

Bezirksregierung Düsseldorf

- 53.31-03/04 -

Planfeststellungsbeschluss

Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Stadtstraße „Osttangente Rheinhausen“ einschließlich der landschaftspflegerischen Kompensations- und Ersatzmaßnahmen in Duisburg-Rheinhausen, Gemarkung Rheinhausen.

Düsseldorf, den 17. Oktober 2006

Inhaltsverzeichnis

0.	Inhaltsverzeichnis	S.2
	Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	S.4
I.	Entscheidung	S.6
	A. Feststellung des Planes	S.6
	B. Festgestellte Planunterlagen	S.6
	C. Nebenbestimmungen und Hinweise	S.8
	1. Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Bestimmungen	S.8
	2. Landschaft und Forsten	S.9
	3. Boden	S.11
	4. Bodendenkmale	S.12
	5. Lärmschutz	S.12
	6. Sonstige	S.13
	7. Entscheidung über Einwendungen	S.15
II.	Begründung	S.15
	A. Darstellung der Baumaßnahme	S.15
	B. Gang des Verfahrens	S.17
	1. Verfahren vor dem Planfeststellungsantrag	S.17
	2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	S.17
	C. Verfahrensrechtliche Bewertung	S.19
	1. Notwendigkeit und Rechtsgrundlagen der Planfeststellung	S.19
	2. Zuständigkeit und sonstige verfahrensrechtliche Aspekte	S.20
	D. Materiell-rechtliche Bewertung	S.20
	1. Planrechtfertigung	S.20
	2. Abwägung	S.21
	a. Grundsätzliches zur Abwägung	S.21
	b. Verkehrliche Belange	S.22
	c. Umweltverträglichkeit	S.23
	(1) Untersuchte Varianten	S.23
	(2) Begründung der gewählten Linienführung	S.25
	(3) Umweltauswirkungen	S.25
	(4) Mensch	S.26
	(5) Tiere und Pflanzen	S.27
	(6) Boden	S.28
	(7) Wasser	S.29

(8) Luft, Klima	S.29
(9) Landschaft	S.30
(10) Vermeidbarkeitsgesichtspunkte	S.31
(11) Schutzmaßnahmen	S.32
(12) Gestaltungsmaßnahmen	S.32
(13) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	S.32
d. Belange des Immissionsschutzes	S.34
(1) Lärm	S.34
(2) Schadstoffe	S.36
(3) Belastungen während der Bauzeit	S.37
e. Sonstige Belange	S.38
E. Bewertung der einzelnen Einwendungen	S.38
1. Träger öffentlicher Belange	S.38
a. Zurückgewiesene Einwendungen	S.38
b. Erledigte Einwendungen	S.39
2. Private Einwender	S.41
- Zurückgewiesene Einwendungen	S.41
III. Abschließende Hinweise	S.43
A. Entschädigungs- und Ersatzansprüche	S.43
B. Zustellung / Auslegung	S.44
C. Sonstige Hinweise	S.45
1. Umfang der Planfeststellung	S.45
2. Geltungsdauer des Beschlusses	S.45
D. Rechtsbehelfsbelehrung	S.45

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
DVB1.	Deutsches Verwaltungsblatt
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
LG	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz)
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MB1.NRW.	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002
MUNLV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
MVEL	Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Zeitschrift)
RAS-LP-4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen - Ausgabe 1999-; Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/1999 vom 20. September 1999 - S 13/14.87.02-08/84 Va 99 -
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990; Allgemeines Rund-

	schreiben Straßenbau 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)
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen i. d. Fassung des Zweiten Gesetzes zur Modernisierung von Regierung und Verwaltung in Nordrhein-Westfalen vom 09.05.2000 (GV NRW 2000, S. 562)
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG NRW	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen vom 29. April 1992 (GV NRW. 1992 S. 175)
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien) - VLärmSchR 97 -; Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 2. Juni 1997 - StB 15/40.80.13-65/11 Va 97 - (VkBl. 1997, S. 434)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG. NRW.	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)

I. Entscheidung

A. Feststellung des Planes

Der Plan für den Neubau der Stadtstraße – „Osttangente Rheinhausen“- von Bau-km 0+0,00 bis Bau-km 0+ 824,00 einschließlich der drei Arme des Anschlusskreisverkehrs bis Bau-km 0+141,00, 0+134,00 und 0+119,00 sowie der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und aller Folgemaßnahmen in Duisburg - Rheinhausen Gemarkungen Rheinhausen - und Rumeln wird nach der Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt:

Die Feststellung des von der Stadt Duisburg (Antragsteller/Träger der Straßenbaulast) aufgestellten Plans erfolgt gem. §§ 38 bis 40 StrWG NRW¹ in Verbindung mit §§ 72 bis 78 VwVfG NRW.

Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle, nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen, behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Zustimmungen und andere Planfeststellungen. Durch ihn wird die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens einschließlich notwendiger Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt.

Die vom Antragsteller im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und Zusagen sind Bestandteil des Beschlusses, soweit nicht im Einzelfall eine ausdrückliche Ablehnung oder Änderung durch die Planfeststellungsbehörde erfolgt.

B. Festgestellte Planunterlagen

Die festgestellten Pläne setzen sich aus folgenden von der Planfeststellungsbehörde mit Dienstsiegel versehenen Unterlagen zusammen:

Lfd.- Nr.	Bezeichnung	Unterlagen-Nr. Anlage	Maßstab 1:	geändert/ergänzt/ ersetzt durch
1	Inhaltsverzeichnis			
2	Erläuterungsbericht	2		
	<u>Übersichtspläne</u>			
3	Übersichtskarte	Ü 1	20.000	
4	Übersichtsplan	Ü 2	5.000	
5	Übersichtslageplan /Varianten	Ü 3	1.000	
6	Bauwerksverzeichnis	4	---	
	<u>Lagepläne</u>			
7	Lageplan 1	5 (L 1)	500	
8	Lageplan 2	5 (L 2)	500	
9	Lageplan 3	5 (L 3)	1.000	
	<u>Höhenpläne</u>			
10	Höhenplan	6 (H 1)	1.000/100	
11	Längenschnitt RW-Kanal 19-27	6 (H 2)	1.000/100	
	<u>Querprofile</u>			
12	Querprofile 1-5	7 (Q 1)	100	
13	Querprofil 6	7 (Q 2)	100	
	<u>Bauwerkspläne</u>			
14	Bauwerksplan	8 (BW 1)	1.000	
15	Systemskizze	8 (BW 2)	50	
	<u>Versorgungsleitungen</u>			
16	Leistungsplan 1	9 (V 1)	500	
17	Leistungsplan 2	9 (V 2)	500	
18	Grunderwerbsverzeichnis	10	---	
	<u>Grunderwerbspläne</u>			
19	Grunderwerbsplan 1	11 (G6)	500	
20	Grunderwerbsplan 2	(G7)	500	
21	Grunderwerbsplan 3	(G8)	1.000	
22	Grunderwerbsplan 4	(G9)	2.000	
23	Grunderwerbsplan 5	(G10)	2.000	
24	Hydraulische Berechnungen	12		
25	Schall- und Luftschadstoff technische Untersuchung	13.1	---	
26	Veränderung der Emissionen durch den Neubau	13.2	---	
	<u>Umweltverträglichkeitsstudie</u>			
27	UVS Plan 1 Mensch+Landschaft Kultur- und sonstige Güter	14 (U 1)	2.500	
28	UVS Plan 2 Pflanzen und Tiere, Bestand und Bewertung	14 (U 2)	2.500	
29	UVS Plan 3 Pflanzen und Tiere, Biotopkomplexe Bestand und Bewertung	14 (U 2a)	2.500	
30	UVS Plan 3 Boden und Wasser	14 (U 3)	2.500	
31	UVS Plan 4 Konfliktschwer- punkte-Variantenvergleich	14 (U 4)		

¹Angaben zu den verwendeten Abkürzungen und Fundstellen sind im Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis enthalten.

Lfd.- Nr.	Bezeichnung	Unterlagen-Nr. Anlage	Maßstab 1:	geändert/ergänzt/ ersetzt durch
-----------	-------------	--------------------------	------------	------------------------------------

Landschaftspflegerischer

Begleitplan

32	Bestand / Konflikte	15 (LP 1)	1.000	
33	Trassennahe Maßnahmen	15 (LP 2)	1.000	
34	Ersatzmaßnahmen Rheinvorland	15 (LP 3)	2.000	
35	Ersatzmaßnahmen Logport	15 (LP 4)	2.000	
36	Ersatzmaßnahmen Toeppersee	15 (LP 5)	2.000	
37	Erfassung und Bewertung von Fledermäusen und Vögeln			

C. Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Bestimmungen

- a) Art und Umfang der Entwässerungsmaßnahmen ergeben sich aus den Planunterlagen. Die Regelung stützt sich auf die §§ 2, 3, 7, 7a und 14 WHG in Verbindung mit §§ 24 ff. LWG.
- b) Eine Untersuchung des eingeleiteten Wassers gem. § 60 Abs. 1 LWG ist nicht erforderlich, da eine erhebliche Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes nicht zu erwarten ist und die sich aus den Mindestanforderungen nach § 7a Abs. 1 WHG ergebenden Grenzen eingehalten werden.
- c) Alle wasserrechtlichen Vorschriften sind einzuhalten.
- d) Bei der Verwendung von aufbereiteten Altbaustoffen und industriellen Nebenprodukten im Straßen- und Erdbau sind die gemeinsamen Runderlasse des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW jeweils vom 09.10.2001 (MBl.NRW Nr. 75 – 77, SMBl Nr. 74) S.1472, 1494 und 1508 ff. zu beachten.
- e) Betriebsstörungen bei den Baumaßnahmen und sonstige Vorkommnisse, die erwarten lassen, dass wassergefährdende Stoffe durch Versickern in den Bo-

den oder das Gewässer gelangen, sind der Unteren Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen.

