Bezirksregierung Münster

25.04.01.01 – 1/12

Planfeststellungsbeschluss

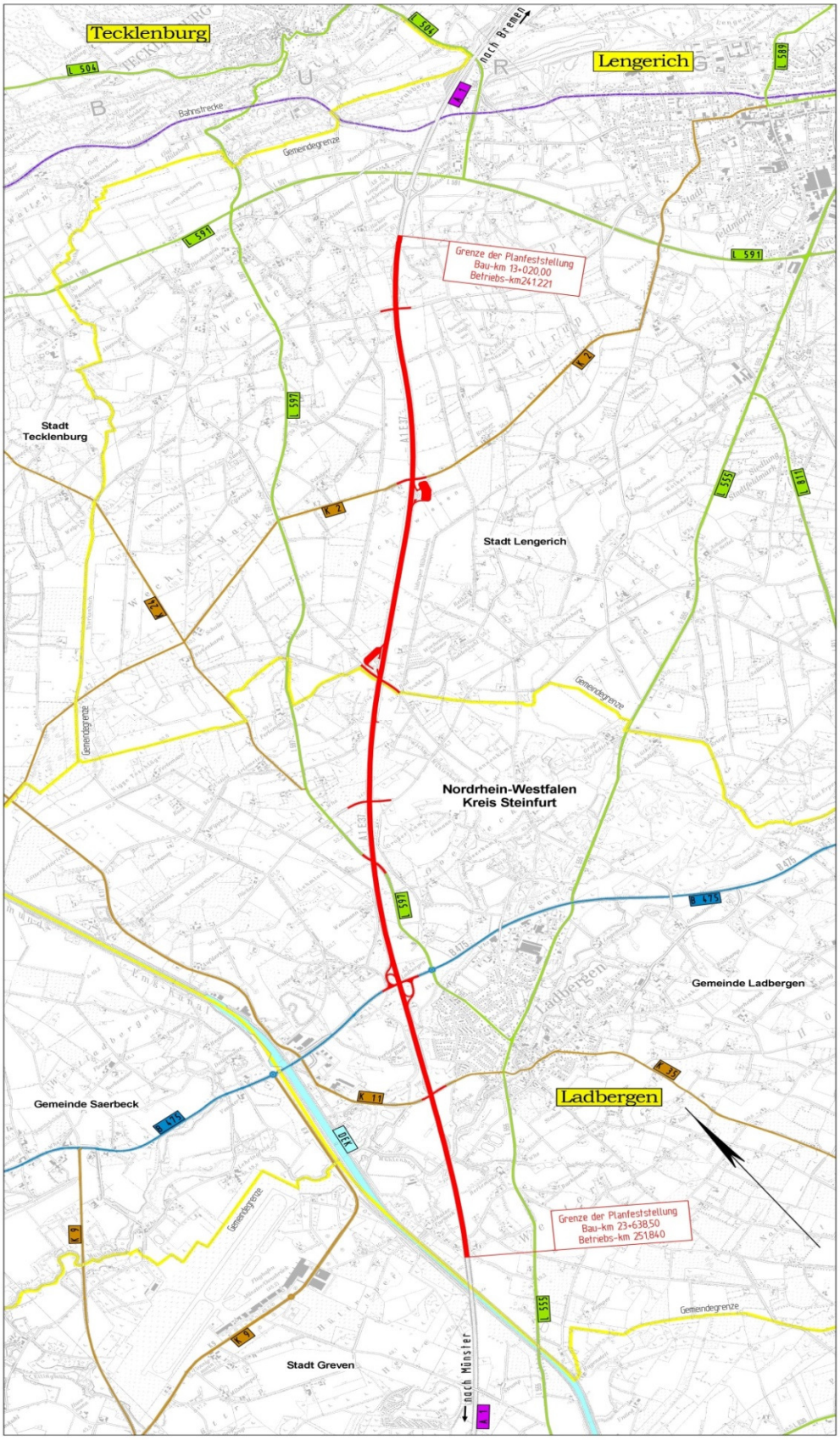
für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn 1 (A 1)
zwischen der Brücke im Zuge der A 1 über den Dortmund-Ems-Kanal
(DEK-Brücke) und der Anschlussstelle Lengerich (o)

von Bau-km 23+638,50 bis Bau-km 13+020,00

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen und
landschaftspflegerischen Begleitmaßmaßnahmen auf dem Gebiet
der Stadt Lengerich und der Gemeinden Ladbergen und Westerkappeln
im Kreis Steinfurt

Münster, den 19. Dezember 2016

Übersichtsplan



Inhaltsverzeichnis Seite

Übersichtsplan 2

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis 7

A. Entscheidung 12

1. Feststellung des Planes 12

2. Festgestellte Planunterlagen 13
2.1 Planunterlagen, die öffentlich ausgelegen haben 13
2.2 Unterlagen, die öffentlich ausgelegen haben und in die festgestellten Planunterlagen aufgenommen werden 15
2.3 Deckblattunterlagen, die aufgrund vereinfachter Verfahrensbeteiligungen nicht öffentlich ausgelegen haben 16
2.4 Ergänzende Unterlagen, die in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden 17

3. Wasserrechtliche Regelungen 18

4. Nebenbestimmungen 18
4.1 Wasserwirtschaft 19
4.2 Kreislaufwirtschaft/Abfälle 22
4.3 Bodenschutz 23
4.4 Lärmschutz 25
4.5 Natur- und Landschaftsschutz 28
4.6 Landwirtschaft 31
4.7 Denkmalschutz/Bodendenkmäler 32
4.8 Straßenbautechnische und -verkehrstechnische Nebenbestimmungen 33
4.9 Nebenbestimmungen im privaten Interesse 34
4.10 Sonstige Nebenbestimmungen 35

5. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen 37
5.1 Verfahrenseinwendungen 37
5.2 Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen 37
5.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen 37
5.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen 38
5.5 Präkludierte Einwendungen 38

B. Begründung 40

1. Das Vorhaben 40

2. Vorgängige Verfahren 43
2.1 Bedarfsplan des Bundes 43
2.2 Landesplanung 43

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens 44
3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens 44
3.2 Erörterungstermin 45
3.3 Planänderungen 46
3.4 Weitere eingereichte Unterlagen 47
3.5 Einwendungsinhalte 47

4. Verfahrensrechtliche Bewertung 48
4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung 48
4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde 48
4.3 Umfang der Planfeststellung 48
4.4 Linienbestimmung 50

4.5 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit 50
4.5.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen 51
4.5.1.1 Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit 51
4.5.1.2 Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt 52
4.5.1.3 Boden 55
4.5.1.4 Wasser 57
4.5.1.5 Luft 60
4.5.1.6 Klima 61
4.5.1.7 Landschaft 62
4.5.1.8 Kultur- und sonstige Sachgüter 63
4.5.1.9 Wechselwirkungen 63

4.5.2 Bewertung der Umweltauswirkungen 64
4.5.2.1 Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit 65
4.5.2.2 Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt 66
4.5.2.3 Boden 67
4.5.2.4 Wasser 69
4.5.2.5 Luft 70
4.5.2.6 Klima 71
4.5.2.7 Landschaft 71
4.5.2.8 Kultur- und sonstige Sachgüter 72
4.5.2.9 Zusammenfassung 72

5. Materiell-rechtliche Bewertun*g* 73
5.1 Planrechtfertigung 73
5.2 Planungsleitsätze 75

5.3 Abwägung 76
5.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung 76
5.3.2 Verkehrliche Belange 78

5.3.3 Planungsvarianten 83
5.3.3.1 Nullvariante 84
5.3.3.2 Beschreibung der Ausbauvarianten 84
5.3.3.3 Vergleich der Varianten 85

5.3.4 Abschnittsbildung 89

5.3.5 Immissionsschutz 89
5.3.5.1 Lärmschutz 90
5.3.5.1.1 Rechtliche Grundlagen 90
5.3.5.1.2 Lärmschutzmaßnahmen 94
5.3.5.1.3 Einzelfälle und besondere Lärmschutzeinwendungen 123
5.3.5.1.4 Allgemeine Lärmschutzeinwendungen 127

5.3.5.2 Schadstoffbelastung 132
5.3.5.3 Erschütterungen 134
5.3.5.4 Bauimmissionen 135

5.3.6 Gewässer- und Grundwasserschutz 136
5.3.7 Bodenschutz 138

5.3.8 Naturschutz und Landschaftspflege 139
5.3.8.1 Rechtsgrundlagen 139
5.3.8.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen 140
5.3.8.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen 140
5.3.8.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen 142
5.3.8.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 143
5.3.8.6 Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 145

5.3.9 Artenschutz 147
5.3.9.1 Rechtsgrundlagen 147
5.3.9.2 Verfahren 149

5.3.9.3. Prüfung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände 150
5.3.9.3.1 Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) 152
5.3.9.3.2 Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot) 153
5.3.9.3.3 Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beeinträchtigung von Lebensstätten) 154
5.3.9.3.4 Zusammenfassende Beurteilung 155

5.3.10 Schutzwürdige Biotope 155

5.3.11 Land- und Forstwirtschaft 156
5.3.11.1 Allgemeines 156
5.3.11.2 Grunderwerb 157
5.3.11.3 Auswirkungen auf die landwirtschaftliche bzw. gartenbauliche Nutzung angrenzender Grundstücke 158
5.3.11.4 Existenzgefährdung als öffentlicher Belang 158

5.3.12 Kommunale Belange 159
5.3.13 Denkmalpflegerische Belange 159
5.3.14 Haushaltsrechtliche Belange 159

5.3.15 Private Belange 160
5.3.15.1 Eigentumsgarantie 160
5.3.15.2 Wertminderung von Grundstücken 161
5.3.15.3 Dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen 162
5.3.15.4 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen 163
5.3.15.5 Übernahmeanträge für Restflächen 164
5.3.15.6 Ersatzlandgestellung 164
5.3.15.7 Umwege 165
5.3.15.8 Zufahrten 166
5.3.15.9 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren 167

5.3.16 Einzelne Einwendungen 167

6. Abschließende Bewertung 173

7. Aussetzung der Vollziehung 173

8. Rechtsbehelfsbelehrung 175

9. Hinweise zum Entschädigungsverfahren 177

10. Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses 179

11. Hinweis auf die Auslegung des Planes 179

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

AS	Anschlussstelle
AK	Autobahnkreuz
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
ASN	Abfallschlüsselnummer
BAB	Bundesautobahn
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BFH	Bundesfinanzhof
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht

BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (amtliche Sammlung)
BV-Nr.	Nummer des Bauwerksverzeichnisses
dB(A)	Dezibel (A)
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
DIN	Deutsche Industrie Norm
DÖV	Die öffentliche Verwaltung
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
D_{StrO}	Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
ELA	Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA), Ausgabe 2013, ARS Nr. 135 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 29.07.2015 - StB 13/7143.2/05-04/2077594 (VkBl. 2015 S. 513)
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat Richtlinie)
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBl.	Gemeinsames Ministerialblatt
Gem.RdErl.	Gemeinsamer Runderlass
GV-Nr.	Nummer des Grunderwerbsverzeichnisses
GV.NRW.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen

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
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz
LG	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz NRW) gültig bis 24.11.2016
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz)
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 ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2005; ARS Nr. 17/2002 des BMVBW vom 19. Sept. 2002 – S 13/14.83.10-01/38 Va 02 – (VkBl. 2002, S. 624), Geänderte Fassung 2005, ARS Nr. 06/2005 des BMVBW vom 12. April 2005 – S 13/14.83.10-01/10 Va 05 – (VkBl. 2005, S. 394)
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
MVEL	Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Natur und Recht

NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OPA	Offenporige Asphaltdeckschicht
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PM_{10}	Partikel mit aerodynamischem Durchmesser kleiner als 10 µm
$PM_{2,5}$	Partikel mit aerodynamischem Durchmesser kleiner als 2,5 µm
PROKAS	Berechnungsverfahren zur Bestimmung verkehrserzeugter Schadstoffbelastungen
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, BMVBS ARS Nr. 7/2009 vom 23. Juni 2009 – S 11/71.22.3/4-RAA – 83 6092a
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)
RDN	Randnummer
RiStWaG	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten, Ausgabe 2002; ARS NR. 14/2002 des BMVBW vom 24. Juli 2002 -S26/38.67.03/6 F 2002
RKB/RRB	Regenklärbecken/Regenrückhaltebecken
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)
Synopse	Zusammenstellung der Stellungnahmen zu den Einwendungen durch den Vorhabenträger
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
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)
VR	Verwaltungsrundschau
VRL	Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG.NRW.	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie)
WSchuZR	Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen, Ausgabe Juli 1985 (Wildschutzzaunrichtlinien), ARS Nr. 13/1992 des Bundesministeriums für Verkehr vom 28. Februar 1992 (VkBl S. 147–149)

Die vorgenannten Gesetze und Verordnungen sind in der jeweils aktuellen Fassung angewendet worden.

A. Entscheidung

1. Feststellung des Planes

Der Plan für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn 1 (A 1) zwischen der Brücke im Zuge der A 1 über den Dortmund-Ems-Kanal (DEK-Brücke) und der Anschlussstelle Lengerich (o) von Bau-km 23+638,50 bis Bau-km 13+020,00 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Lengerich und der Gemeinden Ladbergen und Westerkappeln im Kreis Steinfurt wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Gelsenkirchen, Regionalniederlassung Münsterland (Vorhabenträger/Träger der Straßenbaulast/Straßenbauverwaltung) aufgestellten Plans erfolgt gemäß § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG.NRW.) und §§ 5 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Aufgrund der nachfolgend unter Abschnitt B, Nr. 2 dargestellten Planungsüberlegungen und nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens wird das planfestgestellte Vorhaben unter Abwägung der zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit als notwendig und verhältnismäßig angesehen.

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, soweit in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist, nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 VwVfG.NRW.).

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese Planfeststellung ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

Soweit der diesem Beschluss zugrundeliegende Plan jedoch voraussetzt, dass in Eigentumsrechte Dritter eingegriffen wird, ist dieser Eingriff zulässig. Der festgestellte Plan ist einem etwaigen Enteignungsverfahren zugrunde zu legen (§ 19 Abs. 2 FStrG).

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende mit meinem Feststellungsvermerk versehene Unterlagen:

2.1 Planunterlagen, die öffentlich ausgelegen haben

Mappe 1

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
1	Erläuterungsbericht, Seiten 1 - 35	1	11.05.2012	Text
2	Übersichtskarte	2	11.05.2012	25.000/75.000
3	Übersichtslageplan, Blätter 1 - 2	3	11.05.2012	5.000
4	Übersichtslageplan mit Luftbild, Blätter 1 - 2	3.1	11.05.2012	5.000
5	Übersichtshöhenplan - West Fahrtrichtung Münster Blätter 1.1 u. 2.1 - Ost Fahrtrichtung Bremen Blätter 1.2 u. 2.2	4	11.05.2012	5.000/500
6	Bauwerksverzeichnis	5	11.05.2012	Text
7	Ausbauquerschnitte, Blätter 1 - 5	6	11.05.2012	50/25

8	Lagepläne. - Hauptstrecke Blätter 16 - 29 - Außenbereich (Kompensationsmaßnahme) Blatt 30	7	11.05.2012	1.000/5.000

Mappe 2

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
9	Höhenpläne - Höhenplan West Fahrtrichtung Münster Blätter 16a - 29a - Höhenplan Ost Fahrtrichtung Bremen Blätter 16b - 29b - Anschlussstelle Ladbergen westl. Tangentialfahrt Blatt 30 - Anschlussstelle Ladbergen westl. Kreisfahrt, Blatt 31 - Anschlussstelle Ladbergen östl. Kreisfahrt, Blatt 32 - Anschlussstelle Ladbergen östl. Tangentialfahrt, Blatt 33	8	11.05.2012	 1.000/100 1.000/100 500/50 500/50 500/50 500/50

Mappe 3

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
10	Grunderwerbsverzeichnis	9	11.05.2012	Text
11	Lageplan Grunderwerb Blätter 16 - 29, Blatt 30, Außenbereich	10	11.05.2012	 1.000 5.000
12	Ergebnisse der Immissionsschutzuntersuchungen (Lärmtechnische Unterlage) - Erläuterungsbericht, S. 1 - 22 - Experttabelle Ladbergen - Experttabelle Buddenkuhle - Experttabelle Außenbereiche - Experttabelle Außenwohnbereiche - Lageplan mit Lärmschutzmaßnahmen Blätter 1 und 2 - Lageplan mit Lärmschutzmaßnahmen Batt 1	11 11.0 11.1.1 11.1.2 11.1.3 11.1.4 11.2 11.3	11.05.2012	 Text Text Text Text Text 5.000 1.500

Mappe 4

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
13	Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung		11.05.2012	
	- Erläuterungsbericht, S. 1 - 87	12.0		Text
	- Bestands- und Konfliktplan Blätter 1 und 2	12.1		5.000
	- Maßnahmenplan Blätter 16 - 29	12.2		1.000
	- Maßnahmenplan (Kompensationsmaßnahmen)	12.3		5.000
14	Ergebnisse der wassertechnischen Untersuchung	13	11.05.2012	
	- Erläuterungsbericht Seiten 1 - 21	13.1		Text
	- Übersichtslageplan Wassertechnik	13.2		5.000
	- Übersichtslageplan Wassertechnik	13.3		5.000
15	Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen	14	11.05.2012	Text

2.2 Unterlagen, die öffentlich ausgelegen haben und in die festgestellten Planunterlagen aufgenommen werden

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
16	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 1 - Verkehrsprognose 2025		18.12.2009	Text
17	Umweltverträglichkeitsuntersuchung		Januar 2007	Text
18	FFH-Vorprüfung "Eltingmühlenbach" (DE-3811-301)		Mai 2012	Text
19	Artenschutzprüfung		Mai 2012	Text

2.3 Deckblattunterlagen, die aufgrund vereinfachter Verfahrensbeteiligungen nicht öffentlich ausgelegen haben

Deckblatt I

Überarbeitung der lärmtechnischen Unterlage aufgrund der Verlängerung des lärmmindernden Fahrbahnbelages

