Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Planfeststellungsbeschluss
Neubau der Bundesstraße 56n
Östliche Ortsumgehung Düren

**Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Düsseldorf, den 30.09.2010

Planfeststellungsbeschluss

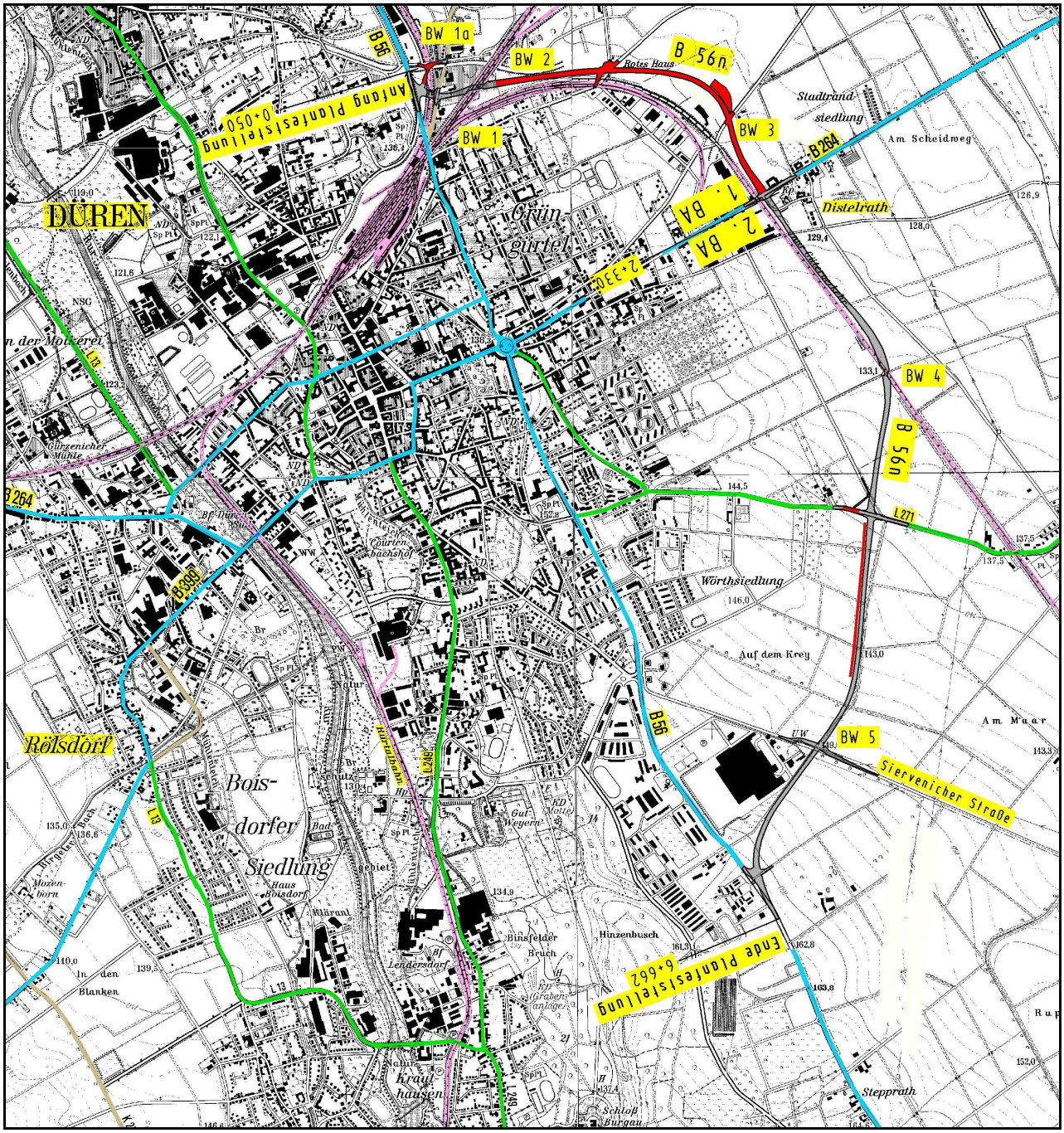
für den Neubau
der Bundesstraße 56n
östliche Ortsumgehung Düren

von Bau-km 0+050 bis Bau-km 6+662

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie der Anlage von Ausgleichs- und Ersatzflächen in den Gemarkungen Düren der Stadt Düren, Langerwehe der Gemeinde Langerwehe, Merzenich der Gemeinde Merzenich, Jakobwüllesheim der Gemeinde Vettweiß sowie Binsfeld und Nörvenich der Gemeinde Nörvenich im Kreis Düren, Regierungsbezirk Köln

Az.: VII B 4-32-02/605

Übersichtsplan



Inhaltsverzeichnis

A. Entscheidung ... 1
1 Feststellung des Plans ... 1
2 Festgestellte Planunterlagen ... 1
3 Wasserrechtliche Regelung ... 5
4 Nebenbestimmungen ... 5
4.1 Wasserwirtschaft ... 5
4.1.1 Allgemeines ... 5
4.1.2 Verwendung von Recycling-Baustoffen ... 6
4.1.3 Altlasten ... 7
4.2 Lärmschutz ... 8
4.2.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen ... 8
4.2.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen ... 9
4.2.3 Entschädigungsanspruch für Außenwohnbereiche ... 10
4.3 Bauimmissionen ... 10
4.4 Natur- und Landschaftsschutz ... 11
4.4.1 Eingriffe in naturnahe Bestände ... 11
4.4.2 Abstimmung ... 11
4.4.3 Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen ... 11
4.4.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des unmittelbaren Trassenbereichs ... 12
4.4.5 Erhaltung der Pflanzenbestände ... 12
4.4.6 Ersatzpflanzungen und Ansaaten ... 12
4.4.7 Berücksichtigung von Vorgaben ... 12
4.4.8 Ausgleichsflächenkataster ... 13
4.5 Landwirtschaft ... 13
4.5.1 Ordnungsgemäße Anbindung ... 13
4.5.2 Förderung von freiwilligem Landtausch ... 13
4.5.3 Vermeidung nachteiliger Auswirkungen ... 13
4.5.4 Drainagen ... 14
4.6 Denkmalschutz ... 14
4.7 Verkehrsinfrastruktur ... 15
4.7.1 Kreisbahnstrecke Düren-Jülich ... 15
4.7.2 Knotenpunktgestaltung im Zuge der B 56n ... 15
4.8 Nebenbestimmungen im privaten Interesse ... 16
4.8.1 Inanspruchnahme von Grundstücken ... 16
4.8.2 Ertragsminderungen ... 16
4.8.3 Mehrwege ... 16
4.8.4 Öffentliches Wegenetz ... 16
4.9 Unterrichtungs-/Abstimmungspflichten ... 17
4.10 Änderung der Planunterlagen ... 17
4.11 Sonstige Nebenbestimmungen ... 18
5 Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen ... 18
5.1 Verfahrenseinwendungen ... 18
5.2 Berücksichtigte / gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen ... 18
5.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen ... 19
5.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen ... 19
B. Begründung ... 20
1 Das Vorhaben ... 20
2 Vorgängige Verfahren ... 22
2.1 Bedarfsplan des Bundes ... 22
2.2 Landesplanung ... 22

2.3 Linienbestimmung ... 22
3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens ... 23
3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens ... 23
3.2 Planänderungen ... 24
3.3 Erörterungstermin ... 25
4 Verfahrensrechtliche Bewertung ... 26
4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung ... 26
4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde ... 26
4.3 Umfang der Planfeststellung ... 26
4.3.1 Konzentrationswirkungen ... 26
4.3.2 Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen ... 27
4.3.3 Deckblätter ... 28
4.3.4 Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ... 28
4.4 Linienbestimmung ... 28
4.5 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit ... 29
4.5.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen ... 30
4.5.2.1 Mensch ... 30
4.5.2.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft ... 30
4.5.2.3 Boden ... 43
4.5.2.4 Wasser ... 45
4.5.2.5 Klima / Luft ... 47
4.5.2.6 Kultur- und sonstige Sachgüter ... 49
4.5.3 Bewertung der Umweltauswirkungen ... 50
4.5.3.1 Mensch ... 50
4.5.3.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft ... 52
4.5.3.3 Boden ... 54
4.5.3.4 Wasser ... 55
4.5.3.5 Klima / Luft ... 57
4.5.3.6 Kultur- und sonstige Sachgüter ... 59
4.5.3.7 Zusammenfassung ... 59
5 Materiell-rechtliche Bewertung ... 60
5.1 Planrechtfertigung ... 60
5.2 Planungsleitsätze ... 62
5.3 Abwägung ... 63
5.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung ... 63
5.3.2 Verkehrliche Belange ... 64
5.3.2.1 Funktionale Bedeutung der Straße im Planungsraum ... 64
5.3.2.2 Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation ... 64
5.3.2.3 Planungsziel ... 65
5.3.2.4 Verkehrsbelastung/Verkehrsentlastung ... 65
5.3.2.5 Ausbaustandard ... 66
5.3.3 Planungsvarianten ... 67
5.3.4 Immissionsschutz ... 74
5.3.4.1 Lärmschutz ... 74
5.3.4.2 Schadstoffbelastung ... 85
5.3.4.3 Erschütterungen ... 86
5.3.4.4 Bauimmissionen ... 87
5.3.5 Gewässer- und Grundwasserschutz ... 88
5.3.5.1 Allgemeines ... 88
5.3.5.2 Überwachung der verwendeten Baustoffe ... 88
5.3.6 Bodenschutz ... 89
5.3.7 Naturschutz und Landschaftspflege ... 89
5.3.7.1 Rechtsgrundlagen ... 89

5.3.7.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen 90
5.3.7.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen 90
5.3.7.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen 91
5.3.7.5 Ausgleichsmaßnahmen..... 92
5.3.7.6 Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 95
5.3.8 Gebietsschutz FFH-Richtlinie / Vogelschutz-Richtlinie 97
5.3.9 Artenschutz FFH-Richtlinie / Vogelschutz-Richtlinie 97
5.3.9.1 Rechtliche Grundlagen..... 98
5.3.9.2 Entscheidungsgrundlage..... 100
5.3.9.3 Arten nach FFH-Richtlinie und Vogelschutz-Richtlinie 101
5.3.10 Landschaftsschutz- / Naturschutzgebiete 108
5.3.11 Land- und Forstwirtschaft..... 109
5.3.11.1 Allgemeines 109
5.3.11.2 Grunderwerb 111
5.3.11.3 Verhältnis der Planfeststellung zur Unternehmensflurbereinigung..... 111
5.3.11.4 Existenzgefährdung als öffentlicher Belang 112
5.3.11.5 Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung angrenzender Grundstücke..... 112
5.3.12 Kommunale Belange..... 113
5.3.13 Denkmalpflegerische Belange 113
5.3.14 Belange des öffentlichen Personenverkehrs..... 114
5.3.15 Haushaltsrechtliche Belange..... 116
5.3.16 Private Belange..... 117
5.3.16.1 Eigentumsgarantie 117
5.3.16.2 Konkurrierende Inanspruchnahme privaten Eigentums 118
5.3.16.3 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen 119
5.3.16.4 Übernahmeanträge für Restflächen 119
5.3.16.5 Ersatzlandgestellung..... 120
5.3.16.6 Umwege..... 121
5.3.16.7 Zufahrten..... 121
5.3.16.8 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren 122
5.3.16.9 Existenzgefährdung als privater Belang..... 122
5.4 Zulässigkeit der Entscheidungsvorbehalte..... 123
6 Abschließende Bewertung 124
7 Rechtsbehelfsbelehrung 125
8 Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche 126
9 Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses 127
10 Hinweis auf die Auslegung des Planes 128

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
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)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
DIN	Deutsche Industrie Norm
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
DV FStrG	Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
ERegStra	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung bei Bundesfern- und Landesstraßen gemäß Bundesnaturschutzgesetz und Landschaftsgesetz NW - Eingriffsregelung Straße; Gem. RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr - 611 - 13-16 (17) u. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft - III B 4 - 605.01.03.01/03 v. 25.2.1999

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) - FFH-Richtlinie - (Abl. EG Nr. L 206/7 vom 22. Juli 1992)
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
HNL-S 99	Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau - Ausgabe 1999 - Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 9/1999 vom 3.2.1999 des BMVBW - S 13/14.87.02-01/5 Va 99
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LG	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz)
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MBl.NRW.	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MBV	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2005
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung - Ausgabe 2001 - ARS des BMVBW vom 27. Sept. 2001 - S 13/14.87.02-04/39 Va 01 -
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Natur und Recht
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
RAS-LP 2	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung; ARS Nr. 39/1993 des Bundesministers für Verkehr vom 30. Nov. 1993 - StB 11/14.87.02-06/117 Va 93 - (VkBl. 1994, S. 439), geändert durch ARS Nr. 11/2001 des BMVBW vom 2. Okt. 2001 - S 13/14.87.02-06/47 Va 01 -

RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen - Ausgabe 1999 -; ARS Nr. 20/1999 des BMVBW vom 20. Sept. 1999 - S 13/14.87.02-08/84 Va 99 - (VkBl. 1999, S 694)
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996; ARS Nr. 28/1996 des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. August 1996 - StB 13/38.50.05/65 Va 96 - (VkBl. 1996, S. 481)
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten, Ausgabe 2002; ARS Nr. 14/2002 des BMVBW vom 24. Juli 2002 - S 26/38.67.03/6 F 2002
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990; ARS Nr. 8/1990 des Bundesministers für Verkehr vom 10. April 1990 – StB 11/14.86.22-01/25 Va 90 - (VkBl. 1990 S. 258) und Nr. 14/1991 vom 25. April 1991 - StB 11/26/14.86.22-01/27 - Va 91 - (VkBl. 1991 S. 480)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TA Luft	Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft)
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien) -VLärmSchR 97-; ARS Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. Juni 1997 - StB 15/40.80.13-65/11 Va 97 (VkBl. 1997 S. 434)
VRL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG) - Vogelschutzrichtlinie (Vogelschutz-RL) - (Abl. EG Nr. L 103/1 vom 25. April 1979)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG.NRW.	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

A. Entscheidung

1 Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der Bundesstraße 56n (B 56n), östliche Ortsumgehung Düren, im Streckenabschnitt zwischen Bau-km 0+050 und Bau-km 6+662 einschließlich der Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt (vgl. insb. Abschnitt A, Ziffer 5.5).

Die Feststellung des vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen - Betriebssitz Gelsenkirchen - Regionalniederlassung Ville-Eifel, Außenstelle Aachen - (nachfolgend Vorhabenträger) aufgestellten Plans erfolgt gemäß § 17 FStrG in Verbindung mit §§ 72 ff. VwVfG.NRW..

2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage	Blatt-Nummer	Datum	Maßstab 1 :
Ursprungsverfahren (Offenlage vom 08.01.2007 bis einschließlich 07.02.2007 in Düren, Langerwehe, Merzenich, Nörvenich und Vettweiß)					
	Ordner 1				
1	Erläuterungsbericht	1		26.10.2006	
2	Übersichtskarte	2		Juni 2006	25.000
3	Übersichtslagepläne	3	1 - 2	26.10.2006	5.000
4	Übersichtshöhenpläne	4	1 - 2	26.10.2006	5.000 / 500
5	Bauwerksverzeichnis	5		26.10.2006	
6	Straßenquerschnitte	6	1 - 7	26.10.2006	50
7	Lagepläne	7	1 - 8 9 10	26.10.2006 26.10.2006 26.10.2006	1.000 500 2.500
	Ordner 2				
8	Höhenpläne	8	1 - 14	26.10.2006	1.000 / 100
9	Grunderwerbs-verzeichnis	9		26.10.2006	
10	Grunderwerbs-pläne	10	1 - 9 10 10a, 10b - 14	26.10.2006 26.10.2006 26.10.2006	1.000 5.000 1.000

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage	Blatt-Nummer	Datum	Maßstab 1 :
11	Schalltechnische Untersuchung	11			
	Erläuterungsbericht	11.1		26.10.2006	
	Übersichtspläne	11.2	1 - 2	26.10.2006	5.000
	Ergebnistabellen und Lagepläne	11.3	1- 13	26.10.2006	1.500 / 2.000
	Ordner 3				
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan				
	Erläuterungsbericht	12		26.10.2006	
	Bestand und Konflikt	12.1	1/1	Febr. 2006	
		12.1.1	1/2 - 2/2	Febr. 2006	5.000
		12.1.2	1/8 - 8/8	Febr. 2006	1.000
		12.1.3	1/2 - 2/2	Febr. 2006	5.000
	Landschaftspflegerische Maßnahmen	12.2	1/1	26.10.2006	
		12.2.1	1/2 – 2/2	26.10.2006	5.000
		12.2.2	1/8 – 8/8	26.10.2006	1.000
	Ersatzmaßnahmen	12.2.3	1/1	26.10.2006	25.000
		12.2.4	1/2 – 2/2	26.10.2006	2.500
	Ordner 4				
13	Wassertechnische Untersuchungen				
	Erläuterungsbericht	13.1		26.10.2006	
	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen	13.2		26.10.2006	
	Übersichtslageplan	13.3	2	26.10.2006	5.000
	Lagepläne	13.4	1 - 8	26.10.2006	1.000
	Detailplan Querriegel	13.5	1	26.10.2006	ohne
	Antrag Langerweher Fließ	13.6		26.10.2006	
	- Erläuterungen				
	- Hydraulische Berechnungen				
	- Übersichtslageplan			26.10.2006	5.000
	- Lageplan			26.10.2006	500
	- Längsschnitt Graben			26.10.2006	500 / 100
	- Längsschnitt			26.10.2006	500 / 100
	- Längsschnitt			26.10.2006	500 / 100
	- Querprofile A-C			26.10.2006	500 / 100
	- Querprofile D-F			26.10.2006	500 / 100
	- Querprofile I-V			26.10.2006	100 / 100
	- Querprofile VI-VIII			26.10.2006	100 / 100
	- Querprofile 1-8			26.10.2006	100 / 100
	- Querprofile 9-19			26.10.2006	100 / 100
	- Querprofile 20-28			26.10.2006	100 / 100
	- Querprofile 1-6			26.10.2006	50 / 50
	- Querprofile 7-11			26.10.2006	50 / 50
	- Querprofile 12-16			26.10.2006	50 / 50
	- Verrohrung-Draufsicht			26.10.2006	50
	- Verrohrung-Schnitte A-A und B-B			26.10.2006	50

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage	Blatt-Nummer	Datum	Maßstab 1 :
14	Schadstoffuntersuchungen	14			
	Erläuterungsbericht	14.0		26.10.2006	
	Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen	14.1		26.10.2006	
Deckblatt I (Offenlage vom 03.11.2008 bis 02.12.2008 in Düren, Merzenich und Nörvenich)					
	Ordner 1				
15	Erläuterungsbericht	1D		29.09.2008	
16	Übersichtskarte	2D	1D	29.09.2008	25.000
17	Übersichtslagepläne	3D	1D - 2D	29.09.2008	5.000
18	Übersichtshöhenplan	4D	1D	29.09.2008	5.000 / 500
19	Bauwerksverzeichnis	5D		29.09.2008	
20	Lagepläne	7D	1D - 8D	29.09.2008	1.000
21	Höhenpläne	8D	1D - 3D	29.09.2008	1.000 / 100
22	Grunderwerbsverzeichnis	9D		29.09.2008	
23	Grunderwerbspläne	10D	1D - 8D 12D – 14D 15D	29.09.2008 29.09.2008 29.09.2008	1.000 1.000 2.000
	Ordner 2				
24	Schalltechnische Unterlagen	11D			
	Erläuterungsbericht	11.1		29.09.2008	
	Übersichtspläne	11.2	1 - 2	29.09.2008	5.000
	Ergebnistabellen und Lagepläne	11.3	1- 13	29.09.2008	1.500 / 2.000
25	Landschaftspflegerischer Begleitplan				
	Erläuterungsbericht	12D		29.09.2008	
	Bestand und Konflikt	12.1 D 12.1.1 D 12.1.2 D	1D 1D - 2D 1D - 8D	Dez. 2007 Dez. 2007 Dez. 2007	 5.000 1.000
	Landschaftspflegerische Maßnahmen	12.2 D 12.2.1 D 12.2.2 D	1D 1D - 2D 1D - 8D	29.09.2008 29.09.2008 29.09.2008	 5.000 1.000
26	Wassertechnische Untersuchungen	13D			
	Erläuterungen	13.1 D	Seiten 1D-9D	29.09.2008	
	Ergebnisse wassertechnische Berechnungen	13.2 D	Seiten 4D-15D	29.09.2008	
	Übersichtslageplan	13.3 D	1D	29.09.2008	5.000
	Lagepläne	13.4 D	1D - 3D	29.09.2008	1.000

lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage	Blatt-Nummer	Datum	Maßstab 1 :
	Systemskizze Systemlängsschnitt Systemskizze	13.5 D	2D 3D 4D	29.09.2008 29.09.2008 29.09.2008	125 500/50 125
27	Schadstoffuntersuchungen Erläuterungsbericht Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen	14D 14.0D 14.1D	 Seiten 19D - 21D 4 Blätter	29.09.2008	

3 Wasserrechtliche Regelung

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

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

Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt; sie steht jedoch unter dem Vorbehalt des § 18 WHG.

Eine Untersuchung des eingeleiteten Wassers gemäß § 60 Abs. 1 LWG ist nicht erforderlich, da eine erhebliche Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes nicht zu erwarten ist und die sich aus den Anforderungen nach § 57 Abs. 1 WHG ergebenden Grenzen eingehalten werden.

4 Nebenbestimmungen

4.1 Wasserwirtschaft

4.1.1 Allgemeines

Der Vorhabenträger hat der oberen Wasserbehörde

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

zu übersenden.

In das Wasserbuch einzutragen sind die Einleitungen, wie sie sich aus dem wasserrechtlichen Antrag des Vorhabenträgers (Abschnitt A, Ziffer 2, lfd. Nr. 13 bzw. 26 dieses Planfeststellungsbeschlusses) ergeben.

Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Insbesondere ist bei der Verwendung wassergefährdender Stoffe (Treibstoffe, Öle und andere wassergefährdende Stoffe) die Verunreinigung eines Gewässers zu vermeiden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten. Die Vorschriften des WHG und der „Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben“ sind zu beachten.

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

4.1.2 Verwendung von Recycling-Baustoffen

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

- Gemäß RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 21.12.1992 (MBl.NRW, Nr. 17, 1993, S. 511, - Hinweise für die Wiederverwendung teerhaltiger Straßenbaustoffe -)

- Gemäß RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW vom 09.10.2001 (MBl.NRW, Nr. 75, 2001, S. 1472, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau -)

- Gemäß RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW vom 09.10.2001 (MBl.NRW, Nr. 76, 2001, S. 1494, - Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- und Erdbau -)

- Gemäß RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW vom 09.10.2001 (MBl.NRW, Nr. 77, 2001, S. 1508, - Anforderungen an die Güteüber-

wachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungsaschen im Straßen- und Erdbau -)

- Gemäß RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW vom 09.10.2001 (MBl.NRW, Nr.78, 2001, S. 1528, - Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen- und Erdbau -)

- Gemäß RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW vom 14.09.2004 (MBl.NRW, Nr.36, 2004, S. 871, - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau -).

Auf die § 32 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.

Sollte im Rahmen der weiteren Planung der Einbau von „sauberem“ Recyclingmaterial geplant sein und das Gebiet der Wasserschutzgebietsverordnung „Waldfeucht“ betroffen sein, so ist eine Befreiung von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung beim Kreis Düren einzuholen.

4.1.3 Altlasten

Werden bei Bauarbeiten Altlasten, insbesondere Abfälle, Boden- oder Grundwasserverunreinigungen oder sonstige augenscheinlich bzw. geruchlich auffällige (kontaminierte) Materialien angetroffen, hat der Vorhabenträger diese in Abstimmung mit dem Kreis Düren als untere Abfallwirtschaftsbehörde sowie der Bezirksregierung Köln, Dezernat 52, die umgehend zu benachrichtigen sind, unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu behandeln und zu verwerten bzw. zu entsorgen. Die vorgesehenen Entsorgungswege sind mit dem Kreis Düren rechtzeitig vor dem Abtransport abzustimmen. Dem Kreis Düren sind spätestens vier Wochen nach Abschluss der Maßnahme die ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung des Bodenaushubs schriftlich nachzuweisen oder Fehlanzeige zu erstatten.

4.2 Lärmschutz

Vom Vorhabenträger ist für die vorliegende Baumaßnahme unter Beachtung der vom Bundesministerium für Verkehr eingeführten "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen", Ausgabe 1990 -RLS-90- eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt worden. Entsprechend den Ergebnissen dieser Untersuchung und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage (vgl. 16. BImSchV) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (lärmmindernder Straßenoberflächenbelag sowie Lärmschutzwälle und -wände) bzw. an den baulichen Anlagen (z.B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Auf Abschnitt B, Ziffer 5.3.4.1 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

4.2.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Der Träger der Straßenbaulast hat die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Lärmschutzanlagen zu errichten und zu unterhalten. Hierzu gehören auch die im Erörterungstermin zugesagten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Heerweg und Arnoldsweilerweg. Das hierbei vorgestellte Lärmschutzkonzept sieht vor:

- Errichtung einer 3 m hohen Lärmschutzwand auf der Nordseite der B 56n mit einer Gesamtlänge von 300 m; beginnend an der Anbindung Arnoldsweilerweg / Heerweg bis etwa km 0+339;

- Erhöhung der in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Lärmschutzwand auf der Südseite der B 56n im Bereich von km 0+276 bis 0+325 von 3,00 m auf 3,50 m;

- Errichtung einer 4 m hohen Lärmschutzwand auf der Südseite der B 56n mit einer Gesamtlänge von 130 m beginnend ab km 0+276.

Bei der Ausgestaltung der Anlagen ist insbesondere auf eine sorgfältige Anpassung an das Umfeld zu achten. Einzelheiten sind im Zuge der Ausführungsplanung festzulegen.

Der Vorhabenträger hat im Zuge des Neubaus der B 56n im planfestgestellten Abschnitt einen offenporigen Straßenoberflächenbelag aufzubringen, der sicherstellt, dass die in den lärmtechnischen Berechnungen angegebenen Korrekturwerte D_{StrO} –2 dB(A) erzielt und dadurch die in den lärmtechnischen Unterlagen genannten Beurteilungspegel bzw. die durch die 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte auf Dauer eingehalten werden. Soweit dies nicht gewährleistet werden kann, ist die Einhaltung der Pegelwerte bzw. der Immissionsgrenzwerte durch zusätzliche

Maßnahmen sicherzustellen; ggf. ist für die Festlegung dieser Maßnahmen ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Auf das Schreiben des Bundesministerium für Verkehr vom 22. April 1996 -StB 11/14.86.22-11/21 Va 96- wird ergänzend hingewiesen.

4.2.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke sind vom Vorhabenträger darauf hinzuweisen, dass sie, soweit die Grenzwerte für Dorf-/Mischgebiete nach der LärmSchR 97 überschritten werden, gegen die Bundesrepublik Deutschland einen Anspruch dem Grunde nach auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen haben, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind Prognosewerte für das Jahr 2020 heranzuziehen.

Ansprüche dem Grunde nach haben die Eigentümer folgender Grundstücke / Gebäude einschließlich ggf. vorhandener Anbauten:

Rheinische Kliniken	Gebäude 3, Gebäude 5A, 5B und 5C, Gebäude 6, 6a und 6b,
Arnoldsweilerweg	106, 108,
Heerweg	97, 101,
Im Jagdfeld	34, 35, 36,
Brückenstraße	262,
Kölner Landstraße	345, 347, 349, 351, 353, 355, 363, 365, 367, 369, 371, 373, 375, 387, 389 sowie westlich von 389 an der Kölner Landstraße gelegenes Gebäude, 408, 410, 412, 415, 416,
Rudolf-Diesel-Straße	Schule, Gebäude D und Gebäude E

4.2.3 Entschädigungsanspruch für Außenwohnbereiche

Die Eigentümer der in Abschnitt A, Ziffer 4.2.2 dieses Beschlusses genannten Grundstücke, die mit einem Außenwohnbereich ausgestattet sind, haben gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch den von der hiermit planfestgestellten Straße ausgehenden Verkehrslärm; dabei ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, die Eigentümer dieser Grundstücke auf die Möglichkeit hinzuweisen, Entschädigungsansprüche geltend zu machen.

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

4.3 Bauimmissionen

Die einschlägigen Richtlinien und Bestimmungen, wie z.B. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen - AVV Baulärm) und der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, sind im Rahmen der Bauausführung zu beachten. Sollte im Einzelfall gleichwohl eine Überschreitung der maßgeblichen Werte eintreten, ist in Abstimmung mit den jeweilig zuständigen Fachbehörden, den betroffenen Kommunen und Anwohnern ein geeignetes Konzept zur Sicherstellung der Einhaltung der überschrittenen Werte zu entwickeln.

Vor Beginn der Baumaßnahme ist in Bereichen, in denen Auswirkungen der Baustelle auf Dritte nicht sicher ausgeschlossen werden können, eine Beweissicherung über den Ist-Zustand des betroffenen Grundstücks durchzuführen. Die betroffenen Grundstückseigentümer sind hiervon rechtzeitig zu unterrichten. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind eventuelle Schäden festzustellen und auf Kosten des Vorhabenträgers zu beseitigen, sofern sie ihre Ursache in der Baumaßnahme haben.

4.4 Natur- und Landschaftsschutz

4.4.1 Eingriffe in naturnahe Bestände

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

4.4.2 Abstimmung

Für die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind in Abstimmung mit der unteren Landschaftsbehörde und - bei Erstaufforstungsmaßnahmen - mit der unteren Forstbehörde landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Das schließt auch eine sachgerechte Pflege ein.

4.4.3 Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen

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

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

4.4.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des unmittelbaren Trassenbereichs

Die Durchführung der festgestellten Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des unmittelbaren Trassenbereichs ist spätestens mit Baubeginn einzuleiten und grundsätzlich innerhalb eines Jahres abzuschließen.