- f) Pflanzungen im Hochwasserbereich des Rheins sind mit dem StUA Krefeld, dem Wasser- und Schifffahrtsamt, dem Deichverband und der ULB abzustimmen. Es ist im Übrigen zu beachten, dass diese zu keinen Hindernissen im Strom oder zu einer Einengung des Gewässerbettes bei Hochwasser führen.

2. Landschaft und Forsten

- a) Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) dargestellten Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind durchzuführen.
- b) Die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind während der Bauausführung vorzunehmen. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind spätestens innerhalb der auf den Abschluss der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode (15.11.-31.3.) umzusetzen.
- c) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind auf Dauer ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu erhalten und in ihrer Funktionalität zu sichern.
- d) Aus Gründen des Fledermausschutzes – d.h. zur Vermeidung der Kollision von Fledermäusen mit Fahrzeugen – ist der vorhandene dichte Waldmantel so weitgehend wie möglich zu erhalten. Vorhandene Lücken im Bestand sind vor Baubeginn dicht mit heimischen Gehölzen abzupflanzen. Lücken, die bei Inbetriebnahme der Straße noch bestehen, sind für einen Zeitraum von mind. 2 Jahren zusätzlich durch min. 3,0 m hohe Durchflugsperrern (Textilwände etc.) zu schließen.
- e) Die Erhaltung der Pflanzbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit hat gemäß DIN 18920/RAS-LG4 zu erfolgen. Zudem sind bei der Maßnahmeausführung die DIN 18915-19 sowie DIN 18320 entsprechend zu beachten.
- f) Die Ausführungsplanung ist vor Baubeginn mit der ULB Duisburg abzustimmen.

- g) Bei Gehölzpflanzungen sind ausschließlich Pflanzen entsprechend der potentiell natürlichen Vegetation und für die Wiedereinsaat von Grünlandflächen ausschließlich von der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten NRW empfohlene standortgerechte Saatgutmischung zu verwenden.
- h) Bei der Durchführung und der Pflege der Landschaftspflegerischen Maßnahmen ist auf die Verwendung von Torf, Dünger und chemischen Mitteln zu verzichten.
- i) Während der Baumaßnahme anfallender, nicht zum Einbau im Eingriffsbereich bestimmter Bodenaushub ist ordnungsgemäß zu entsorgen.
- j) Vor Baubeginn sind der Höheren Landschaftsbehörde (HLB) sowie der Unteren Landschaftsbehörde (ULB) Duisburg schriftlich der gesamtverantwortliche Bauleiter und die für die landschaftspflegerische Baubegleitung qualifizierte Person mit Name, Anschrift und Telefonnummer mitzuteilen.
- k) Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sowie der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind der HLB, der ULB Duisburg sowie dem Forstamt Wesel umgehend schriftlich mitzuteilen.
- l) Die Umsetzungskontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der HLB zu beantragen. Es ist sicherzustellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die landschaftspflegerische Baubegleitung zugegen ist.
- m) Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind außerhalb des Zeitraumes vom 01.03. bis 30.09. durchzuführen. Innerhalb dieses Zeitraumes sind sie nur dann zulässig, wenn sie aus wichtigen Gründen nicht zu einer anderen Zeit durchgeführt werden können.
- n) Eine über den dargelegten Eingriffsbereich hinausgehenden Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklung (Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume, etc.) hat in der Eingriffsbewertung dargelegten Abgrenzung zu erfolgen. Ggfs. erforderlich werdende Abweichungen sind rechtzeitig bei der verfahrensführenden Stelle mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen.
- o) Die nach dem LBP sowie den Nebenbestimmungen für die Ausführungsplanung maßgeblichen Vorgaben sind in den vertraglichen Bedingungen bei der Auftragsvergabe an die ausführenden Firmen aufzunehmen.

- p) Für die Kulturen sind nur standortgerechte, einheimische Laubgehölze zulässig.
- q) Die Kulturen sind fachgerecht vor Wildverbiss zu schützen.
- r) Der Rückschnitt von Bäumen ist nur zulässig, wenn dieser baubedingt erforderlich oder im Rahmen der Verpflichtungen des Straßenbaulastträgers (z. B. Lichtraumprofil, Sichtverhältnisse etc.) notwendig ist.

3. Boden

- a) Beim Bau der Straße sind nur Materialien zu verwenden, welche keine nachhaltigen Veränderungen des Grundwassers hervorrufen.
- b) Der Verwertung von Abfällen ist nach dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz des Bundes sowie dem Landesabfallgesetz NRW – unter Beachtung der jeweiligen Vorschriften – Vorrang einzuräumen. Im Übrigen sind bei der Verwertung von Recyclingmaterialien, Hochofenschlacken und Müllverbrennungsrückständen zum Bau der Straße und deren Unterbau die entsprechenden gemeinsamen Runderlasse des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr vom 09.10.2001 (sog. Verwertungserlasse) zu beachten².

Bei teerhaltigen Straßenaufbrüchen ist der gem. 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, -teer(pech)haltiger Straßenbaustoff-) anzuwenden. Das Material ist einer umweltverträglichen Verwertung oder einer gemeinwohlverträglichen Beseitigung zuzuführen.

Da der Antragsteller als öffentlich rechtlicher Träger der Straßenbaulast gilt, ist dieser bei Einhaltung der Anforderungen der Verwertungserlasse von dem

² Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen, 2001, Seiten 1472 ff., 1494 ff., 1508 ff..

Erfordernis einer wasserrechtlichen Erlaubnis ausgenommen (vgl. jeweils Ziff. 2.2 der o.g. Erlasse).

- c) In Bereichen außerhalb festgesetzter Wasserschutzgebiete sind § 26 Abs. 2 und § 34 Abs. 2 WHG zu beachten.
- d) Kann anhand der vorliegenden Untersuchungsergebnisse, auch unter Berücksichtigung der Einsatzweise und des Verwertungsgebietes nicht ausgeschlossen werden, dass der Einbau der Stoffe geeignet ist, dauernd oder in einem nicht nur unerheblichen Ausmaß schädliche Verunreinigungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers herbeizuführen, ist rechtzeitig vor Baubeginn die dafür nach §§ 2, 3 Abs. 2 Nr. 2 WHG erforderliche Erlaubnis der Unteren Wasserbehörde einzuholen oder darüber durch Nachtragsplanfeststellung zu entscheiden (Erlass des MSV vom 22.01.1992 – III B 6-32-15/102).
- e) Sollten im Baustellenbereich umweltgefährdende Verunreinigungen des Untergrundes angetroffen werden, ist das Amt für Kommunalen Umweltschutz bei der Stadt Duisburg unverzüglich zu benachrichtigen.

4. Bodendenkmale

Eine Betroffenheit archäologischen Kulturgutes ist nicht erkennbar. Sollten dennoch archäologische Bodenbefunde angetroffen werden, ist die Stadt Duisburg als Untere Denkmalbehörde oder das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten.

5. Lärmschutz

Von dem Antragsteller 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 Untersu-

chung und unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtslage (vgl. 16. BImSchV) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an der Straße bzw. an den baulichen Anlagen angeordnet. Auf Abschnitt II.D.2.d.(1) dieses Beschlusses wird hingewiesen.

Aus den rechnerischen Ermittlungen und aufgrund der Zusagen des Antragstellers ergeben sich dem Grunde nach Ansprüche der Eigentümer auf passiven Lärmschutz bei den nachfolgend genannten Wohngebäuden an den jeweils ermittelten Fassaden und Geschossen:

- In den Werthen 57 bis 63 (Grenzwertüberschreitung nur Nachts)
- Deichstraße 9 (Grenzwertüberschreitung nur Nachts)
- Deichstraße 5 – 8 (bereits abgerissen)
- Hochfelder Straße 100 (bereits abgerissen)

(siehe Unterlagen lfd. Nr. 25)) Anlage 13.1

Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97. Für den Fall, dass zwischen dem Träger der Straßenbaulast und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Höhe der Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen erzielt wird, setzt die Bezirksregierung die Entschädigung fest (vgl. § 42 Abs.2 StrWG NRW in Verbindung mit § 41 EEG NRW).