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
20	Erläuterungsbericht, Seiten 1-4	1.I	13.06.2014	Text
21	Bauwerksverzeichnis, 3 Seiten	5.I	13.06.2014	Text
22	Lageplan mit Lärmschutzmaßnahmen, Blätter 1 und 2	11.I.2	02.06.2014	5.000
23	Ergebnisse der Immissionsschutzuntersuchungen (Lärmtechnische Unterlage)	11.I	13.06.2014	
	- Erläuterungsbericht, S. 1-25	11 I.0	Juni 2014	Text
	- Experttabelle Ladbergen, S. 1 - 152	11.I.1.1		Text
	- Experttabelle Buddenkuhle Sonderplan und S. 1-12	11.I.1.2		Text
	- Experttabelle Außenbereiche S. 1-36	11.I.1.3		Text
	- Experttabelle Außenwohnbereiche, S. 1- 13	11.I.1.4		Text
	- Lageplan mit Lärmschutzmaß nahmen, Blätter 1 und 2 Bau-km 18+250,00 - 13+020,00 und Bau-km 23+638,50-18+250,00 und Blatt 1 Bau-km 21+995,00 - 20+900,00	11.I.2	02.06.2014	5.000
		11.I.3	02.06.2014	5.000

Deckblatt II

Verlegung einer Zufahrt

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
24	Erläuterungsbericht, 1 Seite	1.II	10.03.2014	Text
25	Bauwerksverzeichnis, 5 Seiten	5.II	10.03.2014	Text
26	Lageplan, Bl.-Nr. 19a	7	10.03.2014	1.000
27	Grunderwerbsverzeichnis, 1 Seite	9.II	10.03.2014	Text
28	Lageplan Grunderwerb, Bl.- Nr. 19a	10	10.03.2014	1.000

Deckblatt III

Verwallung und Wand aus Gabionen zwischen durchgehender Fahrbahn der A 1 und dem Rastplatz Buddenkuhle

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1 :
29	Erläuterungsbericht, 1 Seite	1.III	12.05.2014	Text
30	Bauwerksverzeichnis, 2 Seiten	5.III	12.05.2014	Text
31	Lageplan, Bl.-Nr. 21a	7	12.05.2014	1.000

2.4 Ergänzende Unterlagen, die in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Datum
32	Niederschrift über den Erörterungstermin vom 15. - 17.10.2013 Gasthof Prigge - Akademie Talaue in Lengerich	17.10.2013
33	Ergänzende Lärmschutzabwägungsdokumentationen	Sept. 2013 02.05.2016 06.10.2016
34	Einordnung der Prognosewerte 2025 für die A 1 AK Lotte/Osnabrück - AS Münster/Nord	05.11.2013
35	Gutachtliche Stellungnahme zur Grundwassersituation und Fließgewässerverlegung im Bereich des Rastplatzes "Budenkuhle" des Ingenieur Büros Schmelzer	24.06.2013

3. Wasserrechtliche Regelungen

Dem Straßenbaulastträger wird im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden erlaubt, das von den befestigten Straßenflächen abfließende und gesammelte Niederschlagswasser in die in den wassertechnischen Unterlagen (Abschnitt A, Nr. 2.1 lfd. Nr. 14) genannten Gewässer an den dort ausgewiesenen Einleitungsstellen mit den dort aufgeführten maximalen Mengen einzuleiten und dem Grundwasser zuzuführen.

Die Regelung stützt sich auf die §§ 2, 8, 9, 10, 11, 18, 19 und 57 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) in Verbindung mit den §§ 12 f. des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz – LWG).

Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt; sie steht jedoch unter dem Vorbehalt nachträglicher Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 WHG und ist jederzeit widerrufbar.

Eine Untersuchung des eingeleiteten Wassers ist nicht erforderlich, da eine erhebliche Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes nicht zu erwarten ist und die sich aus den Anforderungen nach § 57 Abs. 1 und 2 WHG ergebenden Grenzen eingehalten werden.

4. Nebenbestimmungen

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht zum Wohl der Allgemeinheit und zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer nach § 17 b Abs. 1 FStrG i.V.m. § 74 Abs. 2 VwVfG.NRW. unter folgenden Nebenbestimmungen:

4.1 Wasserwirtschaft

4.1.1 Allgemeines

Der Straßenbaulastträger hat der Bezirksregierung Münster - Obere Wasserbehörde -

- die festgestellten wassertechnischen 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 Berechnungsgrundlage

zu übersenden.

4.1.1.1 In das Wasserbuch einzutragen sind die Einleitungen, wie sie sich aus dem wasserrechtlichen Antrag des Trägers der Straßenbaulast (Abschnitt A, Nr. 2.1 lfd. Nr. 14 dieses Planfeststellungsbeschlusses) ergeben.

4.1.1.2 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“ (VAwSF) sowie der Runderlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz III.1 - 30-05/123/124 vom 31.03.2010 "Entwässerungstechnische Maßnahmen an Bundesfern- und Landstraßen" sind zu beachten.

4.1.1.3 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 Wassertechnische Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahmen der Unteren Wasserbehörde

4.1.2.1 Der Baubeginn und die Fertigstellung der wasserwirtschaftlichen Maßnahmen ist der Unteren Wasserbehörde, Kreis Steinfurt, mitzuteilen. Bei der Abnahme ist die Untere Wasserbehörde, Kreis Steinfurt, zu beteiligen.

4.1.2.2 Soweit durch die Bauarbeiten Schäden an den Gewässern, am Gewässerbett, am Ufer oder an der Böschung entstehen, sind diese unverzüglich und ordnungsgemäß zu beheben.
Bodenablagerungen infolge der Baumaßnahmen sind aus den Gewässern zu entfernen.

4.1.2.3 Die Gewässerunterhaltung darf durch die Maßnahmen nicht behindert werden.

4.1.2.4 Für die Einleitungsstellen Nrn. 13 a bis 13 d (Einleitungen in den Lengericher Aa-Bach) und für die Einleitungsstellen Nrn. 14 a bis 14 d (Einleitungen in den Ladbergener Mühlenbach) sind zur Rückhaltung und Abflussverzögerung Querriegel in die zur Ableitung des Straßenwassers dienenden Seitengräben einzubauen.

4.1.2.5 Die Einleitungsstellen sind dauerhaft zugänglich zu halten, um jederzeit eine ungehinderte Entnahme von Wasserproben zu ermöglichen.

4.1.2.6 Für eine einwandfreie Wartung und Unterhaltung aller mit den Einleitungen in die Gewässer zusammenhängenden Anlagen ist zu sorgen. Auftretende Mängel sind ohne Aufforderung schnellstens zu beseitigen.

4.1.2.7 Der Betreiber der Anlagen ist verpflichtet, Betriebsstörungen und sonstige Vorkommnisse die erwarten lassen, dass wassergefährdende Stoffe in öffentliche Gewässer oder ins Grundwasser gelangen, unverzüglich der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinfurt anzuzeigen. Sollte eine Benachrichtigung dieser Behörde nicht möglich sein, so ist die Kreisleitstelle in Rheine, Tel. 05971/936-0, zu informieren.

4.1.2.8 Schäden an Gewässern (Ablagerungen, Ausspülungen, Verunreinigungen usw.) infolge der Einleitungen sind unverzüglich und ordnungsgemäß zu beheben.

4.1.2.9 Die Einleitungsbauwerke sind böschungsbündig herzustellen und gegen Aus- und Unterspülungen zu sichern.

4.1.2.10 Während der Bauausführung ist sicherzustellen, dass der ungehinderte Wasserabfluss jederzeit gewährleistet ist.

4.1.2.11 Die Sedimentationsanlagen und die Anlagen zur Rückhaltung sind regelmäßig zu kontrollieren und so zu warten und zu unterhalten, dass die Funktionsfähigkeit der Anlagen jederzeit gegeben ist.

4.1.2.12 Bei der Unterhaltung der Regenrückenhaltebecken ist das anfallende Mähgut unverzüglich aus dem Staubereich zu entfernen.

4.1.2.13 Stellorgane sind vor unbefugtem Zugriff zu sichern.

4.1.2.14 Die Bauausführung der Verlegung des Gewässers Nr. 2100 im Zuge der Erweiterung der Rastanlage "Buddenkuhle" ist im Detail mit der Unteren

Wasserbehörde, Kreis Steinfurt, abzustimmen. Entsprechende Ausführungspläne sind mindestens 3 Monate vor Bauausführung vorzulegen.

4.2 Kreislaufwirtschaft/Abfälle

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

- Gem. RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 21.12.1992 (Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen - MBl. NRW -, Nr. 17, 1993, S. 511, - Hinweise für die Wiederverwendung teerhaltiger Straßenbaustoffe -) und Erlass des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr vom 13.11.2015 - III.1 - Now - 30 - 05/236.4 -

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

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBl. NRW, Nr. 76, 2001, S. 1494, – Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- und Erdbau -)

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBl. NRW, Nr. 77, 2001, S. 1508, – Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungsaschen im Straßen- und Erdbau -)

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBl. NRW, Nr.78, 2001, S. 1528, – Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen- und Erdbau -)

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 14.09.2004 (MBl. NRW, Nr. 36, 2004, S. 871), in der Fassung vom 08.04.2005 (MBl. NRW, Nr. 22, 2005, S. 550 - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau -).

Auf die §§ 32 Abs. 2 und 48 Abs. 2 WHG wird hingewiesen.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass der Verwertung von Abfällen nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz sowie dem Landesabfallgesetz NRW – unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften – Vorrang einzuräumen ist.

4.3 Bodenschutz

4.3.1 Altlasten

4.3.1.1 Werden bei Bauarbeiten Altlasten im Sinne des § 2 Abs. 5 des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) und ggf. hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen entdeckt, hat der Vorhabenträger diese in Abstimmung mit der örtlich zuständigen Unteren Bodenschutzbehörde zu sanieren (§§ 2 Abs. 7, 4 Abs. 3 BBodSchG). Auch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen ist unverzüglich zu benachrichtigen.

4.3.1.2 Soweit sich bei den Bauarbeiten Auffälligkeiten nach Farbe, Geruch usw. im Boden oder im Baukörper zeigen, die auf eine Kontamination des Bodens oder des Baukörpers mit umweltgefährdenden Stoffen hindeuten, ist der Kreis Steinfurt - Untere Abfallwirtschaftsbehörde - unverzüglich zu benachrichtigen, um ggf. eine ordnungsgemäße Entsorgung der Verunreinigung sicherzustellen.

4.3.2 Bodenverdichtung

Bodenverdichtungen, insbesondere durch Berücksichtigung der Bodenart, Bodenfeuchtigkeit und des von den eingesetzten Geräten verursachten Bodendrucks, sind durch Tiefenlockerungsmaßnahmen so weit wie möglich zu vermeiden. Schadensersatzansprüche gegen den Vorhabenträger hinsichtlich dennoch entstehender und nicht zu beseitigender Bodenverdichtungen bleiben unberührt.

4.3.3 Bodenverwendung

4.3.2.1 Anfallender Mutter-/Oberboden ist nach DIN 18300 und DIN 18320 zwischenzulagern und zum Zwecke der Abdeckung des Walles, zur Böschungsprofilierung und Andeckung der Bankette etc. direkt wiederzuverwenden (§ 1 BodSchG).

4.3.2.2 Für den Bau des Walles darf nur Bodenaushub (ASN 17 05 04) verwendet werden. Bodenaushub wird als natürlich anstehendes oder bereits verwendetes nicht nachteilig verändertes Locker- oder Festgestein, das bei Tief- oder Erdbau ausgehoben oder abgetragen wird, definiert. Andere Abfallarten, insbesondere Bauschutt, bauschuttähnliche Abfälle und Straßenaufbruch sind für die Baumaßnahme nicht zulässig.

4.3.2.3 Als Baumaterial verwendeter Bodenaushub darf keine schädlichen Verunreinigungen enthalten. Sofern Bodenaushub (ASN 17 05 04) für bauliche Maßnahmen verwendet wird, sind die "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln für die Verwertung" der LAGA (TR Boden) vom 05.11.2004 zu beachten.

4.3.2.4 Anfallende Bodenmaterialien sind ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten bzw. zu beseitigen. Sofern überschüssige Bodenmassen anfallen, ist nach Abschluss der Bauarbeiten ein Bericht über Menge und Verbleib der Bodenmassen dem Umwelt- und Planungsamt des Kreises Steinfurt

unaufgefordert vorzulegen (s.a. § 13 Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung).

4.4 Lärmschutz

Von der Straßenbauverwaltung 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. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - 16. BImSchV) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (lärmmindernder Fahrbahnbelag, Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle) sowie an den baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster und Lüftungseinrichtungen) angeordnet. Auf Abschnitt B, Nr. 5.3.5 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

4.4.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Der Träger der Straßenbaulast hat die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Lärmschutzanlagen zu errichten und zu unterhalten. Darüber hinaus wird mit diesem Beschluss ergänzend angeordnet, dass im Bereich nördlich der Anschlussstelle Ladbergen bis zum Brückenbauwerk "Overbecker Weg" ein lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} = - 5 dB(A) (z.B. OPA) von Bau-km 18+800 bis Bau-km 20+170 einzubauen und dauerhaft zu unterhalten ist. Bei der Ausgestaltung der Anlagen ist insbesondere auf eine sorgfältige Anpassung an das Umfeld zu achten.

Der Träger der Straßenbaulast hat im Zuge der A 1 im Planfeststellungsabschnitt einen Straßenbelag aufzubringen, der sicherstellt, dass die in den lärmtechnischen Berechnungen angegebenen Korrekturwerte D_{StrO} erzielt und dadurch die in den lärmtechnischen Unterlagen genannten Be-

urteilungspegel bzw. die durch die 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte auf Dauer eingehalten werden.
Für den Bereich nördlich der Anschlussstelle Ladbergen bis zum Brückenbauwerk "Overbecker Weg" sind diese lärmtechnischen Berechnungen unter Berücksichtigung des ergänzend festgestellten lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem D_{StrO} = - 5 dB(A) anzupassen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
Soweit die vorausgesetzten Korrekturwerte durch den Straßenoberflächenbelag nicht gewährleistet werden können, ist die Einhaltung der Pegelwerte bzw. der Immissionsgrenzwerte durch zusätzliche Maßnahmen sicherzustellen; ggf. ist für die Festlegung dieser Maßnahmen ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

4.4.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke sind vom Träger der Straßenbaulast darauf hinzuweisen, dass sie, soweit auch nach Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte für Wohngebiete bzw. Dorf- und Mischgebiete nach der 16. BImSchV überschritten werden, gegen die Bundesrepublik Deutschland einen Anspruch dem Grunde nach auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen haben, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzrichtlinien - VLärmSchR 97 -. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind Prognosewerte für das Jahr 2025 heranzuziehen.

Anspruch dem Grunde nach haben die Eigentümer folgender Wohngrundstücke:

in Ladbergen:

Am Hasenkamp	2/2a, 3, 4, 6, 12, 16/18
Breedenstraße	43, 45, 47
Eichenweg	12, 16, 19/21, 23
Kiefernstraße	6, 14/14a
Lindenweg	8, 10, 11
Waldseestraße	29, 31, 33
Waldweg	6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 31

im Außenbereich Ladbergen:

Kuhweg	6, 9, 14
Overbecker Weg	14, 15, 23, 27, 35, 41
Waldseestraße	47, 55 (Ost), 55 (West), 60, 75, 81
Zur Königsbrücke	11, 15
Zur Woote	12, 18, 19, 29, 37, 38, 44, 50 (Nord), 50 (Süd), 78, 80, 80a, 86

im Außenbereich Lengerich:

Am Steinern Kreuz	31
An den Holzwiesen	10, 12, 18
An der Buddenkuhle	60, 70
Antruper Esch	24
Brookhaarweg	21
Bruchwiesen	8, 16
Grawen Wiesen	30
Im Diek	20
Saerbecker Damm	90, 99, 101, 103
Schreibenwiesen	19
Sonnenhügeldamm	54

Tecklenburger Straße	29, 30, 35, 38, 43, 47, 50 (Ost), 50 (Mitte), 50 (West), 51, 56, 62 (Altbau), 62 (Neubau), 70, 76, 88
Teichweg	6, 12, 16, 18
Up de Ruhr	7 (Nord), 7 (Süd), 20
Zum Venn	14, 15, 17

4.4.3 Entschädigungsansprüche

Die Eigentümer der in Abschnitt 4.4.2 dieses Beschlusses aufgeführten Grundstücke, die mit einem Außenwohnbereich ausgestattet sind, haben - sofern die zulässigen Grenzwerte hier überschritten sind - gegen den Straßenbaulastträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch den Verkehrslärm, der von dem hier planfestgestellten Bauabschnitt ausgeht. Dabei ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Dem Träger der Straßenbaulast wird aufgegeben, die Eigentümer dieser Grundstücke auf die Möglichkeit hinzuweisen, Entschädigungsansprüche geltend zu machen.

Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich nach den Regelungen der VLärmSchR97. Für den Fall, dass zwischen dem Träger der Straßenbaulast und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Höhe der Entschädigung erzielt wird, setzt die Bezirksregierung die Entschädigung fest (§ 19 a FStrG in Verbindung mit § 41 Landesenteignungs- und entschädigungsgesetz - EEG NRW -).

4.5 Natur- und Landschaftsschutz

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

4.5.2 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 des Kreises Steinfurt und – z. B. bei Erstaufforstungsmaßnahmen – mit dem Landesbetrieb Wald und Holz, Regionalforstamt Münsterland – Untere 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.

4.5.3 Gemäß § 6 Abs. 8 LG NRW/§ 34 Abs. 1 LNatSchG sind der Unteren Landschaftsbehörde die Flächen der Kompensationsmaßnahmen sowie Art und Umfang der darauf durchzuführenden Maßnahmen innerhalb von 3 Monaten nach Fertigstellung der Straße zwecks Abnahme, im Sinne einer Umsetzungs- und Funktionskontrolle, mitzuteilen.

4.5.4 Die Durchführung der festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 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.
Die in den Maßnahmenblättern für die Maßnahmen mit artenschutzrechtlichem Bezug getroffenen speziellen Regelungen zum Zeitpunkt ihrer Durchführung bleiben hiervon unberührt.