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

4.4.5 Erhaltung der Pflanzenbestände

Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen hat während der Bauzeit gemäß DIN 18 920 bzw. RAS-LP 4 zu erfolgen. Im Zuge der Bauausführung entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen oder Gehölzbeständen sind durch sachgerechten Schnitt und Wundverschluss gemäß den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene Beschädigungen oder Zerstörungen von Pflanzenbeständen sind zu ersetzen. Bodenverdichtungen sind im Bereich der durch die Baumaßnahme betroffenen Pflanzenbestände nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Wurzelraum ist zu sichern. Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind nach § 64 Abs. 1 Nr. 2 LG außerhalb des Zeitraumes vom 1. März bis zum 30. September vorzunehmen. In begründeten Ausnahmefällen kann die zuständige untere Landschaftsbehörde hiervon eine Ausnahme/Befreiung erteilen und mit weiteren Nebenbestimmungen verbinden.

4.4.6 Ersatzpflanzungen und Ansaaten

Ersatzpflanzungen und Ansaaten sind grundsätzlich mit bodenständigen Arten vorzunehmen. Auf Torf, Dünger und chemische Mittel ist bei der Durchführung der landschaftspflegerischen Arbeiten und bei der Pflege der Anpflanzungen soweit wie möglich zu verzichten.

4.4.7 Berücksichtigung von Vorgaben

Im Übrigen sind die Vorgaben der HNL-S 99 zu beachten.

4.4.8 Ausgleichsflächenkataster

Nach § 6 Abs. 8 LG werden die Flächen, für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgesetzt worden sind, in ein Verzeichnis eingetragen, das bei der unteren Landschaftsbehörde geführt wird. Die Verpflichtung, die Flächen sowie Art und Umfang der darauf durchzuführenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und nachfolgend deren Umsetzung an die untere Landschaftsbehörde mitzuteilen, wird auf den Vorhabenträger übertragen.

4.5 Landwirtschaft

4.5.1 Ordnungsgemäße Anbindung

Es ist sicherzustellen, dass für alle vom Straßenbau berührten landwirtschaftlichen Betriebe die Erreichbarkeit der Feldflure zur Bewirtschaftung auch während der Bauzeit erhalten bleibt; gegebenenfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten.

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

4.5.2 Förderung von freiwilligem Landtausch

Der Vorhabenträger hat sich, sofern Flächen nicht in ein Flurbereinigungsverfahren einbezogen werden, durch Förderung von freiwilligem Landtausch zu bemühen, dass durch die Zuordnung von Restflächen an angrenzende Grundstücke die agrartechnisch sinnvolle landwirtschaftliche Weiternutzung der Restflächen bzw. eine Verwendung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen ermöglicht wird.

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

4.5.3 Vermeidung nachteiliger Auswirkungen

Bei der Bepflanzung der Straßenseiten- und Ausgleichsflächen ist ein hinreichender Abstand zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber

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

4.5.4 Drainagen

Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Technische Einzelheiten sind mit den betroffenen Grundstückseigentümern abzustimmen. Für den Fall, dass kein Einvernehmen hergestellt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung (§ 74 Abs. 3 VwVfG. NRW.) vor.

4.6 Denkmalschutz

4.6.1 Der Vorhabenträger hat in den vom LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland bezeichneten Konfliktbereichen die dort mit hinreichender Sicherheit vermuteten eisenzeitlichen, römischen und mittelalterlichen Plätze bzw. den früheisenzeitlichen Siedlungsplatzes - soweit durch die Planung gefährdet - zu untersuchen und zu dokumentieren, und ggf. fachgerecht auszugraben und zu bergen. In den bezeichneten Konfliktbereichen dürfen Erdbewegungen im Rahmen der Baumaßnahme nur in Anwesenheit einer archäologischen Baubegleitung durchgeführt werden. Erste Erdbewegungen in der Nähe der bezeichneten Konfliktbereiche sind der oberen Denkmalbehörde zwei Wochen vor Beginn schriftlich mitzuteilen.

Einzelheiten bzgl. der Vorgehensweise, der Frage der Erforderlichkeit bzw. Angemessenheit etwaiger Maßnahmen sowie der Kostentragung sind zwischen dem Vorhabenträger und der oberen Denkmalbehörde abzustimmen. Grundlage sind die im Schreiben des BMVBS vom 20. März 2000 (S 15/14.87.01-10) dargelegten Grundsätze. Sollte keine Einigung erzielt werden können, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Nachtragsentscheidung vor (§ 74 Abs. 3 VwVfG. NRW.).

4.6.2 Werden bei Eingriffen in den Boden Bodendenkmäler in Form von kultur- und erdgeschichtlichen Bodenfunden (etwa Tonscherben, Metallfunde, Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien u.ä.) entdeckt (sog. Zufallsfunde), ist die Entdeckung der örtlich zuständigen Gemeinde und dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (hier: Außenstelle Nideggen, Zehnthofstraße 45 in 52385 Nideggen, Tel.: 02425/9039-0, Fax: 02425/9039-199) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage nach Zugang der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 und 16 DSchG). Im Rahmen der Durchführung der Baumaßnahme sind die ausführenden Unternehmen auf die

Beachtung dieser Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes hinzuweisen.

Der oberen Denkmalbehörde oder seinen Beauftragten ist das Betreten der betroffenen Grundstücke zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können. Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten. Die Bodendenkmalbehörde ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu sechs Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 Satz 1 DSchG).

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

4.7 Verkehrsinfrastruktur

4.7.1 Kreisbahnstrecke Düren-Jülich

Es ist sicher zu stellen, dass die notwendigen Brückenbauwerke 1 und 1a zur Überführung der Kreisbahnstrecke Düren-Jülich unter Einhaltung baustatischer Sicherheitsaspekte mit größtmöglicher lichter Höhe erstellt werden.

Soweit hierbei eine lichte Höhe von 5,20 m nicht zu erreichen ist, ist dies der Planfeststellungsbehörde unter Beifügung der baustatischen Unterlagen darzulegen.

4.7.2 Knotenpunktgestaltung im Zuge der B 56n

Die Gestaltung der Knotenpunkte entlang der B 56n ist mit der Stadt Düren abzustimmen.

4.8 Nebenbestimmungen im privaten Interesse

4.8.1 Inanspruchnahme von Grundstücken

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

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer die Übernahme dieser Flächen durch den Vorhabenträger verlangen. Werden die Flächen vom Vorhabenträger nicht übernommen, sind diese Flächen mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gegen eine entsprechende Entschädigung zu belasten.

4.8.2 Ertragsminderungen

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

4.8.3 Mehrwege

Sofern sich Wege für die betroffenen Land-/Forstwirte durch die neue Straße erheblich verlängern und damit die Rechte der Betroffenen nachteilig berührt werden, steht diesen ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zu. Dies ist etwa der Fall, wenn zusätzliche Wegstrecken für den land-/forstwirtschaftlichen Betriebsablauf erheblich sind und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt B, Ziffer 8).

4.8.4 Öffentliches Wegenetz

Es ist sicher zu stellen, dass alle von diesem Straßenbauvorhaben berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücken wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehende Zufahrten einzurichten.

4.9 Unterrichtungs-/Abstimmungspflichten

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

- Der **Deutschen Telekom AG**, T-Com, PTI 21, Euskirchen, (Tel.: 02251 / 9561-146) damit alle erforderlichen Maßnahmen (Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung, usw.) rechtzeitig eingeleitet und die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden können.

- Der **Wehrbereichsverwaltung III 1**, damit ggf. rechtzeitig der Einsatz von Baukränen gesondert beantragt werden kann.

Erforderliche Anpassungsarbeiten an Anlagen Dritter (z.B. Umbau- und Sicherungsmaßnahmen) sind mit den v. b. Trägern abzustimmen. Sollte keine Einigung erzielt werden können oder genehmigungspflichtige Änderungen vorzunehmen sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung (§ 74 Abs. 3 VwVfG. NRW.) vor.

Neben diesen ausdrücklich benannten Stellen gelten für alle weiteren Stellen, die sich am Verfahren beteiligt haben, die Zusagen des Vorhabenträgers aus dem Anhörungsverfahren bzw. dem Erörterungstermin.

Insbesondere die gegenüber den Trägern von Versorgungs- und Telekommunikationsleitungen gemachten Zusagen hinsichtlich der Einhaltung von Schutzmaßnahmen ihrer Leitungen sind einzuhalten.

4.10 Änderung der Planunterlagen

Die Planunterlagen sind vom Vorhabenträger entsprechend den sich aus diesem Beschluss ergebenden Ergänzungen, Änderungen, Auflagen und Verpflichtungen zu berichtigen. Hierzu zählen auch die Ergänzungen und Änderungen, die sich aufgrund der Stellungnahmen und Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren bzw. aufgrund des Ergebnisses des Erörterungstermins ergeben, soweit in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.

Die nachträglich in das Verfahren eingebrachten und durch diesen Beschluss festgestellten Unterlagen (Deckblätter) ersetzen bzw. ergänzen die ursprünglich und hiermit gleichfalls festgestellten Planunterlagen nur in soweit, als sie von den ursprünglich in die Planfeststellung eingebrachten Unterlagen abweichen.

Soweit durch diese Ergänzungen und Änderungen Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt werden, bedarf es zur Wirksamkeit dieser Ergänzungen oder Änderungen deren Zustimmung; andernfalls ist ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren (§ 74 Abs. 3 VwVfG. NRW.) durchzuführen.

4.11 Sonstige Nebenbestimmungen

4.11.1 Vor Baubeginn ist rechtzeitig ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen und die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung ist vor Baubeginn der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen.

4.11.2 Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde unverzüglich nach Anpassung der Berechnungsprogramme eine Bewertung der Luftschadstoffbelastung nach § 5 der 39. BImSchV vorzulegen. Vorhabenbezogene Maßnahmen bleiben, soweit neben der Luftreinhalteplanung erforderlich, vorbehalten (§ 74 Abs. 3 VwVfG. NRW.).

5 <u>Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen</u>

5.1 Verfahrenseinwendungen

Die gegen die Durchführung des Anhörungsverfahrens erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

5.2 Berücksichtigte / gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen

Die Einwendungen und Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter werden, soweit sie durch

- die Planänderungen in Form von Deckblättern oder
- Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren oder
- Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, für erledigt erklärt.

Soweit vom Plan betroffene Grundstücke vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits an den Vorhabenträger veräußert worden sind, sind nunmehr etwaige Einwendungen hinsichtlich der Inanspruchnahme dieser Flächen gegenstandslos.

5.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen

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

- die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme in Frage gestellt werden,
- eine andere Linienführung verlangt wird,
- unzumutbare Lärm- und Schadstoffeinwirkungen befürchtet werden und weitergehender (aktiver) Lärmschutz gefordert wird,
- unzumutbare Abgasimmissionen befürchtet werden,
- die Methoden zur Ermittlung der Lärm- und Schadstoffimmissionen angezweifelt werden,
- die Ergebnisse der Lärmuntersuchungen angezweifelt werden,
- Bedenken hinsichtlich des Natur- und Landschaftsschutzes erhoben werden,
- Beeinträchtigungen von Landwirtschaft und landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie deren Erreichbarkeit vorgetragen werden,
- Bedenken gegen die Inanspruchnahme privater Grundstücke sowohl für die Baumaßnahme als solche als auch für Ausgleichsmaßnahmen vorgetragen werden,

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

5.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen

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

Die Einwendungen werden, soweit ein kausaler Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben behauptet wird, aus den in Abschnitt B dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

B. Begründung

1 Das Vorhaben

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst den Neubau der Bundesstraße 56n als östliche Ortsumgehung Düren im Abschnitt von der Schöllerstraße bis zur Stockheimer Landstraße im Bereich von Station 0+050 bis Station 6+662 einschließlich

- des Umbaus und der Anbindung des Arnoldsweilerwegs (K 2),
- des Umbaus und der Anbindung der Brückenstraße,
- des Umbaus und der Anbindung der Kölner Landstraße (B 264),
- des Umbaus und der Anbindung der Binsfelder Straße (L 271),
- des Neu- und Umbaus mehrerer Wirtschaftswege,
- des Neubaus von Brückenbauwerken,
- des Neubaus eines Regenüberlaufbeckens im Arnoldsweilerweg,
- des Neubaus einer Versickerungsanlage an der Merzenicher Straße,
- der Anlage der zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erforderlichen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen

sowie sonstige notwendige Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Stadt Düren sowie der Gemeinden Langerwehe, Merzenich und Vettweiß im Kreis Düren.

Der hiermit planfestgestellte Neubauabschnitt der B 56n hat eine Länge von rd. 6,7 km und gliedert sich in zwei Bauabschnitte. Wie die vorhandenen Streckenabschnitte nördlich und südlich des Neubauabschnittes wird die Ortsumgehung Düren von dem nördlichen Anschluss bis zur Kölner Landstraße (B 264) 4-streifig und von der B 264 bis zum südlichen Anschluss 2-streifig erstellt.

Der erste Bauabschnitt beginnt bei Station 0+050 im Anschluss an die Schöllerstraße und endet südlich der B 264 bei Station 2+406. In diesem Bauabschnitt ist ein zweibahniger Regelquerschnitt RQ 20 mit einer Kronenbreite von 20 m vorgesehen.

In diesem Abschnitt verläuft die Trasse der B 56n zwischen dem Bereich Knoten B 56n / Brückenstraße und dem Bereich Knoten B 56n / Kölner Landstraße (B 264) größtenteils in Dammlage über Ackerflächen zwischen der ehemaligen Spedition Strepp und dem vorhandenen Bahndamm der alten Kreisbahnstrecke und weiter über Ackerflächen bis zur Kölner Landstraße (B 264). Die Regionalbahnstrecke der Rurtalbahn Düren-Jülich und die DB-Strecke Köln-Aachen sowie die Merzenicher Straße werden mittels Brückenbauwerken überführt.

Der zweite Bauabschnitt beginnt bei Station 2+406 im Anschluss an den Knoten B 264 und endet an der Stockheimer Landstraße (B 56a). In diesem Bauabschnitt ist ein RQ 10,5 mit 0,50 m breiten Randstreifen vorgesehen und die Trasse der B 56n verläuft zunächst in enger Bündelung an die Güterbahnstrecke der Rurtalbahn. Zwischen Distelrath und Binsfeld verlässt die B 56n jedoch diese Bündelung und verläuft in südliche Richtung über die offene Feldflur bis zum ehemaligen Fordwerk und dem Anschluss an die Stockheimer Landstraße. Durch Querung der Güterbahnstrecke mittels eines Brückenbauwerks verläuft die B 56n in diesem Abschnitt sowohl in Damm- als auch in Gleichlage. Die Sievernicher Straße wird zudem mit einem Brückenbauwerk über die B 56n geführt.

Das Planfeststellungsende liegt bei Station 6+662. Hier erhält die stadtauswärts kommende Stockheimer Straße (B 56a) Anschluss an die B 56n.

2 Vorgängige Verfahren

2.1 Bedarfsplan des Bundes

Die Neufassung des Bedarfsplans zum Fernstraßenausbaugesetz hat durch das am 16. Oktober 2004 in Kraft getretene Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) vom 4. Oktober 2004 (BGBl., Teil I, Nr. 54, S. 2574) Gesetzeskraft erlangt. Darin ist der Neubau der B 56n, östliche Ortsumgehung Düren, aufgeteilt in einen nördlichen und südlichen Abschnitt unter den lfd. Nrn. 1667 und 1668 als "Vordringlicher Bedarf" ausgewiesen. Damit ist gesetzlich festgelegt, dass die Maßnahme den fachgesetzlichen Zielvorstellungen entspricht und „vernünftigerweise geboten“ ist.

2.2 Landesplanung

Im Landesentwicklungsplan (LEP) NRW Teil A ist der planfestgestellte Abschnitt zum Neubau der B 56n als Bestandteil einer überregionalen (Entwicklungs-)Achse dargestellt.

Der Regionalplan (ehemals GEP) für den Regierungsbezirk Köln weist die B 56n im Teilabschnitt Region Aachen mit der hiermit planfestgestellten Trassenführung als Straße (Bestand / Bedarfsplanmaßnahme) für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr aus.

2.3 Linienbestimmung

Ein Verfahren nach § 16 FStrG zur Bestimmung der Linienführung ist grundsätzlich nicht vorgeschrieben, da es sich hier um eine Ortsumgehung handelt.

Im Rahmen der Vorprüfung des Vorhabens wurde die UVP-Pflicht festgestellt. Im Verlauf der vorbereitenden Planung wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) als Planungsbeitrag zur Linienfindung erarbeitet. In Anlehnung an das Linienbestimmungsverfahren gemäß § 16 FStrG wurde ein Abstimmungsverfahren durchgeführt und dem Bund eine abgestimmte Linie für die B 56n vorgestellt. Das BMVBW hat der abgestimmten Planung und Linienführung für die B 56n mit Erlass vom 10.09.1999 zugestimmt.

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Gelsenkirchen, hat mit Schreiben vom 26.10.2006 die Durchführung des Anhörungsverfahrens für den hiermit planfestgestellten Plan zum Neubau der Bundesstraße 56n, östliche Ortsumgehung Düren, beantragt.

Die damalige Niederlassung Aachen des Landesbetriebs Straßenbau NRW hat den von ihm aufgestellten Plan mit Schreiben vom 03.11.2006 der Bezirksregierung Köln zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet. Mit Schreiben vom 20.11.2006 reichte sie die vollständigen Offenlageexemplare für die betroffenen Gemeinden Langerwehr, Merzenich, Nörvenich und Vettweiß nach.

Der Plan hat auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 08.01.2007 bis einschließlich 07.02.2007 in der Stadt Düren sowie den Gemeinden Langerwehe, Merzenich, Nörvenich und Vettweiß während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Stadt Düren sowie die betroffenen Gemeinden haben Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind. Zur Erörterung etwaiger Einwendungen wurde ein Erörterungstermin angekündigt.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war, sind von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden, soweit in den Grundbüchern fehlende Adressen mit vertretbarem Aufwand zu ermitteln waren.

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

Die nach § 60 BNatSchG anerkannten Vereine sind von der Auslegung der Planunterlagen unter Beifügung der im RdErl. vom 21.11.1989 - III C 3-13-11/5 - des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Lan-des Nordrhein-Westfalen genannten Unterlagen unterrichtet worden. Ihnen ist Gelegenheit zur Äußerung gegeben worden.

3.2 Planänderungen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat der Vorhabenträger aus Anlass von Stellungnahmen und Einwendungen verschiedene Planänderungen vorgenommen und mit Schreiben vom 29.09.2008 als Deckblatt I in das Verfahren eingebracht. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um

- die Änderung der geplanten Trassenführung im Bereich von Bau-km 0+900 bis Bau-km 2+406;
- die Änderung des Knotenpunkts Heerweg / Arnoldsweilerweg;
- die Anlage einer Querungshilfe;
- Änderungen bzw. Ergänzungen des Wirtschaftswegenetzes;
- die Änderung des geplanten Entwässerungssystems;
- die Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans bzw. dessen Anpassung an die technischen Änderungen und
- die Aktualisierung der lärmtechnischen Berechnungen.

Der geänderte Plan hat auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 03.11.2008 bis einschließlich 02.12.2008 in der von ihm betroffenen Stadt Düren sowie den Gemeinden Merzenich und Nörvenich während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Stadt Düren sowie die betroffenen Gemeinden haben Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den geänderten Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind. Zur Erörterung etwaiger Einwendungen wurde ein Erörterungstermin angekündigt.

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

Außerdem hat die Anhörungsbehörde die Planunterlagen den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich erstmalig oder stärker von dem geänderten Plan betroffen wurden, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die nach § 60 BNatSchG anerkannten Vereine und sonstigen Vereinigungen sind von der Auslegung der geänderten Planunterlagen entsprechend § 17a Nr. 2 durch die ortsübliche Bekanntmachung benachrichtigt worden und Ihnen ist Gelegenheit zur Äußerung gegeben worden.

Soweit im Anhörungsverfahren der Vorwurf erhoben wurde, die Frist für die Erhebung von Einwendungen gegen die Deckblattplanung sei in der Bekanntmachung länger als gesetzlich vorgegeben dargestellt worden, so dass bei Einhaltung der bekanntgegebenen Frist die Geltendmachung von Rechten der Betroffenen wegen der bereits eingetretenen materiellen Präklusion verwirkt sei, wird dies zurückgewiesen.

Bei der in § 73 Abs. 8 VwVfG NRW geregelten Beteiligung stellt das Gesetz nach dem Wortlaut darauf ab, dass die von der Änderung Betroffenen bekannt sind. Fallkonstellationen, in denen der Kreis der Betroffenen nicht eindeutig im Vorhinein klar abgrenzbar ist, was vor allem auf Lärm- und Schadstoffbelastungen zutrifft, sieht das Gesetz nicht vor. Dies wurde jedoch in der vom Bundesverkehrsministerium erlassenen Richtlinie für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2007 – PlafeR 07) aufgegriffen und dahingehend geregelt, dass in diesen Fällen der Plan unverzüglich auszulegen ist (Nr. 22 PlafeR 07), wobei die ebenfalls in der Richtlinie geregelte Offenlage (Nr. 20 PlafeR 07) Anwendung findet. Hieraus folgt wiederum die Anwendung der in § 73 Abs. 4 VwVfG genannten Einwendungsfrist.

Die im Anhörungsverfahren zur Deckblattplanung genannte Frist zur Erhebung von Einwendungen entsprach damit den gesetzlichen Vorgaben.

3.3 Erörterungstermin

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

Die Anhörungsbehörde hat die Beteiligten daraufhin unter Übersendung des ihre Einwendungen jeweils betreffenden Teils der Äußerung des Vorhabenträgers zum Erörterungstermin am 06.10.2009 in das Kreishaus des Kreises Düren eingeladen. Der Erörterungstermin ist vorab ortsüblich bekannt gemacht worden.

In der Erörterungsverhandlung konnten die Einwendungen und Bedenken zum Teil ausgeräumt sowie Vorschläge und Anregungen berücksichtigt werden. Auf die vom Vorhabenträger gegebenen und in die Niederschrift über den Erörterungstermin am 06.10.2009 aufgenommenen Zusagen wird verwiesen.

Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen wird auf den Akteninhalt und die Niederschrift zum Erörterungstermin am 6. Oktober 2009 verwiesen.

4 Verfahrensrechtliche Bewertung

4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Für den Bau der B 56n, östliche Ortsumgehung Düren, ist somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen erforderlich.

4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde

Die Bezirksregierung Köln ist nach § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 3 DV FStrG zuständige Anhörungsbehörde. Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ist nach § 17b Abs. 1 Ziff. 6 FStrG i. V. mit § 1 Abs. 1 DV FStrG zuständige Planfeststellungsbehörde.

4.3 Umfang der Planfeststellung

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

4.3.1 Konzentrationswirkungen

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

Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben“ (BVerwG, Urteil v. 12.2.1988 - 4 C 54.84 - DVBl. 1988, S. 843).

Demnach stellen Neubauten, Verbreiterungen und Anpassungen von Brückenbauwerken und Unterführungen, die Anpassung von Versorgungs-, Telekommunikationsleitungen und Drainageanlagen, sowie die Veränderungen im Wirtschaftswegenetz notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und dem Neubau der B 56n besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Bauvorhaben eingreift, wieder hergestellt werden muss, damit diese nach wie vor ihrer bisherigen Aufgabe gerecht werden.

Der Konzentrationswirkung steht auch nicht entgegen, dass das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG des Bundes durchgeführt wird. Dieses Verfahren wird von einer Landesbehörde nach den landesrechtlichen Vorschriften durchgeführt.

4.3.2 Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen

Soweit in das Bauwerksverzeichnis Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen (außer Telekommunikationslinien) aufgenommen worden sind, hat dies nur 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 (vgl.: "Hinweise zur Behandlung von Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Telekommunikationslinien bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes" - Hinweise 2001 - Anlage zum Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 48/2001 vom 19.12.2001 - S 16/08.33.00/59 Va 01 - in VkBl. 2002, S. 113 ff.)

Lediglich für Telekommunikationslinien begründen die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG) insoweit ein öffentlich-rechtliches Nutzungsverhältnis, als die Deutsche Telekom AG nach § 72 Abs. 3 TKG im Falle der Änderung einer leitungsführenden Straße alle im Zusammenhang mit der Verlegung, dem Umbau und der Sicherung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten zu tragen hat. Befinden sich die Leitungen dagegen auf Grundstücken privater Eigentümer, besteht zwischen ihnen und der Deutschen Telekom AG ein privatrechtliches Nutzungsverhältnis. Da dieses nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, ist auch über die Verlegungskosten nicht in der Planfeststellung, sondern aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

Ein entsprechender Hinweis ist als Vorbemerkung in das Bauwerksverzeichnis aufzunehmen.

4.3.3 Deckblätter

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

4.3.4 Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen

Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (Lichtzeichenanlagen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, sonstige amtliche Verkehrszeichen, etc.) – soweit nach Inbetriebnahme der Straßen erforderlich – obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, die darüber außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entscheidet.

4.4 Linienbestimmung

Für das Bauvorhaben war eine vorherige Bestimmung der Linienführung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen gemäß § 16 Abs. 2 FStrG vom Grundsatz her nicht erforderlich. Bei der Straßenbaumaßnahme handelt es sich um den Teil einer Bundesstraße, die der Beseitigung der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 56 in Düren dient.

Dennoch wurde in Anlehnung an das Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG ein entsprechendes Abstimmungsverfahren durchgeführt und der Linie der B 56n durch Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Wohnen vom 10.09.1999 zugestimmt.

Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen in Anlehnung an § 16 FStrG getroffene Entscheidung war der weiteren Planung, die mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss abgeschlossen wird, zugrunde zu legen, weil sie innerhalb des Planungsablaufes den Charakter einer vorbereitenden Grundentscheidung mit allein verwaltungsinterner Bindung hat. Das bedeutet, dass die bestimmte Linie im Rahmen der Prüfung der im Planfeststellungsverfahren geforderten Varianten zwar zur erneuten Disposition steht. Dies ergibt sich aus dem Abwägungsgebot. Ein Verstoß gegen dieses Gebot kann nämlich darin liegen, dass die Planfeststellungsbehörde eine von der Sache her naheliegende Trassenvariante verworfen hat, obwohl die durch die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätten verwirklicht werden können (BVerwG, Urteil v. 22.3.1985 - 4 C 15.83 - NJW 1986, S. 80). Jedoch ist

die dem Abwägungsgebot unterliegende Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde durch die dem Bundesministerium für Verkehr vorbehaltene Bestimmung der Linienführung begrenzt (BVerwG, Urteil v. 14.2.1975 - 4 C 21.74 -NJW 1975, S. 1373). Kommt die Planfeststellungsbehörde nach Abwägung aller Belange zu dem Ergebnis, dass die linienbestimmte und der Planfeststellung unterliegende Variante gegen das Abwägungsgebot verstößt, so hat sie den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses abzulehnen. Zu diesem Ergebnis kommt die Planfeststellungsbehörde allerdings aus den nachfolgend dargelegten Gründen nicht und hat daher diesen Planfeststellungsbeschluss erlassen.

Eine nur geringfügige Abweichung der planfestgestellten Trasse von der linienbestimmten Trasse erfordert nicht die Durchführung eines neuen Linienbestimmungsverfahrens (OVG NRW, Urteil v. 29.9.1980 –9 A 532/78- n.v.).

Die der Planfeststellung zugrundeliegende Streckenführung der B 56n hält sich an den Rahmen der linienbestimmten Trassen (vgl. Abschnitt B, Ziffer 2.3 dieses Beschlusses).

4.5 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das UVPG verfolgt das Ziel, die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde zu verbessern, das Entscheidungsverfahren transparenter zu gestalten und damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen. Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht:

Für das Bauvorhaben ist nach § 3c UVPG i.V. mit Nr. 14.6 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese konnte nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG) erfolgte hier durch das Anhörungsverfahren und entsprach damit den Anforderungen des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG.NRW (§ 9 Abs. 1 Satz 2 UVPG).

Auch den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umwelt-

auswirkungen des konkreten Vorhabens. Auch § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil v. 25.1.1996 - 4 C 5.95 -, DVBl. 1996, S. 677).

4.5.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

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

4.5.2.1 Mensch

Als baubedingte negative Auswirkungen auf den Menschen sind zunächst Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen durch den Baustellenbetrieb und den Baustellenverkehr sowie vorübergehende Verkehrsbehinderungen im Bereich der Knotenpunkte während der Bauzeit zu nennen. Beeinträchtigungen der in der Umgebung wohnenden, arbeitenden und Erholung suchenden Menschen durch die Bauarbeiten selbst und die Baustellenzufahrten lassen sich während der Bauzeit nicht gänzlich vermeiden.

Betriebsbedingt ergeben sich Auswirkungen auf den Menschen als Verkehrsteilnehmer und als Anwohner. Negative Auswirkungen auf den Menschen haben im Wesentlichen die Lärm- und Schadstoffbelastung sowie die Flächeninanspruchnahme. Da es sich um einen Straßenneubau handelt, ist die visuelle Wahrnehmbarkeit des landschaftsuntypischen Straßenkörpers ebenso negativ anzusehen, wie die Belastung eines bisher weitgehend unbelasteten Gebietes durch Lärm und Abgase im Bereich der Neubaustrecke. Die ortsnahen Landschaftsräume dienen der Feierabenderholung und das Netz aus gut ausgebauten Wirtschaftswegen wird durch Erholungssuchende (Fußgänger, Radfahrer) frequentiert. Ansonsten sind im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes keine relevanten Erholungseinrichtungen vorhanden. Die für die Erholungsnutzung bedeutsamen Wegebeziehungen werden wiederhergestellt bzw. verlegt. Die vor allem im südlichen Abschnitt verhältnismäßig monotone Ackerlandschaft ohne strukturbildende Elemente stellt ansonsten keinen überregionalen Anziehungspunkt für Erholungssuchende dar.

4.5.2.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft

Zur Beurteilung des Eingriffs sind entsprechend § 6 LG insbesondere die Darstellung und Bewertung der ökologischen und landschaftlichen Gegebenheiten unter besonderer Hervorhebung wertvoller Biotope erforder-

lich. Im vorliegenden Fall werden deshalb Naturhaushalt und Landschaftsbild erfasst, dargestellt und im Weiteren beurteilt.

