5.3.3 im Kapitel A des Beschlusses sehen bei Unfällen mit Gefahrenpotentialen für Gewässer außerdem eine sofortige Unterrichtung der zuständigen Wasserbehörde vor.

Die Vorkehrungen, die notwendig sind, um den in erster Linie für Maßnahmen zur entsprechenden Gefahrenabwehr zuständigen Behörden die entsprechende Gefahrenabwehr zu ermöglichen, sind damit getroffen.

7.7.3 Bau- und sonstige anlagebedingte Auswirkungen auf Gewässer

Unmittelbare Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern ergeben sich nur insoweit, als eine auszubauende Rampe der AS Krefeld-Gartenstadt den dort verrohrten Aubruchkanal quert und die Schönwasserparkbrücke über den Linner Mühlenbach hinweg geführt wird. Fließ- und Stillgewässer bleiben ansonsten unberührt. Möglichen baubedingten Beeinträchtigungen z. B. durch Schmutzeinträge in die genannten Fließgewässer oder die Teiche und Stillgewässer im Umfeld der auszubauenden A 57 wie z. B. das Abgrabungsgewässer an der Ossumer Straße wirkt das planfestgestellte Schutzregime (Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis sowie auch die der Nr. 5.3 des Kapitels A des Beschlusses) entgegen. Letzteres gilt auch bezüglich möglicher baubedingter Beeinträchtigungen des Grundwassers. Bei ordnungsgemäßer Baudurchführung können Beeinträchtigungen daher ausgeschlossen werden. Dies gilt auch in den betroffenen Wasserschutzgebieten und für die öffentliche Trinkwassergewinnung (dazu vgl. nachstehend Nr. 7.7.4).

Als wesentliche sonstige Eingriffe in Gewässer verbleiben die Neuversiegelungen, die sich auf die Grundwasserneubildung auswirken können. Dem Vorhaben ent-

gegenstehende Beeinträchtigungen des Grundwassers ergeben sich dadurch jedoch nicht. Die mit dem Straßenbau verbundenen Versiegelungen sind ohne Gefährdung der Planungsziele zwar nicht vermeid- oder reduzierbar und auch – mangels entsprechender Flächen – zumindest nicht durch Entsiegelungen an anderer Stelle ausgleichbar. Es findet aber eine Kompensation dadurch statt, dass das auf den Straßenoberflächen anfallende Niederschlagswasser weitestgehend nicht in Oberflächengewässern eingeleitet, sondern versickert und damit auf anderem Wege dem Grundwasser zugeführt wird. Denn in diese per Versickerung entwässernden Straßenoberflächen werden auch solche einbezogen, die bislang an die städtische Kanalisation bzw. an Oberflächengewässer angeschlossen sind. Obwohl der Ausbau der A 57 neue Versiegelungen mit sich bringt, verringern sich damit in der Summation die Flächen, die dem Grundwasser das Niederschlagswasser über Entwässerungen entziehen, indem sie direkt oder über die städtische Kanalisation an Oberflächengewässer angeschlossen sind. In der Summation sind daher bezüglich der Grundwasserneubildung analog zu weiteren Entsiegelungen eher Verbesserungen zu erwarten. Eine negative Bilanz lässt sich jedenfalls ausschließen.

7.7.4 **Wasserschutzgebiete**

Die Trasse der auszubauenden A 57 quert über längere Strecken Teile der Schutz-zonen IIIa des WSG Krefeld IV „Uerdingen“ sowie des geplanten WSG Krefeld V „In der Elt“. Beeinträchtigungen der öffentlichen Trinkwassergewinnung entstehen dadurch jedoch nicht.

Während der Bauphase stellt das planfestgestellte Schutzregime sicher, dass bei ordnungsgemäßer Baudurchführung Schadstoffeinträge in das Grundwasser vermieden werden (vgl. vorstehend Nr. 7.7.3). Betriebsbedingte Schadstoffeinträge über belastetes Niederschlagswasser sind ebenfalls auszuschließen. Die Trasse der A 57 reicht nicht weiter als rd. 250 m an die engeren Schutzgebiete II der WSG heran und in den Zonen IIIA auf der A 57 anfallendes Niederschlagswasser wird vorrangig mit Hilfe entsprechender Entwässerungsanlagen (Rohre, Borde, Rinnen etc.) aus ihnen herausgeführt und außerhalb der WSG über Versickerungsanlagen mit dem Aufbau von Retentionsbodenfiltern oder aber innerhalb der Schutzzone IIIB des geplanten WSG Krefeld V „In der Elt“ über einen „echten“ und dementsprechend auch abgedichteten Retentionsbodenfilter entsorgt. Der restliche Teil

des anfallenden Niederschlagswassers wird außerhalb der WSG in den Aubruchkanal, über die städtische Kanalisation in den Rhein oder aber ungefasst und breitflächig über die Böschungsschulter und die belebte Bodenzone versickert. Die Entwässerungsanlagen, die Niederschlagswasser aus den Schutzzonen heraus zu den Behandlungsanlagen bzw. oder den Zuleitungen zur Kanalisation führen, werden unter Beachtung der Schutzvorkehrungen der RiStWag, die u. a. Abdichtungen vorsieht, erstellt. Damit kann auch ausgeschlossen werden, dass verschmutztes Niederschlagswasser auf dem Weg zu den Entsorgungsanlagen und -stellen versickert und ggf. das Grundwasser kontaminiert. Einen Ablauf über den Mittelstreifen der A 57 verhindern Betonschutzwände.

Für Beeinträchtigungen der öffentlichen Trinkwasserversorgung ergeben sich damit keine Anhaltspunkte. Sie haben sich auch im Anhörungsverfahren nicht ergeben.

Soweit der planfestgestellte Ausbau der A 57 von Verboten der Wasserschutzgebietsverordnungen erfasst wird, sind die entsprechenden Befreiungen im Übrigen aufgrund seiner Konzentrationswirkung Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die sonstigen Regelungen der Schutzgebietsverordnungen gelten uneingeschränkt fort und sind zu beachten (vgl. auch Nebenbestimmung Nr. 5.3.4 im Kapitel A des Beschlusses).

7.7.5 Anforderungen der WRRL bzw. der §§ 27 und 47 WHG

7.7.5.1 Die Planfeststellung setzt voraus, dass das Vorhaben insgesamt betrachtet, d. h. sowohl bau- als auch anlage- und betriebsbedingt, mit den wasserwirtschaftlichen Belangen vereinbar ist, die sich aus dem Verschlechterungsverbot (§ 4 WRRL sowie für Oberflächengewässer § 27 Abs. 1 WHG und für das Grundwasser § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG) und dem Verbesserungsgebot (Art. 4 WRRL sowie für Oberflächengewässer § 27 Abs. 2 WHG und für das Grundwasser § 47 Abs. 1 Nrn. 2 und 3 WHG) ergeben. Dies ist vorliegend der Fall.

Die entsprechenden Vorgaben sind nicht als Zielvorgaben, sondern als verbindliches „striktes“ Recht zu betrachten, das in der Abwägung nicht überwindbar ist [vgl. EuGH, Urteil vom 01.07.2015, C-461/13, und BVerwG, Urteil vom 11.08.2016, 7 A 1/15, 7 A 1/15 (7 A 20/11), Rn. 169]. Sie sind vor der Zulassungsentscheidung

anhand der Kriterien und Pflichten der WRRL/des WHG und von Angaben zu prüfen, die die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde dazu vorzulegen hat und die der Öffentlichkeit zugänglich zu machen sind (vgl. EuGH, Urteil vom 28.05.2020, C-535/18, Rn. 76 und 80 ff., BVerwG, Urteil vom 30.11.2020, 9 A 5/20).

Dementsprechend hat die Vorhabenträgerin zur Prüfung des Verschlechterungsverbot und des Verbesserungsgebotes durch das Büro Fröhlich & Sporbeck Umweltplanung und Beratung, Bochum, den Fachbeitrag zur EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) vom Juni 2018 – den sog. „wasserrechtlichen Fachbeitrag“ – erstellen lassen, der als Unterlage 19.7 zu den Planunterlagen gehört, die ausgelegt haben und die damit der Öffentlichkeit zugänglich waren. Er kommt zu dem Ergebnis, dass die entsprechenden Vorgaben, mithin auch das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot, der Planung nicht entgegenstehen.

Den dazu vorliegenden fachbehördlichen Voten der Wasserbehörden folgend schließt sich die Planfeststellungsbehörde dem an. Die von den Wasserbehörden zur Absicherung dieses Prüfergebnisses vorgeschlagenen Nebenbestimmungen hat die Planfeststellungsbehörde in diesen Beschluss übernommen. Sie sind Bestandteil der wasserrechtlichen Erlaubnis (Kapitel A Nr. 3) bzw. des gesonderten wasserwirtschaftlichen Nebenbestimmungsblocks der Nr. 5.3 im Kapitel A des Beschlusses.

7.7.5.2 Oberflächengewässer

Unmittelbar vom Ausbau der A 57 betroffen sind nur die Gewässer Aubruckkanal und der Linner Mühlenbach.

Das im Sinne der WRRL berichtspflichtige Fließgewässer Aubruckkanal, das vom Elfrather See, einem ehemaligen Abgrabungsgewässer, aus nach Osten verläuft, bleibt jedoch vollständig von Baumaßnahmen und Einleitungen unberührt. Soweit ein gleichnamiges Gewässer als Einleitungsgewässer für Niederschlagswasser von den Straßenoberflächen betroffen ist, handelt es sich um einen südlich des Elfrather Sees gelegenen Altarm, der im Zuge der Abgrabung abgebunden wurde und mit keinem anderen Gewässer – und damit auch weder mit dem Elfrather See noch mit dem östlich von ihm verlaufenden Fließgewässer – mehr in Verbindung steht. Dieses Gewässer ist nicht berichtspflichtig im Sinne der WRRL. Es entspricht heute im Ergebnis faktisch einem Stillgewässer, das nur von Regenwasser wie auch dem aus der Einleitung gespeist wird (vgl. vorstehend Nr. 7.7.1). Es ist nicht in das Fließgewässersystem eingebunden und bildet keinen Wasserkörper,

der von den Zielvorgaben des § 27 WHG berührt sein könnte. Beeinträchtigungen des ökologischen oder chemischen Zustands des Aubruchkanals oder auch des Verbesserungsgebotes, die der Planfeststellung entgegenstehen könnten, sind daher sicher auszuschließen. Weiterer Untersuchungen bedurfte es insoweit nicht. Soweit im Aubruchkanal Niederschlagswasser von Straßenoberflächen versickert, wird zu den separaten Ausführungen zum Grundwasser Bezug genommen.