6. Sonstige

- a) Die Planunterlagen sind vom Antragsteller 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 Antragstellers im Anhörungsverfahren bzw. aufgrund des Ergebnisses des Erörterungstermins ergeben haben, soweit in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.

- b) Der Antragsteller hat rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Behörden, Institutionen und Versorgungsunternehmen hinsichtlich der notwendigen Abstimmung der Baumaßnahme Kontakt aufzunehmen. Dies gilt auch für die Durchführung von relevanten Pflanzmaßnahmen im Rahmen der ökologischen Kompensation.
- c) Die in der Synopse und im Erörterungstermin zugesagten Abstimmungen mit den durch die Baumaßnahme betroffenen Versorgungsträgern sind rechtzeitig vor Baubeginn vom Antragsteller durchzuführen.
- d) Der Beginn der Bauarbeiten ist den jeweiligen Versorgungsunternehmen entsprechend deren Forderungen rechtzeitig anzuzeigen, um eine Einweisung in erforderliche Sicherheitsmaßnahmen zu ermöglichen.
- e) Hinweise und Schutzanweisungen der betroffenen Versorgungsträger sind zu beachten.
- f) Der Mindestabstand zu Hochspannungsfreileitungen ist einzuhalten. Dies gilt auch für Baugeräte während der Bauphase.
- g) Die Ausführungsunterlagen im Bereich der Eisenbahnbrücke sind rechtzeitig vor Baudurchführung mit der DB AG abzustimmen. Die Kosten für durch die Baumaßnahme entstehende Schäden am Brückenbauwerk trägt der Antragsteller. Im Übrigen regeln sich die Kosten für die Erhaltung der Eisenbahnüberführung nach § 14 Abs. 1 und 3 EKrG.
- h) Der Antragsteller hat die erforderlichen Schutzvorschriften und -bedingungen im Bereich der vorhandenen Hochspannungsfreileitung zu beachten und den Beginn von Bauaktivitäten im Bereich der Leitung der RWE Net AG mindestens 14 Tage im Voraus anzuzeigen. Er hat die auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen über die Gefahren im Umgang mit Hochspannungsleitungen im Baustellenbereich zu unterrichten.

7. Entscheidung über Einwendungen

Die in diesem Verfahren erhobenen Einwendungen der Träger öffentlicher Belange sowie der privaten Einwender werden zurückgewiesen, soweit sie nicht im Verfahren berücksichtigt worden sind, sich erledigt haben oder präkludiert sind. Wegen der Begründung für die einzelnen Einwender wird auf Abschnitt II. E. verwiesen.

II. Begründung

A. Darstellung der Baumaßnahme

Die Osttangente beginnt an dem als Kreisverkehrsplatz geplanten Knotenpunkt, der die Margarethenstraße, die Moerser Straße, die Brücke der Solidarität und die geplante Osttangente verknüpft. Von dort verschwenkt die Osttangente als zweistreifige Kraftfahrstraße in südöstlicher Richtung zum Hochufer des Rheins, an dessen Oberkante sie weiter in Richtung Süden geführt wird. Sie unterquert die Brücke der Bahnstrecke Duisburg – Krefeld und wird dann in westlicher Richtung zum Logportgelände geführt. Das Planfeststellungsverfahren endet entsprechend der Darstellung in den Planunterlagen nach dieser Verschwenkung.

Die Fahrstreifen erhalten eine Breite von jeweils 3,25 m, die Bankette eine Breite von je 1,50 m.

Sowohl im Bereich der Fernwärmestation bei Bau-km 0+135 als auch nördlich der Eisenbahnbrücke bei Bau-km. 0+665 ist jeweils eine Fußgängerüberquerung mit einer Mittelinsel vorgesehen. Die Anzahl der vorgesehenen Überquerungen reicht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aus, um die fußläufige Naherholung im Rheinvorland zu sichern.

Folgende Zwangspunkte waren bei der Linie und der Höhenlage der gewählten Trasse bestimmend:

- Die Lage und Höhe des Hochufers bei Einhaltung des 500 jährigen Bemessungshochwassers

- Die Unterführung der Eisenbahnbrücke
- Lage und Höhe vorhandener Versorgungsleitungen
- Vereinsheim des Kanuklubs

Die Böschungen erhalten eine Regelneigung von 1:1,5. Zur Einbindung der Straße in das Landschaftsbild werden die Böschungen mit heimischen Pflanzen und Gehölzen bepflanzt. Die geplante Straßentwässerung sieht ein Sammeln des Straßenoberflächenwassers mit Bordsteinen und Straßeneinläufen vor. Das gesammelte Wasser wird in einen neu zu erstellenden Kanal geführt und von dort einem vorhandenen Regenklärbecken zugeführt.

Als Grundausstattung erhält die Osttangente Markierungen, Leiteinrichtungen und Beschilderung entsprechend den einschlägigen Richtlinien.

Die Planung umfasst ferner – wie aus den Plänen ersichtlich – die Erstellung von Lärmschutzmaßnahmen, Änderungsmaßnahmen an Anlagen Dritter, sowie Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

Lärmschutzwände sind als aktiver Lärmschutz im Bereich des Kanuklubs auf eine Länge von 122 m mit einer Höhe von 3,0 m und zwischen Ausbauende Margarethenstraße und der Deichstraße auf eine Länge von 60 m mit einer Höhe von 2,50 m vorgesehen. Diese Lärmschutzwand geht in einen gleich hohen ca. 55 m langen Lärmschutzwall über, der bis zur Zuwegung „Im Eck“ reicht.

Die Neubaumaßnahme wird so durchgeführt, dass der Zugverkehr der Deutschen Bahn AG auf der vorhandenen Überführung der Osttangente nicht beeinträchtigt wird.

Beeinträchtigungen werden allerdings im Bereich des Brückenkopfes der Brücke der Solidarität für die Buslinien 921, 923, 924 937 und NE2 im Rahmen der Bauausführung hinzunehmen sein. Dies gilt in gleichem Maße für den Individualverkehr.

Leitungen der öffentlichen Versorgung werden soweit erforderlich in Abstimmung mit den jeweiligen Versorgungsträgern den neuen Verhältnissen angepasst.

Der Antragsteller hat sich bei der Planung zur Sicherstellung der Weiterführung der Osttangente auf dem Logport-Gelände und dem Anschluss an die Osloer Straße / Liverpools Straße bzw. Liverpools Straße / Europaallee verpflichtet.

B. Gang des Verfahrens

1. Verfahren vor dem Planfeststellungsantrag

Am 16.12.2003 fand bei der Bezirksregierung in Düsseldorf ein Scoping-Termin statt.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Der Antragsteller hat die vorstehende Planung mit Schreiben vom 07.07.2004 bei der Bezirksregierung Düsseldorf zur Durchführung des Anhörungsverfahrens im Rahmen der Planfeststellung gemäß §§ 38 bis 40 StrWG NRW eingereicht.

Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte vom 20.09. bis einschließlich 20.10.2004 bei der Stadt Duisburg im Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement, Friedrich-Albert-Lange-Platz 7, 47051 Duisburg und zusätzlich im Bezirksamt Rheinhausen, Rathaus, Körnerplatz 1 während der Dienststunden zur allgemeinen Einsicht.

Ort und Zeit der Auslegung sind gemäß § 39 Abs. 1 StrWG NRW in Verbindung mit § 73 Abs. 5 VwVfG NRW vorher ortsüblich bekannt gemacht worden. Bei allen Bekanntmachungen und Benachrichtigungen ist die Stelle bezeichnet worden, bei der Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zu Protokoll zu geben waren.

Im Verfahren sind folgende Behörden, Versorgungsunternehmen und Umweltschutzverbände aufgefordert worden, ihre Stellungnahme zu dem geplanten Bauvorhaben abzugeben:

Bezirksregierung Düsseldorf:

- Dezernat 35

- Dezernat 51

- Dezernat 53.1

- Dezernat 54

- Dezernat 58

- Dezernat 62

Oberbürgermeister der Stadt Duisburg

Kommunalverband Ruhrgebiet

Bezirksregierung Arnsberg
-Abteilung Bergbau und Energie-

Deutsche Steinkohle AG Herne

Bergamt Moers

Bundesvermögensamt Düsseldorf

Eisenbahnbundesamt

Deutsche Bahn AG

Landesanstalt für Ökologie,
Bodenordnung und Forsten

Staatliches Forstamt Wesel

Staatliches Umweltamt Krefeld

Staatliches Umweltamt Duisburg

Wasserschifffahrtsamt

Deichverband Friemersheim

Amt für Agrarordnung

Bundesvermögensamt Düsseldorf

Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW

Bischöfliches Generalvikariat

Ev. Kirche im Rheinland

Landwirtschaftskammer Rheinland

Rheinischer Landwirtschaftsverband e. V.

Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege

Rheinisches Amt für Denkmalpflege

Geologisches Landesamt NRW

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club
ADFC Duisburg e. V.