4.5.5 Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen hat während der Bauzeit nach 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 nach den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene Beschädigungen oder Zerstö-

rungen 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 § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG außerhalb des Zeitraumes vom 1. März bis zum 30. September vorzunehmen.

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

4.5.7 Der Träger der Straßenbaulast hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen auf seine Kosten Sorge zu tragen und die erforderlichen Pflegemaßnahmen entsprechend den in den Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA) enthaltenen Vorgaben zu übernehmen. Die zeitliche Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist im Rahmen der Ausführungsplanung nach den in den ELA dargestellten Grundsätzen festzulegen.
Bei nicht in das Eigentum des Straßenbaulastträgers übergehenden Kompensationsflächen obliegt dem jeweiligen Eigentümer die Unterhaltungspflege; die Kosten hierfür hat der Träger der Straßenbaulast zu tragen. Bei den im Privateigentum verbleibenden Flächen ist sicherzustellen, dass die Nutzung der nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan für Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Flächen durch Eintragung entsprechender Rechte in das jeweilige Grundbuch dinglich gesichert wird. Das Bauwerksverzeichnis ist ggf. entsprechend zu berichtigen. Soweit abweichend hiervon eine Regelung mit einem Dritten über die Ablösung der Unterhaltungspflicht getroffen worden ist, kann hierauf im Bauwerksverzeichnis ergänzend hingewiesen werden.

4.5.8 Im Übrigen sind die Vorgaben der „Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau" – HNL-S 99- sowie die „Ergänzenden Hinweise zur Planung und Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Bundesfern- und Landesstraßen" (Gem. RdErl. d. Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr u .d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 13.2.1992 - MBl.NRW. S. 460) zu beachten.

4.6 Landwirtschaft

4.6.1 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; gegebenenfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten.

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 Vorhabenträger mit Zustimmung der Planfeststellungsbehörde auf die Errichtung der dann entbehrlich werdenden Straßen- und Wegeteile nach diesem Beschluss verzichten.

4.6.2 Sofern Flächen nicht in ein Flurbereinigungsverfahren einbezogen werden, hat sich der Träger der Straßenbaulast durch Förderung von freiwilligem Landtausch zu bemühen, dass durch die Zuordnung von Restflächen an angrenzende Grundstücke die agrartechnisch sinnvolle landwirtschaftliche Weiternutzung der Restflächen bzw. eine Verwendung für natur- oder artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen 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.

4.6.3 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.

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

4.7 Denkmalschutz/Bodendenkmäler

4.7.1 Erste Erdbewegungen sind 2 Wochen vor Beginn der LWL-Archäologie für Westfalen – Außenstelle Münster – An den Speichern 7, 48157 Münster schriftlich mitzuteilen.

4.7.2 Der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster (Tel. 0251/591-8911) – oder der Stadt/Gemeinde als örtlich zuständiger Unterer Denkmalbehörde sind Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) unverzüglich zu melden. Ihre Lage im Gelände darf nicht verändert werden (§§ 15 und 16 DSchG).

4.7.3 Der LWL-Archäologie für Westfalen oder ihren Beauftragten ist das Betreten der betroffenen Grundstücke zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können (§ 28 DSchG). Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.

4.8 Straßenbautechnische und -verkehrstechnische Nebenbestimmungen

4.8.1 Straßenquerschnitt

Unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmenge erhält die A 1 im Bereich des hiermit planfestgestellten Abschnittes einen Regelquerschnitt von 36,00 m Kronenbreite, der sich im Einzelnen je Fahrtrichtung wie folgt zusammensetzt:

Mittelstreifen		2,00 m
Randstreifen		0,75 m
linker Fahrstreifen		3,50 m
mittlerer Fahrstreifen		3,50 m
rechter Fahrstreifen		3,75 m
Randstreifen		0,50 m
Seitenstreifen		2,50 m
Bankette		1,50 m
½ Kronenbreite	=	18,00 m

Kronenbreite = 2 x 18,00 m = 36,00 m

Zur Einbindung der Straße in die Landschaft sind die Böschungen unter Beachtung straßenbau- und verkehrstechnischer Gesichtspunkte von der Straßenbauverwaltung entsprechend den Darstellungen im LBP mit Pflanzen und Gehölzen des heimischen Wuchsraums zu bepflanzen.

Zur zeichnerischen Darstellung des Regelquerschnitts wird auf Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 7 dieses Beschlusses verwiesen.

4.8.2 Wildschutzzäune

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Wildschutzes erhält die A 1 zwischen der Anschlussstelle Ladbergen und der DEK-Brücke beidseitig Wildschutzzäune und es sind die bereits zwischen der Anschlussstelle Lengerich und der Anschlussstelle Ladbergen bestehenden Wildschutzzäune nach Maßgabe der Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (Wildschutzzaunrichtlinien - WSchuZR) nach dem Ausbau wieder zu errichten.

4.9 Nebenbestimmungen im privaten Interesse

4.9.1 Inanspruchnahme von Grundstücken

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

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer die Übernahme dieser Flächen durch den Träger der Straßenbaulast verlangen. Werden die Flächen vom Träger der Straßenbaulast nicht übernommen, sind die Maßnahmen auf ihnen rechtlich gegen eine entsprechende Entschädigung gemäß den Vorgaben in § 15 Abs. 4 BNatSchG zu sichern.

4.9.2 Ertragsminderungen

Soweit durch das Straßenbauvorhaben selbst oder durch Kompensationsmaßnahmen Ertragsminderungen eintreten (z.B. durch Schattierung landwirtschaftlich oder gartenbaulich genutzter Flächen), wird festgestellt, dass den Betroffenen ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach

zusteht. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses).

4.9.3 Zufahrten

Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten.

4.9.4 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 zu größeren Umwegen führen und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses).

4.10 Sonstige Nebenbestimmungen

4.10.1 Beweissicherung im Hinblick auf die Inanspruchnahme anderer Verkehrswege

Vor Beginn der Bauarbeiten ist der Zustand des nachgeordneten Straßennetzes im Einflussbereich der Maßnahme in Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger in geeigneter Weise zu dokumentieren, um etwaige durch die Maßnahme verursachte Schäden sachgerecht ausgleichen zu können.

4.10.2 Änderung der Planunterlagen

Die Planunterlagen sind von der Straßenbauverwaltung entsprechend den sich aus diesem Beschluss ergebenden Ergänzungen, Änderungen, Auflagen und Verpflichtungen zu berichtigen. Hierzu zählen auch die Ergänzungen und Änderungen, die sich auf Grund der Stellungnahmen und Zusagen des Vorhabenträgers im Anhörungsverfahren bzw. auf Grund des Ergebnisses des Erörterungstermins ergeben, soweit in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.
Soweit durch diese Ergänzungen und Änderungen Rechte Dritter neu oder stärker als bisher beeinträchtigt werden, bedarf es zur Wirksamkeit dieser Ergänzungen oder Änderungen deren, der Planfeststellungsbehörde nachzureichenden, Zustimmung; andernfalls ist ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

4.10.3 Unterrichtungs-/Abstimmungspflichten

- Dem **Wehrbereichskommando II G4 Dez VerkInfra**, Freiligrathstraße 6, 55131 Mainz, ist der Beginn und das Ende der Baumaßnahme anzuzeigen.

- Die Ansprechpartner der **RWE Power AG**, Kraftwerk Ibbenbüren, Schwarzer Weg 5, 49479 Ibbenbüren, Kraftwerksleitung, Herr Frank (Tel. 05451/5041-2101), Abteilung Technische Planung, Herr Dorge (Tel. 02389/73-2114) sind mindestens 6 Monate vor Baubeginn zu unterrichten.

Erforderliche Anpassungsarbeiten an Anlagen Dritter (z.B. Umbau- und Sicherungsmaßnahmen) sind mit den betroffenen Versorgungsunternehmen frühzeitig abzustimmen. Sollten genehmigungspflichtige Änderungen vorzunehmen sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor.

5. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

5.1 Verfahrenseinwendungen

Einwendungen gegen die Durchführung des Anhörungsverfahrens wurden nicht erhoben.

5.2 Berücksichtigte Einwendungen und Stellungnahmen

Die Einwendungen und Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter werden, soweit sie durch

- die Planänderungen in Form von Deckblättern oder
- die Zusagen der Straßenbauverwaltung im Anhörungsverfahren oder
- die ergänzenden Anordnungen und Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, für erledigt erklärt.

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

5.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen

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

- unzumutbare Lärm- und Schadstoffeinwirkungen befürchtet und weitergehender (aktiver) Lärmschutz gefordert werden,

- Beeinträchtigungen von Landwirtschaft und landwirtschaftlicher Nutzflächen befürchtet werden,

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

5.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen

Die von Behörden, Stellen und privaten Beteiligten im Übrigen erhobenen speziellen Forderungen und Einwendungen, die nicht berücksichtigt werden konnten, werden aus den unter Abschnitt B, Nr. 5 genannten Gründen zurückgewiesen.

5.5 Präkludierte Einwendungen

Die Einwender lfd. Nrn. **P1, P2, P3, P4, P5** und **P6** sind nach § 17a FStrG mit ihren Einwendungen gegen die offen gelegten Pläne ausgeschlossen. Sie haben ihre Einwendungen nicht innerhalb der Einwendungsfrist bzw. in der angeordneten Schriftform nach § 73 Abs. 4 VwVfG.NRW. abgegeben. Die Einwender wurden darüber mit Schreiben vom 26.11.2012 informiert.

§ 73 Abs. 4 VwVfG.NRW. bestimmt, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben kann. Nach dem Inhalt der Verwaltungsvorgänge haben die o.g. Einwender dem nicht entsprochen. Sie haben nämlich innerhalb der Einwendungsfrist, die am 12.10.2012 endete, weder schriftliche Einwendungen gegen das Vorhaben noch Einwände zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde erhoben, obgleich in den offen gelegten Plänen die Baumaßnahme so dargestellt war, dass der Einwender schon zu diesem Zeit-

punkt eine aus dem Bau der Straße - möglicherweise - resultierende Beeinträchtigung seiner Rechte erkennen konnte.

Die Versäumung der Frist hat zur Folge, dass die Einwendungen ausgeschlossen sind. Dies regelt § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 4 VwVfG.NRW. Mit der dort vorgesehenen materiellen Präklusion sind die Einwendungen in der Sache verwirkt, so dass sie dem Einwender keine Rechtsposition mehr zu verleihen vermögen. Dies schließt aus, dass die Anhörungsbehörde durch inhaltliche Befassung mit den verspäteten Einwendungen eine einmal eingetretene materielle Präklusion nachträglich wieder beseitigt und Rechtsschutzmöglichkeiten neu eröffnet (BVerwG, Beschluss v. 18.9.1995 - 11 VR 7.95 - NVwZ 1996, S. 399).

Gründe, die nach § 32 Abs. 1 VwVfG.NRW. eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wegen Versäumung der Einwendungsfrist ermöglichen würden, sind nicht vorgetragen und nicht glaubhaft gemacht worden.

B. Begründung

1. Das Vorhaben

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst im Wesentlichen

den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn 1 (A 1) zwischen der Brücke im Zuge der A 1 über den Dortmund-Ems-Kanal (DEK-Brücke) und der Anschlussstelle Lengerich von Bau-km 23+638,50 (etwa 300 m nördlich der DEK-Brücke) bis Bau-km 13+020,00 (etwa 400 m südlich der Anschlussstelle Lengerich)

- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über den Wirtschaftsweg "Schreibwiesen" in Bau-km 13+142

- Neubau der Brücke im Zuge des Wirtschaftsweges "Sonnenhügeldamm" über die A 1 in Bau-km 13+778

- Neubau der Brücke im Zuge der K 2 "Saerbecker Damm" über die A 1 in Bau-km 15+553

- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über die Viehtrift "Buddenkuhle" in Bau-km 16+916

- Neubau der Brücke im Zuge des Wirtschaftsweges "Zum Venn" über die A 1 in Bau-km 17+619

- Neubau der Brücke im Zuge des "Overbecker Weg" über die A 1 in Bau-km 18+894

- Neubau der Brücke im Zuge der L 597 "Tecklenburger Straße" über die A 1 in Bau-km 19+516

- Neubau der Brücke im Zuge der B 475 über die A 1 in Bau-km 20+798

- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über die Gemeindestraße "Waldseestraße" und den "Lengericher Aa Bach" in Bau-km 21+295

- Neubau der Brücke im Zuge der K 11 "Saerbecker Straße" über die A 1 in Bau-km 21+972

- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über den "Mühlenbach" und den Wirtschaftsweg in Bau-km 22+662

- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über den Gemeindeweg "Zur Woote" in Bau-km 23+459

- Erweiterung der Rastplätze "Settel" in Bau-km 15+700 und "Buddenkuhle" in Bau-km 17+380

- Aufhebung und Rekultivierung der Rastplätze "Wechte" in Bau-km 13+440, "Sonnenhügel" in Bau-km 13+630, "Aabach" in Bau-km 21+840 und "Mühlenbach" in Bau-km 22+470

- Neubau eines Lärmschutzwalles in einer Höhe von 6,00 m von Bau-km 16+937 bis Bau-km 18+064 auf der Ostseite der A 1

- Neubau einer Lärmschutzwand in einer Höhe von 8,00 m von Bau-km 20+612 bis Bau-km 22+396 auf der Ostseite der A 1

- Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages in beiden Fahrtrichtungen mit einem Korrekturwert D_{StrO} = - 5 dB(A) im Bereich Ladbergen von Bau-km 23+638,50 bis Bau-km 18+800,00

und im Bereich südlich der Anschlussstelle Lengerich von Bau-km 13+800,00 bis Bau-km 13+020,00

- Anlage von Stauraumkanälen in Bau-km 15+410 und Bau-km 19+335 und Regenrückenhaltebecken an den Erweiterungsflächen der Rastplätze "Settel" und "Buddenkuhle"

- Verlegung des Gewässers WL 2100 von Bau-km 17+290 bis Bau-km 17+500 im Bereich des Rastplatzes "Buddenkuhle"

- landschaftspflegerische Maßnahmen im trassennahen Bereich

- landschaftspflegerische Maßnahmen außerhalb der Trasse auf öffentlichen Flächen und zwar auf Flächen im nordöstlichen Bereich der Gemeinde Westerkappeln unmittelbar an der Landesgrenze zu Niedersachsen und südlich des Mittellandkanals auf dem Gelände des Truppenübungsplatzes "Wersener Heide"

- Maßnahmen des Naturschutzes und zur Gewährleistung des Artenschutzes auf dem Gebiet der Stadt Lengerich und der Gemeinde Ladbergen

einschließlich der damit im Zusammenhang stehenden übrigen notwendigen Änderungs- und Folgemaßnahmen an dem vorhandenen Straßen-, Wege- und Gewässernetz und Anlagen Dritter im Bereich der Stadt Lengerich und der Gemeinde Ladbergen nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen sowie der unter Abschnitt A, Nr. 4 aufgeführten Nebenbestimmungen.

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. I S. 2574) Gesetzeskraft erlangt. Darin ist die hier festgestellte Maßnahme unter der lfd. Nr. 1503 als „vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen. Damit ist gesetzlich festgelegt, dass die Maßnahme den fachgesetzlichen Zielvorstellungen entspricht und vernünftigerweise geboten ist.

2.2 Landesplanung

Der Landesentwicklungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen vom 11.05.1995 stellt das Gebiet, in dem die Baumaßnahme errichtet werden soll, überwiegend als Freiraum dar. Die A 1 ist dort als großräumige Entwicklungsachse von europäischer Bedeutung ausgewiesen, die dem europaweiten Leistungsaustausch dienen und zur Integration des Landes in die europäische Raum- und Wirtschaftsentwicklung beitragen soll.

Auf der Grundlage des Landesentwicklungsplans legt der Regionalplan Münsterland die regionalen Ziele der Raumordnung für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen im Münsterland fest.
Nach dem aktuellen Regionalplan Münsterland (Bekanntmachung im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen Ausgabe 2014, Nr. 17 vom 27.06.2014, S. 334) soll die Einbindung des Münsterlandes in das großräumig bedeutsame Straßenwegenetz u.a. durch eine zügige Fertigstellung des 6-streifigen Ausbaus der A 1 verbessert werden (Kapitel VII.4, Rd-Nr. 603).
Die A 1 ist in der Erläuterungskarte VII-1 zum Regionalplan Münsterland als Straße für den großräumigen Verkehr mit Anschlussstellen ausgewiesen, die vor allem einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen

Oberzentren, großen Mittelzentren und Verdichtungsgebieten ermöglichen soll.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Gelsenkirchen, hat den von ihm aufgestellten Plan mit Schreiben vom 21.06.2012 der Bezirksregierung Münster zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.

Der Plan hat auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 29.08.2012 bis 28.09.2012 einschließlich in der Stadt Lengerich und den Gemeinden Ladbergen und Westerkappeln während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die 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 ortsansässig Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war, sind von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

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

Die nach § 3 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes i.V.m. § 12 LG anerkannten Vereine sowie sonstige Vereinigungen sind über die Auslegung der Planunterlagen informiert worden.

3.2 Erörterungstermin

Während der gesetzlichen Frist sind Einwendungen gegen den Plan 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 der Straßenbauverwaltung zum Erörterungstermin vom 15. bis 17.10.2013 in den Gasthof Prigge - Akademie Talaue - in Lengerich eingeladen. Der Erörterungstermin ist vorab ortsüblich bekanntgemacht worden.

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

Aufgrund der schriftlichen Gegenäußerung der Straßenbauverwaltung sowie 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 aufgenommenen Zusagen wird verwiesen.

3.3 Planänderungen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat der Vorhabenträger aus Anlass von Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung verschiedene Planänderungen vorgenommen und die Deckblätter I - III in das Verfahren eingebracht. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Folgendes:

Deckblatt I

Das Deckblatt I beinhaltet die Überarbeitung der Lärmtechnischen Unterlage. Auf dem Gebiet der Gemeinde Ladbergen wird auf der A 1 der lärmmindernde Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von D_{StrO} = - 5 dB(A) nördlich der Ortslage bis Bau-km 20+170 und südlich der Ortslage von Bau-km 22+396 über die Planfeststellungsgrenze (Bau-km 23+638,50) hinweg bis Bau-km 23+900 verlängert. Auf dem Gebiet der Stadt Lengerich ist auf der A 1 ein lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von D_{StrO} = - 5 dB(A) von Bau-km 13+020 bis Bau-km 13+800 bis zum Bückenbauwerk "Sonnenhügeldamm" vorgesehen.