Der Linner Mühlenbach ist wiederum nur insoweit betroffen, als ihn die neu zu errichtende Schönwasserparkbrücke überspannt. Er ist zwar selbst ebenfalls kein berichtspflichtiges Gewässer im Sinne der WRRL, hat jedoch eine Verbindung zum berichtspflichtigen Gewässer „Die Burs Bach“, so dass sich wasserkörperbezogene Beeinträchtigungen auch noch dort auswirken könnten. Unmittelbare baulich bedingte Betroffenheiten wie z. B. in das Gewässer hineinreichende Bautätigkeiten ergeben sich aber auch bei ihm nicht und er dient auch nicht als Einleitungsgewässer.

Unabhängig von direkten Betroffenheiten durch bauliche Maßnahmen oder die Einleitung des Niederschlagswassers von Straßenoberflächen sind Beeinträchtigungen des Aubruchkanals, des Linner Mühlenbachs und auch sonstiger im Planungsraum zu findender Fließ- und Stillgewässer wie z. B. des Lohbruchgrabens oder des Baggersees an der Ossumer Straße im Zusammenhang mit Bautätigkeiten auch indirekt möglich. So könnten in ihrer Nähe wassergefährdende Stoffe freigesetzt werden oder Baufahrzeuge, -geräte und -maschinen Schmierstoffe, Dichtmittel, Kraftstoffe oder Hydrauliköle verlieren, die z. B. im Zusammenhang mit Regenereignissen auch in Oberflächengewässer gelangen könnten. Bei sachgemäßer Durchführung der Bautätigkeiten, ordnungsgemäßem Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und Beachtung des vorgesehenen Schutzregimes (vgl. Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis in Kapitel A Nr. 3 des Beschlusses sowie die allgemeinen Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft in Kapitel A, Nr. 5.3 des Beschlusses), von der auszugehen ist und die unterstellt werden darf, sind jedoch auch solche Beeinträchtigungen auszuschließen. Auch insoweit sind weitergehende Untersuchungen im Zuge des wasserrechtlichen Fachbeitrages entbehrlich.

7.7.5.3 Grundwasser

Analog zu den Oberflächengewässern sind auch bezogen auf das Grundwasser bei ordnungsgemäßer Durchführung der Bautätigkeiten baubedingte Beeinträchtigungen im Sinne von § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG auszuschließen. Auszuschließen ist des Weiteren auch eine relevant werdende Verschlechterung der Grundwassermengen als Folge der Neuversiegelungen. Indem schon heute versiegelte und bisher über städtische Kanäle oder Oberflächengewässer entwässernde Straßenflächen künftig vom jeweiligen Vorfluter abgekoppelt und per Versickerung entwässert werden, lassen sich diesbezüglich sogar Verbesserungen im Sinne des Verbesserungsgebotes der Nr. 3 des § 47 Abs. 1 WHG erzielen (vgl. auch vorstehend Nr. 7.7.3).

Als mögliche Beeinträchtigungsfaktoren im Sinne von § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG verbleiben auf den chemischen Zustand des Grundwassers durchschlagende Wirkungen der an verschiedenen Stellen erfolgenden Versickerungen des von Straßenflächen abfließenden Niederschlagswassers. Denn das zu versickernde Niederschlagswasser nimmt vorher Verunreinigungen und Schmutzpartikel sowie Streusalze aus dem Winterdienst auf, die sich verkehrsbedingt im Straßenraum ablagern, und transportiert sie mit sich.

Zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwassers führt dies, sobald mindestens eine Umweltqualitätsnorm (UQN) für einen Parameter vorhabenbedingt überschritten wird. Für Schadstoffe, die den maßgeblichen Schwellenwert bereits im Ist-Zustand überschreiten, stellt jede weitere (messbare) Konzentrationserhöhung eine Verschlechterung dar (vgl. EuGH, Urteil vom 28.05.2020, C-535/18, Rn. 119, und BVerwG, Urteil vom 04.06.2020, 7 A 1/18, Rn. 106 und 122).

Die diesbezüglich relevanten Umweltqualitätsnormen sind der GrwV, und zwar als Schwellenwerte der Anlage 2, zu entnehmen. Sie sind dort für eine Reihe von Parametern festgelegt, von denen vorliegend neben Chloriden aus Streusalzeinträgen des Winterdienstes allenfalls die Schwermetalle von Bedeutung sind. Alle übrigen Parameter (Nitrat, Wirkstoffe in Pflanzenschutzmitteln, Nitrit, Sulfat etc.) sind keine, die dem Straßenverkehr zuzuordnen wären.

Die drei Versickerungen über Retentionsbodenfiltern bzw. Becken mit vergleichbarem Aufbau, die ungefasste breitflächige Versickerung über die Dammschulter und auch die Versickerung, die ggf. im bzw. über den Aubruchkanal stattfindet, erfolgen in den Grundwasserkörper „Niederung des Rheins“, dem der Bewirtschaftungsplan zur WRRL die Wasserkörper ID 27_09 zuordnet. Sowohl sein mengenmäßiger Zustand als insgesamt betrachtet auch sein chemischer Zustand werden im aktuellen Entwurf des 3. WRRL-Bewirtschaftungsplans für die Laufzeit 2022 - 2027 bzw. dem zum Grundwasserkörper gehörenden Streckbrief mit „gut“ bewertet. Auch bezüglich der einzelnen Schwellenwerte der GrwV wird der Zustand des Grundwasserkörpers durchgehend als „gut“ eingestuft. Signifikante anthropogene Belastungen bzw. signifikante Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung werden verneint.

Im zweiten Bewirtschaftungsplan für die Laufzeit 2016 - 2021 bzw. dem zugehörigen Steckbrief, auf den der wasserrechtliche Fachbeitrag Bezug nimmt, war der chemische Zustand des Grundwasserkörpers noch als „schlecht“ bewertet worden. Während bei allen anderen Parametern der Anlage 2 der GrwV bei Einhaltung der Schwellenwerte der chemische Zustand bereits „gut“ war, wurde für den Parameter Nitrat noch eine Überschreitung des Schwellenwertes von 50 mg/l dokumentiert. Signifikante anthropogene Belastungen bzw. signifikante Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung wurden bejaht. Ursächlich waren offensichtlich entsprechende Belastungen aus intensiv betriebener Landwirtschaft.

Wie dieser Datenlage zu entnehmen ist, hat sich der Zustand des Grundwasserkörpers 27_09 erheblich verbessert. Sein ehemals schlechter chemischer Zustand war allerdings auch nicht auf Chloride oder auf Schwermetalle zurückzuführen, die im Straßenverkehr emittiert wurden. Einflüsse verkehrlich bedingter Belastungen waren und sind nicht feststellbar.

Auch künftig sind nach dem wasserrechtlichen Fachbeitrag Einträge von Schwermetallen und Chloride aus dem Straßenverkehr auszuschließen, die zu einer Überschreitung der Schwellenwerte der GrwV und damit einer Umweltqualitätsnorm führen könnten.

Für Schwermetalle gilt dies vor dem Hintergrund, dass sie vorwiegend als Anhaftungen von Partikeln im zu versickernden Niederschlagswasser enthalten sind und damit zur Feststofffraktion der abfiltrierbaren Stoffe gehören, die über Retentionsbodenfilter bzw. die belebte Bodenzone besonders gut und deutlich besser als in nur das physikalische Sedimentationsprinzip nutzenden Regenklärbecken rück-

haltbar sind. So variieren die Reinigungsleistungen entsprechender Regenklärbecken in Abhängigkeit von ihrer Ausgestaltung, ihrer Belastung und ihrem Betrieb sehr stark. Ihre Wirkungsgrade können in Abhängigkeit z. B. von den Durchlaufmengen, von der horizontalen Durchlaufgeschwindigkeit, vom Betrieb mit oder ohne Dauerstau, von der Tiefe des etwaigen Dauerstaus, von der Größe des Feststoffdepots oder auch von der Häufigkeit der Räumung dieses Depots zwischen ca. 40 % im unteren Bereich und ca. 80 % im oberen Bereich schwanken.

Die vorliegend geplante Ausgestaltung der Versickerungen über Retentionsbodenfilter bzw. Becken mit vergleichbarem Aufbau und die belebte Bodenzone gewährleistet dagegen nicht nur eine weitestgehend gleichbleibende und damit schwankungslose Niederschlagswasserbehandlung. Vielmehr übertrifft auch die Reinigungsleistung die der Regenklärbecken deutlich. So wurde in der vorstehend unter Nr. 7.7.1 schon benannten Untersuchung der Ingenieurgesellschaft für Stadthydrologie vom April 2018 für diese Art der Niederschlagswasserbehandlung selbst für kleine Partikel (AFS 63) ein Wirkungsgrad von 93 % ermittelt, der sich unter weiterer Berücksichtigung von Sorptionsprozessen bei gelösten Schwermetallanteilen noch erhöht. Die sich so nach Durchlaufen der Filterschichten der Bodenfilter bzw. der belebten Bodenzone einstellenden Ablaufkonzentrationen sind regelmäßig und auch vorliegend nicht geeignet, bei sehr großen Grundwasserkörpern wie dem der „Niederung des Rheins“ Überschreitungen der Schwellenwerte der GrwV zu verursachen. Da, wie die Einstufungen der chemischen Zustände im Entwurf des neuen WRRL-Bewirtschaftungsplans belegen, bislang keiner der vorliegend relevanten Umweltqualitätsnormen/Schwellenwerte der GrwV überschritten wird, sind auch Konzentrationserhöhungen oberhalb der Schwellenwerte auszuschließen.

Weil mit Retentionsbodenfiltern oder Versickerbecken mit vergleichbarem Aufbau bzw. der Nutzung entsprechend geeigneter belebter Bodenzonen ohnehin bereits die derzeit beste verfügbare Möglichkeit zur Behandlung der Straßenabwässer zur Anwendung kommt (vgl. auch dazu vorstehende Ausführungen unter Nr. 7.7.1), wäre ein noch umfangreicherer Schadstoffrückhalt zudem auch nicht möglich.

Obwohl sie wasserlöslich und daher weder per Sedimentation rückhaltbar sind noch von den Filterwirkungen nach dem System der Retentionsbodenfilter oder belebten Bodenzonen erfasst werden, sind auch bezüglich der Chloride Konzentrationen im Grundwasserkörper auszuschließen, die den Schwellenwert der GrwV erreichen oder übersteigen. Chlorideinträge als Folge des Winterdienstes sind letztlich nicht vermeidbar, belasten aber selbst im Winter das Niederschlagswasser

witterungsabhängig nur temporär. Die Mengen, die statistisch – d. h. im Jahresmittel unter Berücksichtigung der Fahrbahnflächen, üblicher Wetterlagen, zugehöriger Streumengen und der Chloridanteile des Streugutes – zu erwarten sind und die der wasserrechtliche Fachbeitrag errechnet hat, sind jedenfalls nicht geeignet bzw. reichen nicht aus, um eine Belastung des Grundwassers von 250 mg/l zu verursachen.