Da der Naturhaushalt und dessen Leistungsfähigkeit nicht als Ganzes ermittelt werden kann, wird dieser anhand einzelner Landschaftsfaktoren erfasst und beschrieben:

Die Erkenntnisse basieren auf Kartierungen sowie Auswertungen vorliegender Daten. Die Ergebnisse der Bestandserfassung sind im Bestands- und Konfliktplan dargestellt.

Der Landschaftsfaktor Pflanzen und Tiere ist wesentliche Grundlage für den Arten- und Biotopschutz. Er steht zudem in Wechselwirkung mit den übrigen Faktoren des Naturhaushaltes. Dies gilt auch im Hinblick auf das Landschaftsbild. Zur Beschreibung standen faunistische wie auch vegetationskundliche Daten aus

- einer faunistischen Sonderuntersuchung zum LBP B56 – Artengruppen Vögel, Fledermäuse und Reptilien, Ostumgehung Düren (COCHET CONSULT, 2006)

- einer Feldhamsterkartierung zur geplanten B 56n, Ortsumgehung Düren-Ost (KÖHLER, 2005)

- den Ergebnissen der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführten faunistischen Sonderuntersuchungen (C+S Consult, 1997)

- der Befragung ortskundiger Fachleute und Fachbehörden

- den Kartierungen der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten (Biotopkataster, Biotopverbundflächen) sowie

- einer Potenzialabschätzung auf Grundlage der einschlägigen Fachliteratur

zur Verfügung.

Zur Bestätigung, Ergänzung oder eventuellen Korrektur der vorliegenden Informationen wurde im Frühjahr 2000 sowie im Sommer 2001 eine Biotoptypenkartierung durchgeführt, deren Bestandsaufnahme im Winter 2006 kontrolliert wurde.

Der Planungsraum erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung entlang des östlichen Ortsrands von Düren. Naturräumlich gehört er zur Zülpicher Börde,

die sich im Nordwesten von dem unteren Indetal, im Südwesten und Süden von der Rureifel und der Mechernicher Voreifel, im Osten vom Villeanstieg sowie im Norden vom Waldgebiet der Bürge begrenzen lässt. Die Erper Lössplatte, in deren Bereich sich das Planungsgebiet befindet, ist als Kern der Zülpicher Börde anzusehen.

Im Planungsraum sind keine geschützten Landschaftsbestandteile oder nach § 62 LG NRW geschützten Biotope vorzufinden.

Als schützenswerte Biotope sind in das Biotopkataster NRW die ehemaligen Eisenbahntrasse östlich Düren (5104-052), ein Feuchtbiotop bei Distelrath (5105-006) sowie das Naturschutzgebiet „Vorbahnhofsgelände Düren“ (5105-902) aufgenommen. Das Vorbahnhofsgelände Düren ist zudem als Biotopverbundfläche von herausragender Bedeutung (Stufe I) ausgewiesen. Bei den Bahntrassen Aachen-Düren handelt es sich um Biotopverbundflächen von besonderer Bedeutung (Stufe II).

Im Planungsraum vorherrschend sind landwirtschaftlich genutzte Flächen und die Siedlungsbereiche von Düren und Merzenich. Der Großteil des von der geplanten Straßenbaumaßnahme betroffenen Raumes besteht aus intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen. Dabei überwiegt flächenmäßig die ackerbauliche Nutzung. Intensiv genutzte Weiden finden sich lediglich kleinflächig bei Distelrath und im Bereich des Demeterhofes. Infolgedessen sind die biotoptypischen Lebensgemeinschaften im Planungsraum erheblich verarmt. Die durchweg großen, wildkrautarmen Ackerschläge und der insgesamt geringe Flächenanteil biotopvernetzender Kleinstrukturen wie Raine, Ruderalfluren, Altgrasbestände und Kleingehölze lassen erwarten, dass der Raum nur vergleichsweise wenigen Tierarten geeignete Lebensbedingungen bietet.

Größere Gehölzbestände finden sich im Planungsgebiet lediglich südlich der DB – Strecke Aachen – Köln / Düren – Köln. Im Bereich des Grüngürtels am östlichen Stadtrand von Düren und bei Distelrath stocken verschiedene kleinere Gehölzbestände; ferner befinden sich im Bereich des Demeterhofes gut ausgeprägte lineare Gehölzbestände.

Gebiete, die der Europäischen Gemeinschaft durch das Land Nordrhein-Westfalen als Gebietsvorschläge im Rahmen der FFH- und Vogelschutzrichtlinie gemeldet wurden, liegen nicht vor. Die dem Planungsraum nächstgelegene Gebietsmeldung (DE-5104-302) „Rur von Obermaubach bis Linnich“ befindet sich etwa 1,5-2 km westlich der B 56 alt.

Fauna / faunistische Funktionsräume

Die Kartierungen und Erfassungen der zurück liegenden Jahre geben Auskunft über die Präsenz von Arten- und Artengruppen sowie über die Qualität der verschiedenen Landschaftsteilräume im Hinblick auf ihre Funktion als Tierlebensraum. Hierbei ist das Vorkommen einiger gefährdeter wie auch besonders geschützter Tierarten herauszustellen, die in den Nachweisen der verschiedenen Erfassungszeiträume benannt werden.

So sind das als Naturschutzgebiet ausgewiesene Vorbahnhofsgelände Düren, der Bereich entlang der ehemaligen Eisenbahntrasse sowie die reicher strukturierten Landwirtschaftsflächen im Umfeld des Demeterhofes als relativ ungestörte Biotopstrukturen anzusehen, die für Flora und Fauna Rückzugsräume in einer ansonsten intensiv genutzten Kulturlandschaft darstellen. Darüber hinaus weist die Bedeutung des Gebietes und seines unmittelbaren Umfeldes als Tierlebensraum keine wertbildenden Besonderheiten auf. Ursächlich ist der Einfluss der Nutzungen hierfür verantwortlich. Andererseits ergaben sich keine Hinweise darauf, dass nicht die üblichen Lebensgemeinschaften der Kulturlandschaft vorhanden sind, also auch keine besondere Artenarmut vorliegt.

Avifauna

Insgesamt sind die Ackerflächen innerhalb des untersuchten Raumes durch eine relativ artenarme Avifauna geprägt. Von den charakteristischen „Ackerarten“ ist lediglich die Feldlerche mit zahlreichen Brutpaaren vertreten. Sie wurde im Rahmen der avifaunistischen Untersuchungen nahezu gleichmäßig verteilt auf sämtlichen Acker- und Grünlandflächen des Raumes als Brutvogel bzw. brutverdächtige Art festgestellt.

Rebhuhn und Schafstelze wurden hingegen nur ganz vereinzelt innerhalb des Raumes nachgewiesen. Die Schafstelze wurde als Brutvogel bzw. brutverdächtige Art auf einer Ackerfläche südlich Distelrath sowie östlich der Wörthsiedlung nachgewiesen. Das Rebhuhn wurde mit einem Brutpaar nahe der Güterverkehrsbahntrasse südlich Distelrath festgestellt. Ein weiterer Einzelnachweis mit nicht sicher bestimmtem Status gelang nur wenige hundert Meter nördlich nahe einer Weidefläche. Weitere wertbestimmende ackertypische Arten wie Wachtel, Grauammer oder Kiebitz wurden im untersuchten Raum nicht beobachtet.

Die geringe Anzahl nachgewiesener Brutvogelarten und die (ausgenommen Feldlerche) geringe Brutpaardichte spiegelt die hohe Nutzungsintensität der Ackerflächen und die relative Strukturarmut im Raum wider. Die meisten der auf den Äckern beobachteten Vogelarten nutzen die

Landwirtschaftsflächen lediglich als Teil ihres Nahrungslebensraums (Graureiher, Mäusebussard, Turmfalke, Mauersegler, Rabenkrähe, Rauchschwalbe und Ringeltaube). Als Bruthabitate dienen einigen dieser Arten die im Planungsraum vorhandenen Gehölzbestände (z.B. im Bereich des als Naturschutzgebiet ausgewiesenen Vorbahnhofgeländes Düren).

Eine höhere Bedeutung als Brutlebensraum haben die im Raum vorhandenen Gehölzbestände.

Die im Frühjahr/Frühsommer 2006 durchgeführten Untersuchungen konzentrierten sich auf die im Nahbereich der geplanten Bundesstraße befindlichen Gehölze. Untersucht wurde ein etwa 200 m breiter Korridor. Hier wurden insgesamt 27 Vogelarten nachgewiesen. Alle Arten brüteten hier oder wurden zumindest als brutverdächtig eingestuft. Bei den allermeisten der festgestellten Arten handelt es sich um häufige und weit verbreitete Arten wie Amsel, Blaumeise, Buchfink, Grünfink, Heckenbraunelle, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rotkehlchen, Singdrossel, Sumpfmeise, Zaunkönig und Zilpzalp. Daneben wurden aber auch einige seltenere Strauch- und Heckenbrüter wie Dorngrasmücke, Feldsperling, Gelbspötter, Goldammer und Klappergrasmücke nachgewiesen. Die meisten Nachweise dieser wertbestimmenden Arten gelangen dabei im Norden des Planungsraumes westlich des Roten Hauses sowie im Süden des Raumes im Umfeld des Demeterhofes. Beide Bereiche weisen eine - bezogen auf den Gesamtraum - deutlich höhere Strukturvielfalt auf.

Erwähnenswert ist neben den vorgenannten Strauch- und Heckenbrütern der Brutnachweis des Feldschwirls in der trassenbegleitenden Rainvegetation der Güterverkehrsbahnstrecke südlich von Distelrath.

Die vergleichsweise hohe avifaunistische Bedeutung gehölzstrukturierter Lebensräume zeigte sich auch im Rahmen der 1997 durchgeführten Brutvogeluntersuchung auf dem Gelände des ehemaligen Dürener Vorbahnhofes (C + S CONSULT, 1997). Auf dem Vorbahnhofsgelände wurden seinerzeit 32 Brutvogelarten, drei brutverdächtige Arten, und ein Nahrungsgast nachgewiesen. Die Vogelfauna des Vorbahnhofsgeländes wurde von typischen Waldrandarten und Arten reich strukturierter Offenlandlebensräume geprägt. Bemerkenswerte Brutvogelarten des Vorbahnhofgeländes waren Baumfalke, Dorngrasmücke, Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Grünspecht, Nachtigall, Pirol und Rebhuhn.

Die Siedlungsflächen sind erwartungsgemäß durch mehrere synanthrope Arten wie Bachstelze, Hausrotschwanz, Haussperling und Türkentaube geprägt. Hervorzuheben ist das langjährige Brutvorkommen der streng geschützten Schleiereule in der Distelrather Kapelle sowie weitere Brut-

nachweise der Schleiereule im Südteil des Planungsraumes (Marienkapelle, Demeterhof, ehemalige Fordwerke).

Säugetiere

Im Rahmen einer gezielten Fledermausuntersuchung (COCHET CONSULT, 2006), die sich auf den Bereich der Güterverkehrsstrecke konzentrierte wurden lediglich zwei Fledermausarten nachgewiesen.

Regelmäßig, allerdings jeweils nur mit ein bis zwei Individuen, wurde die Zwergfledermaus jagend entlang der die Bahntrasse begleitenden Gehölze beobachtet. Darüber hinaus gelang ein Einzelnachweis des Großen Abendseglers. Der Abendsegler überflog die an die Bahntrasse angrenzenden Felder ohne eine Bindung an die Bahntrasse oder sonstige im Raum vorhandene Gehölzstrukturen zu zeigen.

Darüber hinaus gehört der Planungsraum mit seinen fruchtbaren und überwiegend ackerbaulich genutzten Böden zum potenziellen Verbreitungsgebiet des streng geschützten Feldhamsters. Im Rahmen einer Feldhamsterkartierung wurden daher alle potenziell als Hamsterlebensraum in Betracht kommenden Ackerflächen im Umfeld der geplanten Trasse systematisch auf mögliche Feldhamstervorkommen untersucht (KÖHLER, 2005). Weder bei der Kartierung noch bei einer ergänzenden Datenrecherche ergaben sich jedoch konkrete Hinweise auf aktuelle Vorkommen des Feldhamsters im Raum.

Als typische Charakterart der offenen Kulturlandschaft ist der innerhalb des Planungsraumes noch häufiger vorkommende landes- und bundesweit als gefährdet eingestufte Feldhase zu nennen.

Die Literaturauswertung sowie die Anfrage bei Naturschutzfachstellen ergaben keine Hinweise auf weitere Vorkommen bemerkenswerter Säugetierarten im Planungsraum. Zu rechnen ist allerdings mit siedlungsgebundenen Arten sowie Arten landwirtschaftlich genutzter Gebiete wie z.B. Igel, Maulwurf oder Fuchs.

Amphibien

Natürliche oder naturnahe Gewässer sind innerhalb des Planungsraumes nicht vorhandenen. Im näheren Umfeld der geplanten Trasse befinden sich nur wenige dauerhaft wasserführende Gewässer, die eine potenzielle Bedeutung als (Teil-)Lebensraum für Amphibien aufweisen. Ein kleineres Stillgewässer liegt nahe der alten Kreisbahntrasse, angrenzend an ein Speditionsgelände. Weitere Kleingewässer befinden sich auf dem Betriebsgelände des Demeterhofes im Süden des Planungsraumes.

Amphibiennachweise liegen aus den genannten Gewässern zwar nicht vor, sind aber trotz deren überwiegend naturferner Ausbildung zu erwarten. Zu rechnen ist mit wenig anspruchsvollen Arten wie Berg-, Faden- und Teichmolch sowie Grasfrosch, Teichfrosch und Erdkröte. Nachweise aller sechs Arten sind aus dem Planungsraum bekannt (Gartenteich in Kleingartenanlage Blücherstraße, Feuchtbiotop bei Distelrath BK-Nr. 5105-006). Vom Arbeitskreis Amphibien und Reptilien NRW (2005) werden für die Messtischblätter 5105-Nörvenich und 5205-Vettweiß darüber hinaus Nachweise von Kreuzkröte und Springfrosch genannt. Für den Planungsraum können zwar sporadische Vorkommen der beiden Arten nicht ausgeschlossen werden, mit regelmäßigen Vorkommen ist im näheren Umfeld der geplanten Trasse mangels geeigneter Habitatstrukturen aber nicht zu rechnen.

Reptilien

Reptilienvorkommen sind innerhalb des überwiegend durch intensive Ackernutzungen geprägten Raumes lediglich im Bereich einiger Saumstrukturen zu erwarten. Nachweise liegen aus Teilbereichen der ehemaligen Kreisbahntrasse sowie dem Gelände des ehemaligen Dürener Vorbahnhofes vor. Im Rahmen der UVS (C+S Consult, 1997) wurden hier Vorkommen von Blindschleiche, Waldeidechse und Zauneidechse festgestellt. Bei einer im Frühsommer 2006 durchgeführten gezielten Nachsuche von Reptilien entlang der z.T. von Gebüschen und Staudensäumen begleiteten Güterverkehrslinie wurden keine Reptiliennachweise erbracht. Lediglich im Bereich einer stillgelegten und inzwischen weitgehend verbuschten, parallel der Güterverkehrsstrecke befindlichen Gleisanlage ca. 100 m westlich des Roten Hauses gelang ein Einzelnachweis der wenig anspruchsvollen Waldeidechse.

Insekten

Im Landes-Biotopkataster sind nur wenige Nachweise wirbelloser Tierarten genannt. Hierbei handelt es sich überwiegend um weit verbreitete und weniger anspruchsvolle Arten wie den Aurorafalter und das Tagpfauenauge.

Im Rahmen der UVS wurden im Bereich des ehemaligen Vorbahnhofsgeländes sowie der alten Kreisbahntrasse insgesamt 10 Heuschreckenarten nachgewiesen (C+S Consult, 1997). Neben eurytopen Arten wie Grünes Heupferd, Gemeine Strauchschrecke, Nachtigall-Grashüpfer, Roesels Beißschrecke und Gemeiner Grashüpfer wurden hier auch einige etwas wärmeliebendere Arten wie Brauner Grashüpfer, Gemeine Sichelschrecke sowie die trockenheitsliebende, auf vegetationsarme Lebensräume angewiesene Blauflügelige Ödlandschrecke nachgewiesen.

Vereinzelt wurde auch die häufiger in feuchteren Lebensräumen lebende Langflügelige Schwertschrecke beobachtet.

Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen ergeben sich durch die Anlage selbst sowie durch den Bau und den Betrieb der Straße und sind unterschiedlicher Art. Der Schwerpunkt liegt insbesondere auf dem

- Flächen- und Funktionsverlust von Biotopen durch Versiegelung, Erd- und Ingenieurbauwerken, Baustelleneinrichtungen,
- Funktionsstörung durch Veränderung der Standortfaktoren aufgrund von Stoffeinträgen und veränderten mikroklimatischen Bedingungen,
- Funktionsverlust bzw. –störung von Tierlebensräumen durch Barriere- und Trennwirkung, Schallimmissionen, optischen Reizen (Fahrzeugbewegungen) und Kollision.

Dies bezieht sich nicht nur auf die hochwertigen Lebensräume (geschützte Biotope nach § 62 LG), sondern auch auf Acker- und Weideflächen, da auch diese Flächen wichtige Lebensraumfunktionen erfüllen.

Im Zuge der Versiegelung, der Veränderung des Geländeverlaufes durch Bodenauf- bzw. -abtrag, der Anlage von technischen Bauwerken und Wegen wird das Straßenbauvorhaben einen Flächen- und Funktionsverlust von Biotopen zur Folge haben. Für den Bau der B 56n werden etwa 12,8 ha neu versiegelt. Der weitaus größte Flächenverlust erfolgt mit rund 8,1 ha im Bereich von Ackerland.

Als <u>baubedingte</u> negative Auswirkungen sind erhebliche Lärmimmissionen und sonstige Störwirkungen während der Bauzeit zu nennen. Hierdurch wird die Lebensraumeignung der betroffenen Flächen für einzelne Arten verringert und die Flächen werden im ungünstigen Fall während der Bauzeit gemieden.

<u>Anlagebedingt</u> führen die mit der Flächenversiegelung einhergehenden Verluste bzw. Beeinträchtigungen von Vegetationsbeständen und ihrer Funktion als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen bei den Gehölzbeständen, die zur Biotopverbundfläche VB-K-5104-004 der LÖBF gehören. Sie werden zwischen der B 56 alt und dem Arnoldsweilerweg durch die geplante Straßenüberführung über die Rurtalbahn Düren – Zülpich in Teilbereichen beansprucht. Des Weiteren werden Gehölzbestände, die zu der genannten Biotopverbundfläche gehören, von der geplanten B 56n nördlich von

Düren zwischen der ehemaligen Kreisbahntrasse und der Güterbahnlinie gequert. Ferner gehen Gehölzbestände, die zwischen der Brückenstraße und Distelrath entlang der Güterbahnlinie stocken, verloren bzw. werden randlich angeschnitten. Diese Gehölzbestände haben Trittsteinfunktionen und sind ebenfalls Bestandteil der genannten Biotopverbundfläche. Darüber hinaus gehen zwischen dem ehemaligen Fordwerk und dem Demeterhof Teilbereiche von Gehölzbeständen mit Trittsteinfunktionen verloren.

Betriebsbedingt wird es - wie auch in der Bauphase - zu Lärmimmissionen im Umfeld der geplanten Straßentrasse kommen, so dass damit zu rechnen ist, dass die Brutvogeldichte entlang der Straßentrasse abnimmt.

Im Umfeld der vorhandenen B 56 und der B 264 in Distelrath besteht bereits aktuell eine deutliche Lärmbelastung. Darüber hinaus ist der Raum überwiegend durch intensive landwirtschaftliche Nutzungen charakterisiert, welche die Habitateignung für viele lebensraumtypische Arten in weiten Bereichen deutlich einschränken. Eine vergleichsweise hohe Bedeutung als Lebensraum haben aktuell – trotz vorhandener Lärmeinwirkungen – auch die relativ strukturreichen Flächen im Bereich des Demeterhofes.

Ferner verläuft die geplante B 56n südlich der im Biotopkataster NRW erfassten Fläche BK-5104-052 im Abstand von etwa 25 m. Zwar erfährt die Fläche selbst keine Flächenverluste durch die geplante Bundesstraße, der Straßenbetrieb hat aber Störungen und Lärmbelastungen eines bislang weitgehend ungestörten und ruhigen Bereiches zur Folge. Dieser Bereich ist auch als Biotopverbundfläche (LOEBF-LINFOS-NRW, Objekt Nr. VB-K-5104-004) der Stufe II ausgewiesen. Des Weiteren verläuft die geplante B 56n auf einer Länge von 3 km am Rande oder im Bereich der genannten Biotopverbundfläche. Bedingt durch die Lärm- und Schadstoffimmissionen der B 56n wird der Wert der Verbundfläche, insbesondere für die Fauna, gemindert.

Als weitere betriebsbedingte Auswirkung der geplanten B 56n ist die Zerschneidung von bereits heute stark zerschnittenen Landschaftsteilen zu nennen. Die Barrierewirkung von Straßen ist zum einen auf den Straßenkörper selbst zurückzuführen, der von einigen Tieren nicht oder nur erschwert überwunden werden kann (physische, mikroklimatische Barriere), zum anderen resultiert sie aus dem Unfallrisiko, dem die Tiere bei Querung der Straße ausgesetzt sind. Die Zerschneidungswirkung betrifft insbesondere bodengebundene Tierarten. Darüber hinaus besteht aber auch eine mögliche Beeinträchtigung flugfähiger Arten, da diese bei Querung der Trasse einem Kollisionsrisiko ausgesetzt sind.

Eine Neuzerschneidung erfolgt im Bereich der landwirtschaftlich genutzten Flächen zwischen der Güterbahnlinie und dem Abschnittsende. In den übrigen Bereichen des Planungsgebietes kommt es lediglich zu einer geringfügigen Verstärkung der bereits vorhandenen Barrierewirkungen.

Landschaft

Gegenstand der Betrachtung ist die mit den Sinnen wahrnehmbare Ausprägung von Natur und Landschaft. Hierbei steht die optische Wahrnehmung als Grundlage für das Erleben und die Erholung im Vordergrund. So lädt ein gut gegliederter oder abwechslungsreicher Raum zum Aufenthalt bzw. Spazieren gehen ein (> passive Erholung). Des Weiteren sind andere Wertgebende Merkmale der Landschaft (Lärm und Geruchsfreiheit) wie auch deren Erschließung durch Wege als Voraussetzung für die Erlebbarkeit und Erholung zu berücksichtigen.

Das Landschaftsbild des Planungsgebietes unterliegt überwiegend einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung. Dieser Bereich wird im Planungsraum aus insgesamt vier Teilflächen gebildet. Hierbei handelt es sich um großräumige Ackerflächen der Zülpicher Börde, welche durch die B 56 alt, die DB–Strecke Köln–Aachen, die Güterbahnlinie Düren–Zülpich der Rurtalbahn und die Bebauung von Distelrath getrennt werden. Die Agrarflächen vermitteln in allen vier Teilflächen einen überwiegend ausgeräumten Eindruck, der nur durch einzelne lineare Gehölzstrukturen unterbrochen wird.

Störende landschaftsfremde Elemente wie bspw. die am östlichen Rand des Planungsraumes verlaufende Stromleitung sowie die außerhalb des Planungsgebietes südlich von Merzenich liegenden Windkraftanlagen können in der ausgeräumten Ackerlandschaft über weite Entfernungen wahrgenommen werden. Insbesondere zwischen dem Vorbahnhofsgelände und Distelrath sowie Distelrath und dem ehemaligen Fordwerk ergeben sich weiträumige Sichtbeziehungen. Sichtfeldbegrenzend wirken hier lediglich die Baumschulflächen beiderseits der L 271 sowie die Bebauung von Distelrath.

Die weitgehend ausgeräumten Agrarflächen werden aufgrund ihrer Erschließung durch ein relativ dichtes Wegenetz insbesondere in den stadtnahen Bereichen von Düren und den ortsnahen Bereichen von Distelrath und Merzenich sowie der Stadtrandsiedlung für die wohnungsnahe Erholung genutzt. Im Bereich der Brückenstraße, der Merzenicher Straße und der B 264 sind straßenbegleitende Radwege vorhanden. Vorbelastungen durch verkehrsbedingte Lärmimmissionen bestehen hier im Nahbereich der Regionalbahnstrecke Düren-Jülich der Rurtalbahn,

der DB–Strecke Köln–Aachen, der B 56 alt, der Brückenstraße, der Merzenicher Straße, der B 264 und der L 271.

Neben der ausgeräumten Ackerlandschaft prägt der Siedlungsrand von Düren das Landschaftsbild. Er wird durch verschiedene, teilweise gut strukturierte Freiflächen wie der „Neue Friedhof“, Kleingarten- und Sportanlagen, kleinere parkähnliche Anlagen sowie landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen geprägt. Diese Raumeinheit wird durch drei Teilflächen gebildet. Eine kleinere, isolierte Fläche befindet sich zwischen der Regionalbahnstrecke Düren–Jülich der Rurtalbahn und der DB–Strecke Köln–Aachen. Zwei weitere größere Flächen, welche durch die Bebauung an der B 264 getrennt werden, liegen östlich von Düren. Der Stadtrand von Düren wird überwiegend durch Wohnbebauung gebildet, welche durch die beschriebenen Grünanlagen verhältnismäßig gut eingegrünt ist. Weiträumigere Sichtbeziehungen ergeben sich hier lediglich aus den oberen Stockwerken der Hochhäuser. Die verschiedenen Grünanlagen wirken sichtfeldbegrenzend. Der Siedlungsrand von Düren wird im Bereich der kleinen Grünanlagen und des landwirtschaftlichen Wegenetzes sowohl für kurze wohnungsnahe Spaziergänge als auch als überörtliche Verbindung genutzt. Teilweise sind die vorhandenen Wege auch als Radwege ausgewiesen. Weitere Freizeitaktivitäten konzentrieren sich innerhalb der Raumeinheit im Bereich der verschiedenen Sport- und Kleingartenlagen. Die kleinere isolierte Fläche zwischen der Regionalbahnstrecke Düren–Jülich der Rurtalbahn und der DB–Strecke Köln–Aachen spielt aufgrund fehlender Erschließung und isolierter Lage für die landschaftsgebundene Erholung keine Rolle. Vorbelastungen bestehen in diesem Bereich durch verkehrsbedingte Lärmimmissionen lediglich im Nahbereich der Merzenicher Straße, der B 264 und der L 271.

Daneben wird das Landschaftsbild vom Vorbahnhofsgelände Düren und den daran angrenzenden Freiflächen geprägt. Dieser Bereich wird durch inhomogene, kleinräumig wechselnde Strukturen charakterisiert. Es dominieren im Bereich des Vorbahnhofes und der ehemaligen Kreisbahntrasse verschiedene Brachenstadien sowie Gehölzbestände. Teilweise sind der Bereich des Vorbahnhofes sowie seine angrenzende Flächen auch bewaldet. Diese Waldbestände sowie die entlang der Bahnlinien stockenden Gehölzbestande sind hier landschaftsbildprägend. Des Weiteren werden Teile des Bereichs von Kleingartenanlagen und von landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen (Acker) eingenommen. Sichtfeldbegrenzend wirken hier die ehemalige Kreisbahntrasse sowie die Gehölzbestände an der Güterbahnlinie und im Bereich des Vorbahnhofsgeländes. Eine visuelle Wahrnehmbarkeit besteht in erster Linie von der Straße „Am Vorbahnhof“ und von der Brückenstraße aus auf die bewaldeten Bereiche. Weiträumigere Sichtbeziehungen ergeben sich jedoch nicht. Der Bereich liegt teilweise innerhalb des Naturschutzgebietes "Vor-

bahnhofsgelände Düren" und eines Landschaftsschutzgebietes, die von der geplanten Straßenbaumaßnahme jedoch nicht unmittelbar in Anspruch genommen werden. Als stadtnaher und relativ großer zusammenhängender sowie strukturreicher Bereich ist das Vorbahnhofsgelände mit den angrenzenden Freiflächen grundsätzlich für die landschaftsbezogene Erholung von besonderer Bedeutung. Das Vorbahnhofsgelände selbst ist lediglich durch kleinere, unbefestigte Pfade erschlossen. Entlang des südlichen Randbereiches führt jedoch ein asphaltierter Wirtschaftsweg. Aktive stadtnahe Erholungsmöglichkeiten bieten in der Raumeinheit die Kleingartenlagen, der Hundeübungsplatzes und der Schießstand.

Neben die bereits beschriebenen landschaftsprägenden Bereiche treten im weiteren Zuge der geplanten Straßenbaumaßnahme die Freiflächen im Bereich von Distelrath. Das Orts-/Landschaftsbild im Bereich von Distelrath wird durch die Kirche "Uhle Dömche" dominiert. Die Freiflächen südlich der B 264 werden durch die Bebauung in zwei kleinere Teilflächen getrennt. Vorherrschend sind hier intensiv genutzte Weiden, verschiedene Gehölz- und Baumbestände sowie Gärten und kleinere Ackerflächen. Die Bebauung von Distelrath und Düren sowie die Baumhecken an der Güterbahnlinie wirken sichtfeldbegrenzend. Weiträumigere Sichtbeziehungen ergeben sich von den angrenzenden ausgeräumten Ackerflächen aus. Vorbelastungen durch verkehrsbedingte Lärmimmissionen bestehen hier im Nahbereich der B 264 und bedingt durch die geringe Flächengröße ist diese Raumeinheit lediglich für kurze wohnungsnahe Spaziergänge geeignet.

Im südlichen Bauabschnitt ist zudem noch die strukturierte Freifläche im Bereich des Demeterhofes zu berücksichtigen.