Deckblatt II

Das Deckblatt II beinhaltet die Verlegung eines Zufahrtweges im Bereich der Erweiterung des Rastplatzes "Settel". Der Gewässerlauf WL 2030 wird auf einer Länge von ca. 5,00 m überfahrbar ausgebildet.

Deckblatt III

Das Deckblatt III beinhaltet die Gestaltung zwischen der durchgehenden Fahrbahn der A 1 und dem Rastplatz "Buddenkuhle".

Soweit durch diese Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, ist ihnen gemäß § 17 a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 8 VwVfG.NRW. die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden. Der Kreis der von den Änderungen Betroffenen ist bekannt, so dass eine öffentliche Auslegung der Deckblätter nicht erforderlich war.

Es sind keine Bedenken oder Einwendungen gegen die Deckblätter I - III erhoben worden.

3.4 Weitere eingereichte Unterlagen

Folgende Unterlagen (s. Abschnitt A, Nr. 2.4 dieses Beschlusses) wurden vom Vorhabenträger nach dem Erörterungstermin vorgelegt:

- lfd. Nr. 33 Ergänzende Lärmschutzabwägungsdokumentation
- lfd. Nr. 34 Einordnung der Prognosewerte 2025 für die A 1 Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück - AS Münster/Nord
- lfd. Nr. 35 Gutachtliche Stellungnahme zur Grundwassersituation und Fließgewässerverlegung im Bereich des Rastplatzes "Buddenkuhle" des Ingenieur Büros Schmelzer

Diese Planunterlagen sind ebenfalls Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen. Das gilt auch für alle anderen Unterlagen der durchgeführten Deckblattverfahren. Wie die übrigen Planunterlagen auch werden sie zusammen mit dem Planfeststellungsbeschluss ausgelegt und der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellt.

3.5 Einwendungsinhalte

Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen wird auf den Akteninhalt, die Niederschrift zum Erörterungstermin und auf Abschnitt B, Nr. 5.3 dieses Beschlusses 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. Zu den Bundesfernstraßen gehören nach § 1 Abs. 2 FStrG u.a. die Bundesautobahnen. Für den Ausbau der Bundesautobahn 1 zwischen nördlich der DEK-Brücke und der Anschlussstelle Lengerich auf dem Gebiet der Stadt Lengerich und der Gemeinde Ladbergen ist somit die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen sowie des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Die Bezirksregierung Münster ist nach § 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 3 und § 2 Abs. 3 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht vom 26.01.2010 (SGV.NRW. 91) die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.

4.3 Umfang der Planfeststellung

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

4.3.1 Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilli-

gungen, 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 insbesondere der Neubau der Überführungsbauwerke, die Gewässerverlegung und die Verlegung von Versorgungs- und Telekommunikationsleitungen notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und dem Ausbau der A 1 im hiermit planfestgestellten Abschnitt besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Bauvorhaben eingreift, wieder hergestellt werden muss, damit diese nach wie vor ihre bisherigen Aufgaben erfüllen können.

4.3.2 Soweit in das Bauwerksverzeichnis Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen (außer Telekommunikationslinien) aufgenommen worden sind, haben diese nur deklaratorische Bedeutung. Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehende Kosten sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln (vgl.: Teil D „Ver- und Entsorgungsleitungen" der Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Nutzungsrichtlinien), bekanntgemacht mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2009 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 11.05.2009, VkBl. 2009 S. 346).

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.

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

4.4 Linienbestimmung

Für das Bauvorhaben war eine vorherige Bestimmung der Linienführung durch das Bundesverkehrsministerium nach § 16 FStrG nicht erforderlich. Vorliegend handelt es sich um den Ausbau einer vorhandenen Autobahn. Dieser Ausbau erfolgt im Wesentlichen unter Nutzung der vorhandenen Trasse; geringfügige Verschiebungen bedingen keine erneute Linienbestimmung.

4.5 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das UVPG verfolgt das Ziel, die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Umweltbelange zu verbessern, das Entschei-

dungsverfahren 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 § 3e UVPG i. V. mit Nr. 14.3 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese konnte nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG) erfolgte hier durch das Anhörungsverfahren und entsprach damit den Anforderungen des § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG.NRW. (§ 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG).
Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsuntersuchung sind zusammengefasst im Erläuterungsbericht der Planunterlagen enthalten.

Die Planänderungen der Deckblätter I bis III enthalten keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, so dass nach § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden konnte.

4.5.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

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

4.5.1.1 Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Als baubedingte negative Auswirkungen auf den Menschen sind zunächst Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen sowie Erschütterungen durch den

Baustellenbetrieb und den Baustellenverkehr als vorübergehende Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie vorübergehende Behinderungen des Autobahnverkehrs während der Bauzeit zu nennen. Außerdem wird eine vorübergehende verstärkte visuelle Wahrnehmung des landschaftsuntypischen Straßenkörpers im Bereich der Baustrecke eintreten.

Durch den Betrieb der Ausbaustrecke der A 1 im planfestgestellten Bereich ergeben sich Auswirkungen auf den Menschen als Anwohner sowie als Verkehrsteilnehmer. Hier ist insbesondere die Belastung mit Lärm und Schadstoffen zu nennen.

Im Bereich der vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen wird sich durch den Ausbau der A 1 allerdings die Wohnqualität spürbar verbessern und der Verkehrslärm reduzieren. Auch bei den mit passiven Lärmschutz versehenen Wohngebäuden ist von einer Verbesserung der heutigen Situation auszugehen.

Durch den Flächenverlust und eine Flächenzerschneidung werden Erholungsräume verkleinert und Sichtbeziehungen verändert.

4.5.1.2 Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen ergeben sich durch die Anlage selbst sowie durch den Bau und den Betrieb der Straße und sind unterschiedlicher Art. Der Schwerpunkt liegt insbesondere auf dem Verlust und der Störung von Lebensräumen. Die bereits gegebene Zerschneidungswirkung wird geringfügig verstärkt.

Da sich der Ausbau der A 1 im Wesentlichen auf die bestehenden Grenzen des vorhandenen Straßenkörpers beschränkt, ist mit dem Vorhaben in erster Linie ein Verlust des Böschungsbewuchses verbunden. Weitere Beeinträchtigungen ergeben sich durch die dauerhafte Versiegelung von Flächen und die bauzeitlich bedingte Flächeninanspruchnahme.

Das Plangebiet stellt sich als Kulturlandschaftsraum mit einer ausgeprägten Münsterländer Parklandschaft dar, bei der die ackerbauliche Nutzung überwiegt.
Die Pflanzenwelt wird durch verbreitete Arten geprägt. Bedeutsam sind die älteren, naturnahen Gehölze, einzelne Gewässer, Feuchtwiesen und Streuobstwiesen.
Die Tierwelt ist gekennzeichnet durch die typischen Arten der reich strukturierten Feldflur. Bedeutsam sind die Vorkommen des Eisvogels an den wenigen naturnahen Bachabschnitten sowie Brüten des Kiebitzes auf Äckern.
Im Einwirkungsbereich der A 1 sind planungsrelevante Vogelarten zu erwarten. Es ist jedoch davon auszugehen, dass keine Zerstörung ihres Lebensraumes oder eines Teilhabitates erfolgt.
Für alle Arten mit Ausnahme des Kiebitzes konnte eine erhebliche Betroffenheit der lokalen Population sicher ausgeschlossen werden.

FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Drei schutzwürdige Biotope kommen im Untersuchungsraum vor:
Biotop BK-37012-036 - Feldgehölz in Wechte nahe der Autobahnanschlussstelle Lengerich -, Biotop BK-38012-016 - Bach südwestlich Ladbergen - und Biotop BK-38012-022 - Abschnitt des "Wechter Mühlenbaches" in Overbeck - , die alle anlagebedingt nicht in Anspruch genommen werden.

Nur für das Biotop BK-37012-036, das direkt an den Böschungsfuß der A 1 grenzt, und den dort vorkommenden seltenen und geschützten Pflanzenarten (Sumpf-Ständelwurz und Gewöhnliche Sanikel) können baubedingte Beeinträchtigungen entstehen.

Ca. 2 km entfernt westlich des Dortmund-Ems-Kanals liegt das Gebiet Eltingmühlenbach (DE-3811-301) als Natura 2000-Gebiet von gemeinschaft-

licher Bedeutung, das den Eltingmühlenbach und den Einmündungsbereich des Mühlenbachs einschließlich der begleitenden Auen umfasst.
Auch wenn direkte Wirkungen des Ausbaus auf dieses Gebiet aufgrund des Abstandes nicht zu erwarten sind, so war doch zu prüfen und darzulegen, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Gebietes, z.B. durch Beeinträchtigungen von Vernetzungsbeziehungen oder durch bau- oder betriebsbedingte Wirkungen auf das Fließgewässersystem, auszuschließen sind.
Die durchgeführte Vorprüfung auf FFH-Verträglichkeit gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG für dieses FFH-Gebiet ergab, dass erhebliche Beeinträchtigungen einschließlich seiner für das Erhaltungsziel oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile und der zum Schutz des Gebietes formulierten Ziele ausgeschlossen werden können.

Das von der Baumaßnahme betroffene Gebiet ist für den Arten- und Biotopschutz von besonderer Bedeutung.

Die besonders und streng geschützten Arten gemäß § 7 BNatSchG sind im Artenschutzbeitrag (s. lfd. Nr. 19 der planfestgestellten Unterlagen) von dem Vorhabenträger untersucht worden.
Danach könnten Beeinträchtigungen für den streng geschützten Kiebitz im Bereich der Bruchwiesen östlich der A 1 während der Bauphase durch die Erweiterung der Rastanlage "Settel" ausgehen.
Der Artenschutzbeitrag enthält alle für die Artenschutzprüfung relevanten Aussagen bezüglich Vorkommen, potenziellen Beeinträchtigungen und Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen aller nachgewiesenen planungsrelevanten Arten, so dass die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG hinsichtlich der planungsrelevanten Arten nicht eintreten. Auf Abschnitt B, Nr. 5.3.9 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Baubedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sollen durch den Ausbau von den bestehenden Fahrbahnen aus weitgehend

vermieden werden. Lediglich im Bereich der zu errichtenden Regenrückhaltebecken und der Lärmschutzwälle ist mit baubedingten Wirkungen zu rechnen.
Als anlagebedingte Wirkung wird der Verlust von Vegetationsstrukturen durch Versiegelung und Flächeninanspruchnahme (9,82 ha Neuversiegelung und 29,68 ha Beanspruchung im Bereich der Böschungen) erwartet.

Die Eingriffe in Biotoptypen werden im LBP im Detail bilanziert.

Neue oder zusätzliche erhebliche betriebsbedingte Wirkungen sind nicht zu erwarten. Auch die geringfügige Erhöhung der Barrierewirkung durch die größere Breite des Bauwerkes verursacht keine erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungsrisiken für die Tierwelt.
Während der Bauphase erfährt die Tierwelt im Umfeld der Maßnahme Beeinträchtigungen durch die baubedingten Störwirkungen und Beunruhigungen.
Bau- und anlagebedingt erhöht sich das Risiko für flugfähige Arten durch den teilweisen Wegfall der Böschungsgehölze, die zum einen eine abschirmende Wirkung haben und die Störwirkungen durch die Fahrzeugbewegungen mindern und die zum anderen einige Arten zu einem höheren Überfliegen der Fahrbahn veranlassen und somit vor Fahrzeugkollisionen schützen.
Nach Abschluss der Bauphase und Eingrünung der neuen Böschungsflächen verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Tierwelt.

4.5.1.3 Boden

Im Planfeststellungsbereich sind überwiegend Podsol-Gley und Gleyböden aus Niederterrassen, Nachschutt- oder Flugsanden vorhanden. Verbreitet treten auch Gley-Podsole aus Sanden der Niederterrassen auf.
Im Umfeld von Ladbergen und kleinflächig im gesamten Gebiet finden sich Schwarzgraue, zum Teil auch Graubraune Plaggenesche als anthropogen entstandene Böden. Die Auen von Ladberger Mühlenbach, Wechter Müh-

lenbach und dem Lengericher Aabach werden von Gleyen und stellenweise Anmoorgleyen aus lehmig-sandigen Bachablagerungen eingenommen.

Vorbelastungen der Böden bestehen zum einen durch den mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung verbundenen Eintrag von Nähr- und Schadstoffen, zum anderen durch die Schadstoffeinträge der A 1 und der stärker befahrenen Bundes- und Landesstraßen im Plangebiet.

Der Boden ist einerseits in seiner natürlichen Funktion als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und damit als Teil des Naturhaushalts zu sehen und andererseits in seinen Nutzungsfunktionen wie z. B. als Grundlage für die landwirtschaftliche Produktion. Insofern sind die Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors „Boden", die durch den Ausbau der Autobahn zu erwarten 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 Bodendeponien.

Der Haupteingriff erfolgt jedoch durch den Flächenverbrauch der Fahrbahntrasse als erhebliche und nachhaltige Veränderung des Bodens. Insgesamt werden 9,82 ha neu versiegelt, so dass diese Bodenflächen dem Menschen sowie Tieren und Pflanzen als Lebensraum nicht mehr zur Verfügung stehen. Daneben wird in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion) und im Fall der Beanspruchung landwirtschaftlicher Flächen in die Produktionsfunktion des Bodens eingegriffen.

Als wesentliche Folgen der Versiegelung von Flächen sind zu nennen:

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

Zu beachten ist hierbei allerdings, dass ein Großteil der Versiegelung auf bereits stark vorbelasteten, anthropogen überprägten Böden stattfindet, die kein natürliches Bodengefüge aufweisen und hinsichtlich ihrer Reglerfunktion allenfalls fragmentarisch vorhanden sind.

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, insbesondere mit Gefahrguttransporten.
Weiterhin ist die betriebsbedingte Beeinträchtigung durch den Einsatz von Streusalzen zu nennen. Die höchsten Salzgehalte finden sich in unmittelbarer Straßennähe. Neben streusalzbedingten physikalischen und chemischen Veränderungen des Bodens kann es zu einer Beeinträchtigung der Bodenlebewelt kommen. Die Beeinträchtigung des Bodens kann jedoch unter Berücksichtigung der hier bestehenden Vorbelastung und der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen als tolerierbar bezeichnet werden.

4.5.1.4 Wasser

Das Schutzgut Wasser wird durch Schadstoffeintrag in das Grund- und Oberflächenwasser sowie durch die Störung des Wasserhaushaltes durch Versiegelung tangiert.

- Oberflächenwasser

Im Untersuchungsgebiet kommen zahlreiche Oberflächengewässer vor.
Risiken für Oberflächengewässer können während der Bauphase durch Schadstoffeinträge und durch baubedingte Beeinträchtigungen von Uferzone oder Gewässerbett entstehen.
Anlagebedingte Risiken entstehen durch die Überbauung oder Verlegung von Gewässern. Neuquerungen von Fließgewässern entstehen durch die Ausbaumaßnahme nicht.
Bedeutsame naturnahe Stillgewässer sind im Planungsraum nicht betroffen.

Die Querungen und Durchlassbauwerke bei den einzelnen Fließgewässern werden erforderlichenfalls nach den aktuellen wassertechnischen Vorgaben angepasst.

Das Gewässerbett des Wechter Mühlenbaches (WL 2100) wird auf einer Länge von ca. 230 m im Zuge des Ausbaus des Rastplatzes "Buddenkuhle" verlegt. In dem betroffenen Abschnitt ist der Wechter Mühlenbach schon heute begradigt und ausgebaut, er nutzt schon jetzt sein ursprüngliches Gewässerbett nicht mehr. Das neue Gewässerbett wird in dem verlegten Abschnitt naturnah mäandrierend gestaltet.

Die Entwässerung der A 1 wird im Zuge des Ausbaus neu gestaltet.
Ein großer Teil der Straßenwässer wird über die Böschungen in Mulden mit Querriegeln geführt und dort über eine belebte Bodenzone versickert.

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 ortsnah im Bereich des Straßenrandes oder fließen über die Straßenentwässerungsanlagen in die Abwassersysteme.

Das von den befestigten Verkehrsflächen ablaufende Niederschlagswasser ist unterschiedlich stark mit organischen (Kohlenwasserstoffe) und anorganischen Stoffen (Schwermetalle, Blei, Cadmium, Zink und Chrom) belastet. Als Ursache sind Kraftstoff- und Ölverluste, Reifen- und Bremsenabrieb, Fahrbahnabrieb und Unfallfolgen zu nennen.
Der tatsächliche Umfang des von der Straße abfließenden Oberflächenwassers und dessen Grad der Verunreinigung hängen von den jeweiligen örtlichen Bedingungen, insbesondere Dauer der vorausgegangenen Trockenperiode, Niederschlagsmenge, Verkehrsaufkommen und Straßengefälle ab. Die in den Wintermonaten eingesetzten Auftaustoffe werden mit dem Oberflächenwasser, dem Spritzwasser oder staubförmig auf die der Straße benachbarten Nutzungen und Funktionen verfrachtet. Die Ausbreitung hängt wesentlich von der Trassenführung (Dammlage oder Einschnitt) und der Morphologie der Umgebung ab.
Als Folge der vom Straßenwasser mitgeführten Salzfracht können Schädigungen an Pflanzen sowohl durch Salzgischt, die zum Absterben von Knospen, Nadeln und Trieben führen können, als auch durch Bodenversalzung mit möglicher Bildung absterbender Gewebepartien entstehen. Diese möglichen Schäden beschränken sich jedoch auf einen Bereich von wenigen Metern neben der Fahrbahn.
Das Risiko der Verschmutzungsgefährdung durch das Straßenwasser wird jedoch durch eine Fassung, Vorklärung und gedrosselte Zuführung in den Wasserhaushalt reduziert. Mit der Anlage von Entwässerungseinrichtungen wird insgesamt eine Verbesserung im Vergleich zur heutigen Situation erzielt.