Bezüglich der Landwirtschaft als einer der Hauptquellen für Belastungen im Grundwasserkörper führt der Ausbau der A 57 umgekehrt sogar zu weiteren Verbesserungen. Denn mit der Umsetzung der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen werden bisherige Ackerflächen ökologisch aufgewertet und in diesem Zusammenhang aus ihrer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung herausgenommen. Im Sinne des Verbesserungsgebotes der Nrn. 2 und 3 des § 47 Abs. 1 WHG fallen sie damit als potentielle Quelle für landwirtschaftlich bedingte Belastungen wie solche durch Nitrat weg.

Das Verschlechterungsverbot wird damit nicht verwirklicht. Die sich anschließende Frage, ob dem Vorhaben auch das Verbesserungsgebot nicht entgegensteht, ist daran auszurichten, ob es den Bewirtschaftungszielen und den zu ihrer Verwirklichung konkret vorgesehenen Maßnahmen zuwiderläuft. Auch dies ist nicht der Fall.

Zum mengenmäßigen Zustand ist der schon erläuterte Hinweis zu wiederholen, dass mit dem Vorhaben zwar Neuversiegelungen verbunden sind, die Grundwasserneubildungsrate durch die künftige Versickerung des Niederschlagswassers nicht nur neuer, sondern auch schon heute versiegelter Flächen dennoch nicht verschlechtern, sondern verbessert wird. Insoweit steht das Vorhaben den Bewirtschaftungszielen nicht entgegen, sondern fördert sie eher.

Nicht ersichtlich ist auch, warum der A 57-Ausbau dem Ziel entgegenstehen sollte, bis 2027 einen guten chemischen Zustand zu erreichen. Denn dieser ist bereits heute gegeben und der Ausbau lässt das auf weitere Verbesserungen abzielende Maßnahmenprogramm unberührt. Dies gilt zum einen sowohl für die allgemeinen und grundlegenden Maßnahmen der Nrn. 2.2 und 6.2 des Maßnahmenprogramms zum 3. Bewirtschaftungsplanentwurf, die sich – insbesondere auch mit dem Ziel, Einträge aus der Landwirtschaft zu minimieren – auf die Optimierung der Umset-

zung gesetzlicher Vorgaben beziehen und die durch den A 57-Ausbau weder erschwert noch blockiert werden. Insbesondere gilt es zum anderen für die beiden (einzigen) Maßnahmen 41 und 504 des speziellen Maßnahmenkatalogs des Anhangs 3 des Maßnahmenprogramms des 3. Entwurfs des Bewirtschaftungsplans 2022 - 2027, die im Anhang 2 des Maßnahmenprogramms dem Grundwasserkörper 27_09 „Rheingraben Nord“ zugeordnet wird. Die Maßnahme 41 hat die Reduzierung der Grundwasserbelastung mit Nährstoffen aus landwirtschaftlich genutzten Flächen zum Ziel, die über die gute fachliche Praxis hinausgehen (Zwischenfruchtanbau, Untersaatenanbau, Verringerung bzw. Änderung des Einsatzes von Düngemitteln, Umstellung auf ökologischen Landbau). Um dies zu erreichen, sieht die Maßnahme 504 entsprechende Beratungs- und Schulungsangebote für landwirtschaftliche Betriebe vor.

Beide Maßnahmen werden durch den A 57-Ausbau weder behindert noch blockiert. Auch auf die Erfolgsaussichten der Maßnahmen hat der A 57-Ausbau erkennbar keinen Einfluss. Indirekt bringt er vielmehr über die vorstehend schon erwähnte ökologische Aufwertung bisheriger Ackerflächen und deren Herausnahme aus der Landwirtschaft dem Ziel der Maßnahmen 41 und 504 entsprechende Verbesserungen mit sich.

Erkenntnisse, die diese Ergebnisse des wasserrechtlichen Fachbeitrags in Frage stellen könnten, haben sich im Übrigen im Anhörungsverfahren nicht ergeben.

7.8 **Sonstige öffentliche Belange**

7.8.1 **Denkmalpflegerische Belange**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Archäologie und des Denkmalschutzes/der Denkmalpflege vereinbar.

Die Regelung des § 1 Abs. 3 DSchG NRW bestimmt dazu, dass bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege angemessen zu berücksichtigen sind. Die für den Denkmalschutz und die Denkmalpflege zuständigen Behörden sind frühzeitig einzuschalten und so mit dem Ziel in die Abwägung mit anderen Belangen einzubeziehen, dass die Erhaltung und Nutzung der Denkmäler und Denkmalbereiche sowie eine angemessene Gestaltung ihrer Umgebung möglich sind.

Nach der für Planfeststellungen ergänzend dazu geltenden Sonderregelung des § 9 Abs. 3 DSchG (dazu zuletzt OVG Münster, Beschluss vom 11.05.1999, 20 B 1464/98.AK m.w.N., S. 32 des Urteilsdruckes) hat die Planfeststellungsbehörde die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege in angemessener Weise im Rahmen ihrer Abwägung zu berücksichtigen.

Planungsrechtlich ist der Denkmalschutz ein abwägungsrelevanter Belang unter Vielen. Bei der Gewichtung der Belange und ihrer Abwägung kommt ihm aber kein absoluter Vorrang zu, denn dies widerspräche dem Abwägungsgebot.

Lässt es der Gesetzgeber, wie beispielsweise auch bei der Regelung der §§ 1 Abs. 3 und 9, Abs. 3 DSchG, mit einer Berücksichtigungspflicht bewenden, so bringt er damit zum Ausdruck, dass die betroffenen Belange einer Abwägung unterliegen und in der Konkurrenz mit anderen Belangen überwindbar sind, ohne dabei – wie bei Optimierungsgeboten, die eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange erfordern – einen irgendwie gearteten Gewichtungsvorrang zu postulieren (so BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96).

Wird der in die Betätigung des Planungsermessens eingestellte Belang bereicherspezifisch gesetzlich geregelt, spricht ferner eine Vermutung dafür, dass mit dieser Regelung die öffentlichen und privaten Belange gerecht gegeneinander abgesteckt werden (VG Düsseldorf, Urteil vom 30.10.2003, 4 K 61/01).

Vorliegend sind Denkmäler vor allem insoweit betroffen, als die auszubauende A 57 mit der Schönwasserparkbrücke knapp an dem unter Denkmalschutz stehenden Schönwasserpark vorbeiführt. Der östlich der Brücke daran schließend gelegene Burgpark Linn und die Altstadt Linn sind außerdem als großflächige Bodendenkmalbereiche, die Burg Linn als Baudenkmal geschützt. Im Bereich der auszubauenden A 57-Trasse und zugehöriger Kompensationsflächen befinden sich zudem mehrere vermutete oder bekannte Bodendenkmäler.

Beeinträchtigungen oder Gefährdungen dieser Denkmäler sind indes nicht zu erwarten. Denn neue Betroffenheiten der Burg Linn als Baudenkmal stellen sich mit dem Ausbau der schon vorhandenen A 57 nicht ein. Der gesamte Burgpark und der noch weiter östlich liegende Altstadtbereich Linn mit ihren Denkmälern bleiben unberührt, der rd. 450 m betragende Abstand zwischen der Burg und der A 57 erhalten. Auch der Verlauf der A 57 / der Schwönwasserparkbrücke am Rand des

denkmalgeschützten Parkgeländes ist schon vorhanden und entsteht nicht neu. Die im Deckblattverfahren vornehmlich aus städtebaulichen Gründen umkonstruierte Stützkonstruktion der Schönwasserparkbrücke, die insbesondere schlankere und weniger in die unter der Fahrbahn der A 57 verlaufenden Sichtbeziehungen eingreifende Pfeiler beinhaltet, kommt dabei auch dem denkmalgeschützten Parkgelände zu Gute.

Bezüglich der südöstlich der AS Krefeld-Gartenstadt, im Bereich der Berliner Straße, südöstlich der Kreuzung Kurkölnener Straße/Lohbruchweg und innerhalb der Ausgleichsfläche A 3 bekannten oder vermuteten Bodendenkmäler hat das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland die Möglichkeit, baubegleitend archäologisch prospektive Untersuchungen durchzuführen. Werden im Zuge von Erdarbeiten außerhalb dieser Bereiche kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (z. B. Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien oder ähnliche Zufallsfunde) entdeckt, ist das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege unverzüglich zu informieren und ihm auch dort Gelegenheit zu Untersuchungen zu geben (vgl. jeweils Kapitel A, Nebenbestimmung 5.8 des Beschlusses). Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin der Stadt Krefeld und dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege die Aufnahme baulicher Arbeiten im Umfeld der bekannten oder vermuteten Bodendenkmäler jeweils anzuzeigen (vgl. Kapitel A, Nebenbestimmung 5.2.3 des Beschlusses). Dies gilt auch für bauliche Maßnahmen im Bereich der Schönwasserparkbrücke, aus dem diverse Funde neolithischer Steinbeile bekannt sind, die auf eine jungsteinzeitliche Besiedlung hindeuten könnten.

Soweit das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland diesbezüglich im Anhörungsverfahren Bedenken vorgetragen hat, beziehen sich diese nur auf die Herrichtung der Ausgleichsfläche A 3. Die in diesem Zusammenhang vorgesehene gehölzreiche Krautflur könne Relikte einer mittelalterlichen bis neuzeitlichen Besiedlung und Nutzung beeinträchtigen, weswegen es im Planfeststellungsverfahren zunächst einer weiteren Sachverhaltsermittlung bedürfe.

Diese Kritik betrachtet die Planfeststellungsbehörde jedoch als hinfällig. Denn die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung zugesagt, die Kompensationsmaßnahme so auszugestalten, dass im Bereich des vermuteten Bodendenkmals keine tiefwurzelnden Gehölze verwendet werden, sich die Maßnahme dort mithin auf die Krautflur und flachwurzelnde Gehölze beschränken werde. Damit werde dann nur eine geringe Bearbeitung des Bodens erfolgen, die nicht über die mechanische

Bearbeitungstiefe der heutigen landwirtschaftlichen Nutzung hinausginge. Eine Gefährdung des Bodendenkmals sei mithin auszuschließen.

Unter Berücksichtigung dieser Zusage – die mit diesem Beschluss verpflichtend wird – vermag die Planfeststellungsbehörde keine Denkmalgefährdung zu erkennen. Das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege hat der Gegenäußerung im Übrigen auch nicht widersprochen.