Dieser Freiraum im Bereich des Demeterhofes weist trotz der vorherrschenden landwirtschaftlichen Intensivnutzung (Weiden, Acker) eine sehr gute Strukturierung durch zumeist wegparallel ausgebildete Gehölzstrukturen sowie kleinere Stillgewässer auf. Der Hof selbst ist ebenfalls durch verschiedene Gehölzbestände gut eingegrünt. Es bietet sich somit überwiegend ein gut strukturierter, vielfältiger Landschaftseindruck. Im Nahbereich des Demeterhofes wirken die verschiedenen Gehölzstrukturen sichtfeldbegrenzend. Die Qualität des Landschaftsbildes wird hier durch das angrenzende ehemalige Fordwerk mit seinem großen Gebäudekomplex sowie die westlich der B 56 alt gelegenen Gewerbeflächen gemindert. Im Bereich der B 56 alt „Stockheimer Landstraße“ besteht zudem eine hohe Belastung durch verkehrsbedingte Lärmimmissionen. Durch das relativ dichte Wegenetz ist dieser Bereich gut erschlossen und weist aufgrund der guten Strukturierung durch Gehölzbestände auch eine hohe Eignung für die landschaftsbezogene Erholung auf. Die Bedeutung der

Raumeinheit für die Naherholung wird jedoch durch die relativ große Entfernung zur Wohnbebauung (fußläufige Entfernung zum südlichen Stadtrand von Düren ca. 900 m) gemindert.

In die Bewertung des Landschaftsbildes fließt der Zustand der wahrnehmbaren Ausprägungen der Landschaft und die damit verbundenen Voraussetzungen für die Erholung des Menschen ein. Das Gebiet weist mit seinem Relief und seiner nutzungsbedingten Gestalt eine landschaftsraumtypische Eigenart auf. Landschaftselemente mit besonderer ästhetischer Wirksamkeit stellen vor allem die verbliebenen Laubgehölzbestände des Vorbahnhofgeländes Düren dar.

Die unvermeidbare Störung des Landschaftsbildes resultiert aus der Überformung durch die verschiedenen Trassierungselemente. Die Straße wird nördlich der B 264 weitgehend in Dammlage geführt. Vom Beginn des Planungsabschnittes bis zur DB–Strecke Köln–Aachen verläuft die Trasse in einem durch verschiedene Verkehrswege vorbelasteten Bereich. Hier sind keine wesentlichen Neubelastungen des Landschaftsbildes zu erwarten. Durch die Dammlage werden jedoch Sichtbeziehungen unterbrochen. Im weiteren Verlauf wird die B 56n in enger Bündelung mit der vorhandenen Güterbahnlinie der Rurtalbahn geführt. Dadurch erfolgt in diesem Bereich eine Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Zwischen Distelrath und Binsfeld verlässt die B 56n diese Bündelung mit der Güterbahnlinie und quert die offene Feldflur in südlicher Richtung bis zum ehemaligen Fordwerk. Die neue Straßentrasse verläuft hier in Damm- sowie in Gleichlage und ist damit in der ebenen und offenen Ackerlandschaft deutlich wahrnehmbar. Eine Minderung der visuellen Beeinträchtigungen erfolgt in diesem Bereich teilweise durch punktuelle trassenbegleitende Anpflanzungen.

Im Anschluss erfolgt die Führung der B 56n entlang des ehemaligen Fordwerkes. Da die Werksgebäude in diesem Bereich das Landschaftsbild stark dominieren, sind keine erheblichen Neubelastungen des Landschaftsbildes durch die B 56n zu erwarten.

Die B 56n durchquert zwischen der ehemaligen Kreisbahntrasse und der Güterbahnlinie zwei Kleingartensiedlungen. Hierdurch kommt es zu einem Verlust von mehreren Kleingärten. Darüber hinaus werden zwischen Distelrath und dem Bauende verschiedene, von Erholungssuchenden genutzte Wirtschaftswege durchschnitten, welche zumeist aber nur sporadisch von Spaziergängern und Radfahrern genutzt werden. Die Lärm- und Schadstoffimmissionen im Bereich der Ortsrandlagen von Düren sowie der offenen Feldflur werden die Eignung für die wohnungsnahe Erholung im Trassenbereich einschränken, wobei der Bereich zwischen der Güterbahnlinie und dem Fordwerk aufgrund der Entfernung zur Bebau-

ung nur sporadisch von Spaziergängern und Radfahren aufgesucht wird. Ferner wird die Funktion der verbleibenden Kleingärten an der Güterbahnlinie für die Erholung durch die verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffimmissionen der B 56n eingeschränkt.

Des Weiteren hat die B 56n einen Teilverlust von landschaftsbildprägenden Elementen wie Gehölzen – insbesondere im Bereich der Güterbahnlinie und des Demeterhofes – zur Folge.

4.5.2.3 Boden

Der Boden ist einerseits in seiner natürlichen Funktion als Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen usw. sowie als Teil des Naturhaushaltes zu sehen und andererseits in seinen Nutzungsfunktionen wie z.B. als Grundlage für landwirtschaftliche oder verkehrliche Verwendung. Da Boden nicht vermehrbar ist, hat er einen wichtigen Stellenwert als Umweltressource.

Im Bereich der lössbedeckten Oberen Terrassengruppe und damit im Großteil des Planungsraumes haben sich im Zuge der Pedogenese vorwiegend Parabraunerden gebildet. Sie zeichnen sich im Allgemeinen durch eine hohe nutzbare Wasserkapazität, mittlere Wasserdurchlässigkeit, einen ausgeglichenen Luft- und Wasserhaushalt und hohe Sorptionsfähigkeit für Nährstoffe aus. Durch Tonverlagerung kann es stellenweise zu einer temporären Staunässebildung und zu Pseudovergleyungen kommen. Die Parabraunerden haben überwiegend eine Entwicklungstiefe von bis zu 2 Metern. Es sind wegen des Lösses als Ausgangsmaterial generell schluffige Lehmböden, z.T. schwach steinig oder kiesig mit hohen Bodenzahlen (65 bis 80) und daher großer Ertragsfähigkeit.

Diese Situation wird nur an einigen Stellen, an denen die kiesige Terrasse hoch ansteht und der Krume beigemengt ist, unterbrochen. Es hat sich hier inselhaft eine geringmächtige (5-10dm), schwach kiesige Parabraunerde, z.T. Pseudogley-Parabraunerde entwickelt. Auch bei diesen Böden ist schluffiger Lehm, z.T. schwach steinig oder kiesig die hauptsächliche Bodenart. Die Wasserkapazität sowie die Sorptionsfähigkeit für Nährstoffe sind mittel bis hoch bei mittlerer Wasserdurchlässigkeit. Die Bodenzahlen liegen zwischen 55 und 75. Lediglich im Bereich des Friedhofes erfolgte eine stärkere Differenzierung. Kleinflächig wechseln hier Parabraunerden mit sehr hohen (70 bis 90) und mit mittleren Bodenzahlen (40 bis 60).

Weiterhin treten kleinflächig Kolluvien, welche teilweise auch pseudovergleyt oder vergleyt sind, auf, die sich aus erodiertem Lösslehm in Tro-

ckenrinnen und abflusslosen Mulden gebildet haben. Der in die Rinnen östlich des Friedhofes eingespülte Lösslehm führt hier zu sehr fruchtbaren Böden (Bodenzahlen 70 bis 90). Bezüglich Sorptionseigenschaften und Wasserhaltekapazität sind die mit Kolluvium gefüllten Rinnen mit den Parabraunerden vergleichbar.

Künstlich veränderte Böden, vornehmlich Aushub- und Aufschüttboden, finden sich zumeist kleinflächig im Bereich der ehemaligen Ziegelei am Arnoldsweilerweg (K 2), im Bereich des Vorbahnhofes, der ehemaligen Firmenkippe an der Merzenicher Straße, nordwestlich der Wörthsiedlung und im Bereich des ehemaligen Fordwerkes.

Die Flächen des Planungsraumes weisen überwiegend eine hohe Eignung für den Ackerbau auf und unterliegen außerhalb der Siedlungs- und Verkehrsflächen einer entsprechend intensiven landwirtschaftlichen Nutzung.

Die Bodenbildungen im Südteil des Planungsraumes werden aufgrund ihrer sehr hohen natürlichen Bodenfruchtbarkeit und besonderen Bedeutung für die Regelungs- und Pufferfunktion als „besonders schutzwürdig“ in der Karte der schutzwürdigen Böden in NRW geführt.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors "Boden", die durch den Neubau der B 56n zu erwarten sind, sind vielfältig. Es ist davon auszugehen, dass neben der Flächenversiegelung Beeinträchtigungen durch Bauabläufe entstehen.

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

Der Haupteingriff erfolgt jedoch durch den Flächenverbrauch als erhebliche und nachhaltige Veränderung des Bodens. Insgesamt werden rd. 13,91 ha anlagebedingt neu versiegelt, sodass diese Bodenflächen dem Menschen sowie Tieren und Pflanzen als Lebensraum (Eingriff in die Lebensraumfunktion) nicht mehr zur Verfügung stehen. Zudem wird hierdurch in Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion) und in die Produktionsfunktion des Bodens eingegriffen. Auch die nachhaltige Überprägung durch Bauwerksböschungen und Nebenanla-

gen in einem Umfang von rd. 11,57 ha stellt einen erheblichen Eingriff in das Bodengefüge dar.

Als wesentliche Folgen der Versiegelung von Flächen sind weiter zu nennen:

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

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

4.5.2.4 Wasser

Wasser wird als Grund- und Oberflächenwasser betrachtet. Hierbei ist die Bedeutung als Naturgut, dessen nachhaltige Nutzbarkeit, die Retentions- und Regulationsfunktion wie auch seine lebensraumbestimmende Funktion für Pflanzen und Tiere zu berücksichtigen. Das Schutzgut Wasser wird durch Schadstoffeintrag in das Grund- und Oberflächenwasser sowie die Störung des Wasserhaushaltes durch Versiegelung tangiert.

- Grundwasser

Grundwasser entsteht durch Versickern des Niederschlagswassers, welches nach Infiltration von verschiedenen Bodenzonen in die wassergesättigte Grundwasserzone eintritt.

Die Neuversiegelung durch den Straßenkörper führt zu einer entsprechenden Verminderung der Grundwasserneubildungsrate und der Filterwirkung des Bodens.

Das Planungsgebiet liegt laut Angabe der Karte der Grundwasserlandschaften in Nordrhein-Westfalen innerhalb eines Gebietes mit sehr ergiebigen Grundwasservorkommen.

Die verschiedenen Lockersedimente der Niederrheinischen Bucht werden hydrologisch in Grundwasserleiter (Kiese und Sande) und Grundwasserstauer (Tone) klassifiziert. Die anstehenden quartären Flussablagerungen aus Mittel- und Feinkies mit Grobsand, Grobkies und Mittelsand weisen aufgrund ihrer sehr grobkörnigen Beschaffenheit eine sehr gute Durchlässigkeit und damit eine günstige Grundwasserdynamik auf.

Durch die Wechsellagerung der Schichten werden in der Rurscholle bis zu sechs Hauptgrundwasser-Stockwerke unterschieden. Das obere Grundwasserstockwerk, das für die Bewertung maßgeblich ist, wird im Wesentlichen aus den quartären Kiesen und Sanden der bis zu 16 m mächtigen Hauptterrasse aufgebaut. Durch die relativ geringen Niederschläge und den Wasserhaushalt der Lössböden mit hoher Speicherkapazität ist die Grundwasserspende aus Niederschlag von Natur aus nur unbedeutend. Die Grundwasserneubildungsrate liegt im Planungsgebiet zwischen 5,5 und 6.5 l/ s / km².

Der Grundwasserflurabstand nimmt von 20-30 m im Südosten auf 1-3 m im Nordosten bei Merzenich und 7-10 m im Bereich der B 56 ab.

Die im Planungsraum dominierende Lösslehmauflage mit einer durchschnittlichen Mächtigkeit von einem bis mehr als zwei Metern bietet aufgrund der überwiegend hohen Sorptionsfähigkeit einen guten Schutz des Grundwasserkörpers vor Schadstoffeinträgen.

Bedingt durch die Tagebaue Hambach und Inden ist es im gesamten Planungsraum zu Grundwasserabsenkungen im 1. Grundwasserstockwerk gekommen, die regional sehr unterschiedlich ausfallen. Da der Tagebau Inden noch bis zum Jahr 2030 andauern wird, ist mit einer weiteren Verstärkung des Sümpfungseinflusses zu rechnen. In den weiter tiefer, unterhalb der Tagebausohle gelegenen Grundwasserstockwerken finden jedoch nach Auskunft der Fachbehörden keine echten Grundwasserabsenkungen statt, sondern Druckminderungen und damit einhergehend Grundwasserentspannungen.

Die im Planungsraum vorliegenden ergiebigen Grundwasservorkommen, die im Bereich des Wasserwerks Niederzier-Ellen zur Grundwassergewinnung herangezogen werden, sind als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung zu werten. Rechtskräftig festgesetzte Wasserschutzgebiete existieren im Planungsgebiet bisher nicht. Für den Bereich des Wasserwerks Niederzier-Ellen bestehen jedoch Planungen zur Ausweisung von Wasserschutzzonen, denen zufolge im Planungsraum bei Merzenich eine Wasserschutzzone IIIb festgestellt werden soll.

- Oberflächenwasser

Natürliche perennierende Fließgewässer sind im Planungsraum nicht vorhanden. Temporär wasserführend ist das angelegte Grabensystem entlang der klassifizierten Straßen. Während der Kartierarbeiten im Frühjahr 2000 und Sommer 2001 sowie bei der Kontrolle im Winter 2006 war das Grabensystem vollständig ausgetrocknet. Darüber hinaus finden sich im Planungsgebiet nur wenige dauerhaft wasserführende Stillgewässer. Es existieren lediglich verschiedene, als temporäre Auffangbecken für Niederschlagswasser genutzte Flächen.

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

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

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

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

4.5.2.5 Klima / Luft

Relevant ist vor allem die lokalklimatische Situation, die das Wohlbefinden des Menschen (Bioklima) beeinflusst und durch das Straßenbauvorhaben verändert werden kann. Damit ist die Bedeutung dieses Landschaftsfaktors im Wesentlichen am Vorhandensein von Frisch- und Kalt-

luftsystemen, klimatisch ausgleichend und immissionsmindernd wirkenden Landschaftsstrukturen sowie an der Schadstofffreiheit zu messen. Allgemeine Klimadaten finden nur insoweit Beachtung, wie sie für die Darstellung der örtlichen klimatischen Gegebenheiten erforderlich sind.

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend in gasförmigen, z.T. auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben spezifischen Abgas-Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Benzol, Blei und Partikel (PM_{10}).

Die klimatischen Rahmenbedingungen sind durch das atlantisch getönte Klima der Kölner Bucht gekennzeichnet. Sie weisen bei geringen Jahresschwankungen der Temperatur mäßig warme Sommer und milde Winter sowie Niederschläge zu allen Jahreszeiten auf, die vorwiegend von Tiefdruckgebieten der Westwinddrift herangeführt werden. Infolge der geschützten Buchtlage gehört das Planungsgebiet zu den klimatischen Gunsträumen Deutschlands. Die mittlere Jahrestemperatur liegt bei etwa 10℃, die durchschnittlichen Januartemperaturen bei 1,5℃ und die durchschnittlichen Julitemperaturen liegen zwischen 17 und 18℃. Trotz der Lage am Rand des atlantischen Klimagebietes sind durch die Leewirkung des Reliefs (Eifel / Hohes Venn) relativ geringe Jahresniederschlagsmengen typisch, die bei etwa 600 mm liegen. Die Niederschläge verteilen sich recht gleichmäßig über das Jahr, entsprechend dem atlantischen Klimaeinfluss fällt jedoch der Hauptteil im Sommer. Die Winter sind schneearm; im Mittel ist an weniger als 5 Tagen im Jahr mit einer Schneedecke von über 10 cm Mächtigkeit zu rechnen. Im langjährigen Mittel herrschen Winde aus dem südwestlichen Sektor vor, verhältnismäßig häufig treten auch Winde aus westlicher und nordwestlicher Richtung auf. Wegen der geringen Reliefenergie und des relativ hohen Durchgrünungsgrades der Stadtrandbebauung ergeben sich im Planungsraum weder starke geländeklimatologische Unterschiede noch wesentliche stadtklimatologische Effekte. Der Waldbestand auf dem Gelände der Rheinischen Landesklinik am nördlichen Rand des Planungsraumes weist laut Waldfunktionskarte NRW Klima- und Immissionsschutzfunktionen (Stufe 2) auf. Der an der nordwestlichen Planungsgebietsgrenze gelegene Waldbestand schützt somit das angrenzende Klinikgelände vor negativen Auswirkungen und trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei.

Negative Auswirkungen auf das Mikroklima können durch den Verlust von für die kleinklimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion wichtigen Vegetationsstrukturen entstehen. Des Weiteren erfolgt eine lufthy-

gienische Belastung durch Baustellenverkehr (Staubimmissionen, Abgase). Auch führt der Straßenneubau zu einem Teilverlust offener, landwirtschaftlich genutzter Kalt- und Frischluftentstehungsflächen. Außerdem kann die zusätzliche Bodenversiegelung zu einer Veränderung des Kleinklimas entlang der Trasse führen, da sich versiegelte Flächen wesentlich rascher aufheizen als begrünte Flächen. Resultierend hieraus kann eine Erhöhung der Verdunstungsrate auftreten. Auch führt das Straßenbauvorhaben zu einer Abgasbelastung bisher weniger stark belasteter Gebiete.

4.5.2.6 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Nahbereich der Trasse befinden sich mehrere eingetragene Baudenkmäler, in die mit dem Straßenbauvorhaben jedoch nicht unmittelbar eingegriffen wird. Allerdings wird die Trasse der B 56n in einem Abstand von etwa 45 m an der als Baudenkmal ausgewiesenen Kirche in Distelrath vorbeigeführt. Dies hat eine Veränderung des Ortsbildes und somit auch eine visuelle Beeinträchtigung im Umfeld der Kirche zur Folge.

Bodendenkmäler sind nicht bekannt, sind aber auf Grund der Besiedelungsgeschichte nicht auszuschließen, da die Zülpicher Börde ein siedlungsgünstiges Gebiet darstellt. Dies belegen auch eine Vielzahl von archäologischen Fundstellen aus der Vorgeschichte, der Römischen Zeit, des Mittelalters sowie der Neuzeit innerhalb des Planungsgebietes sowie auch im Nahbereich der Trasse, die archäologische Befunde erwarten lassen.

Am Beginn des Planungsabschnittes verläuft die B 56 im Bereich Arnoldsweilerweg / ehemalige Kreisbahntrasse und Brückenstraße / ehemalige Kreisbahntrasse randlich zweier römischer Siedlungsplätze. Ferner wird der Bereich eines ausgedehnten Jungsteinzeitlichen Siedlungsplatzes westlich der Güterbahnlinie im Bereich der Flur „Am Rohswege“ von der neuen Straßentrasse in Dammlage gequert. Des Weiteren verläuft die B 56n südlich der L 271 im Bereich der wüst gefallenen Siedlung Miesenheim sowie randlich eines Siedlungsplatzes aus der Römerzeit. Hier befinden sich auch vier fränkischen Körpergräber aus dem Mittelalter. Ein weiterer Bereich mit Einzelfunden aus der Römerzeit findet sich nördlich des ehemaligen Fordwerkes im Bereich der Flur „Auf dem Krey“ randlich der neuen Bundesstraße. Außerdem wird nordöstlich des ehemaligen Fordwerkes ein Areal mit undatierten Einzelfunden von der B 56n gequert. Des Weiteren quert die neue Straßentrasse südöstlich des ehemaligen Fordwerkes einen ausgedehnten Brandkeramischen Siedlungsplatz mit hoher Funddichte aus dem Altneolithikum.

4.5.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

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

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

4.5.3.1 Mensch

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

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

Die negativen baubedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen sind zeitlich begrenzt und werden so gering wie möglich gehalten.

Nach dem Neubau der B 56n ergeben sich für die Verkehrsteilnehmer positive Auswirkungen in Form einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, einer Verringerung der Unfallrate und - bedingt durch einen gleichmäßigen Verkehrsfluss ohne Staubildung - eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs.

Die in der Nachbarschaft des Planungsgebietes lebenden und arbeitenden Menschen sind durch die bestehende Verkehrssituation lärmmäßig bereits vorbelastet. Die betroffenen Anwohner werden jedoch mit der durch den Neubau erzielten Verflüssigung des Verkehrsablaufs, durch die passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie durch die Wiederherstellung der straßenbegleitenden Anpflanzungen mit Sicht- und Immissionsschutzfunktion nicht mit zusätzlichen verkehrsbedingten Emissionen belastet. Die verkehrsbedingten Einwirkungen werden sich gegenüber dem heutigen Zustand insgesamt verringern. Dadurch wird trotz des zu erwartenden Verkehrsanstiegs eine Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation und damit der Wohn- und Lebensqualität in den trassennahen Wohngebieten erreicht.

Die entlang der Strecke zu erwartende Lärmbelästigung ist für die Anwohner zumutbar. Sofern die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge bzw. die nach der Richtlinie für den Verkehrslärm an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) geltenden Grenzwerte für die Lärmsanierung an einzelnen Anwesen überschritten werden, ist diese Lärmbelastung unvermeidbar und wird durch passive Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen bzw. finanziell entschädigt. In der Zeit bis zur Fertigstellung der planfestgestellten Lärmschutzanlagen kann es vorübergehend zu erhöhten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen kommen.

Auf die Ausführungen zum Schutzgut Luft sowie die Ausführungen im Abschnitt B, Ziffer 5.3.4 dieses Beschlusses wird ergänzend hingewiesen.

Die Inanspruchnahme privater Grundstücke erfolgt nur in dem unbedingt erforderlichen Rahmen und wird finanziell entschädigt.

Nach Fertigstellung des Neubaus sind die Möglichkeiten der Erholung im gleichen Umfang gegeben, wie zuvor.

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

4.5.3.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft

Die Maßnahme ist im Hinblick auf Tiere und Pflanzen mit Eingriffen in Natur und Landschaft im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 LG i.V.m. § 14 BNatSchG verbunden. Der Bau der B 56n verändert die Gestaltung von Grundflächen so, dass die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts beeinträchtigt wird. Zum Naturhaushalt gehören auch die im Trassenbereich anzutreffenden besonders bzw. streng geschützten Arten im Sinne des § 44 i.V.m. § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG.

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG sind die vorliegenden Eingriffe jedoch nicht zu untersagen, weil im Rahmen der erforderlichen Abwägung die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege - sofern die erforderlichen Beeinträchtigung nicht ohnehin vermieden, im erforderlichen Maß ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert werden - letztlich nicht im Rang vorgehen.

Die Erheblichkeit des Eingriffs durch den Neubau der B 56n ist im Hinblick auf die Pflanzenstandorte und Tierlebensräume davon abhängig zu machen, ob aus der verkehrlichen Störung eine deutliche Verminderung der Biotopqualität resultiert.

Betroffen sind von den baubedingten Wirkungen überwiegend intensiv genutzte Ackerflächen sowie Siedlungsrandbereiche, die vornehmlich von weniger empfindlichen Arten besiedelt werden. Teilbereiche sind zudem durch verkehrsbedingte Immissionen (z.B. B 264, B 56, Bahntrasse Köln-Aachen) vorbelastet. Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Lärmbelastungen und der in weiten Bereichen vorherrschenden intensiven landwirtschaftlichen Nutzung ist im Planungsraum von keiner besonderen Empfindlichkeit der Tierwelt auf Lärm auszugehen, so dass erhebliche Beeinträchtigungen der Tierwelt durch die baubedingten Wirkungen nicht zu erwarten sind.

Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Lärmbelastungen und der damit verbundenen Anpassungs- bzw. Gewöhnungseffekte sowie der in weiten Bereichen vorherrschenden intensiven landwirtschaftlichen

Nutzung ist im Planungsraum von keiner besonderen Empfindlichkeit der Tierwelt auf betriebsbedingten Lärm auszugehen. Aktuelle Vorkommen von Tierarten, die als besonders stör- und lärmempfindlich gelten, sind aus dem Raum nicht bekannt.

Hinsichtlich der Neubaustrecke werden vorrangig Flächen mit einer geringen ökologischen Wertigkeit mit geringer vegetationskundlicher Bedeutung beansprucht. Hauptsächlich sind Acker- und Grünlandflächen betroffen. In kleinem Umfang werden auch Gehölze beeinflusst.

Das Artenspektrum in diesem Raum umfasst dementsprechend vor allem Arten der offenen Feldflur und Bewohner von Feldgehölzen und Saumstrukturen. Der überwiegende Teil der im Untersuchungsraum beobachteten streng geschützten Tierarten ist auf die offene bis halboffene Feldflur als Bruthabitat und/oder Nahrungshabitat angewiesen. Hinsichtlich artenschutzrechtlicher Details wird auf Abschnitt B, Ziffer 5.3.9 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Im Vorfeld des Baubeginns wird die Bautrasse auf mögliche Wohn- oder Nistplätze geschützter Tierarten abgesucht. Im Bedarfsfall werden artenschutzrechtlich zulässige Maßnahmen ergriffen oder weitere Schutzmaßnahmen getroffen.

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

Insgesamt führt die Kompensation zu einer deutlichen Aufwertung der ausgeräumten Agrarlandschaft, da durch die strukturverbessernden Maßnahmen eine Vielzahl von neuen Lebensräumen geschaffen wird.

Es ist davon auszugehen, dass als Folge des Eingriffs keine Zerstörung von Biotopen eintritt, die für andere streng geschützte Artenvorkommen (verschiedene Vogel- und Käferarten) nicht ersetzbar sind und eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Arten hervorrufen. Dafür sprechen die Lage der geplanten Straße, die Trassierung in verkehrlich vorbelasteten Bereichen wie auch der Umstand, dass aufgrund der Beschaffenheit des Umfeldes der Gesamtlebensraum der Arten nicht in Frage gestellt wird. Der Verlust oder die erhebliche Störung der Lebensräume durch das geplante Vorhaben ist diesbezüglich auszuschließen.

Bau- und anlagenbedingte Wirkungen werden die Funktionsfähigkeit der artspezifischen Habitate nicht in Frage stellen. Tierverlusten durch den

Fahrzeugverkehr wird im Bereich der Flugrouten durch Leitstrukturen entgegengewirkt.

Über die vorgenannten umfangreichen Maßnahmen bezüglich der biotischen Faktoren im weiteren Umfeld der neuen Trasse, die in ihrer Gesamtheit zur Wiederherstellung bzw. landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes führen und im Vergleich zum Ist-Zustand zu einer weiteren Anreicherung des Landschaftsraumes beitragen, wird eine Kompensation der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in dem gebotenen Maße erreicht.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Landschaft sind daher im Ergebnis mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes ergeben (vgl. Abschnitt B, Ziffer 5.3.7 dieses Beschlusses), vereinbar. Bei keiner der potentiell betroffenen, besonders oder streng geschützten planungsrelevanten Arten ist ein Konflikt mit den artenschutzrechtlichen Vorschriften zu erwarten.

4.5.3.3 Boden

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich u.a. aus dem BBodSchG in Verbindung mit der BBodSchV ergeben (vgl. Abschnitt B, Ziffer 5.3.6 dieses Beschlusses), vereinbar.

Den straßenbaubedingten Eingriffen in das Bodenpotenzial und die Bodenfunktionen steht im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung – an anderer Stelle – die Aufwertung von bisher durch Pestizid- und Düngeeintrag belasteten und durch maschinelle Bearbeitung verdichteten landwirtschaftlichen Böden gegenüber. Hierbei werden auch die Böden mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung gestärkt.

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

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

Die Ausbreitung betriebsbedingter Schadstoffe und der Eintrag auf die angrenzenden Flächen werden durch die gezielte Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern entlang der Trasse weitgehend verhindert. In die-

sem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass nach vorliegenden Untersuchungs- und Forschungsergebnissen zur Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen etwaige, auf den Straßenverkehr zurückzuführende schädliche Bodenveränderungen allenfalls unmittelbar neben dem Fahrbahnrand (im Bereich des Banketts) anzutreffen sind.

Arbeiten in Bereichen vorhandener Altlastverdachtsflächen werden mit den zuständigen Behörden abgestimmt. In Zusammenarbeit mit diesen Behörden werden Eingriffe ermittelt und ggf. Maßnahmen zur Sicherung oder Bergung festgelegt.

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

4.5.3.4 Wasser

Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Umweltanforderungen - wie sie sich für das Schutzgut Wasser aus dem WHG und dem LWG ergeben (vgl. Abschnitt B, Ziffer 5.3.5 dieses Beschlusses) - vereinbar.

Die Planung umfasst fünf Entwässerungsabschnitte. Der erste Abschnitt reicht vom Planfeststellungsanfang bis zum Bauwerk 2 über die DB-Strecke Köln-Aachen. Das im Bereich der B56n gefasste Wasser wird über ein geplantes Regenüberlaufbecken im Arnoldsweilerweg in die Trennkanalisation der Stadt Düren eingeleitet. Der zweite Entwässerungsabschnitt reicht vom Bauwerk 2 bis Bau-km 2+240. Die in Stationierungsrichtung linke Fahrbahn entwässert weitestgehend über die Böschungsschulter in das angrenzende Gelände und teilweise in die Mittelstreifenentwässerung. Das Straßenoberflächenwasser wird über Borde und Straßenabläufe in eine Sammelleitung geführt. Die in Fahrtrichtung rechte Fahrbahn entwässert in Straßengräben. Das im zweiten Entwässerungsabschnitt gefasste Wasser wird einer zentralen Versickerungsanlage an der Merzenicher Straße (km 1+709) zugeführt. Der dritte Entwässerungsabschnitt reicht von Bau-km 2+240 bis zur Kölner Landstraße. Die linke Fahrbahn entwässert frei ins Gelände. Die rechte Fahrbahn entwässert über Borde und Straßenabläufe in eine vor dem Lärmschutzwall geplante Rohrleitung. Das gefasste Wasser wird dem Regenwasserkanal DN 800 in der Kölner Landstraße zugeleitet. Der vierte Entwässerungsabschnitt zwischen der Kölner Landstraße und der Girbelsrather Straße entwässert über Mulden und Rohrleitungen zu einem geplanten Schacht. Das diesem Schacht zulaufende Wasser wird von der Stadt Düren übernommen und zu einer dort geplanten Regenwasserbehandlungsanlage geleitet. Die ersten vier Abschnitte reichen vom Bauanfang der B 56n bis zur Girbelsrather Straße. Die B 56n wird in diesem Bereich

über Rohrleitungen entwässert, die an unterschiedlichen Stellen an die Trennkanalisation der Stadt Düren angeschlossen werden.