Industrie- und Handelskammer

Wirtschaftsbetriebe Duisburg

Stadtwerke Duisburg AG

Duisburger Verkehrsgesellschaft AG

Deutsche Telekom AG

RWE Energie

Messer Griesheim GmbH

Landesbüro der Naturschutzverbände in Oberhausen

Nach Behördenbeteiligung und Offenlegung sind Einwendungen erhoben worden, auf die im Einzelnen unter Abschnitt II. E. eingegangen wird.

Die abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen waren am 15.12.2005 Gegenstand des Erörterungstermins, der den Beteiligten rechtzeitig bekannt gemacht worden war.

C. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Notwendigkeit und Rechtsgrundlagen der Planfeststellung

Das Straßenbauvorhaben greift in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berührt bestehende Rechtsverhältnisse.

Zur umfassenden Problembewältigung sind daher in der Planfeststellung alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen, mit Ausnahme der Enteignung, rechtsgestaltend zu regeln.

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen, Befreiungen und Planfeststellungen, nicht erforderlich. Die Planfeststellung ersetzt jedoch nicht die für die Durchführung der Straßenbaumaßnahme erforderlichen privatrechtlichen Regelungen.

Die Rechtsgrundlagen der Planfeststellung ergeben sich aus den §§ 38 bis 40 StrWG NRW in Verbindung mit §§ 72 bis 78 VwVfG NRW.

2. Zuständigkeit und sonstige verfahrensrechtliche Aspekte

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat auf Antrag der Stadt Duisburg das Verfahren ordnungsgemäß durchgeführt, insbesondere wurden gesetzlich vorgeschriebene Formen und Fristen beachtet.

Auch die Auslegung der Planunterlagen ist ordnungsgemäß erfolgt. Die Fristen sind gem. §§ 39 Abs.1 StrWG NRW, 73 Abs.5 VwVfG NRW eingehalten worden.

D. Materiell-rechtliche Bewertung

1. Planrechtfertigung

Die geplante Straße ist gerechtfertigt. Bei der Planfeststellung waren die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Nach sachgerechter Abwägung aller zu berücksichtigender Belange ist insgesamt das öffentliche Interesse an der Verwirklichung der Straßenbaumaßnahmen höher zu bewerten als das Interesse der privat Betroffenen an der Vermeidung der bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen. Auf die Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum wurde bei der Trassenfindung weitestgehend verzichtet. Den ökologischen Belangen ist durch die im landschaftspflegerischen Begleit-

plan vorgesehenen Maßnahmen angemessen Rechnung getragen worden. Die Maßnahme war daher unter Abwägung der nachfolgend aufgeführten Belange in der unter Ziff. I geregelten Form planfestzustellen.

2. Abwägung

a. Grundsätzliches zur Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 38 Abs. 2 StrWG NRW die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander 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 Vorhabensträgers 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 § 8 Abs. 2 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot³.

³ BVerwG, Beschluss v. 21.8.1990 - 4 B 104.90 - NVwZ 1991, S. 69.

Vorschriften wie diese verleihen den entsprechenden öffentlichen Belangen ein besonderes Gewicht, dem bei der Abwägung Rechnung zu tragen ist⁴ Sie sind als abwägungserhebliche Belange in die Abwägung einzustellen.

Die Abwägung umfasst auch die gem. § 4 Abs. 5 LG vorgesehene spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüber zu stellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden.

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

Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass Gesichtspunkte des Verkehrs, insbesondere die Erleichterung des Verkehrs und die Entlastung der vom bisherigen Durchgangsverkehr betroffenen Anwohner, sowie die infrastrukturelle Verbesserung durch die nutzungsgerechte Anbindung des Logport-Geländes von einem derartigen öffentlichen Interesse sind, dass die mit der Maßnahme verbundenen Belastungen für Mensch und Umwelt – soweit sie nicht durch die unter Abschnitt I.C. bezeichneten Nebenbestimmungen vermieden werden können – demgegenüber nicht entscheidend ins Gewicht fallen. Die Gewichtung im Einzelnen ergibt sich aus den nachfolgenden Darlegungen.

b. Verkehrliche Belange

Das Verkehrsnetz in Duisburg Rheinhausen kann eine Erschließung der Flächennutzungen auf Dauer ohne die Osttangente nicht ohne erhebliche zusätzliche Belastungen insbesondere im Bereich der Margarethenstraße leisten. Raum für eine entsprechende Verbreiterung der Margarethenstraße ist durch die bestehende Bebauung nicht gegeben, sodass zu den Hauptverkehrszeiten eine permanente Auslastung dieses Verkehrsweges mit allen Nachteilen auch für die einmündenden

⁴ BVerwG, Beschluss v. 21.8.1990 - 4 B 104.90 - NVwZ 1991, S. 69.

den Straßen prognostiziert wird. Auch sind im Hinblick auf den Prognosehorizont 2015 ohne die Entlastung durch die Osttangente Grenzwertüberschreitungen bei den Schadstoffimmissionen zu erwarten.

Von einigen Einwendern wurde vorgebracht, dass die Osttangente nicht erforderlich sei, da der LKW-Verkehr gänzlich über die L 473 n – und somit ohne Beeinträchtigung Rheinhausener Wohngebiete – auf das Bundesfernstraßennetz geleitet werden könne.

Die Prognosen gehen allerdings davon aus, dass nur 2/3 der LKW-Verkehre Logports auf die Rheinschiene ausgerichtet und somit optimal an die A 57 und damit an das Bundesfernstraßennetz angebunden werden. Die restlichen LKW-Verkehre (bei vollständiger Belegung des Logport sind 1.720 Fahrten/Tag prognostiziert) werden hingegen im Wesentlichen auf die A 40 Richtung Osten und die übrigen Duisburger Hafen- und Logistikstandorte bezogen sein. Wenn diese Fahrten bei Verzicht auf die Osttangente nicht durch Rheinhausener Wohngebiete geführt werden sollen, sondern statt dessen über die L 473 n abgewickelt werden würden, würde dies einen Mehrweg pro Fahrt von 19 km bedeuten. Eine Fahrt von Logport zur Anschlussstelle DU-Häfen, zu den Bundesautobahnen und die Anbindungsmöglichkeiten in Richtung Osten würde ohne die Osttangente von 6 km auf 25 km anwachsen.

Die aus der zusätzlichen Fahrleistung von ca. 32000 km/Tag resultierenden Mehrbelastungen für die Umwelt und der zusätzliche Verbrauch von Treibstoffressourcen waren in die Abwägung einzubeziehen.

c. Umweltverträglichkeit

(1) Untersuchte Varianten

Grundlage für die Entscheidung über die zu wählende Linienführung war die Untersuchung von insgesamt 4 Varianten (dargestellt im Übersichtsplan der Varianten, Planunterlage lfd. Nr. 5 – Ü3), die dem bestehenden Zustand (0-Variante) gegenüber zu stellen waren.

Der Ausbauquerschnitt für die Varianten 1 – 4 sieht eine zweistreifige Fahrbahn mit einer Breite von jeweils 3,25 m vor. Zuzüglich der beiden Bankette ergibt sich somit für alle Varianten eine Gesamtbreite von 9,50 m.

Alle Varianten sollen an den Knotenpunkt Moerser Straße (L 237) / Margarethenstraße (K39) / Brücke der Solidarität (L237) angebunden werden.

(a) Variante I

Variante I verschwenkt vom Knotenpunkt kommend durch eine vorhandene aufgelockerte Waldfläche in Richtung Osten zum Hochufer des Rheins, wobei die Trasse zwischen der Fernwärmestation der Stadtwerke Duisburg und dem Vereinsgelände des Kanuvereins verläuft. Der Oberkante des Hochufers folgt sie gradlinig der alten Werksbahntrasse auf ca. 500 m in Richtung Süden bis zum ersten Bogen der Eisenbahnbrücke, wo sie in einem 90° Bogen nach Westen verschwenkt.

(b) Variante II

Variante II entspricht auf den ersten 100 m der Linienführung der Variante I. Das Vereinsheim des Kanuvereins wird jedoch auf der westlichen Seite entlang einer Waldschneise umfahren. Nach ca. 370 m südlich des Kanuvereins führt diese Variante wieder auf den Verlauf der Variante I und endet nach 820 m auf dem Logport-Gelände.

(c) Variante III

Variante III verschwenkt kurz hinter dem Knotenpunkt mit einer Rechtskurve in das vorhandene Wäldchen, und folgt einer Waldschneise in Richtung des vorhandenen Kinderspielplatzes, auf dessen Höhe ein Linksbogen in östlicher Richtung folgt. Unter Nutzung von vorhandenen Wegeverbindungen gelangt die Trasse zum Hochufer des Rheins und verschwenkt nach ca. 323 m auf den Verlauf der Variante I. Der weitere Verlauf ist mit den Varianten I und II identisch. Die Länge der Variante III beträgt ca. 840 m.

(d) Variante IV

Variante IV hat eine Gesamtlänge von 790 m. Sie folgt auf den ersten 170 m der Variante III. In Höhe des Spielplatzes verschwenkt die Trasse und führt im Ver-

lauf der als Geh- und Radweg ausgebauten Deichstraße in südliche Richtung. Sie führt parallel zur Wohnbebauung zwischen einer Baumreihe und dem eigentlichen Wäldchen in der vorhandenen Schneise und wird kurz vor Erreichen der Eisenbahnbrücke auf die Trassenlage der anderen Varianten geführt.