Die untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Krefeld und das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, die ebenfalls im Anhörungsverfahren beteiligt wurden, haben im Übrigen unter dem Gesichtspunkt des Denkmalschutzes keine Bedenken vorgetragen. Im Deckblattverfahren hatte die Stadt Krefeld dann zwar mit Blick auf die dortigen Steinbeilfunde auch noch für den Bereich der Schönwasserparkbrücke archäologisch prospektive Untersuchungen für erforderlich gehalten. Das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege hat der Vorhabenträgerin dazu auf Nachfrage jedoch mitgeteilt, nach Auswertung sämtlicher Unterlagen und Bewertung der örtlichen Verhältnisse sei eine archäologische Begleitung der Erdarbeiten aus technischen Gründen in weiten Teilen nicht möglich. Nach Abstimmung mit der Stadt Krefeld reiche insoweit vielmehr eine Anzeige des dortigen Baubeginns. Diese ist Gegenstand der Nebenbestimmung 5.2.3 (s. o.).

Für den Bereich der Schönwasserparkbrücke konnte es daher unter Verzicht auf gesonderte Untersuchungen bei der Meldepflicht von etwaigen Funden verbleiben.

Das LVR-Amt für Denkmalpflege hat im Übrigen vollständig auf die Abgabe einer Stellungnahme verzichtet.

Insgesamt sind die denkmalpflegerischen Belange nach Maßgabe des DSchG damit in angemessener Weise berücksichtigt.

7.8.2 **Forstwirtschaft/Wald**

Wald weist der vom Ausbau der A 57 betroffene Raum nur in Form von schmalen Gehölzstreifen, die sich an der Trasse entlang erstrecken, und einzelner kleinerer Gehölzflächen auf. Größte betroffene Gehölzflächen sind die, die sich im Umfeld der AS Krefeld-Gartenstadt, das Innere der Anschlussohren eingeschlossen, befinden. Der A 57-Ausbau bedingt daher trotz des urbanen Charakters des Pla-

nungsraums mit erforderlich werdenden Rodungen auch Beeinträchtigungen forstwirtschaftlicher Belange. Die betroffenen Wald-/Gehölzflächen summieren sich auf insgesamt rd. 20.000 m².

Diese Beeinträchtigungen werden im Rahmen der Maßnahmen zur Bewältigung der Eingriffsregelung durch Neuanpflanzungen und Aufforstungen kompensiert. Das Regionalforstamt Niederrhein des Landesbetriebs Wald und Holz NRW hat dem Vorhaben und auch den Kompensationsmaßnahmen unter der Voraussetzung zugestimmt, dass die danach vorgesehenen Aufforstungen mit ihm abgestimmt und ihm jeweils Beginn und Fertigstellung der Aufforstungen mitgeteilt werden. Diese Forderungen haben über die Nebenbestimmungen 5.2.1 und 5.4.1.9 im Kapitel A Eingang in den Planfeststellungsbeschluss gefunden.

Dem Vorhaben entgegenstehende forstwirtschaftliche Belange sind daher nicht ersichtlich. Sie wurden auch im Anhörungsverfahren nicht vorgetragen.

7.8.3 **Stellungnahmen der Kommunen und Träger öffentlicher Belange**

7.8.3.1 Kommunen (Städte Krefeld und Meerbusch)

Eine Beeinträchtigung kommunaler Belange ist nicht erkennbar.

Die Stadt Krefeld, die – von Kompensationsmaßnahmen abgesehen – einzige Stadt, die von im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 57 stehenden Baumaßnahmen berührt wird, ist im Planfeststellungsverfahren umfassend beteiligt worden und hat Gelegenheit gehabt, sich als kreisfreie Stadt nicht nur fachbehördlich, sondern auch als Kommune zu dem Vorhaben zu äußern. Diese gesetzlich vorgesehene kommunale Verfahrensbeteiligung hat ihre Wurzeln im die Planungshoheit einschließenden Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG/Art. 78 Abs. 2 LVerf NRW) und dient dazu, der Gemeinde die Wahrnehmung ihrer ortsplannerischen Belange zu ermöglichen. Die Wahrnehmung sonstiger Belange wie z. B. der von Umweltbelangen ist insoweit kein kommunaler Belang.

Beeinträchtigungen des Selbstverwaltungsrechts durch erhebliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die von ihr geschaffenen oder geplanten öffentlichen Einrichtungen, die der öffentlichen Daseinsvorsorge dienen, hat die Stadt

Krefeld zu keiner Zeit geltend gemacht. Auch ein sonstiges inhaltliches Abstimmungsdefizit in Bezug auf ihre eigenen örtlichen Planungen und sonstigen Maßnahmen, durch die Grund und Boden in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung ihres Gemeindegebietes beeinflusst wird, lässt sich dem Vorbringen der Stadt Krefeld nicht entnehmen.

Erst recht ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass das Vorhaben die Planungshoheit der Stadt Krefeld nach den im Fachplanungsrecht entwickelten Maßstäben beeinträchtigt. Danach verleiht die Planungshoheit der Gemeinde eine abwägungserhebliche Rechtsposition gegenüber überörtlichen planerischen Vorhabenzulassungen nur unter der Voraussetzung, dass das Vorhaben entweder hinreichend bestimmte gemeindliche Planungen nachhaltig stört, so dass sie nicht mehr oder nur unter erheblichen Veränderungen oder Einschränkungen verwirklicht werden können, oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebietes in Anspruch nimmt und somit einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht oder wenn kommunale Einrichtungen durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden (vgl. hierzu VGH Mannheim, Beschluss vom 24.05.1995, 10 S 240/95; zu den wehrfähigen Belangen einer Gemeinde siehe zuletzt BVerwG, Beschlüsse vom 18.3.2008, 9 VR 5.07 und 24.07.2008, 7 B 19.08, und Urteil vom 10.12.2008, 9 A 19.08). Für keine dieser Voraussetzungen bestehen hier trotz grundsätzlicher Betroffenheiten von Bebauungsplangebieten Anhaltspunkte bzw. sind solche von der Stadt Krefeld im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgetragen worden.

Die Befürchtung der Stadt Krefeld, in der Bauphase könnte sich ein Teil des Verkehrsaufkommens der A 57 – gemeint sein dürfte in allererster Linie überregionaler Verkehr – andere Wege suchen und sich so in den städtischen Raum hinein verlagern und ihn mit Verkehrsimmissionen belasten, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Vor dem Hintergrund dieser Befürchtung hat die Vorhabenträgerin die ohnehin eingeschränkte Leistungskapazität der heutigen 4-spurigen A 57 mit der Leistungsfähigkeit vergleichen lassen, die sich während des Ausbaus einstellen wird. Diese u. a. auf die Methoden des Leitfadens zum Arbeitsstellenmanagement der Bundesanstalt für Straßenwesen sowie das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zurückgreifende Untersuchung (Bewertung der im Bauzustand zu erwartenden Verkehrssituation auf der A 57, Kocks Consult GmbH, Bonn, Januar 2021)

ist der Stadt Krefeld im Rahmen des Verfahrens von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt und erläutert worden. Sie belegt die Annahme, dass auf der A 57 kein Engpass zu erwarten ist, der sich dauerhaft negativ auf die Straßeninfrastruktur des Umfeldes auswirken wird. Die unzureichende und schon heute zu Behinderungen führende Leistungsfähigkeit der A 57 wird sich danach jedenfalls während des Ausbaus nicht noch so ausweiten, dass mit entsprechende Verkehrsverlagerungen gerechnet werden müsste (vgl. auch vorstehend auch Nr. 7.5.3). Engpässe würden sich vordringlich dort ergeben, wo der Verkehr nördlich der AS Gartenstadt bzw. südlich der AS Oppum in die Baustelle hineingeführt werde. In der Baustelle selbst fließe der Verkehr dann. Von daher gebe es für die Verkehrsteilnehmer keinen Anlass, die A 57 an den Anschlussstellen Gartenstadt oder Oppum zu verlassen und auf das untergeordnete Straßennetz im Raum Krefeld auszuweichen. Denn Fahrzeitgewinne seien dadurch kaum zu erzielen und deshalb sehr unwahrscheinlich. Im Ergebnis bedeutet dies, dass jedenfalls die Verkehrsteilnehmer, die die Baustelle und damit letztlich auch den städtischen Raum Krefeld nicht deutlich großräumiger umfahren, auf der A 57 verbleiben werden.

Der örtliche bzw. regionale Ziel- und Quellverkehr werde die Fahrtroutenwahl dagegen an seiner Ortskenntnis und seiner eigenen Erfahrung über mögliche Fahrzeitgewinne orientieren. Er werde einen Lernprozess durchlaufen, der zu einer optimierten zeitlichen und räumlichen Ausnutzung der Straßeninfrastruktur führe. Diese plausiblen gutachtlichen Feststellungen schließt die Planfeststellungsbehörde sich an. Zwar sind starke Behinderungen durch die unzureichende Leistungsfähigkeit der A 57 nicht vermeidbar. Sie existieren jedoch bereits schon jetzt und weiten sich nicht ein einem die Stadt Krefeld in besonderem Maße zusätzlich belastenden Maße aus. Sie künftig zu vermeiden, ist eins der Planungsziele des Ausbaus der A 57.

Alle übrigen von der Stadt Krefeld vorgetragene Bedenken und Anregungen beziehen sich nicht auf kommunale, sondern auf fachbehördliche und sonstige Belange. Soweit diesbezüglich Kritik an der Ausbauplanung vorgetragen, Anpassungen vorgeschlagen oder hinsichtlich der Bauausführung Abstimmungen mit ihr eingefordert wurden, haben sich die entsprechenden Stellungnahmen der Stadt Krefeld (und im Übrigen auch die der Stadtwerke Krefeld und der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG) mit den Gegenäußerungen und Zusagen der Vorhabenträgerin, der mit ihr am 29.03.2021 durchgeführten Einzelerörterung, mit den Änderungen des Deckblatts und mit den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses erledigt. So

wurde die Stützkonstruktion der Schönwasserparkbrücke orts- und landschaftsbildschonender gestaltet. Gem. den Nebenbestimmungen 5.3.6 und 5.13.3 im Kapitel A des Beschlusses hat die Vorhabenträgerin u. a. den Niederschlagswasser-Anschlüssen an die städtische Kanalisation Behandlungsanlagen vorzuschalten und zur Festlegung großräumiger Umleitungen bei Straßensperrungen in Folge von Brückenneubauarbeiten ein Verkehrskonzept mit der Stadt Krefeld abzustimmen. Zugesagt hat er u. a., die Stadt Krefeld regelmäßig über den Ablauf und Fortgang der Baumaßnahme zu unterrichten, für die Öffentlichkeit zusammen mit ihr ein Informationskonzept zu erstellen und die konkrete Ausführung der Lärmschutzwände mit ihr abzustimmen (vgl. Kapitel A Nr. 7 des Beschlusses).

Die von der Stadt Krefeld als fehlend bemängelten Kostenaufstellungen bzw. -aufteilungen wie z. B. solche im Hinblick auf die Rampen und deren Anschlüsse an die in der Baulast der Stadt stehenden Straßen oder auch im Hinblick auf Folgemaßnahmen sind nicht Gegenstand der Planfeststellungen, sondern bilateraler Vereinbarungen zwischen der Stadt Krefeld und der Vorhabenträgerin vorbehalten.