- Grundwasser

Grundwasser entsteht durch Versickern des Niederschlagswassers, welches nach Infiltration von verschiedenen Bodenzonen in die wassergesättigte Grundwasserzone eintritt. Daher sind die entstehenden Belastungen mit denen des Oberflächenwassers vergleichbar. Die vorgesehene flächige Versickerung des Niederschlagswassers über die Böschungen und über die neu angelegten Entwässerungsmulden mit Querriegeln lässt –

anders als eine punktförmige Versickerung – erwarten, dass durch Ausnutzen der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten weitgehend vermieden werden kann, dass die vom Oberflächenwasser mitgeführten Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Wege zum Grundwasser verringert.

Wasserschutzzonen werden durch die Baumaßnahme nicht berührt.
Der Grundwasserströme und der Grundwasserhorizonte werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt. Allerdings wird durch die zusätzliche Flächenversiegelung die Grundwasserneubildungsrate reduziert.

4.5.1.5 Luft

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren und durch Abrieb von Bremsbelägen, Reifen und Fahrbahnbelägen. Die dabei anfallenden Emissionen treten in gasförmigem, 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} + $PM_{2,5}$).
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.

Aus lufthygienischer Sicht werden bauzeitlich durch die Baumaschinen oder auch freiliegende Bodenflächen (Staubbildung bei entsprechend trockener Witterung) neben dem Verkehr zusätzliche Luftschadstoffe produziert und durch die fehlenden Böschungsgehölze stärker als bisher durch Windverlagerung in den benachbarten Raum transportiert. Kurzzeitig (baubedingt) oder auch phasenweise (betriebsbedingt) ist dann mit höheren Immissionen zu rechnen. Als Vorbelastung der lufthygienischen Situation sind die verkehrsbedingten Emissionen der Autobahn zu nennen. Bezüglich der verkehrsbedingten Schadstoff-Immissionskonzentrationen werden die zur Beurteilung herangezogenen Immissions- und Grenzwerte der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung nicht überschritten.

4.5.1.6 Klima

Eine wahrnehmbare Veränderung des Klimas durch den von dem Straßenverkehr verursachten Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht zu erwarten. 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.

Auswirkungen auf das Makro- und Mikroklima des Untersuchungsgebietes sind nicht zu erwarten, da die A 1 im vorliegenden Abschnitt unter weitgehender Beibehaltung der vorhandenen Linien- und Gradientenführung ausgebaut wird.

Kalt- und Frischluftbahnen mit Siedlungsbezug treten im Planungsgebiet nicht auf.

4.5.1.7 Landschaft

Das Landschaftsbild wird bereits heute durch die vorhandenen Verkehrswege und durch die A 1 überprägt. Durch den sechsstreifigen Ausbau der A 1 wird sich das Landschaftsbild nicht grundlegend verändern.

Das Landschaftsbild im Untersuchungsgebiet ist großflächig durch eine stark strukturierte, typische Münsterländer Parklandschaft mit einer hohen Landschaftsbildqualität gekennzeichnet. Die in Dammlage verlaufende A 1 bildet allerdings eine Barriere und stellt eine Vorbelastung der Landschaftsbildqualität dar. Lediglich der Bereich südlich der Anschlussstelle Lengerich ist nur mäßig strukturiert, durch 3 Windräder zusätzlich technogen überformt und weist eine mittlere Qualität des Landschaftsbildes auf.

4.5.1.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Umfeld und im Nahbereich der Baumaßnahme befinden sich geschichtlich bedeutsame Fundstellen:
Auf der Westseite der A 1 befinden sich südlich der Anschlussstelle Lengerich die Reste einer mittelalterlichen Speicherinsel in einem feuchten Laubwaldbestand (Bau-km 12+900 - Bau-km 13+000).
Ein Urnengräberfeld aus der Bronze- und Eisenzeit grenzt zwischen Bau-km 21+750 und Bau-km 22+075 bei Ladbergen an die A 1.

Weitere Denkmäler/Naturdenkmäler, Bildstöcke, Wegekreuze oder ähnliches werden im Bereich der Baumaßnahme nicht angetroffen und auch keine weiteren Baudenkmäler vermutet.

Laufende Abgrabungen oder Abgrabungsplanungen bestehen im Untersuchungsgebiet derzeit nicht. Eine Richtfunkstrecke quert das Untersuchungsgebiet in Höhe der Anschlussstelle Lengerich, eine weitere Richtfunkstrecke im Bereich des Buddenkuhlsees.
Als sonstige Sachgüter sind die 3 Windenergieanlagen im Norden des Untersuchungsgebietes zu nennen.

4.5.1.9 Wechselwirkungen

Zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß dem UVPG gehören nicht nur die unmittelbaren Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tier, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, sondern auch mittelbare Auswirkungen, die sich aufgrund von Wechselbeziehungen zwischen den genannten Schutzgütern als Wechselwirkung ergeben können.
Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern können sich ergeben aus der Verstärkung der Barrierewirkung, dem Verlust bzw. der Veränderung der Lebensräume für Pflanzen und Tiere, der Veränderung des Landschaftsbildes, die Auswirkungen auf den Boden, den Wasser-

haushalt und das Mikroklima. Einzelheiten sind im LBP ausführlich beschrieben (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 13 dieses Beschlusses).
Der bei Durchführung der Baumaßnahme hervorgerufene Lärm durch Baumaschinen, Transportfahrzeuge, usw. kann insbesondere die Erholungsnutzung und in Siedlungsnähe die Wohnnutzung und damit den Menschen stören. Für die Tierwelt können durch Lärmbelästigung vorübergehende Beeinträchtigungen, wie Entwertung von Brutbiotopen von Vögeln, Beunruhigung und Vertreibung von Tieren usw. entstehen.

4.5.2 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit 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 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung – 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 in die Abwägung, ein.

4.5.2.1 Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit

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

Unzumutbare Lärmbelastungen oder Gesundheitsgefährdungen gehen vom Betrieb der Ausbaustrecke nicht aus. Es sind aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und -wälle, lärmmindernder Belag) vorgesehen. Die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge werden nur an wenigen Anwesen überwiegend im Nachtbereich überschritten. Diese Lärmbelastung ist nicht mit kostenverhältnismäßigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen vermeidbar und wird durch zumutbare passive Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen bzw. finanziell entschädigt. Bei der Bewertung ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der A 1 um eine bestehende, bereits belastende Autobahn handelt, von der bereits heute schon Beeinträchtigungen insbesondere durch Lärm- und Schadstoffemissionen ausgehen.
Im Bereich der aktiven Lärmschutzanlagen wird sich die Wohnqualität spürbar verbessern und der Verkehrslärm reduziert. Auch bei den Wohngebäuden mit passiven Lärmschutzmaßnahmen ist von einer Verbesserung im Vergleich zur heutigen Situation auszugehen.

Gesundheitsgefahren durch Luftschadstoffe sind nach dem Ergebnis der Schadstoffabschätzung für den Menschen nicht zu erwarten. Die Grenz- bzw. Schwellenwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid werden im Planfall nicht erreicht und nicht überschritten. An der bestehenden Wohnbebauung sind im Prognosenullfall (ohne Ausbau der A 1) und im Planfall (nach dem Ausbau der A 1) keine Grenzwertüberschreitungen zu befürchten.

Mit einem erhöhten Schadstoffeintrag in Boden und Aufwuchs ist nur auf den schmalen Streifen von 1 bis 2 m beiderseits der Straße zu rechnen. Außerhalb dieses Bereiches nimmt die Kontamination rasch ab. Eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch Ablagerungen von Schad-

stoffen in den umliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen und im Aufwuchs und Aufnahme in die Nahrungskette ist daher nicht zu erwarten.

Aus lufthygienischer Sicht sind basierend auf den vorgegebenen Verkehrsdaten die aufgrund der geringeren kapazitätsbedingten Stauhäufigkeit verringerten Schadstofffreisetzungen auf der A 1 und die verringerten verkehrsbedingten Immissionen an umliegenden Gebäuden durch die geplanten Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle positiv zu bewerten.

Der Ausbau der A 1 führt nur zu einer geringen bau- oder anlagebedingten Beanspruchung von Flächen mit Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung. Die betroffenen Flächen befinden sich im direkten Umfeld der A 1 und sind dadurch erheblich vorbelastet.

Die erholungsrelevanten Wegeverbindungen im Umfeld der A 1 bleiben im vollem Umfang erhalten.

4.5.2.2 Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sind mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.8 dieses Beschlusses) und des Artenschutzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.9 dieses Beschlusses) ergeben, vereinbar.

Durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Schutz-, Gestaltungs-, Renaturierungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen werden Tier- und Pflanzenräume neu geschaffen bzw. optimiert und neue naturraumtypische, landschaftsgliedernde und biotopvernetzende Strukturen entwickelt.
Vorgesehen sind u.a. Maßnahmen wie der bauzeitliche Schutz wertvoller Biotope durch Einzäunung, Begrünung/Bepflanzung aller Straßennebenflächen (insbesondere der Autobahnböschungen), Neubegrünung von bo-

denständigem Laubwald im Bereich des ehemaligen Truppenübungsplatzes in Westerkappeln, Rückbau und Rekultivierung von Rastplätzen und Extensivierung intensiv genutzter Grünländer.

Durch die Eingrünung (insb. Gehölzpflanzungen) der Autobahnböschungen und sonstiger Nebenflächen werden der Straßenkörper und die Lärmschutzwände in die Landschaft eingebunden. Darüber hinaus erfüllen die Gehölze eine eingeschränkte Funktion als Lebensraum für die Tierwelt und schirmen die Trasse derart ab, dass Tiere vor Überquerung der Fahrbahn umgelenkt werden (z.B. Vögel und Fledermäuse). Durch die in weiten Bereichen des Vorhabens vorgesehene Straßenentwässerung (Bau von Regenrückhaltebecken) ergibt sich eine positive Auswirkung für Tiere und Pflanzen, da das auf der Autobahn anfallende Niederschlagswasser zukünftig gereinigt in benachbarte Fließgewässer abgeleitet wird. Auch die Kompensationsmaßnahmen dienen der Schaffung naturnaher oder extensiv genutzter Bestände und Biotoptypen sowie einer generellen Strukturanreicherung der Landschaft in dem vom Vorhaben betroffenen Landschaftsraum.

Insgesamt bleiben die ökologischen Funktionen der betroffenen Lebensräume für Tiere und Pflanzen erhalten.

4.5.2.3 Boden

Durch die Neuversiegelung kommt es zur Zerstörung belebten Bodens. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass in erster Linie vorbelastete Bereiche betroffen sind, die durch das bestehende Straßenbauwerk bzw. durch angrenzende Bebauung schon Veränderungen unterzogen wurden (z. B. Böschungsflächen).

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

Bodenschutzgesetz (BBodSchG) und der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) ergeben, vereinbar.

Ziel des BBodSchG ist es u.a., bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich zu vermeiden (§ 1). Hierzu sind Böden u.a. vor Verdichtung vorsorglich zu schützen. Zu den zu schützenden natürlichen Bodenfunktionen zählt nach § 2 BBodSchG auch seine Funktion als Lebensgrundlage für Menschen. Es dürfen keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden (§ 4 BBodSchG). Zur Vermeidung und Minderung von vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden werden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vorgenommen, wie z.B. Abtrag und sachgerechte Lagerung des wieder einzubauenden Oberbodens, sachgerechte Lagerung von Baumaterialien, standortgerechte Wiederherstellung baubedingt in Anspruch genommener Flächen (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 13 und Nebenbestimmungen Abschnitt A, Nr. 4.3.2 und 4.3.3 dieses Beschlusses).

Unter Berücksichtigung vorliegender Untersuchungs- und Forschungsergebnisse zur Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen sind etwaige auf den Straßenverkehr zurückzuführende schädliche Bodenveränderungen allenfalls unmittelbar neben dem Fahrbahnrand (im Bereich des Banketts) anzutreffen. Eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch die Ablagerung von Schadstoffen in den umliegenden Nutzflächen und im Aufwuchs sowie durch die Aufnahme in die Nahrungskette ist daher nicht zu erwarten. Den vorgenannten Auswirkungen steht die – nach der landschaftspflegerische Begleitplanung vorgesehene – Aufwertung von bisher durch Pestizid- und Düngereintrag belasteten landwirtschaftlichen Böden im Hinblick auf ihr Bodenpotential und ihre Bodenfunktionen gegenüber (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 13 dieses Beschlusses).

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.

Insgesamt können die zusätzlichen Belastungen des Schutzgutes Boden infolge Versiegelung und Schadstoffeintrag durch das Ausbauvorhaben unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen als tolerierbar bezeichnet werden (vgl. auch Abschnitt B, Nr. 5.3.7 dieses Beschlusses).

4.5.2.4 Wasser

Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Umweltanforderungen – wie sie sich für das Schutzgut Wasser aus dem Wasserhaushaltsgesetz und dem Landeswassergesetz sowie der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ergeben (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.6 dieses Beschlusses) – vereinbar.

Die mit der oberirdischen Ableitung des Straßenoberflächenwassers verbundene Verringerung der Grundwasserneubildungsrate liegt unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

Größere Auswirkungen auf fließende Gewässer oder das Grundwasser sind nicht zu erwarten. Durch die Vorreinigung des gesammelten Niederschlagswassers und die Drosselung der Einleitungsmenge wird das Risiko einer zusätzlichen qualitativen und quantitativen Belastung der Einleitungsgewässer auf ein vertretbares Maß reduziert. Außerdem wird dadurch verhindert, dass nach Unfällen mit Gefahrguttransporten gefährliche Stoffe unkontrolliert in die Vorflut gelangen oder in das Grundwasser eindringen.
Darüber hinaus bewirken die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Extensivierungs- und Anpflanzungsmaßnahmen – an ande-

rer Stelle – eine qualitative Verbesserung des Grund- und Oberflächenwassers durch Verminderung des Pestizid- und Düngeeeintrags.

Die Gewässerabschnitte, die entlang der Planung verlaufen, werden während der Bauzeit durch sorgfältige Baudurchführung gemäß dem Stand der Technik gegenüber Inanspruchnahme und Stoffeinträge geschützt.

Die derzeit schon bestehenden Beeinträchtigungsrisiken der Fließgewässer werden durch die Versickerung von großen Teilen des Straßenwassers im Bereich der Böschungen und die Anlage von Mulden mit Querriegeln vor der Einleitung der Straßenwässer in die Vorfluter deutlich gemindert.

Die Risiken von Schadstoffeinträgen in Oberflächengewässer verringern sich gegenüber dem Status quo aufgrund der vorgesehenen Entwässerungsmaßnahmen, so dass auch dem Verbesserungsgebot Rechnung getragen wird.

4.5.2.5 Luft

Das UVPG verlangt ausdrücklich die „Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfmethoden“, so dass zur Beurteilung der Schadstoffbelastungen der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die bestehenden lufthygienischen Grenz- bzw. Orientierungswerte als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

Nach dem Ergebnis der Schadstoffabschätzung werden die zurzeit gültigen Grenz- und Orientierungswerte nach der 39. BImSchV nicht überschritten (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.5.2 dieses Beschlusses). Die mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Belastungen des Schutzgutes Luft sind daher als vertretbar anzusehen, zumal der weiter ansteigende Anteil an schadstoffarmen Fahrzeugen zu Verbesserungen führen wird. Hinzu kommt, dass sich die Schadstoffsituation durch den Ausbau der A 1 und

die damit einhergehende Verflüssigung des Verkehrs verbessern wird; durch den reibungsloseren Verkehrsfluss werden – bezogen auf das einzelne Kraftfahrzeug – geringere Emissionen verursacht.

4.5.2.6 Klima

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 daher erhebliche und nachhaltige negative Auswirkungen auf das Schutzgut Klima nicht zu erwarten.

4.5.2.7 Landschaft

Der Straßenkörper wird durch gezielte straßenbegleitende Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen optisch abgeschirmt und weitgehend harmonisch in die Landschaft eingefügt. Entfallende landschaftsästhetisch wertvolle, belebende und gliedernde Vegetationsstrukturen werden durch Neuanpflanzungen wieder hergestellt. Auch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen, die sich auf die Schaffung landschaftstypischer und punktueller Vegetationselemente richten, sind geeignet, das Landschaftsbild in Richtung auf seine natürliche Eigenart positiv zu beeinflussen und durch mehr Naturnähe und Vielfalt aufzuwerten.

4.5.2.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Durch die Auflagen in Abschnitt A, Nr. 4.7 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Belange des Bodendenkmalschutzes in angemessener Weise berücksichtigt werden.
Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Anforderungen, die sich aus dem Denkmalschutzgesetz ergeben, vereinbar.

4.5.2.9 Zusammenfassung

Mit dem Neubauvorhaben sind zahlreiche negative Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen verbunden. Durch die technische Gestaltung des Straßenkörpers und der Entwässerungsanlagen, die planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen und die übrigen vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen werden diese Beeinträchtigungen jedoch auf ein vertretbares Maß begrenzt.

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

Die Abwägung der Umweltbelange mit dem Vorhabensinteresse und allen anderen betroffenen Belangen gemäß § 17 FStrG erfolgt insbesondere unter dem Abschnitt B, Nr. 5.3 dieses Beschlusses.

5. Materiell-rechtliche Bewertung

5.1 Planrechtfertigung

Der Ausbau der A 1 im hiermit 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 Ausbau der A 1. Diese Feststellung beruht im Einzelnen auf folgenden Überlegungen:

Mit dem FStrAbG hat der Bundesgesetzgeber im Rahmen seiner Kompetenzen (Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG) festgelegt, wie das Netz der Bundesfernstraßen nach einem dem Gesetz als Anlage beigefügten Bedarfsplan auszubauen ist. Dabei soll der Ausbau der Bundesfernstraßen nach Stufen, die im Bedarfsplan bezeichnet sind, und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen.
Die Ausweisung des planfestgestellten Vorhabens im Bedarfsplan als „vordringlicher Bedarf" hat die vom Gesetzgeber angeordnete Wirkung, dass die Planrechtfertigung für das Vorhaben gegeben ist und nicht mehr in Zweifel gezogen werden kann. Zugleich folgt aus der gesetzlichen Bindungswirkung, dass die der Bedarfszuweisung zugrunde liegende Verkehrsprognose einen entsprechenden Bedarf rechtfertigt und deshalb nicht mehr angezweifelt werden kann (BVerwG, Urteil v. 8.6.1995 - 4 C 4.94 - NVwZ 1996, S. 381).