Der fünfte Entwässerungsabschnitt reicht von der Girbelsrather Straße bis zum Bauende. Dieser Abschnitt wird über Straßenseitengräben mit Querriegeln entwässert. Der Notüberlauf der Straßenseitengräben wird an den Girbelsrather Graben angeschlossen, der südlich entlang der Girbelsrather Straße vom vorhandenen Bahnübergang zum Ellebach verläuft. Die vorhandene Verrohrung des Girbelsrather Grabens wird im Bereich des Straßenkörpers entfernt und durch einen Rohrdurchlass ersetzt. Der Straßengraben der Stockheimer Landstraße, der die vorhandene Straße in nördlicher Richtung entwässert, wird zwischen dem Bauende der B 56n und der nördlichen Anbindung der Stockheimer Landstraße an die B 56n verlegt. Der verlegte Graben kreuzt die Stockheimer Landstraße in einer Verbindungsleitung DN 600.

Diesem projektierten Entwässerungssystem wurde von den zuständigen Wasserbehörden nicht widersprochen.

Die vorgesehene Versickerung des Niederschlagswassers innerhalb der geplanten Versickerungsanlage und der Seitengräben lässt erwarten, dass durch Ausnutzen der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten weitgehend vermieden werden kann, dass die vom Oberflächenwasser mitgeführten Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Wege zum Grundwasser verringert.

Die Beeinträchtigungen durch die Versiegelung werden durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Die mit der oberirdischen Ableitung des Straßenoberflächenwassers verbundene Verringerung der Grundwasserneubildungsrate liegt unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Zudem werden durch das vorgesehene Versickerungskonzept die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate minimiert.

Da das bei Merzenich geplante Wasserschutzgebiet von der B 56n nicht tangiert wird, sind Beeinträchtigungen nicht zu erwarten.

Darüber hinaus bewirken die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Extensivierungs- und Anpflanzungsmaßnahmen - an anderer Stelle - eine qualitative Verbesserung des Grund- und Oberflächenwassers durch Verminderung des Pestizid- und Düngereintrags.

Da im Bereich der geplanten Straßentrasse keine Oberflächengewässer vorhanden sind, sind negative Auswirkungen auf fließende Gewässer nicht zu erwarten.

4.5.3.5 Klima / Luft

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

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

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

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

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

Die auf der Basis der MLuS-02 durchgeführte Luftschadstoffuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die zurzeit gültigen Grenz- und Orientierungswerte sowie Konzentrationswerte nicht überschritten werden.

Auch die geltenden Immissionsgrenzwerte und Alarmschwellen für Luftschadstoffe nach der 39. BImSchV werden nicht überschritten (vgl. Abschnitt B, Ziffer 5.3.4.2 dieses Beschlusses).

Auswirkungen auf Wohn- und Erholungsbereiche durch negative Veränderung der Luftqualität infolge der anlagebedingten Wirkungen sind nicht zu erwarten, zumal hinsichtlich der gasförmigen Stoffe auf Grund der bereits bestehenden Belastung entlang der alten Trasse der B 56 sowie der B 264, der L 271 und weiteren kommunalen Verbindungsstraßen keine signifikante zusätzliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft erfolgen wird. Zudem ist mit einer Verminderung der Schadstoffe durch Vermeidung von Staubildung und Verflüssigung des Verkehrsablaufs innerhalb der Ortslage entlang der B 56 zu rechnen, so dass daher insgesamt die lufthygienische Situation durch die Neubaumaßnahme nicht verschlechtert, wenn nicht durch eine Verringerung der Autoabgase sogar etwas verbessert wird.

Während des Baubetriebs kann es zu Staub- und Abgasbelastungen für die angrenzenden Bereiche kommen. Diese Belastungen entstehen jedoch nur vorübergehend.

Insgesamt sind daher die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Belastungen des Schutzgutes Luft als vertretbar anzusehen, zumal sich die Schadstoffsituation in den Ortsdurchfahrten erheblich verbessern wird und es dadurch, dass der Verkehrsfluss durch die Ortsumgehung reibungsloser wird und Rückstaus vermieden werden, zu geringeren Emissionen – bezogen auf das einzelne Kraftfahrzeug – kommt. Außerdem kommt es auch durch den steigenden Anteil an schadstoffarmen Fahrzeugen zu geringeren Emissionen.

Bezüglich des Schutzgutes „Klima“ sind keine Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung betroffen. Trotz des Umfanges der Neuversiegelung ist nicht von einer nachhaltigen Beeinträchtigung der klimatischen Situation auszugehen. Die ggf. im unmittelbaren Umfeld der Straße auftretenden kleinräumigen Änderungen und Störungen des Kleinklimas sind unvermeidbar und liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Gehölzanpflanzungen übernehmen u.a. auch wichtige lokalklimatische und lufthygienische Funktionen. Insgesamt sind erhebliche und nachhaltige negative Auswirkungen auf das Klima durch die Neubaumaßnahme nicht zu erwarten.

4.5.3.6 Kultur- und sonstige Sachgüter

Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Umweltanforderungen - wie sie sich für Bodendenkmäler aus dem Denkmalschutzgesetz ergeben (vgl. Abschnitt B, Ziffer 5.3.13 dieses Beschlusses) - vereinbar.

Angesichts der zahlreichen Fundstellennachweise ist von einem günstigen Siedlungsraum mit großflächigen Siedlungsbereichen auszugehen, deren Gesamtausdehnung keinesfalls erfasst ist. Daher würde durch eine Verlagerung der Trasse der Konflikt hier nicht gelöst, sondern lediglich verlagert werden. Dies führt zu dem Ergebnis, dass denkmalrechtliche Interessen auf dauerhafte Erhaltung der ermittelten Bodendenkmäler in diesem Fall soweit zurücktreten können, wie es die Maßnahme (das Vorhaben) verlangt (§ 9 II b DSchG NW). Jenseits dieser Grenzen hat der Straßenbaulastträger Maßnahmen zur Sicherung der Bodendenkmäler zu treffen, die nach Art und Umfang geeignet sind, den Eingriff in das Bodendenkmal im öffentlichen Interesse so weit zu minimieren, wie dies unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit tatsächlich möglich ist. Es ist eine Leistung (hier wissenschaftliche Untersuchung) zu erbringen, die dazu beiträgt, die unkontrollierte und totale Zerstörung bedeutender archäologischer Bodenurkunden auszuschließen. Die denkmalschädigenden Eingriffe sind dabei dem Straßenbau zuzurechnen.

Durch die Auflagen in Abschnitt A, Ziffer 4.6 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Belange der Bodendenkmalpflege in angemessener Weise berücksichtigt werden. Eine mit dem Denkmalschutzgesetz nicht zu vereinbarende Beeinträchtigung ist nicht zu erwarten.

4.5.3.7 Zusammenfassung

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

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

5 Materiell-rechtliche Bewertung

5.1 Planrechtfertigung

Der Neubau der B 56n im hier festgestellten Abschnitt ist gemessen an den Festlegungen des FStrAbG und den Zielen des Bundesfernstraßengesetzes erforderlich.

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

Diesen Anforderungen genügt der Plan für den Neubau der B 56n. Diese Feststellung beruht im Einzelnen auf folgenden Überlegungen:

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

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

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

Es handelt sich bei der Ausweisung in der Bedarfsplanung nach dem FStrAbG um eine politische Leitentscheidung, welche die für das Vorhaben sprechenden Gründe stärkt. Die Planfeststellungsbehörde ist daher befugt, aus der gesetzgeberischen Leitentscheidung für die Abwägung Gesichtspunkte abzuleiten, die für das Vorhaben sprechen. Die Überwindung solcher durch den Gesetzgeber unterstrichener Belange kann nur aufgrund besonderer Gegengründe geschehen, die ihrerseits über ein entsprechendes Gewicht verfügen müssen; ausgeschlossen ist jedoch, dass die Planfeststellungsbehörde die Frage, ob ein Verkehrsbedarf für ein Vorhaben besteht, anders als der Gesetzgeber entscheidet (BVerwG, Urteil v. 21.3.1996 -4 C 26.94- DVBl. 1996, S. 907). Gründe, die den vom Gesetzgeber festgelegten Bedarf überwinden könnten, sind weder ersichtlich, noch haben die Einwender insoweit Entscheidungserhebliches vorgetragen.

Der Neubau der B 56n ist im Übrigen auch aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten. Derzeit besteht zwischen der östlichen Voreifel und dem deutschen Autobahnnetz (A 4 bzw. A 44) keine leistungsfähige Verbindung. Der Transitverkehr mit erheblichem LKW-Anteil vollzieht sich über die vorhandene Bundesstraße 56, die innerhalb der Ortsdurchfahrt sowie an ihrem Knotenpunkt mit der B 264 im Ortszentrum die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht hat. Wirtschaftlich wie verkehrlich stellt dies keine sinnvolle Anbindung des östlich an Düren anschließenden Raumes dar. Mit Blick auf das steigende Verkehrsaufkommen ist mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln eine leistungsgerechte und verkehrssichere Abwicklung der Verkehrsströme auf der vorhandenen Bundesstraße nicht mehr möglich und entspricht nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis. Erhebliche Lärm- und Abgasimmissionen belasten auf den vorhandenen Bundesstraßen die Verkehrsteilnehmer und Anwohner. Mit dem Neubau der B 56n entsteht eine leistungsfähige Verbindung zwischen den östlich von Düren gelegenen Gebieten sowie der Voreifel an das Autobahnnetz sowie die niederländische Grenzregion. Hinsichtlich näherer Einzelheiten wird auf die Ausführungen in Abschnitt B, Ziffer 5.3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

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

Soweit vereinzelte Einwender Bedenken in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme, die sparsame Verwendung von Haushaltsmitteln und die hohe Umweltbelastung haben, sind diese für sich genommen noch nicht geeignet, Anhaltspunkte für eine Überschreitung des gesetzgeberischen Ermessens bei der Aufnahme der Maßnahme in den Bedarfsplan

zu liefern (BVerwG, Beschluss v. 26.4.1996 -11 VR 47.95- NuR 1997, S. 79).

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

5.2 Planungsleitsätze

Die Planung für den Neubau der B 56n einschließlich der Folgemaßnahmen sowie der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen orientiert sich an den im FStrG und in den anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die bei der öffentlichen Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.

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

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

5.3 Abwägung

5.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gemäß § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Dieses Gebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis.

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

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

Bei dem Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielsetzung bei öffentlichen Planungen in Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den vorgenannten Planungsleitsätzen anhaftende Wirkung. Kennzeichnend sind hierfür Regelungen mit Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in § 15 Abs. 1 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss v. 21. August 1990 - 4 B 104/90 - NVwZ 1991, S. 69). Auch § 50 BImSchG gibt eine Regelung vor, die nach ihrem Inhalt nur bei der Abwägung des Für und Wider der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann. Vorschriften wie diese verleihen den entsprechenden öffentlichen Belangen ein besonderes Gewicht, dem bei der Abwägung Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Urteil v. 22. März 1985 - 4 C 73/82 - NJW 1986, S. 82). Sie sind als abwägungserhebliche Belange in die Abwägung einzustellen.

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange ist - wie den Darlegungen entnommen werden kann - in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach Lage der Dinge erkennbar ist, das heißt, was aufgrund der

konkreten Planungssituation relevant ist. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der Anlieger.

Ergänzend wird auf Folgendes hingewiesen:

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

Sinn und Zweck der Planfeststellung ist es jedoch, die konkreten Auswirkungen der Straße auf die vom Plan Betroffenen rechtsgestaltend zu regeln. Eine Betroffenheit im Sinne der Planfeststellung liegt vor, wenn in das Grundeigentum eines Privaten oder in sonstiger Weise in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen wird. Allgemeine Auswirkungen einer Planung, z.B. auf Natur und Landschaft, Naherholung, auf den Boden, das Wasser, das Klima oder die Luft sind keine Eingriffe in eine individuell geschützte Rechtsposition. Mit dem Schutz, dem Erhalt oder der Fürsorge dieser Güter sind die Träger öffentlicher Belange im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereichs beauftragt. Soweit verkehrs- oder umweltpolitische Gesichtspunkte, z.B. die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs oder generelle Fragen beispielsweise zur Schadstoffproblematik, thematisiert worden sind, ist hierüber nicht im Rahmen der Planfeststellung zu befinden. Ein Anspruch darauf, von Auswirkungen und Belastungen einer Straße gänzlich verschont zu bleiben, besteht nicht. Die allgemeinen negativen Auswirkungen des Straßenbaus gehören zu den Lasten, die im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen sind, wobei auch die positiven Aspekte nicht verkannt werden dürfen.

5.3.2 Verkehrliche Belange

5.3.2.1 Funktionale Bedeutung der Straße im Planungsraum

Die B 56 ist eine alte historische Verkehrsachse, die eine wichtige überregionale Verbindung zwischen dem Großraum Bonn/Euskirchen, dem Raum Geilenkirchen und dem südöstlichen Teil der Niederlande um Roermond darstellt. Gleichzeitig dient sie als Zubringer für Verkehre aus der östlichen Voreifelregion zur A 4 und zur A 44 mit deren Verbindungsfunktion zu den Oberzentren Aachen und Köln bzw. Düsseldorf.

5.3.2.2 Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation

Die heutige B 56 führt im Planungsraum durch das Ortszentrum der Stadt Düren. Damit vollzieht sich zurzeit der gesamte und zum großen Teil aus

Schwerlastverkehr bestehende Transitverkehr zwischen der östlichen Voreifel und den Anschlussstellen an der A 4 (Düren) bzw. der A 44 (Jülich), aber auch der Berufsverkehr, über die vorhandene B 56 durch die Ortslage Düren, die zahlreiche plangleiche Kreuzungen aufweist. Im Ortszentrum trifft sie zudem auf die B 264. Die nicht durch Signalanlagen geregelte Kreuzung ist mit einem großen Kreisverkehr gestaltet. Hier kreuzen bevorrechtigt Fußgänger die angeschlossenen Ausfahrtsstraßen. Diese Strecke wird den heutigen Verkehrsbelastungen angesichts des gestiegenen Verkehrsaufkommens mit den sich hieraus ergebenden Staus nicht mehr gerecht; für die Zukunft ist angesichts der absehbaren Verkehrszunahme mit einer weiteren Verschlechterung der Situation zu rechnen.

5.3.2.3 Planungsziel

Um die geschilderten Unzulänglichkeiten auszuräumen und den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos zu bewältigen, wird mit der B 56n ein leistungsfähiger und übersichtlich trassierter Straßenzug geschaffen, der den gesamten überregional orientierten Durchgangsverkehr und Teile des Ziel- und Quellverkehrs an sich zieht und dadurch die derzeit innerörtlich belasteten Bundesstraßen einschließlich der teilweise engen Ortsdurchfahrten entlastet.

Dem Durchgangsverkehr wird damit eine zügige und gleichmäßige Fahrweise ermöglicht, die einerseits zu einer geringeren Lärm- und Schadstoffentwicklung als im vorhandenen, stark belasteten Netz (mit Anhalten, Warten und Anfahren) und andererseits zu einer Einsparung von Zeit- und Betriebskosten führt. Auch der Ziel- und Quellverkehr wird, da in einem ausreichenden Maße Verknüpfungsmöglichkeiten zum nachgeordneten Straßennetz bestehen, unter Mitbenutzung des neuen Straßenzuges zielgerichtet gelenkt und verteilt.

Mit der verkehrlichen Entlastung der innerstädtischen Bundesstraßen sind eine spürbare Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und eine deutliche Verbesserung der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität (Wohnumfeldverbesserung) für die dortige Bevölkerung verbunden.

Durch die Trennung der verschiedenen Verkehrsarten wird zudem eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht.

5.3.2.4 Verkehrsbelastung/Verkehrsentlastung

Aus der von der Stadt Düren im Jahre 1992 erstellten und im Jahre 2000 aktualiserten „Verkehrsuntersuchung für Düren und Umgebung“ sowie

einer von der IGEPA Verkehrstechnik GmbH im Jahre 2003 erstellten und bis 2006 fortgeschriebenen „Verkehrsuntersuchugn B 56n“ hat der Träger der Straßenbaulast nachfolgend aufgeführte Verkehrsbelastungen für das Jahr 2020 prognostiziert:

Streckenabschnitt	DTV	DTV_{SV}
B 56 alt – K 2	25.100	1.255 (5 %)
K 2 – Brückenstraße	22.230	1.223 (5,5 % Gewerbegebietsanschluss)
Brückenstraße – B 264	21.258	1.233 (5,8 % Gewerbegebietsanschluss)
B 264 – L 271	17.277	864 (5 %)
L 271 – B 56 alt	12.858	733 (5,7 %)

5.3.2.5 Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange entsprechen. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr waren diesen Erfordernissen auf den Einzelfall bezogen die sonstigen berührten Belange gegenüberzustellen und gegeneinander abzuwägen.

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

Der Querschnitt der B 56n wurde unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastung nach den RAS-Q ermittelt. Die B 56n soll in erster Linie als Kraftfahrstraße betrieben werden. Aufgrund der überregionalen Verbindungsfunktion und in Anlehnung an die vorhandenen Ausbauquerschnitte an den Anschlusspunkten sowie die ermittelten Ver-

kehrsströme wurde die B 56n mit zwei unterschiedlichen Querschnitten nach RAS-Q 96 geplant.

Im nördlichen Abschnitt vom Anschluss an die bereits vierstreifig ausgebaute Schöllerstraße (B 56 alt) bis zur Kreuzung der Kölner Landstraße (B 264) erhält die B 56n einen Regelquerschnitt von 20 m Kronenbreite (RQ 20), der sich im Einzelnen wie folgt zusammensetzt:

Bankett	1,50 m
Randstreifen	0,50 m
Fahrstreifen	3,25 m
Fahrstreifen	3,25 m
Randstreifen	0,50 m
Mittelstreifen	2,00 m
Randstreifen	0,50 m
Fahrstreifen	3,25 m
Fahrstreifen	3,25 m
Randstreifen	0,50 m
Bankett	1,50 m
Gesamt	20,00 m

Im südlichen Abschnitt vom Kreuzungsbereich der Kölner Landstraße (B 264) bis zum Anschluss an die Stockheimer Straße (B 56 alt) erhält die B 56n einen Querschnitt von 11 m Kronenbreite (RQ 10,5), der sich wie folgt zusammensetzt:

Bankett	1,50 m
Randstreifen	0,50 m
Fahrstreifen	3,50 m
Fahrstreifen	3,50 m
Randstreifen	0,50 m
Bankett	1,50 m
Gesamt	11,00 m

Eine Querschnittsreduzierung würde die Bewegungsspielräume der Fahrzeuge verringern, den flüssigen Verkehrsablauf hemmen, das Unfallrisiko erhöhen, insgesamt also eine Senkung des Straßenstandards bedeuten. Eine Querschnittsverbreiterung ist weder aus verkehrlichen Gründen erforderlich noch unter umwelt- bzw. eigentumsrechtlichen Gesichtspunkten vertretbar.

5.3.3 Planungsvarianten

Bereits im Vorfeld des den Planfeststellungsunterlagen zu Grunde gelegten Straßenentwurfes wurden zur Linienfindung verschiedene Untersu-

chungen durchgeführt. Sie dienen als Entscheidungskriterium der Abwägung aller Belange zur Minimierung des Eingriffs in die Wirkungsbereiche Mensch, Freiraum und Landschaftsökologie, Städtebau und Raumordnung, Verkehr sowie einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung.

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt umfasst den Neubau der B 56n als östliche Ortsumgehung von Düren zur Entlastung der innerstädtischen B 56 und zur Verbesserung der Verkehrsströme.

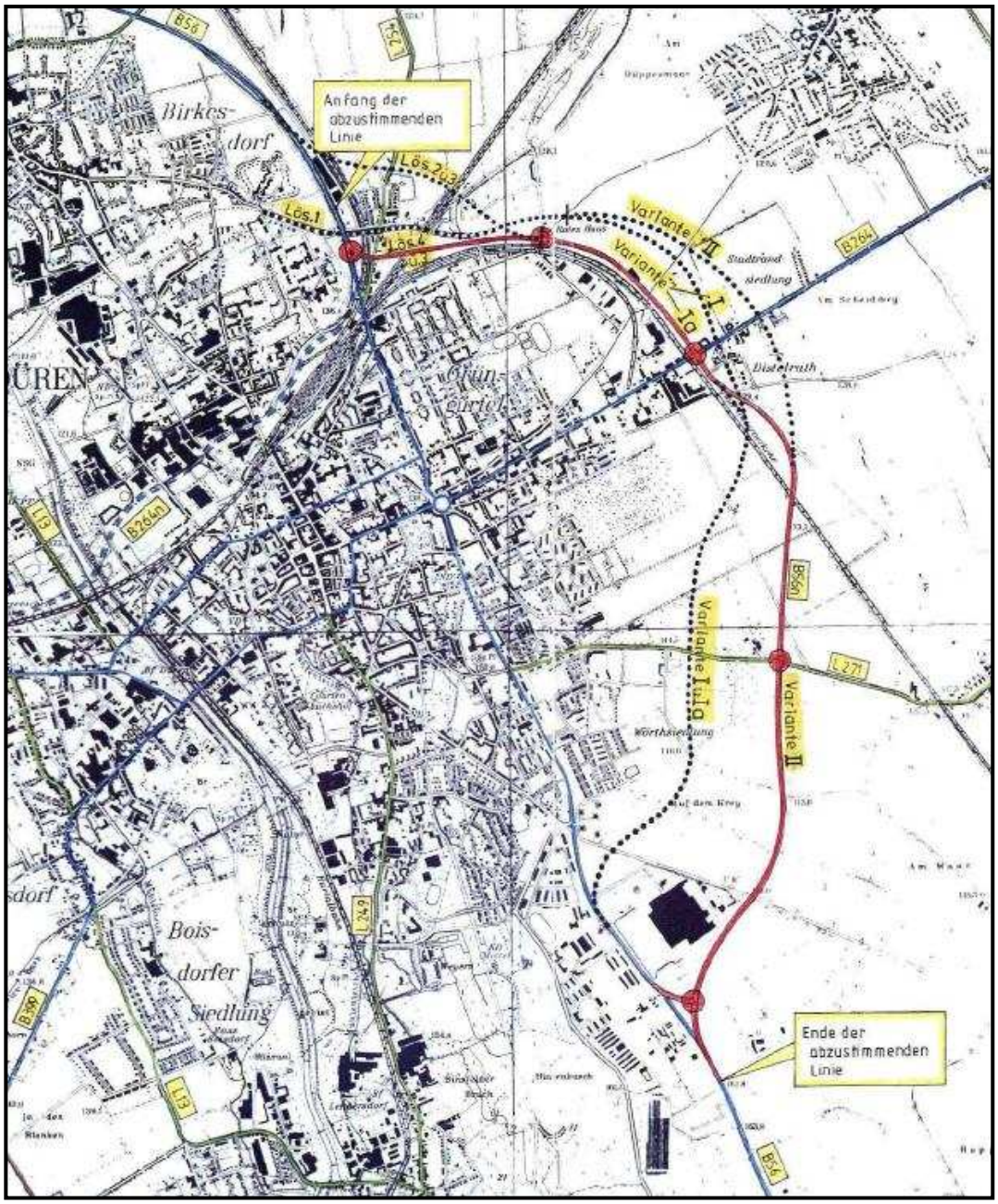
Bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung kommt es aufgrund des unzureichenden Querschnittes der vorhandenen B 56alt zu erheblichen Verkehrsbehinderungen, vor allem in den Verkehrsspitzenstunden. Eine Anpassung des vorhandenen Straßenzustandes der B 56alt an die Erfordernisse aus dem Verkehrsaufkommen ist nicht möglich, da die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Knotenpunkte durch einen Umbau nicht steigerungsfähig ist. Bei einer anzunehmenden kontinuierlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens würden die derzeitigen Verkehrsstörungen und –gefährdungen weiter zunehmen.

Mit der prognostizierten, zunehmenden Verkehrsbelastung würde es bei der Nullvariante zu einer weiteren, erheblichen Verschlechterung der Lärm- und Schadstoffsituation in der Ortsdurchfahrt B 56alt kommen. Ein Ausbau der B 56alt ist nicht möglich, woraus eine dauerhafte Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Straße resultiert. Auch das übrige innerörtliche Straßennetz bietet keine Möglichkeit, den Verkehrsstrom der B 56alt lediglich durch verkehrsordnende und –lenkende Maßnahmen sowohl verkehrsgerecht als auch nachbarschaftsschonend durch Düren zu führen. Die verkehrlich schon heute außerordentlich nachteilige Situation würde sich daher zuspitzen.

Aus diesen Gründen schieden die Null- und Ausbauvariante aus humanökologischen, städtebaulichen und verkehrlichen Gründen aus und wurden nicht weiter verfolgt.

In den nachfolgenden Überlegungen bot es sich an, die Variantenuntersuchung ausgehend von der Kreuzung der Kölner Landstraße (B 264) mit ihrer verkehrsführenden Funktion im Raum wiederum in einen nördlichen und südlichen Abschnitt zu unterteilen.

Die untersuchten Varianten (gepunktete Linien) sowie die Vorzugstrasse aus der Linienabstimmung ergeben sich aus der nachfolgenden Karte:



Beurteilung der einzelnen Varianten

Im nördlichen Teilabschnitt sind durch die einzelnen Lösungen hervorgerufene Konfliktschwerpunkte wie folgt zu nennen:

- die vollständige Inanspruchnahme der Verlängerung des Biotopkomplexes „Alte Kreisbahntrasse“, der eine wichtige Vernetzungsstruktur zwischen dem Naturschutzgebiet „Ruraue“‘ und dem Naturschutzgebiet „Vorbahnhofsgelände Düren“ darstellt, durch die Lösung 1;

- die Zerschneidung des Biotopkomplexes „Vorbahnhofsgelände Düren“ und damit eine erhebliche Beeinträchtigung von Austauschbeziehungen in Richtung des Biotopkomplexes „Alte Kreisbahntrasse“ durch die Lösungen 2 und 3;

- der Verlust sämtlicher Bodenfunktionen durch Versiegelung sowie die Überprägung von Böden im Bereich von Dämmen und Nebenflächen durch alle Lösungen, insbesondere aber durch die Lösungen 2 und 3 aufgrund der größten Trassenlänge;

- die Neuverlärmung von Wohngebieten (Im Jagdfeld) und Wohnhäusern innerhalb von Mischgebieten (südlich an die Alte Kreisbahntrasse angrenzend) sowie der Verlust eines einzeln stehenden Wohnhauses im Außenbereich zwischen Heerweg und der Bahnstrecke Köln - Aachen durch Lösung 1;

- die Neuverlärmung von Wohnhäusern innerhalb des Mischgebietes östlich des Arnoldsweilerwegs durch die Querspange bei Lösung 3 und durch Lösung 4;

- die Neuverlärmung von drei Wohnhäusern im Außenbereich an der K 2 (ehemals L 254) durch die Lösungen 2 und 3.

Im südlichen Teilabschnitt betreffen die Auswirkungen der Trassenalternativen in erster Linie die Inanspruchnahme von Boden, das Schutzgut „Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ sowie den Siedlungsraum.

Als Konfliktschwerpunkt ist bei allen Varianten der Verlust sämtlicher Bodenfunktionen durch Versiegelung sowie die Überprägung von Böden im Bereich von Dämmen und Nebenflächen zu nennen. In dieser Hinsicht ergibt sich eine klare Präferenz für die Variante la (11,4 ha), die eine um ca. 40 % geringere Flächeninanspruchnahme gegenüber der Variante II (15,7 ha) aufweist. Die Variante I nimmt mit einer Flächeninanspruchnahme von 13,3 ha eine Mittelstellung ein.

Bezüglich des Schutzgutes „Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ ist als Konfliktschwerpunkt bei Variante II die randliche Zerschneidung des Biotopkomplexes im Bereich des Demeterhofes zu nennen, dem aufgrund seiner hohen Strukturvielfalt eine Refugialfunktion für Tierarten reich strukturierter landwirtschaftlicher Nutzflächen zukommt. Einen erheblichen Konflikt stellt aufgrund der siedlungsfernen Trassenführung darüber hinaus die starke Neuzerschneidung von Landschaft dar.

Bei der Variante I und insbesondere bei der Variante Ia (aufgrund der Bündelung mit der Güterverkehrsstrecke Düren - Euskirchen) liegt in dieser Hinsicht eine deutlich verminderte Eingriffserheblichkeit vor.

In Bezug auf das Schutzgut „Mensch“ (Wohnen/Wohnumfeld) ist als lokaler Konfliktschwerpunkt die visuelle Beeinträchtigung der Distelrather Kapelle durch die Varianten I und Ia zu nennen. Aufgrund der bestehenden visuellen Vorbelastungen (angrenzende Gewerbegebiete) bzw. der Bündelung mit der Güterverkehrsstrecke und dem größeren Abstand zur Kapelle und ihrem Umfeld ist die Beeinträchtigungsintensität allerdings bei Variante Ia deutlich vermindert. Ähnliches gilt für die Variante I bzw. Ia aufgrund der bereits bestehenden Vorbelastungen (Ford-Werk) für den Bereich der Wörthsiedlung.

Der Aspekt der Neuverlärmung von Siedlungsstrukturen ist im vorliegenden Fall von vergleichsweise untergeordneter Bedeutung, da die Trassen überwiegend in ausreichendem Abstand von hochempfindlichen Siedlungsstrukturen verlaufen. In einzelnen kritischen Bereichen, in denen wohnbauliche Nutzungen betroffen sind, kann ein Überschreiten der gesetzlichen Grenzwerte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen zwar verhindert werden, aufgrund der geringen bestehenden Vorbelastungen ist allerdings von einer Beeinträchtigung der Wohn- und Wohnumfeldqualität auszugehen. Davon betroffen sind bei Variante I und Variante Ia die Distelrather Kapelle und eine Hofanlage, bei Variante Ia zusätzlich das nördlich der Kölner Landstraße und westlich der Trasse gelegene Mischgebiet sowie bei Variante II ein einzeln stehendes Wohnhaus im Außenbereich südlich der Merzenicher Straße.