7.9 **Private Einwendungen / Anwohner- und Eigentümerbelange**

Dem Vorhaben stehen gewichtige auch in den Einwendungen geltend gemachte private Belange entgegen, die sich insbesondere aus der Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen sowie aus Belastungen mit zusätzlichen Immissionen wie Lärm und Luftschadstoffen ergeben.

Mit diesen privaten Belangen ist das Vorhaben vereinbar. Dies gilt auch für den Gesundheitsschutz und für den Schutz des Eigentums.

Aus dem objektiv-rechtlichen Gehalt der zugehörigen Grundrechte (Art. 2 S. 1 und 14 Abs. 1 GG) ergibt sich die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die entsprechenden Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen anderer zu bewahren. Diese Pflicht wäre verletzt, wenn sie durch die Planfeststellung etwa an der Herstellung oder Fortsetzung solcher rechtswidrigen Eingriffe mitwirken würde (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, 11 A 3.98).

7.9.1 **Gesundheit und Erholung**

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass es aufgrund des Vorhabens weder während der Bauphase noch während des späteren Betriebs der ausgebauten A 57 für die betroffenen Anwohner zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen etwa durch Lärm oder Luftschadstoffe kommen wird. Soweit von dem Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgehen, wird durch das Planungskonzept sowie durch Schutzauflagen sichergestellt, dass die Grenze der Unzumutbarkeit nicht überschritten wird.

Auf die Ausführungen unter Kapitel B Nrn. 5.3.1 und 7.5 dieses Beschlusses wird dazu ergänzend hingewiesen.

7.9.2 **Eigentum**

Für den Ausbau der A 57 muss zwangsläufig privates Eigentum in Anspruch genommen werden.

Vor dem Hintergrund der sich aus § 19 Abs. 1 FStrG ergebenden enteignungsrechtlichen Vorwirkung muss der Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich der Enteignungsvoraussetzungen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG genügen, denn mit dem rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht des Eigentümers aus dem genannten Grundrecht überwunden und in ein Entschädigungsrecht gewandelt.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst und hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die jeweils entgegenstehenden Grundrechte der Betroffenen zu überwinden geeignet ist. Sie hat dabei insbesondere auch geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum hätten minimiert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren Grundstücksbedarf hätten führen können, ohne gleichzeitig die verfolgten Planungsziele ernsthaft zu beeinträchtigen oder gar in Frage zu stellen.

Bei der Abwägung der von einem Straßenbauprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 GG fallende Grundeigentum selbstverständlich in herausgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom

20.04.2009, 1 KN 9/06, mit zahlreichen Nachweisen auf die Rechtsprechung des BVerfG und des BVerwG aus jüngerer Zeit sowie Urteil des BVerwG vom 27.10.2000, 4 A 18.99 und zuletzt umfassend BVerfG, Urteil vom 17.12.2013, 1 BVR 3139/08 und 1 BVR 3386/08). Die Planfeststellungsbehörde verkennt auch nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken, unabhängig von ihrer Nutzung, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den davon betroffenen Eigentümer darstellt.

Allerdings genießt das Interesse des Eigentümers am Erhalt seiner Eigentumssubstanz bei Vorhaben des Straßenbaus keinen absoluten Schutz. Der verfassungsgemäße Eigentumsschutz stößt dort an Grenzen, wo Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge erfüllt werden müssen. Für das Eigentum gilt daher nichts Anderes als für andere abwägungsrelevante Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall durchaus zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden (vgl. auch vorstehend Nr. 7.3 im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücke).

Im vorliegenden Fall kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke in dem vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne die im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele, den Verkehrsfluss auf der A 57 zu verbessern, Stauereignisse möglichst zu vermeiden oder zumindest erheblich zu reduzieren, verbesserte Bedingungen für die Verkehrssicherheit zu schaffen und gleichzeitig den Immissions- und hier vor allem den – bislang unzureichenden – Lärmschutz sicherzustellen, als solche zu gefährden. Von daher überwiegen hier die mit der Planung insgesamt verfolgten Verkehrsbelange und Ziele die Interessen der privaten Grundstückseigentümer am vollständigen Erhalt ihres Eigentums und die Vorhabenträgerin erhält – vgl. auch Kapitel A Ziffer 5.14 – das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95). Dies würde angesichts des Gewichts des öffentlichen Interesses letztlich selbst dann gelten, wenn sich straßenbaubedingte Existenzgefährdungen ergeben sollten oder einzelne Wohngebäude überplant wären und abgerissen werden müssten. Vorliegend werden jedoch weder Wohngebäude überplant noch sind Existenzgefährdungen zu erwarten (vgl. ergänzend auch vorstehend Nr. 7.3).

Neben der Erkenntnis, dass sich die Realisierung eines solchen Vorhabens ohne jegliche Inanspruchnahme privaten Eigentums schlechterdings kaum vorstellen lässt, ist auch zu sehen, dass – wie die Ausführungen zu den Planungsvarianten zeigen – alternative Ausbauvarianten nur eingeschränkt zur Verfügung stehen und

eine andere Variante dazu führen würde, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen und damit neue Betroffenheiten in Rechtskreisen anderer Betroffener ausgelöst würden.

Die Vorschrift des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW dient nur dem Ausgleich solcher Beeinträchtigungen, die nicht – wie etwa der Zugriff auf Grundeigentum – einen unmittelbaren Eingriff bedeuten, sondern – wie z. B. der Verkehrslärm – nur als Folge des Vorhabens und der mit ihr verbundenen Situationsveränderung in der Umgebung des Vorhabens auftreten, und kann insoweit im Rahmen des Eigentumsschutzes keine Anwendung finden.

In dem planfestgestellten Umfang müssen daher die privaten Eigentumsbelange nach Abwägung und unter Beachtung der sich aus Art. 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Grenzen zurückgestellt werden. Vorliegend sind die Auswirkungen auf privates Grundeigentum zudem gering. Bezogen auf den eigentlichen Ausbau der A 57, d. h. den Autobahnausbau selbst, seine Folge- und auch die Gestaltungsmaßnahmen, kann jedenfalls ganz überwiegend auf Flächen der öffentlichen Hand zurückgegriffen werden. So befinden sich von dem gesamten in Kapitel B Nr. 5.3 näher beschriebenen Flächenbedarf nur rd. 0,9 ha in privater Hand.

Die Auswirkungen des Vorhabens beschränken sich aber nicht nur auf die unmittelbar für den Straßenkörper notwendigen Flächen. Sie erstrecken sich zumindest vorübergehend auch auf andere Grundstücke, die z. B. im Rahmen der Baumaßnahme als Bau- oder Lagerplatz benötigt werden. Entsprechende Flächen sind in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesen. Auch diese Flächen werden belastet, die Bauausführung setzt voraus, dass solche Flächen zur Verfügung stehen.

Ohne die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht und auch nicht vorübergehend in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan gem. § 19 Abs. 2 FStrG dem Enteignungsverfahren zu Grunde zulegen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass sich die beschriebene enteignungsrechtliche Vorwirkung aber nicht nur auf die Trasse und die Bauflächen,

sondern darüber hinaus auch auf die Flächen bezieht, auf denen landschaftsrechtliche Kompensationsmaßnahmen planfestgestellt und damit verbindlich vorgeschrieben wurden, denn die Rechtsprechung hat es für zulässig erklärt, im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses auch über die Inanspruchnahme von Flächen für solche Maßnahmen mit bindender Wirkung für eventuell nachfolgende Besitzeinweisungs- und Enteignungsverfahren zu entscheiden. Dies gilt in gleicher Weise im Übrigen für die schon angesprochenen mit dem Vorhaben verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen – wie hier u. a. die Anpassungen der Rampen der Anschlussstellen – und auch die sonstige landschaftspflegerische Begleitplanung wie z. B. die Gestaltungsmaßnahmen an den Trassenrändern (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 13.03.1995, 11 VR 4.95, und 21.12.1995, 11 VR 6.95, sowie Urteil vom 23.08.1996, 4 A 29.95).

Selbst beim überwiegenden Teil der im LPB vorgesehenen Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen (rd. 13,7 ha von insgesamt rd. 19,8 ha = rd. 69 %) kann aber auf Flächen der öffentlichen Hand bzw. auf solche eines Ökokontos zurückgegriffen werden.

Insgesamt betrachtet bleiben die Grundstücksinanspruchnahmen damit auf ein Minimum beschränkt.

Für alle Flächeninanspruchnahmen gilt grundsätzlich, dass die Vorhabenträgerin gehalten ist, zunächst jeden Flächenbedarf freihändig zu erwerben und auch jede sonstige Inanspruchnahme durch freihändige Verhandlungen zu ermöglichen. Dabei müssen die für die Straße unmittelbar benötigten Flächen auf jeden Fall vom Träger der Straßenbaulast erworben werden. Die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendigen Flächen können dagegen – falls gewünscht – im Einzelfall unter Beachtung des verfassungsrechtlich garantierten Bestands- und Werteschutzes bei den betroffenen Grundstückseigentümern verbleiben. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass unter Berücksichtigung der mit den Maßnahmen verfolgten Ziele auch weiterhin eine sinnvolle Bewirtschaftung dieser Flächen möglich ist. Ansonsten werden, wie im Grunderwerbsverzeichnis vorgesehen, auch diese Flächen von der Vorhabenträgerin erworben.

Erst bei einem Scheitern des freihändigen Erwerbs bzw. der freihändigen Verhandlungen kommt im Übrigen ein Verfahren nach dem EEG NRW in Frage.

Für alle dargelegten Flächeninanspruchnahmen (die Inanspruchnahme baulicher Anlagen, Aufwuchs und alle sonstigen unzumutbaren Nachteile eingeschlossen) und bei Kompensationsmaßnahmen auch den Nutzungseinschränkungen stehen den betroffenen Eigentümern Entschädigungsansprüche zu. Sollte über die Grundstücksinanspruchnahme bzw. über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Eigentümer zustande kommen, so richten sich ein Enteignungsverfahren und/oder die Festsetzung der Höhe der Entschädigung selbst allein nach dem EEG NRW und dem danach ggf. durchzuführenden separaten Verfahren. Dies schließt es ein, dann ggf. auch eine Entschädigung für Nebenfolgen der Grundstücksinanspruchnahme festzusetzen (BVerwG, Beschluss vom 24.08.2009, 9 B 32/09). Ein Planfeststellungsbeschluss kann keine solchen Entschädigungsregelungen umfassen (BVerwG, Urteile vom 21.06.2006, 9 A 28/05, und vom 07.07.2004, 9 A 21.03). Wegen der positiv-rechtlichen Regelung einer gesetzlichen Trennung der Konfliktebenen, die im Falle eines Rechtsstreits sogar zu unterschiedlichen Rechtswegen führt – Verwaltungsgerichtsbarkeit einerseits und Zivilgerichtsbarkeit (Kammern bzw. Senate für Baulandsachen, vgl. § 50 Abs. 1 EEG NRW) andererseits – kann und darf die Planfeststellungsbehörde deshalb grundsätzlich auch keine Enteignungsfolgeregelungen treffen (OVG Münster, Urteil vom 18.01.2013, 11 D 74/09.AK, u. a. Rn. 151). Es ist deshalb auch abwägungsfehlerfrei, die betroffenen Eigentümer auf die Verhandlungen bzw. das separate Verfahren zu verweisen (BVerwG, Beschluss vom 02.09.2010, 9 B 11/10).