Die gesetzlichen Bindungen beziehen sich jedoch nicht nur auf die Planrechtfertigung, sondern setzen Maßstäbe auch für die weiteren Teile der Abwägung. Dort sind die Verkehrsprognosen mit dem vom Gesetzgeber zugemessenen Gewicht in die Abwägung einzustellen. Soweit daher die Verkehrsprognosen Grundlage der gesetzgeberischen Entscheidung sind, gehen sie auch mit diesem Gewicht in die Abwägungsentscheidung ein und binden die Verfahrensbeteiligten.
Es handelt sich bei der Ausweisung in der Bedarfsplanung nach dem FStrAbG um eine politische Leitentscheidung, welche die für das Vorhaben sprechenden Gründe stärkt. Die Planfeststellungsbehörde ist daher befugt, aus der gesetzgeberischen Leitentscheidung für die Abwägung Gesichtspunkte abzuleiten, die für das Vorhaben sprechen. 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.
Dass die Einwender auf der Grundlage teilweise abweichender Prognosen über die Entwicklung der Verkehrsströme Bedenken in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme, die sparsame Verwendung von Haushaltsmitteln und die hohe Umweltbelastung haben, ist noch nicht geeignet, Anhaltspunkte für eine Überschreitung des gesetzgeberischen Ermessens bei der Aufnahme der Maßnahme in den Bedarfsplan zu liefern (BVerwG, Beschluss v. 26.4.1996 -11 VR 47.95- NuR 1997, S. 79).

Der Ausbau der A 1 ist darüber hinaus aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der verkehrlichen Infrastruktur und aus strukturpolitischen Gründen und somit aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten, weil die vorhandene A 1 in diesem Planab-

schnitt aufgrund der steigenden Verkehrsbelastung einschließlich Schwerlastverkehr nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht. Nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG sind Bundesfernstraßen jedoch in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.
Infolge des sechsstreifigen Ausbaus wird die Stauanfälligkeit durch ein flüssigeres Verkehrsgeschehen reduziert und die Unfallgefahr verringert.

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

5.2 Planungsleitsätze

Die Planung für den sechsstreifigen Ausbau der A 1 zwischen der Brücke im Zuge der A 1 über den Dortmund-Ems-Kanal und der Anschlussstelle Lengerich einschließlich der Folgemaßnahmen sowie der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen orientiert sich an den im Bundesfernstraßengesetz und in den anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die bei der öffentlichen Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.
Bei der Planung sind § 1 Abs. 1 FStrG (Zweckbestimmung der Straße), § 3 Abs. 1 FStrG (Umfang der Straßenbaulast) und § 4 FStrG (Sicherheitsvorschriften) beachtet worden. Diese Bestimmungen enthalten nicht nur das Planungsziel, sondern geben daneben auch bestimmte, der Zielverwirklichung dienende Planungsleitlinien vor.
Als externer Planungsleitsatz ist vor allem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen vorrangig auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§ 15 BNatSchG), 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 und erfolgt. Im Einzelnen wird hierzu auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Bei dem Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielsetzung bei öffentlichen Planungen in Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den vorgenannten Planungsleitsätzen anhaftende Wirkung. Kennzeichnend hierfür sind Regelungen mit Optimierungsgebot, 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). 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. Die Planfeststellungsbehörde hat nach ihrer Auffassung all die Dinge, die im vorliegenden Verfahren auf Grund der konkreten Planungssituation entscheidungserheblich und bedeutsam waren, aufgeklärt und bei der Abwägung berücksichtigt. 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 Bundesautobahn A 1 (E 37) "Hansalinie" führt von Oldenburg in Holstein nach Saarbrücken und ist eine Hauptverkehrsader von europäischer Bedeutung. Sie verbindet die westlichen Industriegebiete Deutschlands und des benachbarten Auslands mit den norddeutschen Seehäfen Bremen, Hamburg und Lübeck sowie Skandinavien und ist die Hauptverbindung für den touristischen Verkehr zu Nord- und Ostsee.

Die A 1 ist im Planungsraum, dem Kreis Steinfurt, ein wesentlicher Bestandteil des regionalen und überregionalen Verkehrsnetzes.
Durch die Anschlussstelle Lengerich wird das nördliche Münsterland, insbesondere die Städte Lengerich und Tecklenburg, an das Autobahnnetz angeschlossen und durch die Anschlussstelle Ladbergen insbesondere die Gemeinden Ladbergen und Saerbeck.

Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 1 von nördlich der DEK-Brücke bis zur Anschlussstelle Lengerich auf einer Länge von ca. 10,6 km, der Kapazitätserhöhung der Rastpätze "Settel" und "Buddenkuhle", den vorgesehenen Lärmvorsorgemaßnahmen und der Anbindung der A 1 an die B 475 ist eine eigene Verkehrsfunktion gegeben.

Der vorliegende Ausbauabschnitt der A 1 behält seinen Verkehrswert, der durch die künftige Sechsstreifigkeit jedoch eine bedeutende Aufwertung

erhält. Es kann auch von einer Entlastung des umliegenden Straßennetzes insofern ausgegangen werden, als eine in ihrer Leistungsfähigkeit verbesserte A 1 einer Verkehrsverlagerung auf Umgehungsstrecken - oftmals durch Ortschaften - entgegenwirkt. Es ist sogar anzunehmen, dass die ausgebaute A 1 zusätzlich Verkehrsströme von parallel verlaufenden Bundes- und Landesstraßen aufnimmt und somit das Umland verkehrlich entlastet.

5.3.2.2 Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation

Die A 1 wurde in den 1960er Jahren als durchgehende Nord-Süd-Verbindung mit einem vierstreifigen Querschnitt gebaut. Die Verkehrsfreigabe zwischen den Autobahnkreuzen Münster-Süd und Lotte-Osnabrück, wo auch der hier planfestgestellte Abschnitt liegt, erfolgte im November 1968. In den 1970er Jahren folgte der Bau der A 43, die seit April 1981 durchgehend bis zum Autobahnkreuz Münster-Süd befahrbar ist.
Die hohe Verkehrsbelastung und insbesondere der hohe Anteil an Schwerlastverkehr bedingen einen sechsstreifigen Ausbau der A 1 zwischen Münster-Süd und Lotte-Osnabrück.
Der sechsstreifige Ausbau von Bundesautobahnen bewirkt bekanntermaßen ein flüssigeres und "reibungsloseres" Verkehrsgeschehen, was sich unter anderem auch in der Abnahme von Unfällen und Stauzeiten widerspiegelt.

Bei künftigen Deckenerneuerungen bleiben bei einem zu erneuernden Fahrstreifen noch 2/3 des Querschnitts der betroffenen Richtungsfahrbahn benutzbar, bei einem zweistreifigen Richtungsverkehr wäre hingegen nur mehr 50 % benutzbar. Auf die Probleme des Zusammenführens von Kfz-Kolonnen vor Baustellen auf nur einen Fahrstreifen - wie Unfallgefahr, Rückstau, usw. - sei hier lediglich hingewiesen.

5.3.2.3 Planungsziel

Die bestehenden Kapazitätsprobleme, die zu erwartende Steigerung des Verkehrsaufkommens und der erhebliche Lkw-Anteil am Verkehrsaufkommen machen für beide Richtungsfahrbahnen eine Erweiterung auf jeweils 3 Fahrstreifen und eine entsprechende Anpassung der Anschlussstellen erforderlich, um eine sichere und störungsfreie Bewältigung des derzeitigen und zukünftigen Verkehrsaufkommens zu gewährleisten.
Da die vorhandene Autobahn im vorliegenden Streckenabschnitt außerdem nicht mehr den an den Umweltschutz zu stellenden Anforderungen entspricht, bietet der Autobahnausbau Gelegenheit, diesen nicht mehr vertretbaren Zustand zu beseitigen. Das Ausbauvorhaben beinhaltet daher die Errichtung notwendiger, an den Maßstäben der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV orientierter Lärmschutzanlagen und die Schaffung einer den Anforderungen des Gewässerschutzes genügenden Ableitung der Autobahnabwässer.
Durch die zu erwartende Erhöhung des Verkehrsaufkommens werden bei dem derzeitigen Ausbauzustand die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs weiter abnehmen. Der Ausbau der A 1 ist deshalb zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Verkehrsqualität und der verkehrlichen Infrastruktur und somit aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise dringend geboten.

5.3.2.4 Verkehrsbelastung

Im Rahmen des Bundesfernstraßenprojektes 6-streifiger Ausbau der A 1, Abschnitt Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück bis Anschlussstelle Münster Nord, wurden im Jahr 2005 Prognosen für das Bezugsjahr 2020 ermittelt. Im Dezember 2009 wurde die Verkehrsuntersuchung zum sechsstreifigen Ausbau der A 1 durch die AVISO GmbH fortgeschrieben. Der Prognosehorizont mit den jeweiligen Verkehrsmengen ist auf das Jahr 2025 angehoben worden.

Für den hier planfestgestellten Abschnitt betrug die Verkehrsbelastung auf der freien Strecke im Analysejahr 2008

- zwischen nördlich DEK-Brücke und Anschlussstelle Ladbergen 56.763 Kfz/24h (davon Schwerlastverkehr 11.049) und
- zwischen der Anschlussstelle Ladbergen und der Anschlussstelle Lengerich 57.220 Kfz/24h (davon Schwerlastverkehr 11.849).

Nach der aktualisierten Verkehrsprognose ist im Jahr 2025 mit einer durchschnittlichen Verkehrsstärke (DTV)

- zwischen nördlich DEK-Brücke und Anschlussstelle Ladbergen von 83.878 Kfz/24h (davon Schwerlastverkehr 17.716) und
- zwischen der Anschlussstelle Ladbergen und der Anschlussstelle Lengerich von 81.908 Kfz/24h (davon Schwerlastverkehr 18.130)

zu rechnen.

Durch die zu erwartende Erhöhung des Verkehrsaufkommens werden bei dem derzeitigen Ausbauzustand Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs weiter abnehmen. Die Leistungsfähigkeit der heutigen vierstreifigen A 1 ist bekanntermaßen insbesondere an Wochenenden im Sommer mit erhöhtem touristischen Verkehrsaufkommen regelmäßig erschöpft.

Eine Einordnung der Prognosewerte 2025 in die aktuellen wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen durch den Gutachter der AVISO GmbH vom 05.11.2013 kommt unter anderem auf Grundlage der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 zu der Feststellung, dass die in 2009 berechneten Prognoseverkehrsstärken voraussichtlich erst zwischen 2030 und 2035 eintreten werden, weil die Finanzkrise in eine noch nicht gelöste Eurokrise übergegangen ist. Dies zeigt sich insbesondere in einem schwachen Wirtschaftswachstum deutlich unterhalb der seinerzeit angenommenen 1,4%/a und daraus resultierend in einem schwachen bis stagnierenden Güterverkehrswachstum auf den Autobahnen. Im Mittel ist das Verkehrsniveau von 2005 gerade erst wieder erreicht. Das Bundesverkehrsministerium geht mittlerweile in seiner Verkehrsprognose 2030 von einem

mittleren BIP-Wachstum von 1,14%/a aus. Des Weiteren ist aus heutiger Sicht der seinerzeit prognostizierte Fluggastzuwachs des FMO nicht erreichbar. Entscheidend aber für das Erreichen des Prognoseniveaus ist die Umsetzung der kommunalen Planungen entlang der A 1. Neuere, abschließende Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums auf Basis der Annahmen zur Verkehrsprognose 2030 liegen noch nicht vor. Sie werden erst im Zuge der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2030 zur Verfügung stehen. Die Annahmen deuten aber bereits jetzt darauf hin, dass im Vergleich zur Prognose 2025 mit einem geringeren Verkehrswachstum zu rechnen ist und daher das für 2025 berechnete Niveau erst später, voraussichtlich frühestens ab 2030 erreicht werden wird. Insoweit liegt der verkehrsgutachterlichen Prognose auch aus heutiger Sicht ein in jeder Hinsicht ausreichender Prognosehorizont zugrunde, so dass auch der Forderung der Stadt Lengerich nach einem 15-jährigen Prognosehorizont Rechnung getragen wird.

Mehrere Einwender haben sich mit der der Planung zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung kritisch auseinander gesetzt. Beispielsweise sei die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke mit Blick auf die allgemein zu verzeichnende Verkehrszunahme deutlich zu gering bemessen, eine deutliche weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens insbesondere des Schwerlastverkehrs sei zu erwarten.
Die Planfeststellungsbehörde weist die gegen die Verkehrsuntersuchung gerichteten Einwendungen aus den vorgenannten Gründen zurück. Sie hat weder aus den vorliegenden Einwendungen noch darüber hinaus Anhaltspunkte für die Annahme, dass den Gutachtern bei der Erstellung ihrer Gutachten sachlich-methodische Fehler unterlaufen wären. Die gutachterlichen Annahmen decken sich auch mit den Erkenntnissen der Bezirksregierung Münster in ihrer Eigenschaft als Straßenverkehrsbehörde für die Autobahnen.

5.3.2.5 Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie die Folgemaßnahmen am nachgeordneten Straßennetz auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange entsprechen. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den "Richtlinien für die Anlage von Autobahnen - RAA -" und sonstigen für die Anlage von Straßen geltenden Richtlinien. 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.
Unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmenge erhält die A 1 im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes einen Regelquerschnitt von 36,00 m Kronenbreite für jeweils - durch einen Mittelstreifen getrennte - drei Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung.
Kreuzungen der A 1 mit anderen Verkehrswegen werden höhenungleich hergestellt.

5.3.3 Planungsvarianten

Zu diesem Vorhaben wurde ein Landschaftspflegerischer Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsuntersuchung erarbeitet. Diese hatte u. a. die Aufgabe, die umwelt- und nutzungsbezogenen Auswirkungen des Ausbaus und der in Betracht kommenden Varianten im Planungsraum zu untersuchen und zu bewerten, um anhand einer vergleichenden Bewer-

tung der Ausbauvarianten diejenige mit dem geringsten Eingriff zu ermitteln.

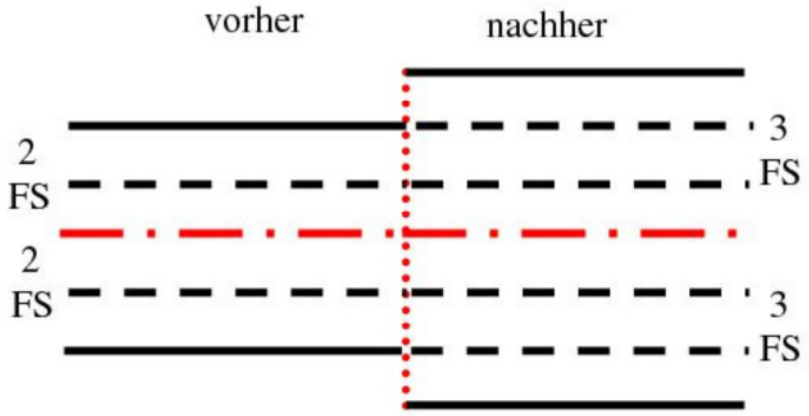
5.3.3.1 Nullvariante

Der Verzicht auf die Baumaßnahme kommt – unabhängig von den entgegenstehenden Festlegungen des Fernstraßenausbaugesetzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.1 dieses Beschlusses) – auch deshalb nicht in Betracht, weil der sechsstreifige Ausbau der A 1 im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dringend erforderlich ist (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.2 dieses Beschlusses).

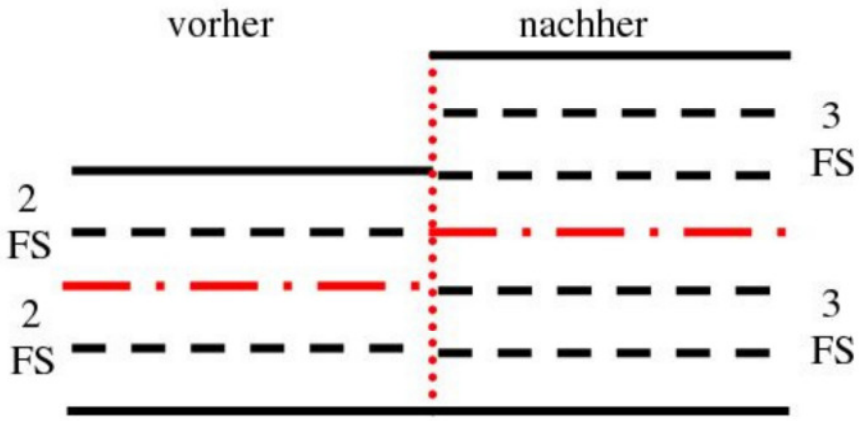
5.3.3.2 Beschreibung der Ausbauvarianten

Mit Blick auf die fehlerfreie Zusammenstellung des Abwägungsmaterials hat sich die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Verfahren auch mit der Frage realistischer Alternativlösungen auseinandergesetzt. Sie hat deshalb alle naheliegenden, ernsthaft in Betracht kommenden oder sich aufdrängenden Alternativen zum geplanten Ausbau, mit denen die mit der Planung verfolgten Ziele unter geringeren Opfern der entgegenstehenden öffentlichen oder privaten Belange erreicht werden könnten, untersucht und in die Planung einbezogen.
Die jeweiligen Vor- und Nachteile der Alternativen wurden so gründlich und umfassend ermittelt, dass auf einer hinreichend detaillierten sachlichen Grundlage abgewogen werden konnte.
Die generelle Linienführung ist durch die vorhandene Autobahn A 1 mit ihren Trassierungselementen und der Streckencharakteristik im Wesentlichen vorgegeben. Es war jedoch zu untersuchen, ob die Straße symmetrisch (d. h. axial, beidseitig) oder asymmetrisch (d. h. ein- oder wechselseitig, östlich oder westlich) auszubauen ist, da grundsätzlich – wie nachfolgend schematisch dargestellt – ein symmetrischer oder ein asymmetrischer Ausbau in Frage kommt:

- axialer, beidseitiger Ausbau (symmetrisch):



- westlich bzw. östlich gerichteter Ausbau (asymmetrisch):



FS = Fahrstreifen

5.3.3.3 Vergleich der Varianten

Um Konflikte durch den Ausbau der A 1 mit den Schutzgütern möglichst frühzeitig zu meiden oder zu mindern, wurde in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung geprüft, ob durch einen einseitigen Ausbau auf einer Ausbauseite statt des angestrebten beidseitigen Ausbaus eine wirksame Konfliktminderung erreicht werden kann.