(e) 0 - Variante

Die 0 - Variante geht davon aus, dass die Osttangente nicht gebaut wird und allenfalls verkehrslenkende Maßnahmen oder geringfügige Baumaßnahmen im bestehenden Straßennetz zur Optimierung des Verkehrsablaufes vorgenommen werden.

(2) Begründung der gewählten Linienführung

Aufgrund der vorab beschriebenen Untersuchungen sowie nach Prüfung der Umweltverträglichkeit hat sich die Variante I als sinnvollste Lösung erwiesen.

Zwar würde die 0-Variante den geringsten Eingriff in Natur und Landschaft darstellen und eine verstärkte Belastung des angrenzenden Siedlungsbereiches vermeiden, aber der Bau der Osttangente wird zu einer erheblichen Teilentlastung der ohne diese Maßnahme durch den zunehmenden Verkehr stark belasteten beidseitig bebauten Straßenzüge des städtischen Hauptverkehrsnetzes führen.

(3) Umweltauswirkungen

Durch Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in Nordrhein-Westfalen (UVPG NRW) vom 04.05.2004 bei gleichzeitiger Anpassung des StrWG NRW sind Pflichten und Regelungen zur Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen im Bereich von Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen entsprechend dem bisherigen (Bundes-) UVPG eingeführt worden. Gemäß Anlage 1 zu § 1 UVPG NRW ist nach der dortigen Ziffer 18 eine „allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles“ zur Feststellung einer UVP-Pflicht erforderlich. Diese Vorprüfung richtet sich nach den Kriterien der Anlage 2 zu § 1 UVPG NRW. Als Kriterien gelten dabei die Merkmale des Vorhabens wie Größe und Nutzungsart, der Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit eines Gebietes, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, be-

troffene FFH-Gebiete, gesetzlich geschützte Biotope etc.) sowie Merkmale möglicher Auswirkungen (wie Ausmaß und Schwere sowie Dauer und Häufigkeit von Auswirkungen).

Anhand dieser Kriterien erfolgte die erforderliche Einzelfallprüfung mit dem Ergebnis, dass weder die besonderen Merkmale des Vorhabens, noch die standortspezifischen Belange, noch mögliche Auswirkungen in Bezug auf den Planungsumfang erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf betroffene ökologische Schutzgüter erwarten lassen.

Eine förmliche UVP gemäß UVPG NRW brauchte demnach im anhängigen Verfahren nicht zu erfolgen. Der UVP-Verzicht wird darüber hinaus im Rahmen der Bekanntmachung über die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gemacht werden.

In die Abwägung war das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) einzubeziehen. Dabei war die Berücksichtigung der nachfolgend im Einzelnen aufgeführten Wirkungen auf die verschiedenen, zu beachtenden Schutzgüter maßgebend. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass der Bau der Osttangente zwar negative Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen haben wird, diese jedoch durch die Gestaltung des Straßenkörpers, die geplanten Schutzmaßnahmen und die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf ein vertretbares Mindestmaß begrenzt werden können. Jedenfalls kann keine unverträgliche Beeinträchtigung festgestellt werden.

(4) Mensch

Als baubedingte negative Auswirkungen auf den Menschen sind Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen durch den Baustellenbetrieb und den Baustellenverkehr sowie vorübergehende Verkehrsbehinderungen insbesondere im Bereich des Knotenpunktes während der Bauzeit zu nennen. Aufgrund der Darlegungen des Antragstellers ist davon auszugehen, dass diese Auswirkungen sich in zumutbaren Grenzen halten werden und die Maßnahme daher nicht als unverträglich erscheinen lassen.

Die Siedlungsbereiche werden im Einzugsbereich der geplanten Straße - nach deren Inbetriebnahme - durch Immissionen (Lärm und Schadstoffe), die vom Kfz-Verkehr ausgehen, belastet werden (dazu im Einzelnen: Abschnitt II.D.2.d. (1) und (2)).

Im Ergebnis ist festzustellen, dass sich die Erhöhung der Schadstoffbelastung im Bereich der Osttangente - auch durch die zahlreichen Schutzmaßnahmen - im Rahmen des rechtlich zulässigen und zumutbaren hält. Insbesondere sind keine Gesundheitsgefahren durch Luftschadstoffe zu erwarten. Den Neubelastungen sind die Verkehrsentlastungen der heute als Ortsdurchfahrt in Duisburg-Rheinhausen genutzten Straßen entgegenzuhalten. Dort werden die Immissionsbelastungen (Lärm und Schadstoffe) und Störungen des Straßenverkehrs, die zur Zeit schon erheblich sind, insbesondere durch Verringerung des auf das Logport-Gelände bezogenen Lkw-Verkehrs, reduziert.

(5) Tiere und Pflanzen

Für den Straßenkörper werden Lebensräume von Pflanzen und Tieren in unterschiedlicher Qualität und mit verschiedenen Funktionen in einer Größenordnung von etwa 1 ha in Anspruch genommen. Gravierend ist der Verlust von Biotoptypen mit hoher Bedeutung, welche hier mit 30 Einzelbäumen, ca. 3.400 m² Laubwald und Aufforstungsflächen sowie ca. 1.100 m² Feldgehölzen betroffen sind. Darüber hinaus entfallen ca. 3.500 m² Ruderalfluren von mittlerer Bedeutung.

Neben der im Umfeld der Baumaßnahme vielschichtigen Avifauna, bedarf das Vorkommen von Fledermäusen einer besonderen Beachtung.

Hierzu wird auf die aufgrund der verschiedenen Einwendungen erhobenen Nacherhebungen verwiesen.

Der mit dem Baubetrieb beginnende temporäre Schadstoffeintrag in die angrenzenden Flächen, der mit dem Verkehrsbetrieb in eine dauerhafte Belastung übergeht, führt zu einer tendenziellen Veränderung der Lebensbedingungen von Flora und Fauna, auch wenn geltende Grenzwerte nicht erreicht werden (vgl. Schadstoffabschätzung nach MLuS, Anl. 13.1). Zudem nimmt die Konzentration der Schadstoffe mit zunehmender Entfernung von der Immissionsquelle Straße stark

ab, so dass nachhaltige und gewichtige Beeinträchtigungen von Pflanzen und Tieren unter Einbeziehung der landschaftspflegerischen Maßnahmen nicht zu erwarten sind.

Hinsichtlich der großräumigen Betrachtung des Rheinvorlandes wird durch die Baumaßnahme nur eine geringfügige Beeinträchtigung eintreten. Bei kleinräumiger Betrachtung d.h. der Austauschbeziehung zwischen dem Wäldchen und dem Rheinvorland wird es durchaus Betroffenheiten der dort vorhandenen Funktionsbeziehungen von Fauna und Flora durch die Baumaßnahme geben, die aber durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen werden.

(6) Boden

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

Von der Baumaßnahme sind keine Böden mit hoher natürlicher Ertragsfähigkeit oder besonderem Standortpotenzial betroffen. Durch Neuversiegelung von ca. 10.000 m² gehen sämtliche Bodenfunktionen verloren. Demgegenüber werden befestigte Flächen in einem Umfang von ca. 4800 m² entsiegelt.

Durch Aufschüttungen werden ca. 6.800 m² überprägt und in ihrer Bodenfunktion eingeschränkt. Ca. 2.000 m² Bodenfläche werden temporär für Arbeitsstreifen während der Bauzeit beansprucht, wobei eine Verdichtung und Veränderung der Bodenstruktur eintritt.

Die stofflichen Emissionen des Straßenverkehrs und der Instandhaltung verursachen einen dauerhaften Eintrag von Schadstoffen in den Boden, und zwar in abnehmender Konzentration bei zunehmender Entfernung von der Fahrbahn. Wird die Leistungsfähigkeit des Bodens hinsichtlich Pufferung und Abbau überschritten, kommt es zur Anreicherung und möglicherweise Auswaschung von Schadstoffen. Diese Einträge sind im Siedlungsbereich als zusätzlicher Effekt zu den bestehenden Belastungen einzuordnen.

Die Böden weisen Eigenschaften auf, die auf Dauer eine Schadstoffakkumulation annehmen lassen. Diese ist jedoch nicht von derartigem Gewicht, dass ernst-

hafte Schädigungen von Fauna und Flora sowie Gefährdungen des Trinkwassers zu befürchten wären.

(7) Wasser

(a) Oberflächenwasser

Als Oberflächengewässer sind bei der Baumaßnahme lediglich die gesetzlichen Hochwassergrenzen des Rheins betroffen und zu beachten. Die Höhe des 500 jährigen Bemessungshochwassers wurde bei der Straßenplanung berücksichtigt.

(b) Grundwasser

Das Straßenoberflächenwasser wird in einem Regenwasserkanal gesammelt und über ein bestehendes Regenklärbecken dem Rhein zugeführt.