Die nur vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen müssen im Übrigen in einem ordnungsgemäß wiederhergestellten Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden. Das bedeutet, dass die benötigten Flächen nach Abschluss der Maßnahme vollständig zu räumen, Bodenverdichtungen zu beseitigen und die Flächen ggf. wieder an das angrenzende Niveau anzupassen sind.

Auf die Ausführungen unter Ziffer 7.3 im Kapitel B zu den Belangen der Eigentümer landwirtschaftlicher Flächen, die auch im Hinblick auf das sonstige Grundstückeigentum gelten, wird auch insoweit ergänzend Bezug genommen.

7.9.4 **Sonstige mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum und Übernahmeanprüche**

Nach der inzwischen gefestigten Rechtsprechung des BVerwG ist bei einem unmittelbaren Grundstückseingriff über Entschädigungsansprüche des Planbetroffenen für die Folgewirkungen dieses Zugriffs auf das Restgrundstück einschließlich eines Anspruchs auf Übernahme des gesamten Grundstücks (als besondere Form der Entschädigung) – anders als über den Ausgleich für ausschließlich mittelbare planungsbedingte Grundstücksbeeinträchtigungen – nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern im nachfolgenden Enteignungsverfahren zu entscheiden (vgl. Urteil des BVerwG vom 07.07.2004, 9 A 21.03). Dort ist dann über die Entschädigung nicht nur für den Flächenverlust, sondern auch für solche Folgewirkungen wie z. B. die Verkleinerung eines Gartens als Erholungsraum oder andere mittelbare Beeinträchtigungen durch das Vorhaben (Nutzungsbeeinträchtigungen durch Geräusch- und Feinstaubimmissionen, Erschütterungen), auch in der Summierung dieser Gesichtspunkte, zu befinden (a. a. O., u. a. Rn. 26).

Allein zulässig und zugleich auch erforderlich wäre eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang – d. h. bezogen auf Grundstücke, die nicht unmittelbar für das Straßenbauvorhaben, die zugehörigen Folgemaßnahmen oder die ebenfalls zugehörigen Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden – also dann, wenn aus Sicht des Betroffenen auch bloß mittelbare Folgen des Vorhabens so schwer wiegen würden, dass ein Übernahmeanpruch geltend gemacht wird. Derartige Ansprüche sind vorliegend allerdings angesichts des Umfangs des Lärmschutzes für Grundstücke, die nicht schon unmittelbar betroffen sind, nicht begründet und auch nicht geltend gemacht worden. Sie ergeben sich auch nicht aus den Belastungen durch Luftschadstoffe. Auch hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen, insbesondere die unter den Nrn. 7.5 und 7.9.1 im Kapitel B dieses Beschlusses verwiesen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich naturgemäß nicht auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern schließen mit unterschiedlicher Intensität auch andere Grundstücke ein. Die Planung des Vorhabenträgers trägt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber auch dem Interesse dieser Eigentümer angemessen Rechnung, indem sie diese soweit als möglich von mittelbaren Beeinträchtigungen verschont. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in

seiner Nachbarschaft, wie beispielsweise dem Bau einer Straße, nicht generell, sondern diesbezüglich nur insoweit geschützt ist, wie ihm das Recht Abwehr- und Schutzansprüche zubilligt.

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

Sofern sich die faktischen Beeinträchtigungen dabei im Rahmen des gesetzlich Zulässigen halten, stehen dem Betroffenen jedoch grundsätzlich Abwehr-, Schutz- und Entschädigungs- oder gar Übernahmeansprüche nicht zu. So ist es auch hier. Das Vorhaben führt nicht zu einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV, die Gesundheit beeinträchtigende oder in anderer Weise unzumutbare Auswirkungen durch Immissionen sind unter Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen nicht zu erwarten (vgl. vorstehende Ausführungen). Auch sonst sind der Planfeststellungsbehörde keine mittelbaren Beeinträchtigungen ersichtlich oder im Anhörungsverfahren bekannt geworden, die aufgrund unzumutbarer Auswirkungen auf ein Grundstück einen enteignungsgleichen und damit einen Entschädigungsanspruch auslösenden Eingriff zur Folge haben könnten. Auch die Nähe eines Wohngebäudes zu einer Lärmschutzwand und damit ggf. einhergehende visuelle Beeinträchtigungen können einen solchen Anspruch nicht auslösen. Übernahmeansprüche nicht unmittelbar betroffener Grundstückseigentümer, über die von der Planfeststellungsbehörde bereits im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden wäre (BVerwG, Urteil vom 17.07.2011, 9 A 14.10), treten somit nicht ein.

Verbleibende Beeinträchtigungen müssen danach vom Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden.

Dies gilt grundsätzlich auch für etwaige Wertminderungen, Minderungen von Miet- und Pachteinnahmen eingeschlossen, sollten sich solche aufgrund der Nähe zur künftig 6-streifigen A 57 für Grundstücke oder Gebäude ergeben. Trotz des Interesses eines betroffenen Eigentümers am Schutz vor nachteiligen Einwirkungen des Vorhabens stellen derartige Wertminderungen für sich gesehen keinen eigenständigen Abwägungsposten dar.

Als Rechtsgrundlage für einen solchen Anspruch kommt allein § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW in Betracht. Danach hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn – weitere – Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können. Der Entschädigungsanspruch ist ein Surrogat für nicht realisierbare Schutzmaßnahmen; greift § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so ist auch für die Anwendung von § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW kein Raum (vgl. BVerwG, Urteile vom 29.01.1991, 4 C 51/98, vom 14.05.1992, 4 C 8.89, vom 27.11.1996, 11 A 27.96, und vom 23.02.2005, 4 A 5.04).

Auf dieser Grundlage kommt mithin lediglich eine Entschädigung in Betracht für passive Lärmschutzvorrichtungen, für eine Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs oder auch – sollten die Beeinträchtigungen faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass eine weitergehende Nutzung des Grundstücks unzumutbar wird – eine Entschädigung in Gestalt der Gesamtübernahme des Grundstücks. Derartige Entscheidungen sind – soweit erforderlich, in diesem Verfahren möglich und nicht dem separaten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten – in diesem Planfeststellungsbeschluss enthalten.

Eine darüberhinausgehende Vorschrift des Inhalts, dass der Planungsträger Betroffene durch die Gewährung einer Entschädigung auch vor sonstigen Beeinträchtigungen und Vermögenseinbußen bewahren muss, ist der Rechtsordnung fremd. Wenn ein Grundstück am Grundstücksmarkt – oder eine Wohnung am Wohnungsmarkt bzw. bezüglich ihres Mietwertes – nur deswegen an Wert verlieren sollte, weil es anders bewertet wird als ein Grundstück ohne vergleichbare unmittelbare Belegenheit zur A 57 oder einem vergleichbaren Infrastrukturprojekt, wäre allein damit keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers verbunden. Eine etwaige solche Wertminderung, die letztlich durch subjektive Vorstellungen der Marktteilnehmer geprägt wird und keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasst § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW nicht (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, 4 A 39/95 und BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 5.04). Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, 4 C 9.95 und vom 24.05.1996, 4 A 39.95).

Etwas Anderes würde insoweit nur gelten, wenn Wertminderungen planbedingt eintreten, etwa weil das Maß der möglichen wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Grundstücks und seiner Bebauung z. B. durch eine Verkleinerung oder Zerschneidung unmittelbar eingeschränkt wird. Solche Einschränkungen vermag die Planfeststellungsbehörde vorliegend nicht zu erkennen. Die Nutzbarkeit der Grundstücke sowie die Möglichkeit, sie ggf. zu bewohnen, bleibt durch das Vorhaben unangetastet und auch Beeinträchtigungen durch Immissionen wie Lärm, Luftschadstoffe treten – s. o. – nicht in einem Maße auf, das unzumutbar oder gesundheitsgefährdend als enteignungsgleicher Eingriff im Sinne von Art. 14 GG zu werten wäre (zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken vgl. dazu Kapitel B Nr. 7.3.2 des Beschlusses).

Solange nicht reale auf das Vorhaben zurückzuführende Einwirkungen eine Wertminderung bewirken, sind daher Wertminderungen als solche allein nicht abwägungsrelevant. Soweit nicht die §§ 41 ff BImSchG und 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG NRW Schutz- oder Ausgleichsansprüche normieren, sind sie aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls sowie im Hinblick auf die Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. auch Urteil des BVerwG vom 13.05.2009, 9 A 71/07).

Zwar hat dies nicht zur Folge, dass von vornherein alle durch ein Planvorhaben ausgelösten Verkehrswertminderungen irrelevant wären. Löst ein Planvorhaben daher Verkehrswertminderungen aus, die so umfangreich sind, dass sie über den Schutzbereich des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW hinausgehen, sind sie in die allgemeine Gesamtabwägung einzustellen. Die Beachtung von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG *„entbindet insofern nicht von der Pflicht, planbedingte Wertverluste gegebenenfalls als private Belange im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Dem Planungsträger bleibt es jedoch unbenommen, solche Wertminderungen nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen hinter gegenläufige öffentliche Interessen zurücktreten zu lassen. Wie auch sonst, ist es ihm allerdings verwehrt, eine äußerste durch Abwägung nicht überwindbare Schwelle zu überschreiten. Die Grenze zur Abwägungsdisproportionalität ist erreicht, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird. Auch Belastungen, die sich in Wertverlusten äußern, dürfen nicht zur Folge haben, dass der Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG angetastet wird. Das verfassungsrechtlich garantierte Eigentum ist dadurch gekennzeichnet, dass es einen privatnützigen Gebrauch er-*

möglichst und die grundsätzliche Befugnis umfasst, über den Eigentumsgegenstand zu verfügen. Es soll dem Eigentümer als Grundlage privater Initiative dienen und ihm im eigenverantwortlichen privaten Interesse von Nutzen sein. Es darf dieses Inhalts nicht entleert und wirtschaftlich völlig entwertet werden. Auch wenn Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG den eigentumsrechtlich geschützten Rechtspositionen keinen bestimmten Wert verbürgt und deshalb grundsätzlich nicht vor Wertverlusten schützt, für die die öffentliche Hand verantwortlich zeichnet, darf das Eigentum in seinem Wert nicht soweit gemindert werden, dass die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrigbleibt.“ (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, juris Rn. 404).