Grundsätzlich bietet ein einseitiger Ausbau den Vorteil, dass die Böschungsgehölze auf einer Trassenseite erhalten werden können. Dies verringert zum einen die zu erwartenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes deutlich, zum anderen bleibt ein Gehölzbestand erhalten, der flugfähige Tiere zu einem höheren Überflug über die Fahrbahnen veranlasst und das Risiko von Tierkollisionen mit Fahrzeugen mindert.
Andererseits lässt sich die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme bei einem beidseitigen Ausbau weitgehend auf den vorhandenen Straßenkörper (Böschungen etc.) beschränken und schont so in der Regel landwirtschaftliche Flächen neben der Autobahn.

Zwischen der Anschlussstelle Lengerich-Tecklenburg und der Überführung der K 2 wird die A 1 auf beiden Böschungen von Böschungsgehölzen begleitet. Auf der westlichen Seite der Trasse grenzt auf ca. 180 m Länge der als schutzwürdiges Biotop ausgewiesene naturnahe Laubwald als Biotoptyp mit hoher Bedeutung direkt an die A 1, so dass sich durch einen einseitigen Ausbau auf der östlichen Seite die Eingriffe in die Tier- und Pflanzenwelt vermindern, da Eingriffe in den naturnahen Gehölzbestand vermieden werden. Dies würde allerdings zu einer stärkeren Betroffenheit der östlich nahe der Trasse gelegenen Höfe führen. Bezüglich der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaftsbild sowie Kultur- und sonstige Sachgüter lässt sich durch einen einseitigen Ausbau keine Konfliktminderung erzielen.

In dem Abschnitt zwischen der Überführung der K 2 und der Überführung der L 597 sind zu beiden Seiten der A 1 in etwa gleichem Umfang Böschungsgehölze und angrenzende Laub- oder Nadelgehölze vorhanden, so dass sich hinsichtlich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen bezüglich der Beanspruchung bedeutsamer Strukturen keine Präferenz für eine Ausbauseite ableiten lässt. Auch bezüglich aller anderen zu betrachtenden Schutzgüter lässt sich durch einen einseitigen Ausbau keine Minderung von Konflikten erreichen.

Zwischen der Überführung der L 597 und Überführung der B 475 wird die A 1 auf beiden Seiten von Böschungsgehölzen begleitet. Auf der westlichen Seite der Trasse grenzen an die Böschung in größerem Umfang Waldflächen an, als auf der Ostseite. Dabei handelt es sich aber um Fichtenforste mit relativ geringer Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt, die zudem durch einen befestigten Wirtschaftsweg und einen Graben von der Böschung getrennt sind. Bezüglich der anderen Schutzgüter lässt sich auch in diesem Trassenabschnitt keine Präferenz für eine zu bevorzugende Ausbauseite ableiten.

Im Abschnitt zwischen der Überführung B 475 und der Überführung K 11 liegt östlich der A 1 der durch Wohnbebauung gekennzeichnete Siedlungsrand von Ladbergen nur ca. 40-70 m vom Fahrbahnrand entfernt. Auch wenn im Zuge des Ausbaus zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImschV ein verbesserter aktiver Lärmschutz vorgesehen ist, lässt jeder Meter, der die A 1 näher an die Wohnbebauung herankommt, eine Vergrößerung des Konfliktpotenzials mit den anschließenden Wohnbauflächen erwarten.

Westlich der A 1 verläuft in nur 20 m Abstand zum Fahrbahnrand und nur ca. 10 m vom Böschungsfuß entfernt der Aabach als hoch bedeutsames Fließgewässer und bedeutsame linienförmige Biotopstruktur. Böschungsgehölze finden sich auf beiden Seiten der Autobahn. Bezüglich der anderen Schutzgüter lässt sich durch einen einseitigen Ausbau keine Konfliktminderung erreichen.

Im Abschnitt zwischen der Überführung der K 11 und dem Ende des Bauabschnitts am Dortmund-Ems-Kanal wird die A 1 beidseitig von Böschungsgehölzen begleitet. Auf der Ostseite grenzen anschließend in etwas größerem Umfang Laubwaldflächen an als im Westen. Diese sind allerdings z.T. durch den Rastplatz "Mühlenbach" von der A 1 getrennt und vorbelastet, so dass hinsichtlich der Schutzgüter Tiere und Pflanzen keine Ausbauseite zu bevorzugen ist. Auch bezüglich der anderen zu betrach-

tenden Schutzgüter lässt sich keine Konfliktminderung durch einen einseitigen Ausbau erreichen.

Insgesamt liegt ein besonders hohes Konfliktpotenzial für ein oder mehrere Schutzgüter, dass durch einen einseitigen Ausbau vermieden oder deutlich vermindert werden kann, im gesamten Ausbauabschnitt nicht vor. Im Bereich zwischen B 475 und K 11 ist ein beidseitiger Ausbau deutlich zu bevorzugen, um eine Konflikterhöhung für die östlich gelegenen Wohnsiedlungsflächen bzw. den westlich gelegenen Aabach möglichst zu vermeiden.

Nach Abwägung der mit den jeweiligen Varianten verbundenen Vor- und Nachteile schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Bewertung des Vorhabenträgers an und beurteilt die hiermit planfestgestellte symmetrische Ausbauvariante als die zweckmäßigste Lösung, die einerseits den verkehrlichen, straßenbautechnischen und wirtschaftlichen Erfordernissen, andererseits den Umweltbelangen und den privaten Belangen angemessen Rechnung trägt und damit einen abgewogenen Kompromiss unter Berücksichtigung der widerstreitenden Belange darstellt.

Auch zwingende ökologische Gründe, die einen Verzicht auf das Bauvorhaben oder die Realisierung einer anderen Trassenvariante erfordern, liegen nicht vor. Durch die technische Gestaltung des Straßenkörpers, die ausgewiesenen Schutzmaßnahmen und die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen werden die unvermeidbaren Beeinträchtigungen auf ein vertretbares Mindestmaß begrenzt.

Auch bei der sog. Nullvariantenprüfung war im Hinblick auf das Planungsziel und die Verkehrsbelastung der planfestgestellten Trasse der Vorzug zu geben.

5.3.4 Abschnittsbildung

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

Ausgehend von diesen Grundsätzen ist die im vorliegenden Fall vorgenommene Abschnittsbildung nicht zu beanstanden, da dem Planungsabschnitt in jedem Fall eine eigenständige Verkehrsfunktion und -bedeutung zukommt. Darüber hinaus wurde auch die Gesamtplanung der nördlich und südlich anschließenden Ausbauabschnitte insbesondere hinsichtlich des übergreifenden aktiven Lärmschutzes berücksichtigt.

5.3.5 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Ausbauplanung ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist oder wie dieser im Einzelnen hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den

privaten eigenen Belangen eines Anwohners, die bei einem Straßenbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen, die oberhalb der Zumutbarkeitsschwelle - wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) normativ geregelt ist - liegen.

Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind von dem hier planfestgestellten Ausbauvorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzbedürftige Belange zu erwarten. Soweit Immissionen durch die Wahl der Trassierung nicht vermieden werden können, werden sie wie folgt einer Problemlösung zugeführt.

5.3.5.1 Lärmschutz

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

5.3.5.1.1 Rechtliche Grundlagen

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. 29.01.1991 - 4 C 51.89 - BVerwGE 87, 332, S. 361).

Mit dem Begriff des „Zumutbaren“ wird nicht erst 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 sogenannten „Enteignungsschwelle“ die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreiten dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 - 4C 10.77 - NJW 1980, S. 2368). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urteil v. 22.03.1985 - 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.

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 Straßen sicherzustellen, dass der nach den RLS-90 ermittelte Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

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

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, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 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.

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 nach § 1 Abs. 2 BImSchV 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.

Der geplante Ausbau der A 1 stellt nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung dar, weil beide Richtungsfahrbahnen um je einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert werden. Damit ist die Vorschrift des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für das Vorhaben zugrunde zu legen.

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 errichtet oder erweitert werden, die wegen ihrer nachteiligen Wirkungen auf die Umgebung grundsätzlich nicht in Wohngebiete gehören. Er muss daher auch in stärkerem Umfang als der Eigentümer eines in einem Wohngebiet gelegenen Hauses Verkehrsimmissionen als zumutbar hinnehmen.

5.3.5.1.2 Lärmschutzmaßnahmen

Der von dem Straßenbauvorhaben im planfestgestellten Abschnitt ausgehende Verkehrslärm begründet im Ergebnis der lärmtechnischen Berechnungen an verschiedenen Immissionsorten einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV wegen Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für die jeweilige Schutzkategorie.
Durch die mit diesem Beschluss festgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der Straße

- 1.852 m Lärmschutzwände in einer Höhe von 8,00 m im Bereich Ladbergen von Bau-km 22+396 bis Bau-km 20+611(inklusive einer Abtreppung der Lärmschutzwände auf eine Höhe von 3 m) auf der Ostseite der A 1,
- 1.127 m Lärmschutzwall in einer Höhe von 6,00 m im Bereich des Erholungsgebietes "Buddenkuhle" von Bau-km 18+064 bis Bau-km 16+937 (inklusive Verzug des Lärmschutzwalls) auf der Ostseite der A 1

sowie

lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von D_{StrO} = - 5 dB(A) (z.B. OPA) in beiden Fahrtrichtungen im Bereich Ladbergen von Bau-km 23+638,50 bis Bau-km 18+800,00 und im Bereich südlich der An-

schlussstelle Lengerich von Bau-km 13+800,00 bis Bau-km 13+020,00 (jeweils mit Fortsetzung über die Planfeststellungsgrenzen dieses Abschnitts hinaus)

wird das gebietsspezifische Immissionsschutzniveau tags und nachts berücksichtigt (vgl. Abschnitt A, Nr. 4.4.1 dieses Beschlusses) und soweit darüber hinaus erforderlich im Übrigen passiver Lärmschutz gewährt (vgl. Abschnitt A, Nr. 4.4.2 dieses Beschlusses). Mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen hat der Vorhabenträger das vorrangige Ziel verfolgt, die Immissionsgrenzwerte für den Tag an möglichst allen Immissionsorten einzuhalten.

Als ein Ergebnis der Erörterung sind mit dem Deckblatt I am Beginn und dem Ende des Planfeststellungsabschnittes zusätzliche Streckenabschnitte mit lärmmindernden Fahrbahnbelag vorgesehen worden. So ist der Streckenabschnitt in Höhe Ladbergen in nördlicher und südlicher Richtung verlängert worden und am nördlichen Ende des Planfeststellungsabschnittes ist der lärmmindernde Fahrbahnbelag bis zum Brückenbauwerk "Sonnenhügeldamm" verlängert worden.
Um die Gebäude in diesem Planfeststellungsabschnitt möglichst wirkungsvoll aktiv vor Lärm zu schützen, ist es notwendig, den lärmmindernden Fahrbahnbelag als weiterführende Verlängerung der o.g. Abschnitte über die Planfeststellungsgrenzen hinaus herzustellen, und zwar von Bau-km 23+900,00 (DEK-Brücke) bis Bau-km 23+638,50 (Beginn der Planfeststellung) und von Bau-km 13+020,00 (Ende der Planfeststellung) bis Bau-km 12+140,00. Auf Abschnitt A, Nr. 2.3, lfd. Nr. 23 dieses Beschlusses wird hierzu verwiesen. Dieses Erfordernis wird in den Planfeststellungsverfahren der benachbarten Ausbauabschnitte der A 1 berücksichtigt.

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde mit diesem Beschluss ergänzend zur Einhaltung des gebietsspezifischen gleichmäßigen Immissionsschutzes und zur Reduzierung besonders hoher Lärmwerte angeordnet, dass im Bereich nördlich der Anschlussstelle Ladbergen bis zum

Brückenbauwerk "Overbecker Weg" einen lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} = - 5 DB(A) (z.B. OPA) von Bau-km 18+800 bis Bau-km 20+170 einzubauen ist (vgl. Abschnitt A, Nr. 4.4.1 dieses Beschlusses).

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

Der Träger der Straßenbaulast hat Entschädigungen für erforderliche Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen (z. B. durch Lärmschutzfenster) in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (§ 42 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 BImSchG) zu leisten, es sei denn, die vorhandenen Bauschalldämmmaße der baulichen Anlagen mindern den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel ab (vgl. Abschnitt A, Nr. 4.4.2 dieses Beschlusses).

Gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2 der 24. BImSchV sind Schallschutzmaßnahmen allerdings nicht erforderlich, wenn eine bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war oder sonst nach den baurechtlichen Vorschriften mit dem Bau noch nicht begonnen werden durfte.

Die Eigentümer der Grundstücke, die mit einem Außenwohnbereich ausgestattet sind, haben – sofern die zulässigen Grenzwerte hier überschritten sind – gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG.NRW. gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch den Verkehrslärm, der von dem hier planfestgestellten Bauabschnitt ausgeht; dabei ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tage abzustellen. Auf Abschnitt A, Nr. 4.4.2 und 4.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bei welchem Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit (§ 41 Abs. 2 BImSchG) des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, hängt von verschiedenen Kriterien ab. Insbesondere sind hierbei die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden Schallschutz betroffen wäre, das Ausmaß der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und der Wertverlust der betroffenen Grundstücke zu betrachten. So wird bei einer stark verdichteten Bebauung in Wohngebieten noch eher ein nennenswerter verhältnismäßiger Schutzeffekt erzielt als bei einer aufgelockerten Bebauung oder Einzelwohnlagen im Außenbereich, was auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (BVerwG, Urteil v. 13.05.2009 - 9 A 72/07 -, BVerwGE 134, 45).

Die Planfeststellungsbehörde hat das Lärmschutzkonzept der Straßenbauverwaltung im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG geprüft und es auch dahingehend untersucht, ob Ansprüche auf eine Erweiterung der Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes bestehen. Auch in Ansehung von Einwendungen wurde eine partielle Optimierung nördlich der Anschlussstelle Ladbergen vorgenommen. Grundsätzlich ist die Kostenverhältnismäßigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen schrittweise ausgehend von gegebenenfalls kostenunverhältnismäßigen Vollschutzmaßnahmen zu ermitteln, um so die gerade noch mit verhältnismäßigem Aufwand zu leistenden maximalen Verbesserungen der Lärmsituation zu identifizieren. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des durch sie erzielbaren Lärmschutzeffektes muss es aber auch sein, eine kostenverhältnismäßige Lärmschutzgesamtkonzeption zu finden, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen bleiben dagegen solche Lärmschutzkonzepte außer Betracht, die nur dem Wohnhaus eines Einzelnen oder einer Gruppe Schallschutz, nicht aber anderen in vergleichbarer Weise bebauten Ortslagen gleich wirksamen Schallschutz bei gleicher Kostenverhältnismäßigkeit verschaffen können (BVerwG, Urteil v. 13.05.2009 - 9 A 72/07 -, BVerwGE 134, 45).

Der Vorhabenträger hat für verschiedene Gebiete erweiterte, den Vollärmschutz erzielende oder anstrebende aktive Lärmschutzmaßnahmen untersucht. Als Immissionsorte wurden hierbei die einzelnen Geschosse der betroffenen Wohnbebauung (hausseitendifferenziert) herangezogen, bei denen es ohne aktiven Lärmschutz zu Überschreitungen der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV kommen würde. Die Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen je Schutzfall (hier verstanden als Immissionsort) solcher Maßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde wie folgt abwägend geprüft:

Lärmschutzbereich I, Anschlussstelle Lengerich, Sonnenhügeldamm
Bau-km 13+020 bis Bau-km 14+500

In diesem bauplanerischen Außenbereich befinden sich 27 Gebäude mit 118 Immissionsorten. Der vom Vorhabenträger vorgelegte Antrag sieht in diesem Bereich einen lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} von - 5 dB(A) von Bau-km 13+800 in einer Länge von 780 m bis zum Ende der Planfeststellung (Bau-km 13+020) durch das Deckblatt I und weiter über die Planfeststellungsgrenze hinaus bis Bau-km 11+430 vor. Der nördlich der Planfeststellungsgrenze vorgesehene Teilabschnitt im Bereich der Anschlussstelle Lengerich ist bereits mit Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Münster - 25.04.01.01 - 4/10 - vom 30.04.2015 bestandskräftig festgelegt.

Hierdurch werden von den insgesamt betroffenen 118 Immissionsorten 46 Immissionsorte zu Gesamtkosten von 390.000 € (8.478 € je Immissionsort) aktiv geschützt, wodurch sich ein Schutzniveau von 39 % ergibt. Für 72 Immissionsorte wird passiver Lärmschutz gewährt. Gegenüber dem Analysefall ohne Ausbau der A 1 tritt eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation ein. Tagwertüberschreitungen verbleiben hiernach nur minimal an 2 Immissionsorten um 1 und 2 dB(A) und damit in einem vom menschlichen Gehör lärmphysikalisch nicht wahrnehmbaren Bereich.

Nachtwertüberschreitungen bleiben zwar in geringem Umfang bestehen, werden aber qualitativ und quantitativ deutlich gesenkt.

Eine von Einwendern und der Stadt Lengerich geforderte Verlängerung des lärmmindernden Fahrbahnbelags bis Bau-km 14+500 würde nur weitere 2 Gebäude westlich der A 1 bzw. 16 Immissionsorte (14 %) aktiv schützen, aber die Gesamtkosten für aktiven Lärmschutz um ca. 90 % auf 740.000 € erhöhen (21.875 € je zusätzlich geschütztem Immissionsort). Dies wäre erkennbar unverhältnismäßig, zumal bei allen der insgesamt betroffenen 5 Gebäuden keine Tagwertüberschreitungen vorliegen.