Es ist zwar nicht völlig auszuschließen, dass insbesondere leicht flüchtige oder gut lösliche Stoffe, wie z.B. Tausalze, ins Grundwasser gelangen können, es handelt sich dabei jedoch um allenfalls geringfügige Risiken, die über diejenigen nicht hinaus gehen, die mit dem Bau und der Nutzung von Straßen üblicherweise verbunden sind.

(8) Luft, Klima

(a) Luft

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Kfz-Verkehr hängt von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu gehören 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.

Der Naturhaushalt ist insoweit beeinträchtigt, als der Eintrag von Schadstoffen aus Bau-, Verkehrsbetrieb und Unterhaltung über das Medium Luft sich im Ökosystem auswirkt (vgl. Abschnitt II.D.2.c.(4)-(6)). Während sich Aerosole, flüssige und feste Schadstoffe, im Nahbereich der Fahrbahn absetzen, stehen bei der allgemeinen Lufthygiene gasförmige Emissionen im Vordergrund der Betrachtung. Der von dem für die Osttangente prognostizierten Verkehr ausgehende Schadstoffanteil wird die vorhandene Belastung des Siedlungsraumes verstärken.

Nach der Schadstoffabschätzung durch den Antragsteller werden allerdings bei den prognostizierten Verkehrsmengen die nach der 22. BImSchV vorgesehenen Grenzwerte eingehalten (s. dazu Ausführungen unter Abschnitt II. D. 2. d.(2)).

(b) Klima

Die Freiflächen im Untersuchungsraum, vor allem größere Gehölzbestände, besitzen durch ihre klimatische Ausgleichswirkung für die angrenzenden, belasteten Gebiete eine besondere Bedeutung. Die Inanspruchnahme solcher Flächen für den Straßenkörper, insbesondere deren Versiegelung sowie die senkrecht stehenden Lärmschutzwände beeinflussen zwar das Mikroklima aufgrund veränderter Strahlungsverhältnisse und somit Luftfeuchte und Temperatur der näheren Umgebung der Straße.

Da sich die Trasse der Osttangente weitgehend an vorhandene Gegebenheiten anlehnt (Nutzung der alten Werksbahntrasse) und im Übrigen der Straßenkörper auch mit Lärmschutzwänden eine moderate Höhe aufweist, ist mit einer wahrnehmbaren Verschlechterung des raumbedeutsamen Luftaustausches allerdings nicht zu rechnen.

(9) Landschaft

Unter dem Begriff Landschaft sind das Erscheinungsbild der Landschaft und ihre Nutzbarkeit für Erholung außerhalb des unmittelbaren Wohnumfeldes von Belang. In die Bewertung fließen sowohl der ästhetische Eigenwert des untersuchten Raumes mit seinen Vorbelastungen als auch seine Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung mit ein. Zu Letzterer gehören ausgebaute Erholungseinrichtungen. Bei allen untersuchten Varianten kommt es zum Verlust land-

schaftsprägender Strukturen (Baumreihen und Waldränder), sowie durch das geplante Dammbauwerk zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. In der UVS wird dieses landschaftsästhetische Risiko mit hoch bis sehr hoch bewertet.

Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Ausgleich ist eine Kompensation möglich.

(10) Vermeidbarkeitsgesichtspunkte

Die Planfeststellung in der Form der unter Abschnitt I. getroffenen Festsetzungen hat auch das Gebot beachtet, 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 (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, § 4 Abs. 1 LG). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes⁵ stellt dieses Gebot striktes Recht dar und ist bei jeder Planfeststellung zu berücksichtigen.

Der Begriff der Vermeidbarkeit ist dabei nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen, sondern bedarf der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts. Dies 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 erfasst⁶. 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.

Gemäß dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, hat der Planungsträger versucht, diesen Erfordernissen gerecht zu werden. Im Einzelnen sind die hierfür vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt, auf den Bezug genommen wird.

⁵ BVerwG, Urteil v. 30.10.1992 - 4 A 4/92 - NVwZ 1993, S. 565.

⁶ BVerwG, Urteil vom 7.3.1997 - 4 C 10.96 - NuR 1997, 404.

Zu erwähnen sind insbesondere:

- Bei der Wahl der Trasse wurde das Vermeidungsgebot in hohem Maße berücksichtigt
- Vermeidung von Irritation der Insektenfauna durch Einschränkung der Straßenbeleuchtung
- Vermeidung von zusätzlicher Bodenverdichtung und –versiegelung durch Beschränkung des Arbeitsraums und der Lagerflächen

(11) Schutzmaßnahmen

Vor Beginn der Baumaßnahme werden zum Schutz vor baubedingten Beeinträchtigungen und Beschädigungen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen an vorhandenen Vegetationsbeständen nach DIN 18920 und RAS-LP 4 durchgeführt. Anfallendes Oberbodenmaterial wird sorgsam behandelt und geschützt.

(12) Gestaltungsmaßnahmen

Die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen dienen der Einbindung der neuen Straße in die Landschaft.

Als Gestaltungsmaßnahmen sind zu nennen:

- Einsaat von Wildrasen im Bereich der Straßenböschungen und der Bankette sowie der Innenbereiche der Anschlussstelle und angrenzender Bereiche
- Flächige Anpflanzung von Gebüsch mit Anteilen von Bäumen

(13) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Durch die Baumaßnahme entstehen Eingriffe in Biotop und das Landschaftsbild, die auszugleichen oder zu kompensieren sind.

Ausgeglichen ist nach § 4 Abs. 4 Satz 2 LG ein Eingriff dann, wenn nach seiner Beendigung keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zurückbleibt.

Der Ausgleich der Eingriffe ist innerhalb des Trassenkorridors mangels verfügbarer Flächen (Vorgaben des Hochwasserschutzes, vorhandene Vegetation) nur

zu einem geringen Teil möglich. Sinnvolle Flächen zur Kompensation befinden sich am Rande des Logport-Geländes im Bereich des ehemaligen Tor 3.

Der Antragsteller hat in der Planung ausreichende Maßnahmen vorgesehen, die den erforderlichen Umfang an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen abdecken.

Im Einzelnen sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- A 1, Anpflanzung von Einzelbäumen (38 Stück)
- A 2, Entsiegelung befestigter Flächen (4.265 m²)
- A 3, Flächige Anpflanzung von Gehölzen (1.368 m²)
- A 4, Flächige Anpflanzung von Gehölzen und Bäumen (4.265 m²)

Der Ersatz nicht ausgleichbarer aber zulässiger Eingriffe erfolgt auf abgestimmten Flächen der Stadt Duisburg und der Hafen Duisburg-Rheinhausen GmbH.

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. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht⁷.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen zwar nicht vollständig ausgeglichen (da nicht ausgleichbar) sind, aber die zusätzlich vorgesehenen Ersatzmaßnahmen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushaltes bzw. die Werte des Landschaftsbildes in dem vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum insgesamt gleichwertig gewährleisten.

⁷ BVerwG, Urteil v. 23.8.1996 - 4 A 29.95 - NVwZ 1997, S. 486.

d. Belange des Immissionsschutzes

(1) Lärm

Grundlage für die Beurteilung des durch den Neubau der Osttangente verursachten Verkehrslärms ist § 41 BImSchG, wonach beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen ist, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Aufgrund des § 43 BImSchG sind weitere Regelungen in der 16. und in der 24. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (16. BImSchV und 24. BImSchV) festgelegt. Für die Berechnung der Lärmschutzpegel sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) maßgebend.

Der Neubau der Osttangente ist ein baulicher Eingriff im Sinne des § 41 BImSchG. Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Einwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau sicherzustellen, dass die zulässigen Immissionsgrenzwerte entsprechend der baulichen Nutzung eingehalten werden.

Für Bereiche, wo vom Grundsatz her notwendige aktive Lärmschutzmaßnahmen nach der o.g. Vorschrift nicht möglich bzw. unverhältnismäßig wären, sind passive Lärmschutzmaßnahmen bzw. Entschädigungsansprüche nach § 42 BImSchG vorgesehen.

Die Immissionsgrenzwerte betragen für die im Planungsbereich vorliegenden Nutzungsgebiete:

- an Krankenhäusern, Schulen,
Kurheimen und Altenheimen 57 / 47 dB (A) tags / nachts
- in reinen und allgemeinen Wohn-
und Kleinsiedlungsgebieten 59 / 49 dB (A) tags / nachts
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und
Mischgebieten 64 / 54 dB (A) tags / nachts
- in Gewerbegebieten 69 / 59 dB (A) tags / nachts.

Die durch den Bau der Osttangente betroffene Wohnbebauung wird als allgemeines Wohngebiet eingestuft.

Das Vereinsheim des Kanuvereins befindet sich im Außenbereich und wird daher als Mischgebiet gewertet.

Grundlage für die Ermittlung des maßgeblichen Immissionspegels ist die Verkehrsbelastungsprognose für das Jahr 2015.

Die Grundlagen zur Berechnung der zukünftigen Lärmbelastungen sind der unter lfd. Nr. 25 aufgeführten Anlage zu entnehmen.