Das Bundesverfassungsgericht hat zuletzt in seinem Kammerbeschluss vom 23.02.2010, 1 BvR 2736/08, Rn. 38 ff., noch einmal grundlegend zur Reichweite der Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 GG und Fragen der Wertminderung vor dem Hintergrund des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld Stellung genommen und ausgeführt, dass Art. 14 Abs. 1 GG das Grundeigentum der Anwohner nicht vor jedem Wertverlust durch Planungen schütze. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit sei grundsätzlich ebenso hinzunehmen, wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Der Eigentumsgarantie komme allerdings dann besonderes Gewicht zu, soweit das Eigentum die persönliche Freiheit des Einzelnen im vermögensrechtlichen Bereich sichere (a.a.O., Rn. 39). Das gelte insbesondere dann, wenn ein Grundstück den wesentlichen Teil des Vermögens des Pflichtigen bilde und die Grundlage seiner privaten Lebensführung einschließlich seiner Familie darstelle. In solchen Fällen trete die Eigentumsgarantie, dem Träger des Grundrechts einen Freiraum im vermögensrechtlichen Bereich zu sichern und ihm damit eine eigenverantwortliche Gestaltung des Lebens zu ermöglichen in den Vordergrund (a.a.O., Rn. 48).

Eine im dortigen Fall anzusetzende Verkehrswertminderung eines Grundstücks in einer Höhe von 50 – 60 % hatte nach Auffassung des Bundesverfassungsgerichts allerdings die Grenze einer entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmenden Wertminderung (eindeutig) überschritten.

Von der Frage der direkten Übertragbarkeit auf ein Straßenbauprojekt einmal abgesehen, schließt die Planfeststellungsbehörde Wertminderungen vergleichbarer Größenordnung als Folge des A 57-Ausbaus jedoch aus. Denn anders als heute

stellen die planfestgestellten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen zukünftig sicher, dass die Regelungen der 16. BImSchV eingehalten und der Gesundheitsschutz gewährleistet werden. Trotz des Autobahnausbaus und eines in geringem Maße noch zunehmenden Verkehrsaufkommens ist evident, dass angrenzende Grundstücke und Gebäude angesichts der erheblichen Ausweitung des Lärmschutzes nicht neu oder zusätzlich mit Lärmimmissionen belastet, sondern von vorhandenen Lärmimmissionen entlastet werden. Die Qualität der Wohnumfelder nimmt damit tendenziell zu, zumindest aber nicht ab. Die Planfeststellungsbehörde darf deshalb davon ausgehen, dass die Wertigkeit der Grundstücke und Gebäude nicht beeinträchtigt wird.

Wertminderungen sind dem Vorhaben im Anhörungsverfahren im Übrigen auch nicht entgegengehalten worden.

7.10 **Sonstiges zu den Einwendungen und Stellungnahmen**

Sonstigen Einwendungen, Anregungen und Forderungen der beteiligten Fachbehörden, Träger öffentlicher Belange, Einwender und Umweltverbände wurde über Zusagen der Vorhabenträgerin, die Änderungen des Deckblatts oder auch über die Nebenbestimmungen im Kapitel A des Beschlusses weitestgehend Rechnung getragen. Im Übrigen wurden sie zurückgewiesen. Auf vorstehenden Ausführungen wird dazu Bezug genommen. In Ergänzung dazu wird auf Folgendes hingewiesen:

- a) Auch der Rückbau des Betonbauwerks des in Höhe der AS Oppum vorhandenen Regenrückhaltebeckens ist, wie auch der Neubau der es ersetzenden Versickerungsanlage samt vorgeschaltetem Retentionsbodenfilter, bereits Gegenstand des von der Bezirksregierung Düsseldorf am 07.07.2017 planfestgestellten benachbarten Ausbauabschnitts zwischen der AS Oppum und dem AK Meerbusch. Schon von daher konnte die in diesem Verfahren erhobene Forderung des NABU-Bezirksverbandes Krefeld/Viersen, das Becken als Laichbecken für Amphibien zu erhalten, nicht durchschlagen. Unabhängig davon sind aber auch die befürchteten Auswirkungen auf den Artenschutz nicht begründet. Soweit erforderlich, sind sie nicht nur in dem Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Düsseldorf, sondern auch in diesem Beschluss – vgl. vorstehend Kap. B Nr. 6.4.1 – berücksichtigt worden.

- b) Ein Anspruch auf den Status Quo im dem Sinne, dass ein bestimmtes Wohnumfeld, mit dem eine bestimmte Wohn- und Lebensqualität verbunden wird, aufrechterhalten werden muss und nicht verändert werden darf, stünde jeder Baugenehmigung, jeder Baugebietsausweisung und jedem Infrastrukturprojekt entgegen und existiert daher nicht. So ist denn auch dem Fachplanungsrecht nach Auffassung des BVerwG ein Gebot des Milieuschutzes nicht zu entnehmen (BVerwG, Urteile vom 27.10.1999, 11 A 31.98, vom 09.04.2003, 9 A 37/02, und vom 24.03.2007, 9 A 17/06).

Was die Lärmschutzwände angeht, so gilt, dass deren bauliche und optische Ausgestaltung regelmäßig – jedenfalls solange ihre Schutzwirkungen unberührt bleiben – nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, sondern der nachlaufenden Ausführungsplanung vorbehalten bleibt. Vorliegend hat die Vorhabenträgerin aber zum einen im Erläuterungsbericht ausgeführt, dass die Lärmschutzwände zur Vermeidung von Reflexionen hochabsorbierend ausgeführt werden sollen. Zum anderen hat er im Verfahren zugesagt, die Gestaltung der Lärmschutzwände in Abstimmung mit der Stadt Krefeld an dem dazu durchgeführten Wettbewerb auszurichten und sie im Nahbereich besonders betroffener Wohnbebauungen auf der Westseite der A 57 entlang der Rampen der Anschlussstellen Gartenstadt und Zentrum in dem oberen Teil, der die Höhe der vorhandenen Wände übersteigt, mit transparenten und damit lichtdurchlässigen Elementen zu versehen.

Diese Zusagen sind Bestandteil des Beschlusses und stellen damit abweichend vom sonstigen Regelfall verbindliche Vorgaben für die sonst von einem Beschluss nicht erfasste Ausführungsplanung dar.

Mit Blick auf die Einwendungen ist daher festzustellen, dass die vorgetragenen Befürchtungen, die künftig viel höheren Lärmschutzwände würden bei nahe gelegenen Wohnbebauungen zu Verschattungen führen und damit die Lebensqualität unzumutbar einschränken, unbegründet sind.

- c) Soweit von den Lärmschutzwänden sonstige optische Beeinträchtigungen ausgehen, sind diese nicht vermeidbar. Für erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne einer „optischen Bedrängnis“ ergeben sich angesichts der verbleibenden Abstände zur Wohnbebauung und der stellenweise transparenten Ausgestaltung des oberen Bereichs der Lärmschutzwände jedoch keine Anhaltspunkte. Von daher haben die erheblichen positiven Wirkungen der Lärmschutzanlagen Vorrang.

- d) In der Einwendung 2 wird der Errichtung eines in den Planunterlagen vorgesehenen Schutzzaunes widersprochen. Er würde dem Eigentümer den Zugang zur abgegrenzten Grundstücksfläche vollständig und dauerhaft entziehen. Die Vorhabenträgerin hat dazu in ihrer Gegenäußerung klargestellt, dass es sich bei dem Schutzzaun nur um eine bauzeitlich befristete Maßnahme handelt, mit der benachbarte Grundstücke vor Beeinträchtigungen geschützt werden sollen. Anschließend entfalle der Zaun bzw. werde an die neue Grundstücksgrenze herangerückt.
- Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass sich die Einwendung damit erledigt hat, zumal der Einwender von der ihm eingeräumten Möglichkeit der Stellungnahme zur Gegenäußerung keinen Gebrauch gemacht hat.
- e) Eine Vollgalerie, die ggf. die Benutzungsbeschränkungen der A 57 durch Gefahrguttransporte zur Folge haben könnte, ist entgegen der Einwendung 3 nicht Gegenstand der planfestgestellten Planung.
- f) Verkehrslenkende Maßnahmen wie z. B. solche in Folge einer durch Brückenbauarbeiten notwendig werdenden Straßensperrung sind ebenfalls nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. Kapitel A Nr. 5.12.1). Die Vorhabenträgerin wird für diese Fälle entsprechend ihrer Zusage jedoch vorab Verkehrskonzepte mit der Stadt Krefeld abstimmen. Die Planfeststellungsbehörde darf davon ausgehen, dass die Stadt Krefeld die Interessen der betroffenen Anlieger bei diesen Verkehrskonzepten ausreichend berücksichtigen wird.
- g) Für den Abbruch und Neubau der Schönwasserparkbrücke mit Blick auf die unterführten Bahnanlagen notwendig werdende Sperrpausen muss die Vorhabenträgerin mit der Deutschen Bahn AG abstimmen. Die Interessen anderer Nutzer der Bahnanlagen an der Beteiligung an dieser Abstimmung sind ggf. bei der Deutschen Bahn AG geltend zu machen.
- h) Auch der konkrete Ablauf der Bauphase ist nicht Gegenstand der Planfeststellung und von der Ausführungsplanung sowie dem späteren Ergebnis der Ausschreibung des Bauvorhabens abhängig. Dies gilt auch für die Reihenfolge der Brückenabriss- und -neubauten sowie den Ablauf des Baustellenverkehrs.
- Die Straße Hausbend gehört jedoch voraussichtlich nicht zu den Straßen, für die während der Bauzeit eine längere temporäre Vollsperrung erforderlich sein wird.

Die Vorgaben der Planfeststellung hat die Vorhabenträgerin jedoch zu beachten. Dies gilt auch, wenn sich diese auf die Bauausführung auswirken.