An weiteren Konfliktschwerpunkten in Bezug auf das Schutzgut „Mensch“ ist der Verlust von zwei Wohnhäusern durch die Variante Ia (im Bereich ‘Rotes Haus‘ und im Bereich der östlich an die Güterverkehrsstrecke angrenzenden Spedition) zu nennen sowie die Tangierung einer sehr bedeutenden Fundstelle mit Zeugen römischer, fränkischer und mittelalterlicher Besiedlung südlich der Binsfelder Straße durch die Variante II.

Begründung der Vorschlagslinie

Für den nördlichen Teilabschnitt kann zusammenfassend festgehalten werden, dass die Lösung 2 und insbesondere die Lösung 3 unter Berücksichtigung der UVP-relevanten Schutzgüter mit der größten Eingriffserheblichkeit verbunden sind. Ausschlaggebende Gründe sind gegenüber der Lösung 4 deutlich größere Flächeninanspruchnahme und die Zerschneidung der Biotopvernetzungsstruktur Ruraue - alte Kreisbahntrasse.

Ebenfalls mit großer Eingriffserheblichkeit verbunden ist die Lösung 1. Negativ zu bewerten ist hier im Wesentlichen die Zerstörung des Biotopkomplexes „Alte Kreisbahntrasse“.

Neben der Trennwirkung durch die Bahnlinie werden durch die Lösungen 1, 2 und 3 Landschaft und Ortschaften erneut durchschnitten. Dadurch entstehen Verinselungen von landwirtschaftlich ertragreichen Flächen und Ortschaften.

Die Lösung 4 stellt im nördlichen Teilabschnitt in jeder Hinsicht die günstigste Lösung dar. Dafür verantwortlich ist, dass es durch diese Variante zu keinen Eingriffen in höherwertige Biotopstrukturen kommt, zum anderen weist die Lösung 4 die geringste Neuversiegelung von Boden und Flächeninanspruchnahme insgesamt auf. Durch die Bündelung der Verkehrswege Bahn / Straße werden eine weitere Zerschneidung der Landschaft und eine daraus resultierende Verinselung von Landschaft und Ortschaft (mit Ausnahme des Bereichs „Im Jagdfeld“) weitgehend verhindert.

Im südlichen Teilabschnitt zwischen Brückenstraße und B 56alt (Bauende) ist bei allen drei untersuchten Varianten (I, Ia und II) als Konfliktschwerpunkt der Verlust sämtlicher Bodenfunktionen durch Versiegelung zu nennen. In dieser Hinsicht ergibt sich eindeutig der Vorteil der Variante Ia (11,4 ha), die eine um ca. 38 % geringere Flächeninanspruchnahme gegenüber der Variante II (15,7 ha) aufweist. Die Variante I nimmt mit einer Flächeninanspruchnahme von 13,3 ha eine Mittelstellung ein. Im nördlichen Bereich werden durch die Variante II größere geplante Gewerbebauflächen durchschnitten, die durch die Varianten I und Ia lediglich randlich tangiert werden.

Die Variante Ia stellt im nördlichen Abschnitt die günstigste Variante dar, da durch die Bündelung Bahn / Straße eine erneute Zerschneidung der Landschaft und die daraus resultierende Verinselung verhindert wird. Im südlichen Bereich wurde der Variante II der Vorzug gegeben, da durch die siedlungsferne Trassenführung Erweiterungsmöglichkeiten vorhandener Baugebiete in östliche Richtung Rechnung getragen wird und der Anschluss an die B 56alt in einer zügigen Linienführung mit guten Sichtverhältnissen machbar ist.

In Anbetracht der vorgenannten Aspekte wurde als Vorzugstrasse eine Variantenkombination aus Lösung 4 (ortnah) im nördlichen Abschnitt, Variante Ia (ortnah) im 1. Teil und Variante II (ortsfern) im 2. Teil des südlichen Abschnitts zu Grunde gelegt.

Diese Variante hat sich anhand der zuvor dargelegten Gründe als die zweckmäßigste Lösung erwiesen.

Die Gesamtbeurteilung des Ausbauentwurfes erfolgte nach den Kriterien Mensch, Raumordnung, Städtebau, Verkehrsverhältnisse, straßenbauliche Infrastruktur, Wirtschaftlichkeit und unter Berücksichtigung öffentlicher und privater Belange sowie nach Prüfung der Umweltverträglichkeit.

Die Planung berücksichtigt die gesetzten Ziele nach den Gesichtspunkten der Funktionserfüllung, der Straßenbau- und der Verkehrstechnik, der Umweltverträglichkeit und der Wirtschaftlichkeit. Es ist die zügigste, wirtschaftlichste und umweltverträglichste Linienführung gewählt worden. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Die Einwendungen, die den Umfang der Variantenuntersuchung kritisieren und vor allem bemängeln, dass noch ortsfernere Trassenmöglichkeiten nicht untersucht wurden, sind unbegründet.

Der Vorhabenträger hat eine sachgerechte und aktuelle Bewertung der Situation vorgenommen und diese hat die Planfeststellungsbehörde bei der Variantenprüfung berücksichtigt. Dabei ergab sich für die Planfeststellungsbehörde keine von der Sache her andere, naheliegendere Trassenvariante, die sich aufgedrängt hätte, um die mit der Planung verfolgten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen zu verwirklichen.

Die von einzelnen, insbesondere von der Vorzugstrasse betroffenen Einwendern vorgetragene Kritik ist nachvollziehbar, aus den zuvor dargelegten Gründen jedoch unbegründet.

5.3.4 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Neu-/Ausbauplanung ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist und - erforderlichenfalls - wie dieser im Einzelnen hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten eigenen Belangen eines Anwohners, die bei einem Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle - wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) normativ geregelt ist - liegen; insbesondere im Hinblick auf die Trassierung stellen sie einen abwägungserheblichen Belang dar (BVerwG, Beschluss v. 14.9.1987 -4 B 176.87- UPR 1988, S. 71; Urteil v. 4.5.1988 -4 C 2.85- NVwZ 1989, S. 151).

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

Die vorgesehene Linienführung der B 56n ist aus den bereits dargestellten Gründen gewählt worden. Die Planfeststellungsbehörde hatte daher zu prüfen, ob und ggf. auf welche Weise bei der vorgesehenen Straßenführung ausreichender Immissionsschutz sichergestellt werden kann. Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind von dem Straßenbauvorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Gebiete zu erwarten bzw. werden die entsprechenden Schutzmaßnahmen angeordnet soweit diese drohen.

5.3.4.1 Lärmschutz

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

der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

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

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

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

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

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und den Betrieb von Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken. Auch im öffentlich-rechtlichen Nachbarschaftsverhältnis zwischen Vorhabenträger und nutzungsbetroffenen Dritten ist § 43 Abs. 1 BImSchG Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit oder Unzumutbarkeit von Lärm. Dement-

sprechend enthält die 16. BImschV zugleich die konkreten Vorgaben für die rechtliche Beurteilung des lärmbezogenen Nutzungskonflikts zwischen Straße und Nachbargrundstück. Diese Regelungen sind für die Beurteilung von Zumutbarkeit und Unzumutbarkeit des Lärms für die Planfeststellungsbehörde verbindlich (vgl. BVerwG, Beschluss vom 8. Nov. 1994 - 7 B 73/94 - NVwZ 1995, 993).

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

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

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

Andere Regelwerke, die (wie z.B. die DIN 18005, die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- bzw. Orientierungswerte vorsehen, finden im vorliegenden straßenrechtlichen Verfahren keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

5.3.4.1.3 Die Änderung einer Straße ist nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV wesentlich, wenn

- die Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder

- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von der zu ändernden Straße ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

- Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

In diesem Zusammenhang ist es also erforderlich, dass der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Lärms erhöht wird. Die Erhöhung des Beurteilungspegels ist nur von Bedeutung, wenn sie auf den erheblichen baulichen Eingriff zurückzuführen ist; d.h. die Lärmsteigerung muss ihre Ursachen ausschließlich in der baulichen Maßnahme haben. Der Einfluss der allgemeinen Verkehrsentwicklung, für die der bauliche Eingriff nicht ursächlich ist, ist zu neutralisieren (OVG Münster, Urteil vom 20.12.1985 - 9 A 719/83 - NJW 1986, 2657 ff; BVerwG, Beschluss vom 04.10.1991 - 4 B 162/91 - unveröffentlicht).

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

in einem Wohngebiet gelegenen Hauses Verkehrsimmissionen als zumutbar hinnehmen.

5.3.4.1.5 Mit den von km 0+276 bis 0+375 sowie von km 0+510 bis km 0+640 und von km 2+230 bis km 2+406 geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle und -wände) im nördlichen Teilabschnitt der B 56n sowie durch die ortslagenferne Trassenführung der B 56n im südlichen Teilabschnitt und den durchgängig gewählten Straßenoberflächenbelag mit einem Korrekturwert D_{Stro} = -2 dB(A) wird die Einhaltung der o.g. Grenzwerte - abgesehen von einigen wenigen Ausnahmen - gewährleistet.

Nach den Planunterlagen handelt es sich hierbei um die nachfolgenden Grundstücke / Gebäude einschließlich ggf. vorhandener Anbauten:

Rheinische Kliniken	Gebäude 3, Gebäude 5A, 5B und 5C, Gebäude 6, 6a und 6b,
Arnoldsweilerweg	106, 108,
Heerweg	97, 101,
Im Jagdfeld	34, 35, 36,
Brückenstraße	262,
Kölner Landstraße	345, 347, 349, 351, 353, 355, 363, 365, 367, 369, 371, 373, 375, 387, 389 sowie westlich von 389 an der Kölner Landstraße gelegenes Gebäude, 408, 410, 412, 415, 416,
Rudolf-Diesel-Straße	Schule, Gebäude D und Gebäude E

In diesen Fällen sehen die Planunterlagen des Vorhabenträgers lediglich passive Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen vor. Weitergehender bzw. aktiver Schallschutz ist nach den Planunterlagen nicht vorgesehen, da derartige Maßnahmen zum Schutz dieser Gebäude platzbedingt nicht zu realisieren sind (Kölner Landstraße) oder die mit aktivem Schallschutz verbundenen Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck (§ 41 Abs. 2 BImSchG) standen.

5.3.4.1.6 Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben in ausreichendem Umfang eine wirksame und den verordnungsrechtlichen Anforderungen entsprechende Lärmvorsorge beinhaltet.

Im Rahmen von landes- und bundesweiten Straßenplanungen sind die Interessen möglichst vieler Verkehrsteilnehmer und von der Planung betroffener Eigentümer bzw. Anlieger in den verschiedenen Planungsabschnitten zu berücksichtigen. Daher können Einzelmaßnahmen insbesondere zu Zeiten immer knapper werdender Haushaltsmittel für Infrastrukturmaßnahmen auf dem Verkehrssektor nicht über die gesetzlichen bzw. verordnungsrechtlichen Vorgaben und die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze hinaus bevorzugt werden.

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

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

5.3.4.1.7 Durch die mit diesem Planfeststellungsbeschluss angeordneten Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (lärmmindernder Straßenoberflächenbelag und Lärmschutzwälle und -wände) wird das gebietsspezifische Immissionsschutzniveau - abgesehen von den unter Abschnitt A, Ziffer 5.2.2 genannten Fällen - gewährleistet.

In diesen Fällen ist dem Vorhabenträger aufgegeben worden, Entschädigungen für Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen (z.B. Lärmschutzfenster) in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten (§ 42 Abs. 1 i.V.m. Abs. 2 BImSchG), es sei denn, die vorhandenen Bauschalldämmmaße der baulichen Anlagen mindern den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel ab (vgl. Abschnitt A, Ziffer 5.2.2).

Die Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit der Außenwohnbereiche (z.B. Balkon, Terrasse), bei denen der Lärmpegel über dem vorgenannten, entsprechend der Gebietsart zumutbaren Lärmrichtwert (Beurteilungspegel) für den Tag liegt, ist ebenfalls zu entschädigen (vgl. Abschnitt A, Ziffer 5.2.3). Hierbei gilt Folgendes:

Bei den in Abschnitt A, Ziffer 5.2.3 des Beschlusstenors angeführten Anwesen überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den maßgeblichen Grenzwert von 64 dB(A) der 16. BImSchV. Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG.NRW. einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

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

§ 2 Abs. 1 der 16. BImSchV legt zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Immissionswerte fest, die der Beurteilungspegel nicht überschreiten darf. Dieser Beurteilungspegel ist gemäß § 3 Satz 1 der 16. BImSchV nach Anlage 1 der Verordnung zu berechnen. Wie aus dieser Anlage zu ersehen ist, handelt es sich bei dem Beurteilungspegel um einen Mittelungspegel. Er wird auf der Grundlage des prognostizierten durchschnittlichen Verkehrsaufkommens ermittelt. Diese Methode gewährleistet zuverlässigere Ergebnisse und ist für den Betroffenen durchweg günstiger als Messungen. Für die Berechnung enthält Anhang 1 folgende Vorgaben: In dem Diagramm 1 ist der Mittelungspegel in Abhängigkeit von der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke und dem maßgebenden LKW-Anteil dargestellt. Die für die einzelnen Straßengattungen maßgebende stündliche Verkehrsstärke und die maßgebenden LKW-Anteile sind in der Tabelle A zusammengestellt. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke wird über die der Planung zugrunde liegende, über alle Tage des Jahres ermittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) ermittelt, und zwar getrennt für die Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr und für die Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Soweit keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, wird dieser Wert nach den in der Straßenplanung gebräuchlichen Modell- und Trendprognosen bestimmt. Von diesem Berechnungsverfahren kann der Planungsträger nur dann abweichen, wenn er über anderweitiges Datenmaterial verfügt, das unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung zur Ermittlung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke in Kfz/h und des maßgebenden LKW-Anteils in Prozent am Gesamtverkehr herangezogen werden kann.

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

Der Planungsträger ist diesen normativen Anforderungen gerecht geworden. In die v.g. Untersuchung sind alle lärmtechnisch bedeutsamen Sachverhalte einbezogen worden. Der Vorhabenträger hat die zu erwartenden Lärmbelastungen ordnungsgemäß ermittelt und auf der aktuellen rechtlichen Grundlage - unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit - entsprechende Schutzmaßnahmen vorgesehen. Dabei sind die einzuhaltenden Immissionswerte normativ vorgegeben, so dass lediglich Überschreitungen zu berücksichtigen sind. Auch Unterschreitungen im Bereich 0,x dB (A) belegen dabei - gemessen an der Norm - die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte.

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

5.3.4.1.10 Im Verfahren ist die Prognose der Verkehrsbelastung für das Jahr 2020 angezweifelt worden.

Der Vorhabenträger hat bei der Lärmberechnung zu Recht darauf abgestellt, dass der Verkehr auf dem planfestgestellten Abschnitt der B 56n bis zum Jahre 2020 auf die prognostizierte Menge ansteigen wird.

Diese Annahme beruht auf der von der IGEPA Verkehrstechnik GmbH im Jahre 2003 erstellten Verkehrsuntersuchung. Diese stützt sich auf eine umfassende Verkehrsuntersuchung aus 1995/1996, die selbst wiederum auf einer Vorgängeruntersuchung aus 1991 aufbaute und mit der die Notwendigkeit von Netzergänzungen im Raum Düren nachgewiesen wurde. Während die beiden Vorgängeruntersuchungen einen Prognosehorizont für das Jahr 2010 darstellten, wurde mit der Verkehrsuntersuchung aus 2003 auf den nunmehr im Verfahren angesetzten Prognosehorizont 2020 abgestellt.

Zur Überprüfung der Prognosedaten und deren Fortschreibung auf das Jahr 2020 wurden dabei im September 2002 an markanten Querschnitten, die schon in den Vorgängeruntersuchungen zugrunde gelegt worden waren, Verkehrszählungen durchgeführt. Hierbei stellte sich heraus, dass die für 2010 prognostizierten Verkehrszahlen für die Ost-West-Verkehre unverändert nach HBS auf das Jahr 2020 fortgeschrieben werden können, während die Nord-Süd-Verkehre bei der Fortschreibung auf das Jahr 2020 um 5 % abzumildern sind.

Die Fortschreibung der ermittelten Verkehrsdaten wurde dabei aus dem Gutachten „Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP)“ abgeleitet und die darin enthaltenen Prognosemodelle für den Personen- und den Güterverkehr zugrunde gelegt. Die Verbindungsfunktion der B 56n in den nahe gelegenen Nationalpark Eifel wurde hierbei hinsichtlich des Personenverkehrs dahingehend berücksichtigt, dass abweichend vom BVWP das Trendszenario mit einer Zuwachsrate von 22,1 % Berücksichtigung fand. Auch die sich aus einer neuen Anschlussstelle „Merzenich“ an der A 4 verändernden Verkehrsbeziehungen sind hierbei durch eine umfassende Verkehrsuntersuchung zum Straßennetz im Raum Düren berücksichtigt.

Nach den vorhandenen Verkehrszählungen, den aktuellen RDS-Daten und dem daraus zu erwartenden Trend sind die in Zweifel gezogenen Prognosedaten korrekt. Die Planfeststellungsbehörde bezweifelt nicht, dass diese Verkehrsprognose für das Jahr 2020 mit den ausgewiesenen LKW-Anteilen für die vorliegende lärmtechnische Untersuchung und die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen geeignet ist.

Der Prognoseansatz ist auch nicht deshalb fehlerhaft, weil er auf das Jahr 2020 bezogen ist. Eine starre Festlegung auf einen bestimmten Zeitraum erscheint jedoch schon deshalb problematisch, weil es insoweit an jeglicher normativen Fixierung fehlt. Die 16. BImSchV lässt die Frage ungeregelt. Dagegen lässt sich die Relevanz des § 75 Abs. 3 Satz 2, 2. Halbsatz VwVfG.NRW. nicht von vornherein von der Hand weisen. Danach sind Anträge auf eine nachträgliche Planergänzung gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.NRW. ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustandes 30 Jahre verstrichen sind. Der innere Zusammenhang der Fristbestimmung des § 75 Abs. 3 Satz 2, 2. Halbsatz VwVfG.NRW. mit der Prognoseentscheidung der Planfeststellungsbehörde ist unverkennbar. Ein nachträglicher Planergänzungsanspruch kommt nach § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.NRW. nur in Betracht, wenn unvorhersehbare Wirkungen eintreten. Dies ist der Fall, wenn sich die Prognose als fehlgeschlagen erweist, nicht aber, wenn die Berechnung des Verkehrslärms schon im Zeitpunkt der Planfeststellung erkennbar fehlerhaft war. § 75 Abs. 3 Satz 2, 2. Halbsatz VwVfG.NRW. bürdet dem Vorhabenträger das Prognoserisiko längstens 30 Jahre auf.

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

Da normative Vorgaben fehlen, ist die Entscheidung, bei der Prognose auf das Jahr 2020 abzustellen, auch deshalb nicht zu beanstanden, da sie sich nicht als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten lässt. Die zeitliche Anknüpfung an das Jahr 2020 fügt sich in die Konzeption ein, die dem Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung vom 15. November 1993 zugrunde liegt. Wie aus der Begründung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung (BT-Drucks. 12/3480) zu ersehen ist, orientiert sich der Plan an der Verkehrsentwicklung, die der Bundesgesetzgeber bis zum Jahr 2010 erwartet. Vor diesem Hintergrund ist es nicht zu beanstanden, bei Vorhaben, die im Bedarfsplan als vordringlicher Bedarf dargestellt

sind, bei Anwendung der 16. BImSchV auf denselben bzw. auf einen auf 5 bis 10 Jahre erweiterten Zeitpunkt abzustellen.

Für die Planfeststellungsbehörde sind keine konkreten Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass die Prognose der Verkehrsentwicklung und die darauf basierende Berechnung des Verkehrslärms bereits zum heutigen Zeitpunkt erkennbar fehlerhaft sind.

Die entsprechenden Einwendungen werden deshalb zurückgewiesen.

5.3.4.1.11 Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass einige Anwohner trassennaher Anwesen in erheblichem Umfang Verkehrslärm ausgesetzt sind. Ein unzumutbarer Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum, der weitergehende Schutzmaßnahmen oder die Übernahme von Grundstücken erforderlich macht, ist aus folgenden Erwägungen jedoch nicht gegeben:

Es handelt sich um Anwesen im Außenbereich (einzustufen als Dorf- bzw. Mischgebiete), wo - dem Gebietscharakter entsprechend - höhere Lärmwerte zu erwarten und hinzunehmen sind als in festgesetzten Wohn- und Kleinsiedlungsgebieten. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Abschnitt B, Ziffern 5.3.4.1.2 und 5.3.4.1.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Darüber hinaus ist nach dem derzeitigen Stand der Technik davon auszugehen, dass durch Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden im Innenbereich sowohl verkehrslärmbedingte Schlafstörungen während der Nachtstunden als auch Kommunikationsstörungen während des Tages ausgeschlossen werden können. Die §§ 41 ff. BImSchG gewähren nach einer Entscheidung des BVerwG (Urteil vom 18. April 1996 - 11 A 86.95, DVBl.1996, S. 921) nicht ausnahmslos einen Anspruch auf Lärmschutz bei geöffneten Fenstern. Da der Gesetzgeber den Anwohnern von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen ggf. auch den Einbau von Schallschutzfenstern (ggf. in Verbindung mit Lüftungseinrichtungen) zumutet, ist von den Anwohnern in Kauf zu nehmen, dass sie bei gelegentlich geöffneten Fenstern oder beim Aufenthalt im Außenwohnbereich grenzwertüberschreitendem Verkehrslärm ausgesetzt sind.

5.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Der Vorhabenträger hat eine Luftschadstoffuntersuchung auf Basis der MLuS-02, geänderte Fassung 2005, durchgeführt.

Die ermittelte Schadstoffabschätzung kommt zu dem Ergebnis, dass die festgeschriebenen Grenzwerte (Gesamtschadstoffbelastung) für

- Kohlenmonoxid
- Stickstoffdioxid
- Schwefeldioxid
- Benzol
- Blei sowie
- Partikel (PM_{10})

durch den Bau der B 56n nicht überschritten werden.

Eine Bewertung des ab 2015 geltenden Grenzwertes der 39. BImSchV für Partikel ($PM_{2,5}$) erfolgte zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht. Im Hinblick auf die erst am 06.08.2010 in Kraft getretene 39. BImSchV ist insoweit zunächst die für eine Bewertung erforderliche MLus-02 (Stand 2005) zu überarbeiten. Durch die in Abschnitt A, Ziffer 4.11.2, enthaltene Auflage wird aber sichergestellt, dass unverzüglich

nach Schaffung der technischen Möglichkeiten eine Bewertung erfolgt und hierauf ggf. entsprechend reagiert werden kann.

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

Ob und welche Minderungsmaßnahmen zu treffen sind, hängt von der künftigen Entwicklung ab. Vorhabensbezogener Vorkehrungen gegen Überschreitungen der genannten Schadstoffgrenzwerte bedarf es nicht, wenn wie hier dem Grundsatz der Problembewältigung durch den Regelungsmechanismus der Luftreinhalteplanung nach der 39. BImSchV hinreichend Rechnung getragen werden kann.

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

Insofern sind konkrete Maßnahmen in diesem Beschluss nicht zu treffen, da das hiermit festgestellte Straßenbauvorhaben mit den Belangen der Luftreinhaltung als vereinbar anzusehen ist.

5.3.4.3 Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der B 56n ergeben sich Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Dies gilt, obwohl bisher gesetzliche Vorschriften für den Erschütterungs-Immissionsschutz fehlen. Denn zum einen sind die Bauarbeiten unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst auszuführen und zum anderen befinden sich keine erschütterungsempfindlichen Anlagen und Gebäude in der Nähe der neuen B 56n. Im Anhörungsverfahren ist auch nicht auf das Vorhandensein derartiger Anlagen hingewiesen worden.

Im Übrigen tritt vielmehr eine wesentliche Verbesserung im Bereich der bebauten Ortslage ein, weil der Verkehr (insbesondere der quartierfremde Schwerverkehr) aus der Ortsdurchfahrt herausgenommen und auf die neue Straße verlagert wird.

Zur Frage der Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen wird auf den gemäß RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport vom 31.7.2000 - MBl. NRW. S. 945 - verwiesen.

5.3.4.4 Bauimmissionen

Hinsichtlich der von der Straßenbaustelle ausgehenden Belästigungen und Beeinträchtigungen durch Lärm-, Staub- und Schmutzeinwirkungen gilt grundsätzlich Folgendes (BGH, Urteil v. 30.10.1970 - V ZR 150/67 - DVBl. 71, S. 264):

Beeinträchtigt der Bau einer Straße nach Art und Ausmaß die Nutzung eines Nachbargrundstücks derart, dass diese Beeinträchtigungen vom Nachbarn der Straße nicht hingenommen zu werden brauchen, d.h., sind diese Beeinträchtigungen wesentlich und hervorgerufen durch eine Nutzung des störenden Straßengrundstücks, die nicht ortsüblich ist, kann dem hiervon Betroffenen nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles eine Entschädigung nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zustehen. Soweit der Nachbar die Einwirkungen nach § 906 Abs. 1 BGB dulden muss, scheidet dagegen ein unter dem Gesichtspunkt der Entschädigung relevanter Eingriff von vornherein aus.

Ob die genannten Voraussetzungen für eine derartige Entschädigung vorliegen, wird in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren entschieden. Auf Abschnitt B, Ziffer 8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

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

Für diese Fälle wird dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung wegen Wertminderung festgestellt, über dessen Höhe im Entschädigungsverfahren (vgl. Abschnitt B. Ziffer 8 dieses Beschlusses) zu entscheiden ist.

5.3.5 Gewässer- und Grundwasserschutz

5.3.5.1 Allgemeines

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen auch den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes. Weder durch den Neubau noch durch den Betrieb der Straße sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner unzumutbar negativ berühren. Dieser Einschätzung ist von den am Verfahren beteiligten Wasserbehörden nicht widersprochen worden. Wasserschutzgebiete werden von der Baumaßnahme nicht tangiert.

5.3.5.2 Überwachung der verwendeten Baustoffe

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

Ausgehend von diesen Grundsätzen bedarf es über die unter Abschnitt A, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses enthaltenen Auflagen hinaus keiner weiteren Anordnungen zur Qualität der beim Bau zu verwendenden Stoffe. Diese Auflagen und die vom Vorhabenträger zu beachtenden Richtlinien bieten eine hinreichende Gewähr dafür, dass die einschlägigen Vorschriften des Gewässerschutzes beachtet werden. Woher das zu verwendende Material stammt und wie die Überwachung seiner Unbedenklichkeit im Einzelnen erfolgt, ist eine Frage der konkreten Bauausführung, die in diesem Beschluss keiner planerischen Bewältigung bedarf.

5.3.6 Bodenschutz

Angesichts einschlägiger Untersuchungsergebnisse und Forschungsberichte zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen einerseits sowie den vorliegenden Bodenverhältnissen und der zu erwartenden Verkehrsbelastung andererseits ist selbst in unmittelbarer Fahrbahnnähe die Besorgnis schädlicher Bodenveränderungen (im Sinne von BBodSchG und BBodSchV) nicht begründet. Bodenverdichtungen im Bereich der technisch erforderlichen jeweiligen Arbeitsstreifen werden nach Beendigung der Baumaßnahme wieder hergerichtet. Angesichts des

5.3.7 Naturschutz und Landschaftspflege

5.3.7.1 Rechtsgrundlagen

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in §§ 1 und 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatschG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen von Natur und Landschaft im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder nicht in sonstiger Weise zu kompensieren sind. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so kann nach § 15 Abs. 6 BNatschG vom Vorhabenträger ein Ersatzgeld verlangt werden.

5.3.7.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil v. 30.10.1992 - 4 A 4/92 - NVwZ 1993, S. 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe - also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können - zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot beachtet, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Das bedeutet nur Vermeidbarkeit an Ort und Stelle, weil der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben anknüpft und somit den Verzicht auf den Eingriff durch Wahl einer anderen Trasse oder Aufgabe des Vorhabens nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 7.3.1997 - 4 C 10.96 - NuR 1997, 404). Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das nach dem Fachrecht zulässige Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann.

5.3.7.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen

Gemäß dem naturschutzrechtlichem Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, hat der Vorhabenträger versucht, diesen Erfordernissen gerecht zu werden. Hierzu ist u.a. Folgendes vorgesehen:

<u>Vermeidungs- / Minimierungsmaßnahmen:</u>

- Beschränkung der Bodenverdichtung und –versiegelung auf die Flächen, die für den Bau der Trasse sowie die ausgewiesenen Baustelleneinrichtungen, Baustraßen und Lagerflächen unbedingt benötigt werden;
- Sicherung und Schutz des Oberbodens durch getrennten Oberbodenabtrag, der zur Wiederverwendung abseits vom Baubetrieb in geordneter Form gelagert, gegen Vernässung, Verunkrautung und sonstige Verunreinigung geschützt, nicht befahren oder anderweitig verdichtet wird und bei einer Zwischenlagerung von mehr als 8 Wochen begrünt wird. Die relevante DIN-Normen, wie DIN 18300 Erdarbeiten (ATV) und DIN 18915 Bodenarbeiten (Fachnorm), werden zugrunde gelegt;

- Grundwasserschutz durch sorgsamen Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen (Schmier-, Treibstoffe, Reinigungsmittel etc.) während der Bauphase;
- Rekultivierung von baubedingt in Anspruch genommenen Flächen;
- Behandlung von Altlastenverdachtsflächen vor Baubeginn;
- Verminderung von Neuzerschneidungen durch die B 56n durch enge Bündelung mit der vorhandenen Güterbahnlinie der Rurtalbahn;
- Errichtung von Lärmschutzanlagen zur Verminderung der betriebsbedingten Lärmimmissionen;
- Anlage eines Gehölzstreifens entlang des geplanten Rad-/Gehweges im Umfeld der Kirche in Distelrath als Kollisionsschutz der dort vorkommenden Schleiereule;
- Verschwenkung der Straßenüberführung der Sievernicher Straße zum Erhalt einer gut strukturierten und das Landschaftsbild prägenden Baumhecke;
- Rodung zu entfernender Gehölzbestände außerhalb der Brutzeiten, um das Zerstören besetzter Nester zu verhindern und Verluste von Vögeln auszuschließen.