Aufgrund dieser Ergebnisse hat der Antragsteller Lärmschutzmaßnahmen eingeplant.

Vorgesehene Lärmschutzmaßnahmen:

Aktiver Lärmschutz:

Als aktive Lärmschutzmaßnahmen ist entlang der Margarethenstraße eine Lärmschutzwand in einer Höhe von 2,50 m vorgesehen, die im Bereich der Einmündung des Geh-/Radweges Deichstraße nach Südosten hin abknickt.

Im Verlauf der Böschungsoberkante hinter dem Grundstück „Im Eck 15“ wird eine Aufschüttung mit einer Höhe von 2,50 m vorgenommen.

Nördlich und östlich des Vereinsheims des Kanuvereinsheims ist eine 3,0 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen, die auch den Außenbereich des Vereinsheims schützt.

Passiver Lärmschutz:

An den Wohngebäuden „Deichstraße 9“ und „In den Werthen 57 bis 63“ werden auch nach der Durchführung der aktiven Schallschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte der 16. BimSchV für die Nacht überschritten (siehe Ergebnislisten der schalltechnischen Berechnungen Unterlagen lfd. Nr. 25).

An den Wohngebäuden, bei denen Überschreitungen der o.g. Immissionsgrenzwerte auftreten, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen, soweit die Schall-Dämmwerte der vorhandenen baulichen Anlagen nicht ausreichend sind, um den erforderlichen Innenraumpegel zu gewährleisten.

Über die Abgeltung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes gem. § 42 BImSchG entscheidet bei einem Streit über die Höhe gem. § 42 Abs. 2 StrWG NRW die Enteignungsbehörde.

Die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen stellen sicher, dass die betroffenen Anwohner nicht unzumutbarem Lärm ausgesetzt sind und werden daher als ausreichend angesehen.

(2) Schadstoffe

Das festgestellte Straßenbauvorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung sowie des Boden- und Pflanzenschutzes zu vereinbaren. Der Mensch (Anwohner) ist durch die zu erwartenden Emissionswerte nicht in seiner Gesundheit beeinträchtigt.

Der Antragsteller hat eine luftschadstofftechnische Untersuchung zur Ermittlung der Gesamtbelastung durch Schadstoffe durchgeführt.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die folgenden Beurteilungswerte durch den Neubau der Osttangente nicht überschritten werden (s. Planunterlagen lfd. Nr. 25)

Grenzwerte der 22. BImSchV:

	Art des Schwellenwertes	Mittel über	Immissions-Grenzwerte In $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr
Kohlenmonoxid (CO)	Gesundheit	8 Stunden	10.000	
Stickstoffdioxid (NO ₂)	Gesundheit	1 Jahr	40	18
	Gesundheit	1 Stunde	200	
Stickstoffoxide (NO _x)		1Jahr	30	
Blei (Pb)	Gesundheit	1 Jahr	0,5	
Schwefeldioxid (SO ₂)		1 Jahr/Winterhalbjahr	20	
Benzol (C ₆ H ₆)	Gesundheit	1 Jahr	5	
Feinstaub (PM ₁₀)	Gesundheit	1 Jahr	40	35
	Gesundheit	24 Stunden	50	

Konzentrationswerte der 23. BImSchV

	Jahresmittelwerte in ug/m ³	98%-Perzentile in µg/m ³
Ruß (RM)	8	
NO ₂		160

Da die ausgewiesenen Erhöhungen der Schadstoffbelastung nach den vorliegenden Prognosen und Berechnungen auch aufgrund der nach dem planfestgestellten Planungsstand vorgesehenen Baumaßnahmen nicht die nach der 22. BImSchV vorgesehen Grenzwerte überschreiten werden, können hieraus keine Abwägungsgesichtspunkte hergeleitet werden, die der Maßnahme entgegenstehen.

(3) Belastungen während der Bauzeit

Belastungen durch Schadstoffemissionen und Lärm während der Bauzeit werden entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen gering gehalten (Verwendung von emissions- und lärmarmen Maschinen und Fahrzeugen, Staubbindung). Der gefahrlose Umgang mit Bauchemikalien und Betriebsstoffen wird durch eine entsprechend ausgerichtete Bauleitung und Bauaufsicht unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften sichergestellt.

Hinsichtlich der von der Straßenbaustelle ausgehenden Belästigungen und Beeinträchtigungen durch Lärm, Staub- und Schmutzeinwirkungen gilt grundsätzlich Folgendes⁸ :

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 Beeinträchti-

8 BGH, Urteil v.30.10.1970 -V ZR 150/67- DVBl. 71, S. 264.

gungen 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, wäre in einem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren zu entscheiden. Auf Abschnitt III.A. wird verwiesen.

e. Sonstige Belange

Soweit sonstige öffentliche oder private Belange berührt sind, so sind diese im Abwägungsergebnis berücksichtigt und stehen der Planfeststellung nicht entgegen. Einzelheiten hierzu finden sich unter den nachfolgenden Ausführungen (Ziff. E.).

E. Bewertung der einzelnen Einwendungen

1. Träger öffentlicher Belange

a. Zurückgewiesene Einwendungen

Die Einwendungen des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland LV NRW e.V. (BUND) werden zurückgewiesen.

Bezüglich der Einwendung mit Hinweis auf den großräumigen Biotopverbund im Bereich der Baumaßnahme wird auf die Umweltverträglichkeitsstudie verwiesen.

Der BUND bezweifelt das Verkehrskonzept des Antragstellers und ist der Auffassung, dass die zusätzlichen Belastungen durch den Schwerlastverkehr unmöglich von dem vorhandenen Straßennetz Hochfeld/Innenstadt aufgenommen werden könne. Die Zweifel wurden allerdings nicht belegt. Der Antragsteller hat mit seinen Verkehrsgutachten die Notwendigkeit der Baumaßnahme nachgewiesen.

Der BUND weist zudem auf die Neuverlärnung und Schadstoffimmissionen durch die Baumaßnahme hin. Hierzu wird auf Abschnitt II.D.2.d.(1) und (2) dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Schutz der Fledermäuse wird auf die Ausführungen zu Abschnitt II.E.1.b.(1) verwiesen.

b. Erledigte Einwendungen

(1) Bezirksregierung Düsseldorf, Höhere Landschaftsbehörde (Dez.51)

In Ihren Einwendungen hat die Höhere Landschaftsbehörde den Antragsteller auf die besondere Schutzwürdigkeit der Fledermausvorkommen im Bereich der Baumaßnahme hingewiesen. Auch im Erörterungstermin konnten diesbezügliche Fragen nicht abschließend geklärt werden.

Aus diesem Grunde fand im Mai 2006 ein Ortstermin mit Vertretern der Höheren Landschaftsbehörde, der Stadt Duisburg und des vor Ort gutachterlich tätigen Fachbüros für Fledermauskunde „Echolot“ statt. Es sollte geklärt werden, ob – unter Einbeziehung der bisherigen Kartierungsergebnisse und der gutachterlichen Auffassung des Büros „Echolot“ – die im Erörterungstermin erhobene Forderung der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten (LÖBF) und der Höheren Landschaftsbehörde nach einem gehölzfreien 10-Meter-Korridor beiderseits der Osttangente aus Gründen des Fledermausschutzes aufrecht erhalten werden muss. Ferner sollten andere ggf. notwendige Schutzmaßnahmen erörtert und einvernehmlich abgestimmt werden.

Die Nachuntersuchung ergab nachstehendes Ergebnis:

Der Korridor, den die Fledermäuse zur Jagd nutzen, dehnt sich nach Erwärmung des Asphalt am Tage und nachts – zur Jagdzeit – wegen noch bestehender Abwärme ohnehin möglicherweise auf den Straßenraum aus.

Da dort jedoch eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h gegeben ist, wird die Kollisionsgefahr von Fledermäusen mit Fahrzeugen gutachterlicherseits als gering eingeschätzt, da sich nähernde Fahrzeuge von den dort jagenden Tieren rechtzeitig geortet werden könnten.

Eine Gefahr bestünde vielmehr für diejenigen Individuen, die quer zur Fahrbahn mit hoher Geschwindigkeit und in geringer Höhe aus dem Waldstreifen flögen. Hier sei zur Vermeidung von Kollisionen ein dichter Waldmantel in Höhe von mind. drei Metern erforderlich.

Dieser Waldmantel ist zwar in größeren Abschnitten in geeigneter Höhe und Dichte vorhanden, weist aber einige Lücken auf und wird streckenweise durch die Baumaßnahmen angetastet.

Es wurde vor Ort von den Beteiligten vereinbart, dass die so entstehenden Lücken zeitnah mit geeigneten dicht wachsenden Gehölzen zugepflanzt und bis zum Lückenschluss bzw. bis zur Gewöhnung der Fledermauspopulation an die veränderten Verhältnisse mittels Durchflugsperren (z.B. Textilwände) geschlossen werden müssen.

Es ist im Übrigen festzustellen, dass der Waldbestand durch dieses Ergebnis nicht über die im LPB bereits dargelegten Eingriffstatbestände hinaus angetastet werden muss und erhalten bleiben kann.