- i) Die Straßenbahnhaltestelle „Rembertstraße“ der Krefelder Straßenbahnlinie 44 bleibt vom Ausbau der A 57 unangetastet und insoweit jederzeit zugänglich. Kurzzeitige Sperrungen des Betriebs der unter der neu zu errichtenden Schönwasserparkbrücke durchführenden und die Haltestelle bedienenden Straßenbahnlinie 44 sind während des Brückenbaus jedoch nicht durchgehend zu vermeiden. Die Herrichtung etwaiger Ersatzverkehre ist Aufgabe der Stadt Krefeld.
- j) Sowohl die als Baudenkmal ausgewiesene Geismühle als auch Autobahnkapelle Geismühle befinden sich ca. 1,3 km südlich des südlichen Endes des A 57-Ausbauabschnitts Krefeld in Höhe der gleichnamigen Tank- und Rastanlage. Sich dort durch den Ausbau der A 57 im Abschnitt Krefeld bzw. die dort vorgesehenen Lärmschutzwände einstellende Beeinträchtigungen sind deshalb entgegen der Einwendung 13 auszuschließen. Dies gilt sowohl für indirekte als auch für direkte Beeinträchtigungen. Weder werden die Zufahrten zu den beiden Gebäuden beeinträchtigt noch die Windzufuhr zur Windmühle beschnitten. Die Einwendung wird deshalb zurückgewiesen.
- k) Eine langfristige Sperrung der unter der Schönwasserparkbrücke durchführenden Rad- und Gehwege ist, wie die Vorhabenträgerin deutlich gemacht hat, entgegen der Einwendung des BUND aus dem Deckblattverfahren nicht zu erwarten. Zwar ist die Bauausführung nicht Gegenstand der Planfeststellung und sind Beeinträchtigungen während der auf insgesamt (d. h. für den Ausbau des kompletten Abschnitts) sechs Jahre kalkulierten Bauzeit nicht auszuschließen. Es ist jedenfalls vorgesehen, lediglich die Stützen der Brücke von unterhalb zu erstellen und den vorgefertigten Überbau auf dem Niveau der Fahrbahnen einzuschieben. Baumaßnahmen unterhalb der Brücke werden damit zeitlich erheblich minimiert und begrenzt. Auch wird nicht ständig gleichzeitig überall unterhalb der Brücke gearbeitet werden müssen. Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer werden daher in der Bauphase weitestgehend erhalten bleiben.
- l) Die weiteren vom BUND im Deckblattverfahren erhobenen Einwendungen, die veränderten Pfeilerstandorte der Schönwasserparkbrücke würden den flüssigen Verlauf des Rad- und Gehweges, der kleinräumig verlegt werden muss,

sowie die Funktion der Fläche unterhalb der Brücke als Verbindungsfläche zwischen dem Schönwasserpark und dem Burgpark Linn zerstören, werden ebenfalls zurückgewiesen. Zum einen ist nicht plausibel, warum die Verschiebung des Rad- und Gehweges um lediglich ca. 1,50 m angesichts des sehr großen Radius, den der Weg beschreibt, den Fußgänger- und Radverkehr beeinträchtigen sollte, zumal sich unmittelbar am westlichen Brückenrand ohnehin die Querung eines Betriebsweges anschließt. Im Übrigen hat die Umplanung der Stützkonstruktion der Brücke im Zuge des Deckblatts gerade der Vermeidung von Beeinträchtigungen der Verbindungsfläche gedient und ist nicht zuletzt aus diesem Grund von der Stadt Krefeld eingefordert worden.

8. **Zulässigkeit von Entscheidungsvorbehalten**

Die Planfeststellungsbehörde hat sich an mehreren Stellen (vgl. Kapitel A des Beschlusses, Nebenbestimmungen 5.4.1.1, 5.4.3.2, 5.5.3.3 und 5.9.11) eine nachträgliche Entscheidung vorbehalten.

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

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

Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offenbleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in Frage stellt. Zudem darf der unberücksichtigt gebliebene Belang kein solches Gewicht haben,

dass die Planungsentscheidung als unabgewogener Torso erscheint, und es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 5/08, Rn. 80 und Beschlüsse vom 31.01.2006, 4 B 49.05, Rn. 21, und vom 30.08.1994, 4 B 105.94, Rn. 13).

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

9. **Abschließende Gesamtbewertung**

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Vorhaben, dem 6-streifigen Ausbau der A 57 im Abschnitt Krefeld, ist aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt, das Vorhaben zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme geeignet. Mit dem Vorhaben und der gewählten Ausbauvariante werden die anstehenden Ziele, insbesondere die Verbesserung des Verkehrsflusses und damit einhergehend die Vermeidung bzw. zumindest deutliche Reduzierung der sich auf der heute 4-streifigen A 57 regelmäßig einstellenden Staus, aber auch verkehrssicherheitstechnisch verbesserter Bedingungen und rechtskonformem Lärmschutz, erreicht. Eine andere Ausbauvariante, mit der die anstehenden Ziele besser erreicht und die mit dem Vorhaben zusammenhängenden Beeinträchtigungen und Konflikte besser gelöst werden könnten, bietet sich vorliegend nicht an. Ein Verzicht auf das Vorhaben kam nicht in Betracht.

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

Unter Abwägung aller Belange erweist sich die Planung auch als vernünftig. Die Planfeststellungsbehörde bewertet das öffentliche Interesse am Ausbau der A 57 höher als entgegenstehende andere öffentliche oder private Belange. Sie ist überzeugt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange insgesamt auf ein unabdingbares Maß begrenzt werden. Dennoch verbleibende Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

10. **Sofortige Vollziehung**

Nach § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG hat die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss für den Bau von Bundesfernstraßen, für die, wie vorliegend (vgl. Kapitel B Nr. 6.1.1) auch für den Ausbau der A 57, nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, keine aufschiebende Wirkung. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Veranlassung, diese vom Gesetzgeber normierte Dringlichkeit des Vorhabens in Frage zu stellen und setzt die gesetzliche Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses deshalb auch nicht von Amts wegen außer Vollzug.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG kann eine solche behördliche Aussetzung der Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses in Betracht kommen, sich gar aufdrängen, wenn bei Erlass des Beschlusses bereits absehbar war und der Öffentlichkeit als politische Beschlusslage vermittelt wurde, dass mit einem baulichen Vollzug des festgestellten Plans erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt (in dem Urteil zugrunde liegenden Fall: frühestens in 1 1/4 Jahren) zu rechnen ist (BVerwG, Beschluss vom 31. März 2011, 9 VR 2/11, Leitsatz). Eine solche Konstellation liegt hier indes nicht vor. Die Vorhabenträgerin hat auf meine ausdrückliche Nachfrage hin unter Verweis auf die Einstufung des A 57-Ausbaus im BVWP und im FStrAbG versichert, dass der Planfeststellungsbeschluss möglichst kurzfristig umgesetzt werden soll und Verzögerungsgründe nicht ersichtlich sind. Angesichts des verkehrlichen Engpasses auf der A 57 im Bereich Krefeld ist eine solche kurzfristige Umsetzung der Baumaßnahme auch dringend geboten.

C. Rechtsbehelfsbelehrung und Hinweise

1. **Rechtsbehelfsbelehrung**

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

Bundesverwaltungsgericht,
Simsonplatz 1, 04107 Leipzig,

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist (vgl. nachstehend Kap. C Nr. 4). Dies gilt nicht für Beteiligte, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wurde.

Die Klage ist beim Bundesverwaltungsgericht schriftlich zu erheben. Sie kann auch durch Übertragung eines elektronischen Dokumentes an die elektronische Poststelle des Gerichts erhoben werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Es muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sichereren Übermittlungsweg gem. § 55a Abs. 4 VwGO eingereicht werden.

Die für die Übermittlung und Bearbeitung geeigneten technischen Rahmenbedingungen bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronische-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) vom 24.11.2017 in ihrer aktuellen Fassung.

1.2 Hinweise:

- 1.2.1 Nach § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG hat die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss für den Bau von Bundesfernstraßen, für die, wie hier (vgl. Kapitel B Nr. 6.1.1) auch für den Ausbau der A 57, nach dem FStrAbG vordringlicher Bedarf festgestellt ist, keine aufschiebende Wirkung.
- Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO kann innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht,
Simsonplatz 1, 04107 Leipzig,

gestellt und begründet werden.

Auch dieser Antrag ist schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der ERVV in ihrer aktuellen Fassung zu stellen.

- 1.2.2 Falls die Fristen zu Nr. 1.1 und 1.2.1 durch das Verschulden einer bevollmächtigten Person versäumt werden sollten, so würde deren Verschulden dem Kläger bzw. dem Antragsteller zugerechnet werden.
- 1.2.3 Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte durch eine Rechtsanwältin/einen Rechtsanwalt oder eine(n) Rechtslehrer/in an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen.
- Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

2. **Hinweise auf das Entschädigungsverfahren**

Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernissen, anderer Nachteile und des passiven Lärmschutzes an Gebäuden) 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. Die ordnungsgemäße Festsetzung der Entschädigung, d. h. auch die Vermeidung einer zu niedrigen Entschädigung, ist vielmehr Aufgabe des separaten Entschädigungsverfahrens nach dem EEG NRW.

Entsprechende Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an die

Autobahn GmbH, Niederlassung Rheinland,
Hansastraße 2, 47799 Krefeld,

gerichtet werden.

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

Bezirksregierung Düsseldorf (Dezernat 21)

Cecilienallee 2, 40474 Düsseldorf,

zuständig ist.

Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend oder nicht zur Zufriedenheit der Betroffenen geregelt werden können, steht den Betroffenen anschließend der ordentliche Rechtsweg offen.

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

3. **Hinweis auf die Geltungsdauer des Beschlusses**

Nach § 17c Nr. 1 FStrG tritt der Plan außer Kraft, wenn mit der Durchführung nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird. Die Planfeststellungsbehörde kann den Plan vor Ablauf dieser Frist auf begründeten Antrag des Trägers der Straßenbaulast um höchstens fünf Jahre verlängern.

4. **Hinweis auf die Auslegung des Planes**

Dieser Beschluss wird gem. §§ 27 Abs. 1 S. 1 UVPG sowie 74 Abs. 5 S. 2 und 74 Abs. 4 S. 2 VwVfG NRW in den Städten Krefeld und Meerbusch mit je einer Ausfertigung der Planunterlagen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht auslegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich und öffentlich bekanntgemacht. Mit der Auslegung wird gleichzeitig die Zustellung des Beschlusses an die Betroffenen bewirkt, die keine Einwendungen erhoben haben und denen der Beschluss nicht individuell zugestellt worden ist.

Parallel zur Auslegung werden der Beschluss und die planfestgestellten Unterlagen gem. § 27 Abs. 1 S. 2 i.V.m. § 20 Abs. 2 UVPG bzw. § 27a VwVfG NRW parallel zur Auslegung auch im zentralen Internetportal (www.uvp-verbund.de/nw) sowie auf der Homepage der Bezirksregierung Detmold (www.bezreg-detmold.nrw.de) einsehbar sein.

5. **Hinweis zum Datenschutz**

Soweit vorstehend in den Kapiteln A und B des Beschlusses auf konkrete Einwendungen Bezug genommen wird, sind die Einwendungsführer/innen aus Datenschutzgründen nur in anonymisierter Form mit einer Nummer benannt. Diese Nummer wird den Einwendern mit der Zustellung des Beschlusses mitgeteilt werden.

Bezirksregierung Detmold

Im Auftrag

Ausgefertigt

gez. Schönfeld

Böhmer