Schutzmaßnahmen:

Zusätzlich zu den vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen sind während der Bauphase folgende Schutzmaßnahmen zu beachten, um die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gezielt zu vermeiden:

- Schutz angrenzender Vegetationsbestände nach DIN 18920 und RAS-LP4;
- Rodung zu entfernender Gehölzbestände nicht zwischen dem 1. März und dem 30. September (§ 64 LG NRW);
- Errichtung von Schutzzäunen für erhaltenswerte Gehölz- und Baumbestände.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan sowie in den entsprechenden Maßnahmenblättern dargestellten Maßnahmen Bezug genommen.

5.3.7.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Trotz Berücksichtigung der vorgenannten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen verursacht das Umbauvorhaben erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, des Landschaftsbildes und damit der Erholungsnutzung. Von der Baumaßnahme gehen

Einflüsse unterschiedlicher Art und Intensität auf die Nutzungsansprüche aus, nämlich Auswirkungen auf die Faktoren Boden, Wasserhaushalt, Tier- und Pflanzenwelt und Landschaftsbild. Die Auswirkungen stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

- Verlust von Bodenfunktionen durch anlagebedingte Versiegelung;
- Funktionsverlust und Beeinträchtigung von Gehölz- und Offenlandbiotopen durch Baukörper, Baufeld, baubedingten Arbeitsraum und den Betrieb der Straße;
- Lebensraumverlust bzw. dauerhafte Störwirkungen im Bereich der Trasse für geschützte Arten;
- Trennungseffekte durch Straßenkörper und Straßenverkehre;
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes;
- Beanspruchung von Landschaftsteilen während der Bauphase;
- Belastung angrenzender Landschaftsteile durch das Verkehrsaufkommen.

Auf die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG, insbesondere auf die Ausführungen in Abschnitt B, Ziffer 4.5 dieses Beschlusses wird ergänzend hingewiesen.

5.3.7.5 Ausgleichsmaßnahmen

Das naturschutzrechtliche Gebot, Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen (§ 15 Abs. 2 Satz 1, 1. Alt. BNatSchG), ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung. Davon zu unterscheiden sind die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG und die allgemeine fachplanerische Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992 - 4 A 4/92 - NVwZ 1993, 565, 569 zum alten Recht).

Ein Eingriff ist ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Dies setzt neben einem räumlichen Zusammenhang zwischen der ausgleichsbedürftigen Beeinträchtigung und der Ausgleichsmaßnahme voraus, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.

Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten-

und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser und Klima. Dabeien können notwendige Ausgleichsmaßnahmen nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass einzelne überbaute oder beeinträchtigte Strukturen ausgeglichen werden. Vielmehr wird das Ziel verfolgt, mit Hilfe der Ausgleichsmaßnahmen die gestörten Funktionen ökologischer Abläufe zu stabilisieren und wiederherzustellen.

Vorliegend werden folgende Ausgleichsmaßnahmen angeordnet:

- Anpflanzung einer Baumhecke südlich der L 271 einschließlich Entwicklung eines umgebenden Hochstaudensaums auf einer Gesamtfläche von rd. 0,51 ha;

- Umwandlung von Acker in extensives Grünland südlich der L 271 einschließlich Anpflanzung von 27 großkronigen Bäumen entlang der L 271 und des Scheidweges auf einer Gesamtfläche von rd. 1,31 ha;

- Entsiegelung mehrerer kleinerer asphaltierter Flächen im Nahbereich der B 56n sowie verschiedener asphaltierter bzw. geschotterter Rad-/Geh- und Wirtschaftswege in einem Gesamtumfang von rd. 0,52 ha;

- Umwandlung von Acker in Grünland am Westrand von Girbelsrath einschließlich Anlage einer Hecke entlang des westlichen und südlichen Wirtschaftsweges sowie Entwicklung eines umgebenden Hochstaudensaums auf einer Gesamtfläche von rd. 2,56 ha;

- Umwandlung von Acker in eine Ackerbrache westlich des zuvor genannten Gründlands bei Girbelsrath einschließlich Anlage einer Feldholzinsel mit umgebendem Hochstaudensaum auf einer Gesamtfläche von rd. 3,27 ha.

Die auf die Schaffung landschaftstypischer Vegetationselemente gerichteten Maßnahmen sind auch geeignet, das Landschaftsbild in seiner natürlichen Eigenart positiv zu beeinflussen. Sie nehmen mithin Ausgleichsfunktionen nicht nur in Bezug auf den Naturhaushalt, sondern auch in Bezug auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion wahr.

Weitere Einzelheiten sind dem Erläuterungsbericht und den landschaftspflegerischen Begleitplänen zu entnehmen (Abschnitt A, Ziffer 2, lfd. Nrn. 12 und 25).

Daneben sieht die landschaftspflegerische Begleitplanung entlang der Trasse und ihrer näheren Umgebung, auf den neu entstehenden Straßenböschungen und innerhalb der Versickerungsanlage sowie an einer Lärmschutzwand umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen (Anpflanzung von Baum- und Strauchhecken sowie von Einzelbäumen und Baumreihen, Entwicklung von Gras- und Krautfluren, Entwicklung von Sukzessionsflächen und extensiven Wiesenflächen sowie Begrünung einer Lärmschutzwand) vor, die vornehmlich dazu beitragen, dass

- die Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffe weitgehend verhindert wird (Immissionsschutz),

- eine harmonische Einbindung des Straßenkörpers in das Landschaftsbild einschließlich einer optischen Abschirmung (Sichtschutz) stattfindet,

- das Landschaftsbild neu gegliedert und durch mehr Naturnähe und -vielfalt aufgewertet wird.

Im vorliegenden Fall können die aus dem Eingriff in Natur und Landschaft resultierenden Beeinträchtigungen nicht in vollem Umfang ausgeglichen werden. Die nicht ausgleichbaren Eingriffe sind gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 2. Alt. BNatSchG vom Verursacher zu ersetzen. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in der betroffenen naturräumlichen Region in gleichwertiger Weise ersetzt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Vorliegend können die nicht ausgleichbaren unvermeidbaren Beeinträchtigungen in sonstiger Weise kompensiert werden. Als Ersatzmaßnahmen sind innerhalb der betroffenen naturräumlichen Region (Kompensationsraum „Zülpicher Börde, Erper Lössplatte“) vorgesehen:

- Renaturierung des Langerweher Fließes nördlich von Langerwehe einschließlich Anpflanzung von 15 hochstämmigen Laubbäumen innerhalb der angrenzenden Sukzessionsflächen mit Anbringung von Nisthilfen im 5. Jahr nach der Pflanzung,

- Umwandlung von Acker im nordöstlichen Teil der vorgenannten Fläche in einen arten- und strukturreichen Laubwald durch Aufforstung einschließlich Entwicklung eines gehölzfreien Hochstaudensaums,

- Entsiegelung eines im vorgenannten Bereich vorhandenen Wirtschaftsweges sowie der ehemaligen K 34.

Diese Ersatzmaßnahmen werden auf einer Gesamtfläche von rd. 4,61 ha im Bereich von Langerwehe umgesetzt.

Hinzu kommt eine Ersatzmaßnahme auf einer Gesamtfläche von rd. 5,29 ha im Bereich von Rommelsheim. Hier ist vorgesehen:

- Anlage von Ackerbrachen und eines Ackerschonstreifens entlang eines Wirtschaftsweges.

Die Ersatzmaßnahmen sind geeignet, das bestehende Ausgleichsdefizit zu kompensieren.

Näheres ist dem Erläuterungsbericht und den landschaftspflegerischen Begleitplänen zu entnehmen (Abschnitt A, Ziffer 2).

Da die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ausgeglichen bzw., soweit nicht ausgleichbar, in sonstiger Weise ersetzt werden können, darf der Eingriff zugelassen werden.

5.3.7.6 Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

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

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen sind geeignet, die durch den Umbau verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugleichen. Es besteht daher kein weiterer Bedarf zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen.

Qualitativ kann die durch die zusätzliche Versiegelung gestörten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes nicht allein durch eine entsprechende Bodenentsiegelung funktionsloser Straßenabschnitte und Gebäudeflächen ausgeglichen werden, sondern auch durch Überführung von Flächen in einen - bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen - höherwertigen Zustand, so dass diese die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernehmen. Dies wird hier durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen erreicht. Es ist nicht erforderlich und in einem ländlich geprägten Bereich auch kaum möglich,

im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Entsiegelungen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

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

Zur Auswahl der Flächen für die Kompensationsmaßnahmen ist grundsätzlich Folgendes zu sagen:

Bei der Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung steht der Planfeststellungsbehörde keine planerische Gestaltungsfreiheit wie nach § 17 Satz 2 FStrG zu. Bei der Anordnung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft durch eine planfestgestellte Trasse ist die Planfeststellungsbehörde an die Eingriffsregelung der §§ 15 ff. BNatSchG gebunden. Sind Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit dem Eingriff ausgleichbar, so ist für eine planerische Abwägung kein Raum (vgl. BVerwG, Urteil v. 1.9.1997 - 4 A 36.96 -, DÖV 1998, 157, 159).

Vor der Inanspruchnahme privaten Eigentums sind im öffentlichen Eigentum stehende Flächen (aus dem allgemeinen Grundvermögen des Bundes sowie anderer öffentlicher Körperschaften) im Umfeld der Straßenbaumaßnahme auf ihre ökologische Aufwertbarkeit und Nutzbarkeit für Kompensationsmaßnahmen zu prüfen. Diese Vorgabe wurde im vorliegenden Fall beachtet, indem entsprechend verwertbare Flächen einbezogen worden sind.

Nach der Konzeption, die den Regelungen über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugrunde liegt, bedarf es bei einem Zugriff auf einzelne Grundstücke der Verhältnismäßigkeitsprüfung, die sämtliche Elemente des Übermaßverbots einschließt. Es sind zum einen nur solche Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen worden, die sich zur Erreichung des naturschutzrechtlich vorgegebenen Zwecks eignen. Zum anderen stehen die mit den Kompensationsmaßnahmen verbundenen nachteiligen Folgen nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg. Insbesondere wird durch die Kompensationsmaßnahmen nicht die wirtschaftliche Existenz der Betroffenen gefährdet oder gar vernichtet.

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

Eine Überkompensation zu Lasten der Landwirtschaft konnte die Planfeststellungsbehörde dabei ebenso wenig feststellen, wie ein Kompensationsdefizit hinsichtlich der Berücksichtigung des Schutzgutes „Boden“.

5.3.8 Gebietsschutz FFH-Richtlinie / Vogelschutz-Richtlinie

Die Feststellung des vorliegenden Plans ist auch unter Berücksichtigung gemeinschaftsrechtlicher Bestimmungen des Gebietsschutzes zulässig. Zu beachten sind hier § 31 ff. BNatSchG i.V.m. der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 02. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG) – Vogelschutzrichtlinie (Vogelschutz-RL) – (Abl. EG Nr. L 103/1 vom 25. April 1979) und der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG) - FFH-Richtlinie (FFH-RL) – (Abl. EG Nr. L 206/7 vom 22. Juli 1992).

Die geplante Straßenbaumaßnahme liegt nicht in einem Schutzgebiet vorgenannter Richtlinien, so dass eine direkte, unmittelbare Betroffenheit relevanter Schutzgüter bzw. Erhaltungsziele nicht gegeben ist.

Eine Verträglichkeitsuntersuchung war daher nicht erforderlich.

5.3.9 Artenschutz FFH-Richtlinie / Vogelschutz-Richtlinie

Die rechtlichen Grundlagen des Artenschutzes finden sich insbesondere in der FFH-RL und der VRL. In diesen Richtlinien hat die Europäische Union ein abgestuftes Schutzregime für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten vorgeschrieben. So bestehen zum einen Vorschriften zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten (Art. 3 - 11 FFH-RL) und zum anderen artenschutzrechtliche Verbotsregelungen (Art. 12 - 16 FFH-RL, Art. 5 - 9 VRL).

Die Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht ist in der Bundesrepublik Deutschland durch die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes erfolgt. Im Bundesnaturschutzgesetz sind die Regelungen zum Schutz des europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ und insbesondere zum Schutz der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und

der Europäischen Vogelschutzgebiete getroffen worden. Darüber hinaus hat der Gesetzgeber in Kapitel 5 BNatSchG artenschutzrechtliche Regelungen getroffen, die auch der Umsetzung der vorgenannten europarechtlichen Anforderungen des Artenschutzes dienen. Nach der Änderung des Grundgesetzes und der Verabschiedung des Gesetzes vom 29.07.2009 ergibt sich, dass die artenschutzrechtlichen Regelungen des BNatSchG in den Bundesländern unmittelbar anzuwendendes Recht darstellen.

5.3.9.1 Rechtliche Grundlagen

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Die besonders geschützten Arten sind in § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG definiert. Es handelt sich dabei um:

- Arten der Anhänge A oder B der EG-Verordnung 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels (Die Verordnung regelt den Handel mit Exemplaren oder Teilen von Tieren und Pflanzen.)

- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL 92/43/EWG

- Europäische Vogelarten (alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Artikel 1 der Richtlinie 79/409/EWG)

- Tier- und Pflanzenarten der Anlage 1 Spalte 2 zu § 1 der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV - In der BArtSchV sind die streng und besonders geschützten Arten aufgeführt.)

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, 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.

Die streng geschützten Arten sind in § 7 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG definiert. Es handelt sich dabei um:

- Arten der Anhänge A der EG-Verordnung 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels (s.o.)

- Arten des Anhangs IV der FFH-RL 92/43/EWG

- Arten der Anlage 1 Spalte 3 zu § 1 der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV - In der BArtSchV sind die streng und besonders geschützten Arten aufgeführt)

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

- Die besonders geschützten Arten sind in § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG definiert; siehe oben (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote).

- Die besonders geschützten Arten sind in § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG definiert; siehe oben (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

§ 44 Abs. 5 BNatSchG regelt, dass für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft Folgendes gilt: Sind in Anhang IV a FFH-RL aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Sind andere geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

Nach § 15 Abs. 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn

- die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und

- die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.

5.3.9.2 Entscheidungsgrundlage

Bei einer artenschutzrechtlichen Prüfung sind folgende Schutzkategorien nach nationalem und internationalem Recht zu beachten:

- streng geschützte Arten inklusive der Arten des Anhangs IV der FFH-RL,
- besonders geschützte Arten,
- europäische Vogelarten nach VS-RL.

Gegenstand der durchgeführten artenschutzrechtlichen Prüfung sind primär die „planungsrelevanten Arten“, die neben den streng geschützten Arten alle europäischen Vogelarten des Anhangs I und des Art. 4 Abs. 2 VS-RL, die Vogelarten der Roten Liste NRW mit Gefährdungskategorie 0, 1, R, 2, 3 oder I sowie die Koloniebrüter umfassen.

Auf landesweit ungefährdete ubiquitäre Arten wie Amsel, Blaumeise, Buchfink oder Singdrossel wurde nicht weiter eingegangen, da bei diesen keine populationsrelevanten Beeinträchtigungen durch den Neubau der B 56n zu erwarten sind.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist diese Vorgehensweise angemessen und regelgerecht.

Nach einer im Jahre 2006 durchgeführten faunistischen Sonderuntersuchung wurden im Wirkungsbereich der geplanten Trasse die nachfolgenden streng geschützten und planungsrelevant besonders geschützten Arten nachgewiesen:

<u>Vögel</u>

- Feldschwirl
- Graureiher
- Mäusebussard
- Rauchschwalbe
- Rebhuhn
- Schafstelze
- Schleiereule
- Steinschmätzer
- Turmfalke

Säugetiere

- Großer Abendsegler
- Zwergfledermaus

Für sonstige Tier- und Pflanzenarten ergeben sich aus den Unterlagen des Vorhabenträgers und dem Anhörungsverfahren keine Hinweise auf im Planungsgebiet vorkommende, streng geschützte Arten gemäß Anhang IV FFH-RL, so dass eine Betroffenheit hinsichtlich der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen wird.

5.3.9.3 Arten nach FFH-Richtlinie und Vogelschutz-Richtlinie

Die Überprüfung der im Vorhabengebiet möglicherweise vorkommenden streng geschützten Arten gemäß Anhang IV FFH-RL und der europäischen Vogelarten weist nach, dass Beeinträchtigungen und Gefährdungen unter dem Gesichtspunkt des § 15 Abs. 5 sowie des § 44 Abs. 1 BNatschG für keine Art vorliegt.

Dies ergibt sich aus den nachfolgenden Ausführungen:

5.3.9.3.1 Streng geschützte Arten

Säugetiere

Großer Abendsegler

Der Große Abendsegler wird in der Roten Liste NRW als „gefährdete, wandernde“ Art geführt.

Er ist eine typische waldbewohnende Fledermausart. Als Sommerquartiere werden Baumhöhlen bevorzugt. Darüber hinaus werden mitunter auch Quartiere in Nistkästen, an Gebäuden (Hohlräume hinter Gebäudeverkleidungen) und in Felsspalten bezogen. Es werden dabei jedoch „fast ausschließlich offene Wälder oder Waldrandbereiche in abwechslungsreichen Wald- und Wiesenlandschaften besiedelt“ (BRAUN u. DIETERLEN, 2003). Als Jagdhabitat werden verschiedene insektenreiche Lebensräume genutzt (u.a. Gewässer, Landwirtschaftsflächen, Siedlungsflächen und lichte Wälder). Im Rahmen der Fledermausuntersuchungen wurde der Große Abendsegler lediglich einmal mit einem, den geplanten Trassenkorridor überfliegenden Tier nachgewiesen. Geeignete Quartiere für den Großen Abendsegler finden sich innerhalb des von der Straßenbaumaßnahme betroffenen Bereiches nicht.

Von der geplanten Baumaßnahme sind weder geeignete Sommer- noch Winterquartiere des Großen Abendseglers betroffen. Die projektbedingt in Anspruch zu nehmenden Bereiche des Planungsraumes weisen keine besondere Eignung als Nahrungshabitat auf. Ein nicht ersetzbarer Lebensraumverlust i.S. des § 19 Abs. 3 BNatSchG ist beim Großen Abendsegler somit ausgeschlossen.

Da keine tradierten Vernetzungsstrukturen oder Jagdkulissen in Anspruch genommen werden und aufgrund der insgesamt sehr geringen Flugaktivität der Art um Untersuchungsraum (Einzelnachweis) geht die individuelle Gefährdung nicht über das allgemeine Kollisionsrisiko hinaus. Eine Zerstörung, Beschädigung oder erhebliche Störung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist nicht zu erwarten. Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind daher nicht erfüllt.

Zwergfledermaus

Die Zwergfledermaus wird in der Roten Liste NRW als „ungefährdete, aber von Naturschutzmaßnahmen abhängige“ Art geführt.

Sie nutzt als Sommerquartiere Spalten in und an Häusern oder an Bäumen. Vorkommensschwerpunkt der Art ist der Siedlungsraum, wobei selbst die Zentren von Großstädten bewohnt werden. Geeignete Jagdlebensräume findet die Zwergfledermaus „in der Nähe von Grenzstrukturen (Waldränder, Hecken, Wege), über Gewässern und an Straßenbeleuchtungen“. Die Überwinterung erfolgt in geräumigen Höhlen und Stollen. Im Rahmen der durchgeführten Fledermausuntersuchung wurden regelmäßig Zwergfledermäuse im Bereich der Güterverkehrsstrecke beobachtet. Die Nachweise beschränkten sich allerdings jeweils auf ein bis zwei Tiere, die offensichtlich die Bahntrasse und die trassenbegleitenden Gehölzränder als Jagdhabitat nutzten. Eine ähnliche Häufigkeit der Zwergfledermaus wurde auch im Umfeld der Bahntrasse (z.B. Ortsrand Distelrath) nachgewiesen bzw. ist in anderen Bereichen des Raumes (Kleingartenanlagen westlich Rotes Haus, Dürener Siedlungsrand etc.) anzunehmen.

Von der geplanten Baumaßnahme sind weder geeignete Sommer- noch Winterquartiere der Zwergfledermaus betroffen. Die projektbedingt in Anspruch zu nehmenden Bereiche des Planungsraumes weisen keine besondere Eignung als Nahrungshabitat auf. Ein nicht ersetzbarer Lebensraumverlust i.S. des § 19 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Zwergfledermaus somit ausgeschlossen.

Da keine tradierten Vernetzungsstrukturen oder Jagdkulissen in Anspruch genommen werden und aufgrund der insgesamt sehr geringen Flugaktivität der Art um Untersuchungsraum geht die individuelle Gefähr-

dung nicht über das allgemeine Kollisionsrisiko hinaus und betrifft daher auch nicht den Erhaltungszustand. Eine Zerstörung, Beschädigung oder erhebliche Störung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist nicht zu erwarten, da diese nicht im Trassenbereich liegen. Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind daher nicht erfüllt.

Vögel

Mäusebussard

Der Mäusebussard wird in der Roten Liste NRW als „ungefährdete“ Art geführt.

Er nutzt Waldbestände als Bruthabitat, legt seine Horste aber auch in kleinen Feldgehölzen, Baumgruppen und selbst in Einzelbäumen in der freien Landschaft an. Geeignete Jagdgebiete stellen Offenlandlebensräume verschiedener Ausprägung dar. Geeignete Jagdgebiete sind Offenlandlebensräume mit niedriger oder lückiger Vegetation, die mehrere Kilometer vom Neststandort entfernt liegen können. Der Mäusebussard nutzt den Untersuchungskorridor als Nahrungsraum. Im Trassenbereich befinden sich keine Nistplätze.

Zu einer nennenswerten Einschränkung des Nahrungslebensraumes kommt es durch den Straßenneubau unter Berücksichtigung des Aktionsradius der Art nicht. Im Trassenbereich befinden sich keine Nistplätze der Art. Unersetzbare Lebensraumverluste i.S. des § 19 Abs. 3 BNatSchG sind beim Mäusebussard daher ausgeschlossen.

Eine Verletzung oder Tötung einzelner Tiere durch den Verkehr auf der B 56n ist nicht auszuschließen; allerdings ist von keiner Gefährdung auszugehen, die über das „allgemeine Kollisionsrisiko“ hinausgeht. Projektbedingte Zerstörungen, erhebliche Störungen oder Beschädigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind nicht zu erwarten, da sich diese nicht im Trassenbereich befinden. Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind beim Mäusebussard daher nicht erfüllt.

Turmfalke

Der Turmfalke wird in der Roten Liste NRW als „ungefährdete“ Art geführt.

Nistplätze des Turmfalken sind neben Bäumen vor allem Felswände und Gebäudenischen. Selbst Großstädte werden nicht gemieden. Geeignete Jagdgebiete sind wie beim Mäusebussard Offenlandlebensräume mit niedriger oder lückiger Vegetation, die mehrere Kilometer vom Nest-

standort entfernt liegen können. Der Turmfalke nutzt den Untersuchungskorridor als Nahrungsraum. Im Trassenbereich befinden sich keine Nistplätze.

Zu einer nennenswerten Einschränkung des Nahrungslebensraumes kommt es durch den Straßenneubau unter Berücksichtigung des Aktionsradius der Art nicht. Im Trassenbereich befinden sich keine Nistplätze der Art. Unersetzbare Lebensraumverluste i.S. des § 19 Abs. 3 BNatSchG sind beim Turmfalken daher ausgeschlossen.

Eine Verletzung oder Tötung einzelner Tiere durch den Verkehr auf der B 56n ist nicht auszuschließen; allerdings ist von keiner Gefährdung auszugehen, die über das „allgemeine Kollisionsrisiko“ hinausgeht. Projektbedingte Zerstörungen, erhebliche Störungen oder Beschädigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind nicht zu erwarten, da sich diese nicht im Trassenbereich befinden. Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind beim Turmfalken daher nicht erfüllt.

Schleiereule

Die Schleiereule wird in der Roten Liste NRW dank Naturschutzmaßnahmen als „ungefährdete“ Art geführt.

Sie weist eine enge Bindung an Siedlungsflächen auf. Geeignete Nistplätze findet sie in störungsfreien, gut anfliegbaren Brutnischen, insbesondere in Kirchtürmen, Scheunen und Dachböden. Zur Jagd wird bevorzugt offenes Gelände an Siedlungsrändern, mitunter auch entlang von Straßen und Wegen aufgesucht.

Die geplante Trasse verläuft etwa 45 m westlich der als Brutplatz genutzten Kirche in Distelrath. Der Brutplatz bleibt erhalten. Mit dem Straßenneubau gehen aber Teile der brutplatznahen Grünland- und Ackerflächen verloren, die zum bevorzugten Nahrungslebensraum der Schleiereule gehören. Diese Einschränkungen des Nahrungslebensraumes betreffen lediglich einen relativ kleinen Teil des möglichen Nahrungsgebietes der Schleiereule. Der Abstand zwischen der geplanten Straße und den Brutplätzen im Süden des Planungsraumes (Demeterhof, ehemalige Fordwerke, Marienkapelle) ist deutlich größer. Projektbedingte Verluste der Nistplätze sind ausgeschlossen. Lebensraumverluste i.S. des § 19 Abs. 3 BNatSchG sind bei der Schleiereule ausgeschlossen.

Durch die Inbetriebnahme der B 56n ist mit einer Zunahme des Risikos verkehrsbedingter Verletzung oder Tötung einzelner Tiere durch den Verkehr zu rechnen. Ein Risiko besteht zum einen beim bodennahen Überflug über die Straße, zum anderen durch eine bevorzugte Jagd ent-

lang der Straßenränder. So stellen die oft kurzrasigen Straßenböschungen innerhalb der zunehmend intensiv genutzten und daher vergleichsweise nahrungsarmen Landschaft Bereiche mit einer relativ hoher Kleinsäugerdichte dar. Entsprechende Bereiche werden daher von verschiedenen Greifvogelarten und Rabenvögeln, aber auch von einigen Eulen gerne zur Jagd aufgesucht. Damit erhöht sich für sie die prinzipielle Wahrscheinlichkeit einer Kollision. Im Umfeld der Distelrather Kirche wird das Kollisionsrisiko durch die plangleiche Kreuzung mit der B 264 (Ampelschaltung) und die damit verbundene geringere Fahrgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge vermindert. Darüber hinaus wird zu einer weiteren Verminderung des Kollisionsrisikos in dem nistplatznächsten Straßenabschnitt ein straßenparalleler Gehölzstreifen als Überflughilfe, insbesondere für unerfahrene Jungeulen, angelegt (Verminderungsmaßnahme). Mit Hilfe dieser Verminderungsmaßnahmen verbleibt das Kollisionsrisiko auf der Ebene eines allgemeinen Lebensrisikos. Erhebliche Störungen während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser- und Überwinterungszeiten sind bei dieser kulturfolgenden Art nicht anzunehmen, da die B 56n nicht unmittelbar ihre Niststätten tangiert. Eine Zerstörung, Beschädigungen und/oder Störungen, die eine erhebliche Funktionsbeeinträchtigung des Nistplatzes bewirken könnten, sind nicht zu erwarten. Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind bei der Schleiereule daher nicht erfüllt.

5.3.9.3.2 Nicht streng geschützte Arten

Feldschwirl

Der Feldschwirl ist ein Zugvogel, der in Nordrhein-Westfalen als mittelhäufiger Brutvogel auftritt. Als Lebensraum nutzt er mit Büschen bestandene, wechselfeuchte Extensivgrünländer, größere Waldlichtungen, grasreiche Heidegebiete, Verlandungszonen stehender Gewässer, seltener auch Getreidefelder. Die Nester werden bevorzugt in Bodennähe oder unmittelbar am Boden in Pflanzenhorsten gebaut (z.B. in Heidekraut, Glatthafer, Pfeifengras, Rasenschmiele etc.).

Der Brutplatz des im Jahre 2006 in den bahntrassenbegleitenden Grasfluren brütenden Feldschwirls wird infolge des geplanten Straßenbaus zukünftig (Lärm-)Immissionen ausgesetzt sein, die die Eignung des betroffenen Bahntrassenabschnittes als Bruthabitat verringern werden. In geringem Umfang gehen darüber hinaus potenziell als Brutlebensraum für die Art geeignete bahntrassenbegleitende Saumstrukturen im Zuge des Straßenbaus durch Überbauung / Versiegelung vollständig verloren. Trotz der zu erwartenden Störungen und Zerstörungen von (potenziellen) Brutlebensräumen des Feldschwirls sind keine populationsrelevanten Auswirkungen auf die Art zu erwarten, da die betroffenen Lebensraum-

strukturen nur eine geringe Fläche einnehmen und Ausweichlebensräume im näheren Umfeld (angrenzende Bahntrassenabschnitte, ehemaliges Vorbahnhofsgelände) zur Verfügung stehen bzw. im Zuge der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen entstehen werden (Sukzessionsflächen, Kleingehölze mit Säumen, z.B. im Zuge der Maßnahme A 4). Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos über das allgemeine Lebensrisiko hinaus ist infolge einer lärmbedingten Brutplatzverlagerung nicht zu erwarten. Zur Vermeidung einer Beschädigung oder Zerstörung von Niststätten ist als Vermeidungsmaßnahme eine Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit vorgesehen. Das Zeitfenster für den Feldschwirl liegt zwischen Anfang September bis Ende April. Bei Realisierung der o.g. Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG beim Feldschwirl nicht erfüllt.

Rebhuhn

Das Rebhuhn kommt in Nordrhein-Westfalen als Standvogel das ganze Jahr über vor. Die Tiere sind vergleichsweise ortstreu und vollziehen nur selten größere Ortswechsel. Meist bewegen sie sich in einem begrenzten Bereich von nur wenigen Quadratkilometern. Als ursprünglicher Steppenbewohner bevorzugt das Rebhuhn in Nordrhein-Westfalen halboffene, kleinräumig strukturierte Kulturlandschaften. Die Tiere besiedeln Ackerflächen, Brachen und Grünländer. Wesentliche Habitatrequisiten sind gliedernde Elemente in der Agrarlandschaft wie Hecken, Gebüsche, Hochstaudenfluren, Feld- und Wegraine. Entscheidend für das Vorkommen sind ein ausreichendes Nahrungsangebot sowie günstige Versteckmöglichkeiten.