Insoweit ist aus Sicht der Höheren Landschaftsbehörde keine Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes erforderlich, da sich keine weiteren Eingriffstatbestände ergeben haben und sich die erforderlichen Schutzmaßnahmen durch die entsprechenden Nebenbestimmungen (I.C.2.) regeln lassen.

Die Höhere Landschaftsbehörde zieht unter diesen Gesichtspunkten ihre Forderungen bezüglich der Entfernung des straßenbegleitenden Waldstreifens und des Nachtfahrverbots während der Bauphase zum Schutz der Fledermäuse zurück.

(2) Übrige Einwendungen von Trägern Öffentlicher Belange

Alle übrigen Einwendungen der Träger öffentlicher Belange haben sich durch die Stellungnahme des Antragstellers, durch das Ergebnis der Erörterung oder durch die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses erledigt.

2. Private Einwender

Zurückgewiesene Einwendungen

Seitens mehrerer Einwender wurde als Verfahrensfehler die Nichtbeteiligung der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Duisburg beanstandet.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Stadt Duisburg ist Planungsträger der vorliegenden Maßnahme, da von der Stadt die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt worden ist. Die Planfeststellungsbehörde muss deshalb davon ausgehen, dass die Realisierung der Baumaßnahme in der vorliegenden Form dem nach außen erklärten Willen der Stadt Duisburg entspricht und intern mit den einzelnen Fachdezernaten abgestimmt worden ist. Im Übrigen steht es der Stadt Duisburg frei, selbst nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses ein Änderungsverfahren zu beantragen oder auf die Realisierung der beantragten Maßnahme zu verzichten. Dem Vorwurf eines Verfahrensfehlers auf Grund von internen Schreiben im Hause des Antragstellers vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen.

Die Einwendung, der Eingriff in Natur und Landschaft sei so massiv, dass er nicht ausgeglichen werden könne, wird zurückgewiesen.

Insoweit wird auf Abschnitt II.D.c.(13) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen, durch die Realisierung der Maßnahme werde ein Gebiet für die Naherholung abgetrennt und der zusätzliche Eingriff in das Wäldchen sei untragbar, werden zurückgewiesen.

Es trifft zwar zu, dass die Flächen für die Naherholung reduziert werden, aber die Zugänglichkeit des Rheinvorlandes als Gebiet für die Naherholung bleibt durch zwei Querungsmöglichkeiten mit Mitteltrennung erhalten. Die zwei Querungsmöglichkeiten sind für die Zugänglichkeit des Rheinvorlandes als ausreichend anzusehen.

Da der Eingriff in das Wäldchen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen kompensiert wird, wird die diesbezüglich erhobene Einwendung zurückgewiesen.

Die seitens der Einwender erhobene Forderung, die Osttangente in einen Tunnel zu legen, wird zurückgewiesen. Dieser Forderung stehen die hohen Kosten eines Tunnels, die nicht das zu erzielende Ergebnis rechtfertigen würden, entgegen. Die verfügbare Tunnelstrecke würde aufgrund der räumlichen Gegebenheiten vor Ort nur recht kurz sein. Einerseits bestimmt in Richtung Kreisverkehrsplatz die Brücke der Solidarität die dortige Höhenlage der Osttangente und der erforderlichen Rampen, auf der anderen Seite verhindert die Eisenbahnbrücke eine dortige Tieflage. Eine Unterfangung der Fundamente der Eisenbahnbrücke würde einen unverhältnismäßig hohen Kostenaufwand bedeuten.

Von Einwendern wird bemängelt, dass bei der Lärmschutzberechnung nicht auch die anderen Lärmarten der Umgebung eingeflossen seien, sodass die durch den zusätzlichen Straßenverkehr verursachten Überschreitungen der Grenzwerte durch das Einschränken oder Untersagen des Verkehrs eingehalten werden könnten.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Antragsteller hat die derzeit gültigen Verordnungen und Regelwerke bei der Ermittlung der Anspruchsvoraussetzungen für den Schallschutz beachtet. Bezüglich der aus den Berechnungen herzuleitenden Ansprüche wird auf Abschnitt II.D.2.d.(1) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen, in denen gesundheitsgefährdende Luft- und Schadstoffmengen befürchtet werden, werden zurückgewiesen. Insoweit wird auf Abschnitt II.D.2.d. (2) dieses Beschlusses verwiesen.

Es wird von Einwendern der Vorwurf erhoben, die Osttangente diene zukünftig allein der Erschließung des Logport-Geländes. Diese Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen, da nach der Verkehrsprognose die Verkehre aus dem Stadtteil Friemersheim einen Anteil von 40 % des Gesamtverkehrsaufkommens der Osttangente ausmachen werden.

Die Einwendungen, die sich generell gegen die geplante Baumaßnahme und das vorgesehene Verkehrskonzept richten, werden zurückgewiesen. Insoweit wird auf Abschnitt II.D.2.b.dieses Beschlusses verwiesen.

III. Abschließende Hinweise

A. Entschädigungs- und Ersatzansprüche

Soweit Einwendungen Ansprüche betreffen, die den Charakter einer Enteignungsentschädigung haben oder im Vorfeld der Enteignung angesiedelt sind (vgl. § 74 Abs.2, Satz 3 VwVfG NRW), ist, sofern dazu in diesem Planfeststellungsbeschluss eine Entscheidung dem Grunde nach getroffen wurde, über die Höhe der Entschädigung außerhalb des Verfahrens durch die Enteignungsbehörde zu befinden.

Das entsprechende Verfahren richtet sich nach dem Enteignungs- und Entschädigungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (EEG NRW).

Im Übrigen folgt die Zuständigkeit der Enteignungsbehörde aus § 42 Abs.3 BImSchG in Verbindung mit § 42 Abs.2 StrWG NRW. Von der Enteignungsentschädigung werden u. a. die Abgeltung in Anspruch genommener Grundstücke und damit im Zusammenhang stehende sonstige Vermögensnachteile wie Erschwernisse, Wertminderungsentschädigung u. ä. erfasst.

Über die Abgeltung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes gemäß § 42 BImSchG und Ansprüche wegen Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches entscheidet bei einem Streit über die Höhe gemäß § 42 Abs. 2 StrWG NRW gleichfalls die Enteignungsbehörde, auch wenn diese Ansprüche im Vorfeld der Enteignung angesiedelt sind.

Wegen der Höhe der vorerwähnten Ansprüche ist zunächst mit dem Straßenbaulastträger (Antragsteller) zu verhandeln, um eine einvernehmliche Regelung zu erzielen.

Bleiben diese Verhandlungen erfolglos, ist der Weg für die Einschaltung der zuständigen Enteignungsbehörde -Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 15- offen.

Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend geregelt werden können, steht dem Betroffenen danach 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. Danach ist im Falle des Eigentumsentzuges auf Antrag des Eigentümers die Entschädigung in geeignetem Ersatzland festzulegen, wenn er zur Sicherung seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der im 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 im wesensgemäß obliegenden Aufgaben angewiesen ist, oder
- der Enteignungsbegünstigte geeignetes Ersatzland nach pflichtgemäßem Ermessen der Enteignungsbehörde freihändig zu angemessenen Bedingungen beschaffen kann, oder
- geeignetes Ersatzland durch Enteignung nach § 5 EEG NRW beschafft werden kann.

B. Zustellung / Auslegung

Dieser Beschluss wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und mit einer Ausfertigung der festgestellten Planunterlagen im Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement der Stadt Duisburg zwei Wochen zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich ausgelegt. Ort und Zeit dieser Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Auslegung gilt der Beschluss den übrigen Betroffenen gegenüber gemäß § 74 Abs. 4 VwVfG. NRW als zugestellt.

Die Planunterlagen können auch beim Antragsteller - Bezirksamt Rheinhausen, Körnerplatz 1, 47226 Duisburg - eingesehen werden.

C. Sonstige Hinweise

1. 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 (vgl. § 75 Abs. 1 VwVfG NRW).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (vgl. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW).

2. Geltungsdauer des Beschlusses

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist. Ggf. kann der Plan vorher auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast (Antragsteller) von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre gemäß § 39 Abs. 7 StrWG NRW in Verbindung mit § 75 Abs. 4 VwVfG NRW verlängert werden.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach dessen Zustellung Klage erhoben werden. Die Klage ist gegen die

**Bezirksregierung Düsseldorf,
Cecilienallee 2,
40474 Düsseldorf**

zu richten und muss den Kläger sowie den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die Klage ist beim zuständigen

**Verwaltungsgericht Düsseldorf,
Bastionstrasse 39,
40213 Düsseldorf**

schriftlich einzureichen oder zur Niederschrift zu erklären.

Wird die Klage schriftlich erhoben, so sollen ihr zwei Durchschriften beigelegt werden.

Falls die Frist durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollte, würde dessen Verschulden dem Kläger zugerechnet werden.

**Bezirksregierung Düsseldorf
- Planfeststellungsbehörde –**

Düsseldorf, den 17. Oktober 2006

Im Auftrag

(Wilmsmeyer)