Das Rebhuhn wurde innerhalb des untersuchten Korridors mit 1-2 Brutpaaren nachgewiesen. Die geringe Individuendichte der Art ist vermutlich auf die hohe Nutzungsintensität der Landwirtschaftsflächen zurückzuführen. Durch den geplanten Straßenbau wird es zwar zu Brutplatzverlusten/-beeinträchtigungen für das Rebhuhn kommen, erhebliche Beeinträchtigungen der Population sind aber nicht zu erwarten. So kommt den im Trassenbereich befindlichen intensiv genutzten Ackerflächen keine besondere Eignung als Lebensraum für das Rebhuhn zu und die verbleibenden Landwirtschaftsflächen im östlichen Ortsrandbereich von Düren bieten zudem in ausreichendem Umfang Ausweichmöglichkeiten. In der weiter östlich kartierten Feldflur sind die für das Rebhuhn essenziellen Grenzstrukturen und Brachflächen defizitär. Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen werden Strukturen im Umfeld der Baumaßnahme geschaffen, die zu einer Förderung der Art und somit ihres Erhaltungszustandes beitragen (u.a. Extensivgrünland, Säume entlang von Gehölzen). Zur Vermeidung einer Beschädigung oder Zerstörung potenzieller Niststätten ist als Vermeidungsmaßnahme eine Baufeldfreimachung außerhalb der

Brutzeit vorgesehen. Das Zeitfenster für das Rebhuhn liegt zwischen Ende Juli und Ende März.

Südlich von Distelrath quert die B 56n die stillgelegte Güterbahn mit einem Brückenbauwerk und trennt die an Strukturen reichere östliche Ortsrandlage von Düren von der strukturarmen Feldflur im Osten. Die Ortsrandlage weist eine größere Lebensraumeignung für das Rebhuhn auf als die ausgeräumte Feldflur. Dennoch können Wechsel über die Trasse der B 56n hinweg nicht ausgeschlossen werden. Das Rebhuhn weist aufgrund seiner Lebensweise (stark bodengebundene Art) und des Verhaltens (mehrere Familien schließen sich außerhalb der Brutzeit in einer Gruppe zusammen und bilden eine „Kette“) eine im Vergleich zu anderen Vogelarten höhere Gefährdung bei der Überquerung von Straßen auf. Um eine über das „allgemeine Kollisionsrisiko“ hinausgehende Verletzung und Tötung von Individuen durch den Verkehr zu vermeiden, werden sichere Wechsel entlang der stillgelegten Bahntrasse durch Strauchbepflanzung der Straßenböschungen der B 56n als lenkende Maßnahme begünstigt. Bei Realisierung der o.g. Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für das Rebhuhn nicht erfüllt.

Schafstelze

Die (Wiesen)schafstelze ist ein Zugvogel, der in Nordrhein-Westfalen als mittelhäufiger Brutvogel auftritt. Lange Zeit galt sie als eine Charakterart des extensiv genutzten Grünlandes und bevorzugte die von Grünland geprägten Niederungen der Flussauen sowie Feuchtwiesen im Flachland. Ursprünglich besiedelte Lebensräume waren ebene, kurzrasig bewachsene Flächen mit einem ausreichenden Angebot an Singwarten, wie extensive Weideflächen mit Pflanzenhorsten aus Weideunkräutern (z.B. Ackerkratzdistel) und Zaunpfählen. In neuerer Zeit brütet sie verstärkt in Rapskulturen.

Die Schafstelze ist innerhalb des untersuchten Korridors nur mit 1-2 Brutpaaren nachgewiesen worden. Die geringe Individuendichte der Art ist vermutlich auf die hohe Nutzungsintensität der Landwirtschaftsflächen zurückzuführen. Durch die B 56n wird es zwar zu Brutplatzbeeinträchtigungen kommen, erhebliche Beeinträchtigungen der Populationen sind aber nicht zu erwarten, da die verbleibenden Landwirtschaftsflächen in ausreichendem Umfang Ausweichmöglichkeiten bieten. Darüber hinaus werden im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen Strukturen im Raum geschaffen, die auch zu einer Förderung der Art und somit ihres Erhaltungszustandes beitragen (u.a. Extensivgrünland, Säume). Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos über das „allgemeine Kollisionsrisiko“ hinaus ist infolge einer lärmbedingten Brutplatzverlagerung nicht zu erwarten.

Zur Vermeidung einer Beschädigung oder Zerstörung von Niststätten ist als Vermeidungsmaßnahme eine Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit vorgesehen. Das Zeitfenster für die Schafstelze liegt zwischen Mitte August bis Mitte April. Bei Realisierung der o.g. Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die Schafstelze nicht erfüllt.

Nach der faunistischen Sonderuntersuchung nutzen weitere, nicht streng geschützte Vogelarten den Untersuchungsraum als Nahrungs- und Wintergast bzw. als Durchzügler:

- Graureiher,
- Rauchschwalbe,
- Steinschmätzer.

Bei diesen Arten führen die durch die Planung möglicherweise verursachten, kleinräumigen Störungen einzelner Teillebensräume nicht zu einem Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Vorschriften, da sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen nicht nachhaltig verschlechtern wird. Den Arten verbleiben im Untersuchungsraum genügend Flächen, um das Gebiet weiterhin als Nahrungs- und Wintergast sowie als Durchzügler zu nutzen. Zudem entstehen durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen weitere Teillebensräume für diese Arten.

Für die landesweit ungefährdeten und allgemein verbreiteten Arten wie Amsel, Star, Kohl- und Blaumeise sind durch die Baumaßnahme keine erheblichen Beeinträchtigungen weder hinsichtlich des Erhaltungszustandes der lokalen Population noch für deren Lebensstätten zu erwarten.

Soweit nicht die in Anhang IVa FFH-RL aufgeführten Tierarten oder europäischen Vogelarten betroffen sind, liegt nach § 44 Abs.5 Satz 5 BNatSchG ein Verstoß gegen die europarechtlichen Zugriffs- und Besitzverbote bei einem nach § 15 BNatSchG zulässigen Vorhaben nicht vor. Dies ist hier der Fall.

5.3.10 Landschaftsschutz- / Naturschutzgebiete

Landschaftsschutz- bzw. Naturschutzgebiete sind von der planfestgestellten Baumaßnahme nicht unmittelbar betroffen und die im Planungsraum vorhandenen Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete liegen in einem ausreichenden Abstand zur Trasse, so dass negative Auswirkungen nicht zu erwarten sind.

5.3.11 Land- und Forstwirtschaft

5.3.11.1 Allgemeines

Durch das Neubauvorhaben werden vor allem auch landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen. Die Trasse, die insbesondere unter Beachtung der naturschutz- und immissionsschutzrechtlichen sowie städtebaulichen Belange festgelegt worden ist, durchschneidet zudem das vorhandene Wirtschaftswegenetz. Wie die abwägende Prüfung ergeben hat, ist die geplante Straßenbaumaßnahme im vorgesehenen Umfang im öffentlichen Interesse dringend erforderlich, so dass auf den Neubau der B 56n auch wegen der entgegenstehenden öffentlichen Belange der Landwirtschaft nicht verzichtet werden kann. Im Übrigen ist bei der Wahl der Trasse der B 56n beachtet worden, dass die neue Straße die landwirtschaftlichen Belange nicht unverhältnismäßig beeinträchtigen wird.

Auch bei der Festlegung der Ausgleichsflächen/Ersatzflächen werden die Interessen der Landwirtschaft soweit wie möglich berücksichtigt. Allerdings werden zum einen derartige Grundstücke ausgesucht, mit denen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege unterstützt werden. Zum anderen sind solche Grundstücke für die Ausgleichsmaßnahmen ausgesucht worden, mit denen die Eingriffe in Natur und Landschaft optimal ausgeglichen werden können, wobei hierbei die Empfehlungen der Landschaftsbehörden eingeflossen sind. Bei der Umsetzung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen lässt sich somit nicht vermeiden, dass hierfür - in der Regel - intensiv landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen. Denn allein durch Aufwertung solcher Flächen können die mit den Ausgleichsmaßnahmen verfolgten Ziele erreicht werden. Die Beachtung der Vorschriften des LG wurde überprüft. Die Planfeststellungsbehörde ist zum Ergebnis gekommen, dass die Vorschriften beachtet wurden und die landwirtschaftlichen Interessen berücksichtigt wurden.

Auch ist ökologischer Landbau weiterhin möglich, da hier wie auch bei den entsprechenden Zertifizierungen das Produktionsverfahren im Betrieb entscheidend ist, das nach bestimmten Vorgaben oder Standards zu erfolgen hat. Es liegen keine Erkenntnisse vor, dass beim ökologischen Landbau oder auch bei den Zertifizierungsverfahren der Anbau auf Flächen an überregionalen Straßen verboten ist. Auch die Praxis zeigt, dass an vielen überregionalen Straßen sowohl der Anbau von landwirtschaftlichen Kulturen, auch Sonderkulturen wie z.B. Gemüse, als auch Weidehaltung (z.B. Milchkühe und Pferde) betrieben wird. Bei der Weidehaltung trifft zudem den Halter bzw. den Besitzer der Tiere die Verpflichtung zu deren Schutz, wenn die Weidehaltung an Straßen betrieben wird. Eine

Verpflichtung des Straßenbaulastträgers kann dabei nicht darin gesehen werden, dass auch die Verkehrsteilnehmer durch eine entsprechende Schutzeinrichtung (z.B. einen Zaun) den Schutz vor einem Unfall mit einem auf der Straße laufenden Tier genießen.

Durch den Bau der B 56n werden zudem einige Wirtschaftswege unterbrochen. Zum Ausgleich der Nachteile und der Bewirtschaftungserschwernisse sind die Anlage neuer landwirtschaftlicher Wege einschließlich Parallelwege und die Befestigung bestehender Wege vorgesehen. Zudem ermöglichen Bauwerke zur Überführung der B 56n über die Merzenicher Straße sowie die Sievernicher Straße eine Nutzung dieser öffentlichen Straßen. Die Dimensionierung aller von der Landwirtschaft nutzbaren Straßen und Wege ist dabei ebenfalls ausreichend.

Durch diese angepassten landwirtschaftlichen Wege sowie die die B 56n unterführenden öffentlichen Straßen ist die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen hinreichend gesichert.

Hierbei hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass sowohl der parallel zur Bördebahn gelegene Weg, wie auch der vorhandene Grasweg am östlichen Ende der Fläche „Gemarkung Binsfeld, Flur 1, Flurstück 1“ ausgebaut werden, wie dies mit dem Vorhabenträger nach dem Erörterungstermin aktenkundig klargestellt worden ist.

Die Notwendigkeit der Errichtung weiterer Über-/Unterführung zwecks der noch besseren Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen für den landwirtschaftlichen Verkehr ist jedoch nicht gerechtfertigt, weil nachhaltige Probleme durch die Baumaßnahme für den landwirtschaftlichen Verkehr nicht zu befürchten sind.

In diesem Zusammenhang hatte die Planfeststellungsbehörde nicht über die Forderung nach Freigabe der B 56n für den landwirtschaftlichen Verkehr zu entscheiden.

Nach § 2 Abs. 1 FStrG erhält eine Straße die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch Widmung. Gemäß § 2 Abs. 6 FStrG kann die Entscheidung zwar auch in einem - hier vorliegenden - Planfeststellungsbeschluss nach § 17 FStrG erfolgen, jedoch war ein hierauf bezogener Antrag des Vorhabenträger nicht Bestandteil der Antragsunterlagen. Somit ist die Widmung als Bundesfernstraße einer späteren Entscheidung vorbehalten.

Der Gebrauch einer solchen Bundesfernstraße ist nach § 7 Abs. 1 FStrG grundsätzlich jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet.

Dieser Gemeingebrauch einer Bundesfernstraße kann gemäß § 7 Abs. 2 FStrG beschränkt werden, wenn dies wegen des baulichen Zustandes zur Vermeidung außerordentlicher Schäden an der Straße oder für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs notwendig ist. Die Beschränkungen sind dabei durch Verkehrszeichen kenntlich zu machen.

Die Aufstellung bzw. Anbringung von amtlichen Verkehrszeichen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) obliegt jedoch der späteren Entscheidung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde und ist somit ebenfalls nicht Bestandteil der Planfeststellung.

5.3.11.2 Grunderwerb

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

5.3.11.3 Verhältnis der Planfeststellung zur Unternehmensflurbereinigung

Nach der Rechtsprechung darf die Planfeststellungsbehörde auf ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren gemäß § 87 FlurbG im Rahmen der Abwägung dann abstellen, wenn die Flurbereinigung zum Zeitpunkt der Planfeststellung bereits hinreichend verfestigt ist. Dies ist der Fall, wenn im Wesentlichen nur noch die Bekanntmachung des Flurbereinigungsplanes aussteht. Ist bereits gesichert, dass die Flurbereinigung über hinreichend gleichwertiges Ersatzland verfügt, kann auch dies im Einzelfall zu berücksichtigen sein, insbesondere wenn dadurch gewährleistet ist, dass durch die Flurbereinigung die Gefährdung landwirtschaftlicher Betriebe ausgeschlossen werden kann (BVerwG, Urteil v. 18.12.1987 -4 C 32/84- NVwZ 1989, S. 145).

Da im vorliegenden Fall das von der Flurbereinigungsbehörde eingeleitete Flurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG noch nicht weit genug gediehen ist, kann bei der Abwägung nicht darauf abgestellt werden, ob und inwieweit im Einzelfall eine Lösung zur Minderung der mit dem Straßenbauvorhaben aufgeworfenen Probleme außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen einer Flurbereinigung möglich ist.

5.3.11.4 Existenzgefährdung als öffentlicher Belang

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

5.3.11.5 Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung angrenzender Grundstücke

Durch die geplanten Geländeeinschnitte wird die Gefahr einer Grundwasserabsenkung mit nachhaltigen negativen Auswirkungen hinsichtlich des Wuchses der Pflanzen auf den benachbarten landwirtschaftlichen Grundstücken nicht eintreten.

Im Bereich der Dämme wird das anfallende Niederschlagswasser über die Böschungen breitflächig abgeleitet oder einer Versickerungsanlage zugeführt. Mit Staunässe im Bereich der Flächen vor den Böschungsfüßen ist aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht zu rechnen.

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

5.3.12 Kommunale Belange

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

5.3.13 Denkmalpflegerische Belange

Bei der Planung und dem Bau von Straßen sind die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege - nach Maßgabe des DSchG - angemessen zu berücksichtigen (§ 9 Abs. 3 DSchG). Konstitutiv für die Anwendbarkeit des DSchG (§ 3 Abs. 1 Satz 2 DSchG) ist die Eintragung in die Denkmalliste oder die Unterstellung nach § 4 DSchG. Eine Ausnahme gilt u.a. hinsichtlich der §§ 15 und 16 DSchG, die Sonderregelungen für sogenannte Zufallsfunde enthalten (§ 3 Abs. 1 Satz 4 DSchG).

Von der planfestgestellten Trasse sind keine Baudenkmäler unmittelbar betroffen und die Trasse verläuft auch nicht unmittelbar durch bereits eingetragene Bodendenkmalbereiche.

Zwar verläuft die Trasse in einem Abstand von 45 m vorbei an der als Baudenkmal eingetragenen Kirche „Uhle Dömche“ in Distelrath. Die durch den Bau der B 56n hervorgerufene Veränderung des Ortsbildes und der visuellen Beeinträchtigung im Umfeld der Kirche, wodurch auch die Wahrnehmbarkeit der Kirche beeinträchtigt wird, greifen jedoch nicht unmittelbar in das Baudenkmal ein. Die visuelle Beeinträchtigung wird durch Gehölzanpflanzungen an der B 56n gemindert. Das Baudenkmal als solches bleibt erhalten und Erschütterungen durch den Betrieb der Straße, die die Bausubstanz gefährden, sind nicht zu erwarten.

Die von der Bodendenkmalbehörde vorgetragenen Indizien hinsichtlich bekannter archäologischer Fundstellen im Trassenbereich lassen jedoch Bodendenkmäler mit hinreichender Sicherheit vermuten. Daher wurden die in Abschnitt A, Ziffer 5.6 des Beschlusses dargestellten Maßnahmen angeordnet. Hiernach hat der Vorhabenträger Maßnahmen zur Sicherung

der Bodendenkmäler zu treffen, die nach Art und Umfang geeignet sind, den Eingriff in das Bodendenkmal im öffentlichen Interesse so weit zu minimieren, wie dies unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit möglich ist.

Der unkontrollierten und totalen Zerstörung bedeutender archäologischer Bodenurkunden wird hierdurch entgegengewirkt und das Bodendenkmal bleibt der Forschung als archäologische (Sekundär)-Quelle erhalten. Damit ist den Belangen der Bodendenkmalpflege ausreichend Rechnung getragen.

Einzelheiten der Vorgehensweise, der Frage der Erforderlichkeit bzw. Angemessenheit etwaiger Maßnahmen sowie der Kostentragung sollen zwischen dem Vorhabenträger und der oberen Denkmalbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt werden. Hierbei gelten die im Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 20. März 2000 – S 15/14.87.01-10 – dargelegten Grundsätze. Sollte keine Einigung erzielt werden können, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Nachtragsentscheidung vorbehalten.

Werden weitere erhaltenswerte Bodendenkmäler entdeckt (Zufallsfunde), gelten die §§ 15 und 16 DSchG. Bezüglich einer möglichen Vorfinanzierung wird auf das Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 20. März 2000 – S 15/14.87.01-10 – verwiesen.

5.3.14 Belange des öffentlichen Personenverkehrs

Durch den Neubau der B 56n wird die Kreisbahnstrecke Düren-Jülich mit zwei Brückenbauwerken überspannt, die neu zu errichten sind. Nach den Planunterlagen erhalten die Brückenbauwerke eine lichte Höhe von 4,90 m. Gegen diese vorgesehene lichte Höhe der Brückenbauwerke wurde im Anhörungsverfahren der Einwand erhoben, dass hierdurch eine geplante Elektrifizierung der Kreisbahnstrecke verhindert wird, da hierzu § 9 EBO eine lichte Höhe von mindestens 5,20 m vorschreibt.

Der Vorhabenträger hat im Anhörungsverfahren seine Bereitschaft gezeigt, diesem Argument Rechnung tragen zu wollen, doch sind hierfür die konstruktiven Möglichkeiten aufgrund der örtlichen Zwangspunkte sehr begrenzt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die abzuwägenden Interessen insoweit berücksichtigt, als dem Vorhabenträger aufgegeben worden ist, die konstruktiven Möglichkeiten soweit auszunutzen, dass die größtmögliche lichte Höhe erreicht wird.

Grundsätzlich ist jedoch auch festzustellen, dass im Falle konkurrierender Planungen zwar diejenige Planung Rücksicht nehmen muss, die den zeitlichen Vorsprung hat. Voraussetzung ist dabei aber auch, dass die zu berücksichtigenden Planungen eine hinreichende Verfestigung aufweisen. Hinsichtlich der geltend gemachten Elektrifizierung stellte der Kreis Düren dar, dass er eine solche plant. Abschließend ist hierüber jedoch noch nicht entschieden. Auch die Ausführungen der Nahverkehr Rheinland GmbH zur aktuellen Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans, welcher unter Umständen eine Elektrifizierung auf dieser Strecke als die wirtschaftlichste Lösung vorsehen wird, legen nicht nahe, dass die Elektrifizierung der Strecke bereits feststeht.

Vor dem Hintergrund dieser noch nicht abgeschlossenen Entscheidungsprozesse sah es die Planfeststellungsbehörde als ausreichend an, dem Vorhabenträger im Rahmen der Abwägung ein größtmögliches Entgegenkommen abzuverlangen. Die Vorgabe einer verbindlich mit 5,20 m festgelegten lichten Höhe hätte den Vorhabenträger jedoch angesichts der „Planungsabsichten“ unverhältnismäßig in Anspruch genommen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Erreichung dieser lichten Höhe ggf. nicht allein durch konstruktive Möglichkeiten an den Brückenbauwerken gewährleistet werden kann und infolge dessen eine Tieferlegung der Gleise notwendig wird. Im derzeit nicht hinreichend verfestigten Planungsstadium für eine Elektrifizierung der Strecke ist es jedoch nicht gerechtfertigt, die Gesamtkosten zur Sicherstellung einer lichten Höhe von 5,20 m dem Vorhabenträger aufzuerlegen, zumal durch seine Planung eine Elektrifizierung der Strecke nicht unmöglich gemacht wird.

Da auch im weiteren Verlauf der Kreisbahnstrecke nicht alle Brückenbauwerke die nunmehr geforderte lichte Höhe von 5,20 m aufweisen (vgl. Brückenbauwerk der L 253 vor Jülich mit 5,00 m - 5,15 m lichter Höhe) ist den Belangen des öffentlichen Personenverkehrs in diesem Punkt aus den genannten Gründen und durch die in Abschnitt A, Ziffer 4.7.1 enthaltene Auflage ausreichend Rechnung getragen.

5.3.15 Haushaltsrechtliche Belange

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

5.3.16 Private Belange

5.3.16.1 Eigentumsgarantie

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige private Belange entgegen. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass aus privaten (überwiegend landwirtschaftlich genutzten) Grundstücken erhebliche Flächen benötigt werden und von dem Vorhaben Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgehen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange in die Abwägung einbezogen. Bezüglich der Lärm- und Schadstoffberechnung wird auf Abschnitt A, Ziffer 5.2 und Abschnitt B, Ziffer 5.3.4 verwiesen.

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

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

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

Die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf "Nachbargrundstücke" beurteilt sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren Beeinträchtigungen. Der Verkehrswert ist nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungsmöglich-

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

5.3.16.2 Konkurrierende Inanspruchnahme privaten Eigentums

Im Anhörungsverfahren musste die ursprüngliche Planung überarbeitet werden. Hierzu wurde vom Vorhabenträger ein Deckblatt erarbeitet und ins Verfahren eingebracht. Begründend führt er dabei an, dass die Trasse zur Schonung eines bestimmten Grundstücks umgeplant wurde. Diese Umplanung der Trasse führt zu einer größeren Inanspruchnahme anderer privater Grundstücke.

Die Möglichkeit eines Abwägungsmangels in den sich hierauf beziehenden Einwendungen ist schlüssig, wird aber im Ergebnis zurückgewiesen.

Losgelöst von der in den Planunterlagen enthaltenen Begründung zeigt sich in einer Gesamtbetrachtung der Stellungnahmen und Einwendungen zur ursprünglichen Planung, dass hiergegen nicht allein Einwendungen des vom Deckblatt „Begünstigten“ vorliegen und diese somit allein ausschlaggebend für die mit dem Deckblatt eingebrachte Planung war. Mit der ursprünglichen Planung verbunden war der Abriss zweier Gebäude, was für die jeweils Betroffenen Eigentümer einen deutlich stärkeren Eingriff in ihr Eigentum bedeutet. Darüber hinaus gab es Kritik an der Entwässerungssituation in den ersten beiden Entwässerungsabschnitten der B 56n. Zur Lösung der somit insgesamt erkennbar gewordenen Problemstellungen reichte der Vorhabenträger daher die Deckblattplanung ein.

In der Gesamtbetrachtung der mit der Deckblattplanung verfolgten Problemlösungen wird der vorgetragene Abwägungsfehler wegen Bevorzugung Einzelner zu Lasten der Einwender daher nicht gesehen. Das Studium der Deckblattunterlagen kann sich nicht allein auf einzelne Aspekte der Planungsbegründung, die insoweit tatsächlich in abwägungskritischer Konkurrenz zueinander stehen, beschränken. Vielmehr sind die mit der

Deckblattplanung insgesamt gelösten Problemstellungen der ursprünglichen Planung zu betrachten, deren Lösung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den stärkeren Eingriff in das Eigentum der Einwender durch die Deckblattplanung rechtfertigt.

5.3.16.3 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen

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

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

5.3.16.4 Übernahmeanträge für Restflächen

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

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

5.3.16.5 Ersatzlandgestellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält § 16 EEG NRW eine dem § 74 Abs. 2 VwVfG.NRW. vorgehende Spezialregelung (BVerwG, Urteil v. 27.03.80 - 4 C 34.79- NJW 1981, S. 241). Nach § 16 EEG NRW kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland, nicht befriedigt werden kann.

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

Wird ein landwirtschaftlicher Betrieb durch die Planfeststellung beeinträchtigt, kann die Frage der Ersatzlandgestellung allerdings im Rahmen der planerischen Abwägung dann rechtliche Bedeutung erlangen, wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet werden wird und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Zeichnet sich ohne eine Landabfindung eine Existenzvernichtung oder -gefährdung als reale Möglichkeit ab, muss sich die Planfeststellungsbehörde Klarheit darüber verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings dann nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel daran lässt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG, U. v. 28.1.1999 –4 A 18.99- UPR 1999, S. 268).

5.3.16.6 Umwege

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

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

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

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

5.3.16.7 Zufahrten

§ 8a FStrG garantiert keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Ein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsanbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist, lässt sich daraus nicht herleiten. Die vorgesehene Anpassung bzw. Änderung bestehender Grundstückszufahrten ist bau- bzw. verkehrstechnisch notwendig und für die betroffenen Grundstücksinhaber zumutbar. Die Erschließung aller von dem Bauvorhaben betroffenen Grundstücke ist gewährleistet.

5.3.16.8 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

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

Gleichwohl besteht die Möglichkeit für den Einwender, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens beim Straßenbaulastträger geltend zu machen. Auf Abschnitt B, Ziffer 8 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

5.3.16.9 Existenzgefährdung als privater Belang

Der ausgeübte landwirtschaftliche Betrieb fällt unter den Schutz des Art. 14 GG (Eigentum). Die Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe als privater Belang ist im Rahmen der fachplanerischen Abwägung insoweit beachtlich, als der konkrete straßenbaubedingte Eingriff hierfür ursächlich ist. Im Anhörungsverfahren sind hierauf gestützte Existenzgefährdungen jedoch nicht vorgetragen worden.

5.4 Zulässigkeit der Entscheidungsvorbehalte

§ 74 Abs. 3 VwVfG.NRW. erlaubt Vorbehalte, soweit zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, sich die für die Bewältigung des Problems notwendigen Kenntnisse nicht mit vertretbarem Aufwand beschaffen lassen, sowie Substanz und Ausgewogenheit der Planung dadurch nicht in Frage gestellt werden. Der Planfeststellungsbehörde wird 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 der Vorhabenträger einen Konflikt, den er durch seine Planung hervorruft oder verschärft, nicht ungelöst lassen darf. Diese Pflicht zur Konfliktbewältigung hindert die Planfeststellungsbehörde nicht in jedem Fall, Teilfragen, die ihrer Natur nach von der Planungsentscheidung abtrennbar sind, einer nachträglichen Lösung zugänglich zu machen. Dies gilt auch für die Regelung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (BVerwG, Beschluss v. 30.8.1994 - 4 B 105.94 - NuR 1995, S. 139)

Ein solcher Vorbehalt ist dann zulässig, wenn er nicht unter Überschreiten der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere unter Verletzung des Abwägungsgebotes erfolgt ist. Diese Grenze ist aber erst dann überschritten, wenn in der Planungsentscheidung solche Fragen offen bleiben, deren nachträgliche Regelung das Grundkonzept der bereits festgestellten Planung wieder in Frage stellen kann. Zudem darf der unberücksichtigt gebliebene Belang kein solches Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung als unabgewogener Torso erscheint, und es muss sichergestellt sein, dass durch den Vorbehalt andere einschlägige öffentliche und private Belange nicht unverhältnismäßig zurückgesetzt werden (BVerwG, Beschluss v. 30.8.1994 - 4 B 105.94 - NuR 1995, S. 139; OVG NW, Urteil v. 21.1.1995 - 9 A 555/83 - n.v.).

Die in Abschnitt A, Ziffern, 4.5.4, 4.6, 4.9 und 4.10 gemachten Vorbehalte waren danach zulässig.

Die mit dem Neubau der B 56n angestrebte Lösung der oben dargestellten Verkehrsprobleme duldet vernünftigerweise keinen Aufschub mehr.

6 Abschließende Bewertung

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

7 Rechtsbehelfsbelehrung

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

Oberverwaltungsgericht
für das Land Nordrhein-Westfalen
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster

erhoben werden. Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage kann auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen - ERVVO VG/FG - vom 23.11.2005 (GV.NRW S. 926) eingereicht werden. (Hinweis: Eine E-Mail genügt diesen Anforderungen jedoch nicht.)

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Land Nordrhein-Westfalen vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

7.2 Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaug4521esetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Oberverwaltungsgericht
für das Land Nordrhein-Westfalen
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster

gestellt und begründet werden.

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

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

8 Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche

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

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

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Ville-Eifel
Außenstelle Aachen
Karl-Marx-Allee 220
52066 Aachen

gerichtet werden.

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

Bezirksregierung Köln
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln

zuständig ist.

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

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

Ein Anspruch auf Gestellung von Ersatzland besteht nur unter den Voraussetzungen des § 16 EEG NRW. Nach Absatz 1 dieser Vorschrift ist "im Falle des Eigentumsentzugs auf Antrag des Eigentümers die Entschädigung in geeignetem Ersatzland festzusetzen, wenn er zur Sicherung seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben auf Ersatzland angewiesen ist und

- der Enteignungsbegünstigte über als Ersatzland geeignete Grundstücke verfügt, auf die er nicht mit seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben angewiesen ist, oder
- der Enteignungsbegünstigte geeignetes Ersatzland nach pflichtmäßigem Ermessen der Enteignungsbehörde freihändig zu angemessenen Bedingungen beschaffen kann oder
- geeignetes Ersatzland durch Enteignung nach § 5 beschafft werden kann".

9 Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses

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

10 Hinweis auf die Auslegung des Planes

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

Die Planunterlagen können auch beim

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Ville-Eifel
Außenstelle Aachen
Karl-Marx-Allee 220
52066 Aachen

eingesehen werden.

Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
- Oberste Landesstraßenbaubehörde -

Im Auftrag

(Hein)