Ein aktiver Vollschutz für alle 118 Immissionsorte wäre zu erreichen mit lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} von - 5 dB(A) bis Bau-km 14+500 und zusätzlichen Lärmschutzwänden östlich der A 1 von 5 m Höhe und 750 m Länge sowie westlich der A 1 von 2 m Höhe und 925 m Länge und von 5 m Höhe und 940 m Länge.
Die Gesamtkosten hierfür würden 4.860.000 € (41.186 € je Immissionsort) betragen. Unter Berücksichtigung der einzusparenden Kosten für den passiven Lärmschutz wäre der Lärmvollschutz um das 4,7-fache je Immissionsort teurer als die gewählte Lärmschutzvariante und damit kostenunverhältnismäßig.
Der Vollschutz kann hier nur mit Lärmschutzwänden adäquat erreicht werden, da Lärmschutzwälle in einer Gesamtlänge von 2.615 m einen zusätzlichen und erheblichen Flächenverbrauch sowie Grunderwerb nach sich ziehen würden.

Würde man zusätzlich zu einer Verlängerung des lärmmindernden Fahrbahnbelags bis Bau-km 14+500 östlich der A 1 eine nur 2 m hohe Lärmschutzwand (Mindesthöhe) in einer Länge von 750 m und westlich der A 1 in einer Länge von 1.865 m errichten, so würden 88 Immissionsorte voll aktiv geschützt.
Damit wäre auch nur ein Schutzniveau von 75 % erreicht, aber die Gesamtkosten für aktiven Lärmschutz würden bereits 2.832.000 € (32.182 €

je Immissionsort) betragen und somit um das 3,8-fache je Immissionsort teurer als die planfestgestellte Maßnahme.
Zwischenlösungen mit Lärmschutzwandhöhen von 3 m oder 4 m erreichen ebenfalls das rund 4-fache an Kosten im Vergleich zur gewählten Lärmschutzvariante und sind alle somit ebenso unverhältnismäßig.

Sofern von den Einwendern **lfd. Nrn. 44 und 91** weitergehender aktiver Lärmschutz - auch im Interesse der Erholungssuchenden der Campingplätze "Auf dem Sonnenhügel" und "Sonnenhügel am See" - gefordert wird, ist anzumerken, dass die Lärmvorsorgewerte für den Bereich der heutigen Campingplätze aufgrund der großen Entfernung zur A 1 von mehr als 500 m nicht überschritten werden, d.h. die Lärmimmissionen befinden sich unterhalb der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung und es besteht keine rechtliche Handhabe für die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen. Der vorgesehene Erweiterungsbereich der Campingplätze ist planungsrechtlich nicht gesichert, da hierfür noch kein rechtskräftiger Bebauungsplan vorliegt. Dieses Erweiterungsgebiet konnte daher in der lärmtechnischen Untersuchung keine Berücksichtigung finden.

Auch Windkraftanlagen fließen nach den maßgeblichen rechtlichen Vorgaben nicht in die lärmtechnische Untersuchung mit ein wie u.a. vom Einwender **lfd. Nr. 127/128** gefordert. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht grundsätzlich nur, wenn der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm den maßgeblichen Immissionswert überschreitet. Schon dies ist beim Einwender nicht der Fall. Andere Lärmquellen - wie die Windkraftanlagen - können zudem nicht berücksichtigt werden.
Im Übrigen wird aber davon ausgegangen, dass in der Gesamtbetrachtung keine unzumutbare Lärmbelästigung für die Anwohner entsteht.

Die Einwender **lfd. Nrn. 1, 7/8, 10, 17, 18, 25, 31, 45, 51, 59, 64, 83, 84, 90, 93, 124, 133, 135, 136 und 139** haben Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die Immissionsgrenzwerte dieser einzeln im Außenbereich liegenden Gebäude werden bei den Einwendern **lfd. Nrn. 124** und **133** max. um

2 dB(A) tags und max. um 8 dB(A) nachts und bei den übrigen Einwendern max. um 6 dB(A) nachts überschritten.
Die Belastung des Außenwohnbereichs liegt lediglich bei den Einwendern **lfd. Nrn. 124** und **133** oberhalb des Immissionsgrenzwertes am Tage bei 66 dB(A).
Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts (vgl. hierzu Urteil des OVG NRW vom 24.03.2014 - 11 D 31/11.AK -) wird damit bei keinem der Einwender überschritten.
Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten. Für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden.

Die Gebäude der Einwender **lfd. Nrn.3, 11, 22, 24, 42, 43, 79, 81, 82, 85, 87, 88, 92, 94, 101, 103, 104, 105, 125, 126 und 130** liegen außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes. Der nördlich der Planfeststellungsgrenze ebenfalls zum Ausbau vorgesehene Teilabschnitt im Bereich der Anschlussstelle Lengerich ist bereits mit Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Münster - 25.04.01.01 - 4/10 - vom 30.04.2015 einschließlich aller Lärmschutzmaßnahmen bestandskräftig festgelegt.
Sämtliche bauliche Maßnahmen, die Rechte Dritter berühren, haben dort in der Abwägung Berücksichtigung gefunden. Dies gilt insbesondere auch für den Einwender **lfd. Nr. 103** im Lärmausstrahlungsbereich des vorliegenden Planungsabschnittes.

Unter Betrachtung aller Belange ist das vom Vorhabenträger gewählte und durch das Deckblatt I noch weiter optimierte Lärmschutzkonzept in diesem Bereich verhältnismäßig und trägt insbesondere dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller im Planungsabschnitt betroffenen Anwohner Rechnung.

Lärmschutzbereich II, nördlich bis südlich Rastanlage Settel, Bau-km 14+500 bis Bau-km 16+500

In diesem Bereich befinden sich lediglich 34 Immissionsorte (9 Gebäude) im planungsrechtlichen Außenbereich. Der vom Vorhabenträger vorgelegte Antrag sieht - abgesehen von dem grundsätzlich zur Ausführung kommenden lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} von - 2 dB(A) - keinen aktiven Lärmschutz vor.

Ein Vollschutz wäre mit einem lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} von - 5 dB(A) von Bau-km 14+500 bis Bau-km 16+500 und mit Lärmschutzwänden östlich der A 1 in Höhe von 3 m und einer Länge von 585 m, in Höhe von 2 m und Länge von 600 m sowie im Bereich der Rastanlage "Settel" in Höhe von 4 m und Länge von 110 m und darüber hinaus westlich der A 1 in Höhe von 7 m und einer Länge von 510 m zu erreichen. Die Gesamtkosten hierfür betragen 4.500.000 € (132.353 € je Immissionsort). Der Vollschutz kann hier bei den wenigen zu schützenden Gebäuden nur mit Lärmschutzwänden adäquat erreicht werden, da Lärmschutzwälle in einer Gesamtlänge von 1.805 m einen zusätzlichen und erheblichen Flächenverbrauch sowie Grunderwerb nach sich ziehen würden.

Verringert man die Höhe der Lärmschutzwände außerhalb der Rastanlage östlich der A 1 auf jeweils 2 m Mindesthöhe sowie westlich der A 1 auf 6 m werden 30 Immissionsorte (89 %) zu Gesamtkosten von 3.348.000 € (111.600 € je Immissionsort) aktiv geschützt.
Bei einer Höhe von 2 m östlich der A 1 und einer Höhe von 5 m westlich der A 1 betragen die Kosten für Lärmschutzwände und lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} von - 5 dB(A) 3.144.000 € (116.444 € je Immissionsort), weil dann lediglich 27 Immissionsorte aktiv geschützt werden.
Verringert man die Höhe der Lärmschutzwände weiter, werden zwar die Gesamtkosten niedriger, aber es werden weniger Immissionsorte zu höheren Kosten geschützt, z.B. bei einer Mindesthöhe von 2 m östlich und

westlich der A 1 sind es nur noch 19 Immissionsorte, die zu Gesamtkosten in Höhe von 2.532.000 €, aber 133.263 € je Immissionsort, aktiv geschützt werden.

Würde als aktiver Lärmschutz nur lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} von - 5 dB(A) von Bau-km 14+500 bis Bau-km 16+500 aufgebracht, würden 15 Immissionsorte (45 %) zu Kosten von 1.000.000 € (66.667 € je Immissionsort) voll geschützt. Da es sich bei diesen 15 Immissionsorten aber lediglich um 3 Wohngebäude handelt, wird auch hierdurch die Kostenunverhältnismäßigkeit in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks offensichtlich.

Aktiver Lärmschutz steht in diesem Lärmschutzbereich aufgrund der sehr hohen Schutzfallkosten - auch im Verhältnis zu den übrigen Betrachtungsbereichen - erkennbar außer Verhältnis zum Schutzzweck.

Die Einwender **lfd. Nrn. 57, 62, 99, 127 und 128** haben jedoch Anspruch auf passiven Lärmschutz.
Die Immissionsgrenzwerte dieser einzeln im Außenbereich liegenden Gebäude werden bei den Einwendern **lfd. Nrn. 62, 99, 127 und 128** nur geringfügig um 1 bzw. 2 dB(A) nachts überschritten.

Am Gebäude der Einwenderin **lfd. Nr. 57** werden die Immissionsgrenzwerte tags um max. 5 dB(A) und nachts um bis zu 11 dB(A) überschritten.
Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, die auch dem Gesundheitsschutz dient, von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts (vgl. hierzu Urteil des OVG NRW vom 24.03.2014 - 11 D 31/11.AK -) wird nur zur Nachtzeit überschritten.

Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel jedoch auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten.

Die Belastung der nicht vom Lärmschutz erfassten Außenwohnbereiche der Einwenderin **lfd. Nr. 57** liegt bei max. 66 dB(A) und erreicht die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle somit nicht, kann aber angemessen entschädigt werden.

Für die Gebäude der Einwender **Nr. 57** und **Nr. 62** wäre auch ein Vollschutz mit einem Lärmschutzwall in Höhe von 10 m von Bau-km 15+390 bis Bau-km 15+820 westlich der A 1 zu erreichen. Ein Einsatz von lärmminderndem Fahrbahnbelag kommt auf einem so kurzen Teilstück nicht in Betracht, da dieser Fahrbahnbelag erst ab Längen von mindestens 1.000 m bautechnisch und wirtschaftlich sinnvoll verlegt werden kann. Hierdurch würden 22 Immissionsorte zu Gesamtkosten von 1.084.000 € geschützt. Dies entspricht 49.273 € aktive Lärmschutzkosten pro Immissionsort. Die Kosten für die Erstellung einer Lärmschutzwand wären ca. viermal so hoch wie die Kosten für die Erstellung eines Lärmschutzwalles.

Somit steht auch diese Variante aufgrund der hohen Schutzfallkosten erkennbar außer Verhältnis zum Schutzzweck.

Unter Betrachtung aller Belange, insbesondere der Vorbelastung der wenigen im Außenbereich liegenden Einzelgebäude mit ganz überwiegenden Nachtwertüberschreitungen und sehr hohen Schutzfallkosten für aktiven Lärmschutz, ist das gewählte Lärmschutzkonzept in diesem Bereich verhältnismäßig und trägt insbesondere auch dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller Betroffenen Rechnung.

<u>Lärmschutzbereich III, nördlich bis südlich Rastanlage "Buddenkuhle", Bau-km 16+500 bis Bau-km 18+500</u>

In diesem Bereich befinden 53 Gebäude (davon 42 im Feriendorf "Buddenkuhle") mit 331 Immissionsorten im planungsrechtlichen Außenbereich.

Von Bau-km 18+064 bis Bau-km 16+937 hat der Vorhabenträger östlich der A 1 einen Lärmschutzwall mit einer Höhe von 6 m und einer Länge von 1.019 m vorgesehen.
Hierdurch werden von den insgesamt betroffenen 331 Immissionsorten 272 Immissionsorte zu Gesamtkosten von 1.100.520 € (4.046 € je Immissionsort) voll aktiv geschützt. Dies entspricht einem Schutzniveau von 82 %. Gegenüber dem Analysefall ohne Ausbau der A 1 tritt eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation, insbesondere für die Anwesen im Bereich des Feriendorfes "Buddenkuhle" ein. Tagwertüberschreitungen verbleiben hiernach nur an 5 Immissionsorten im 1. Obergeschoss in Höhe von max. 2 dB(A) und damit in einem vom menschlichen Gehör lärmphysikalisch nicht wahrnehmbaren Bereich. Nachtwertüberschreitungen bleiben zwar in geringem Umfang bestehen, werden aber qualitativ und quantitativ deutlich gesenkt.

Ein aktiver Vollschutz wäre mit lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} von - 5 dB(A) von Bau-km 16+500 bis Bau-km 18+500 und östlich der A 1 zusätzlich zum Lärmschutzwall mit einer aufgesetzten Lärmschutzwand in einer Höhe von 3 m und Länge von 915 m und einer zusätzlichen südlich anschließenden Lärmschutzwand in Höhe von 5 m und Länge von 700 m sowie westlich der A 1 mit einer zusätzlichen Lärmschutzwand in Höhe von 5 m und Länge von 670 m und darüber hinaus mit einer Lärmschutzwand von 6 m Höhe und 1.000 m Länge zu erreichen. Die Gesamtkosten hierfür betragen 8.338.520 € (25.192 € je Immissionsort) und sind pro Immissionsort somit um mehr als das 6-fache teurer als der planfestgestellte aktive Lärmschutz.
Die einzusparenden Kosten für passiven Lärmschutz in Höhe von insgesamt 73.750 € fallen dabei nicht ins Gewicht.
Der Vollschutz kann hier nur mit Lärmschutzwänden (zusätzlich zum vorgesehenen Lärmschutzwall) adäquat erreicht werden, da Lärmschutzwälle in einer zusätzlichen Gesamtlänge von 2.370 m einen nicht vertretbaren weiteren erheblichen Flächenverbrauch und Grunderwerb nach sich ziehen würden.

Würde östlich der A 1 zusätzlich zum lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} von - 5 dB(A) und zum Lärmschutzwall eine aufgesetzte Lärmschutzwand mit einer (Mindest-) Höhe von 2 m und Länge von 915 m und zusätzlich Lärmschutzwände östlich und westlich mit einer Höhe von 2 m und einer Gesamtlänge von 2.370 m vorgesehen, hätte man mit Gesamtkosten von 4.728.520 € ein nur um 15 % höheres Schutzniveau von insgesamt 313 Immissionsorten erreicht. Die aktiven Lärmschutzkosten pro Immissionsort würden jedoch bereits um mehr als das 3,7-fache auf 15.107 € steigen.
Varianten mit Lärmschutzwandhöhen zwischen 2 m und 6 m liegen im Bereich zwischen 4- und 5-fach höheren Kosten pro Immissionsort im Vergleich zu gewählten Lärmschutzlösung.

Wenn als aktiver Lärmschutz neben dem planfestgestellten Lärmschutzwall nur der lärmmindernde Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} von - 5 dB(A) von Bau-km 16+500 bis Bau-km 18+500 aufgebracht würde, hätte man ein geringfügiges höheres Schutzniveau von 90 % anstatt 82 % erreicht. Die Kosten für den aktiven Lärmschutz würden sich jedoch um 1.000.000 € auf fast das Doppelte (2.100.520 € /7.002 € je Immissionsort) erhöhen. Da es sich bei den dann zusätzlich voll aktiv geschützten 28 Immissionsorten aber lediglich um 3 Wohngebäude handelt, wird hierdurch ebenfalls die Kostenunverhältnismäßigkeit in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks offensichtlich.

Weiterer aktiver Lärmschutz steht somit erkennbar - auch unter Berücksichtigung der einzusparenden Kosten für passiven Lärmschutz - aufgrund der hohen Schutzfallkosten außer Verhältnis zum Schutzzweck.

Die Einwender **lfd. Nrn. 12, 13, 21, 36, 107 und 122** haben Anspruch auf passiven Lärmschutz.
Die Immissionsgrenzwerte dieser einzeln im Außenbereich liegenden Gebäude werden bei den Einwendern **lfd. Nrn. 12, 13, 21, 36 und 107** nachts um max. 7 dB(A) überschritten. Im Außenwohnbereich dieser Ein-

wender werden die Immissionsgrenzwerte mit Ausnahme des Einwenders **lfd. Nr. 36** eingehalten. Hier wurden 65 dB(A) ermittelt.

Am Gebäude der Einwender **lfd. Nr. 122** werden die Immissionsgrenzwerte tags um max. 2 dB(A) und nachts um max. 8 dB(A) überschritten.
Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts (vgl. hierzu Urteil des OVG NRW vom 24.03.2014 - 11 D 31/11.AK -) wird damit tags deutlich unterschritten und nachts zwar erreicht, aber nicht überschritten.
Die Belastung der nicht vom Lärmschutz erfassten Außenwohnbereiche liegt bei max. 67 dB(A) und erreicht die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht.

Die Forderung, den vorgesehenen Lärmschutzwall in Höhe von 6 m mit einer Länge von ca. 700 m in Richtung des Anwesens der Einwender fortzuführen, wird zurückgewiesen. Die Verlängerung des Lärmschutzwalls würde Kosten in Höhe von 756.000 € verursachen, aber es würden dadurch nur 2 Wohngebäude (10 Immissionsorte) - so auch das Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 122** - voll aktiv geschützt werden können, so dass für den angestrebten Vollschutz jeweils 378.000 € pro Gebäude (75.600 € je Immissionsort) aufzuwenden wären, was erkennbar unverhältnismäßig ist.

Auch die Forderung nach einer Lärmschutzwand westlich der A 1 des Einwenders **lfd. Nr. 36** wird zurückgewiesen. Aktiver Vollschutz in diesem Außenbereich auf der Westseite der A 1 durch eine Wall-/Wandkombination bis zu 8 m Höhe würde für alle dortigen 6 Anwesen (35 Immissionsorte) zusätzliche Kosten in Höhe von 8.195.000 € (234.143 € je Immissionsort) verursachen.
Die Belastung des nicht vom Lärmschutz erfassten Außenwohnbereichs liegt am Tage bei 65 dB(A) und erreicht die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht. Das Gebäude liegt in einem Bereich, in dem

Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet.

Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel aller in diesem Lärmschutzbereich betroffenen Gebäude jedoch auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten.
Für eine verbleibende Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche unterhalb der für den Tag geltenden Enteignungsschwelle kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden.

Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäude kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.
Unter Betrachtung aller Belange ist das gewählte Lärmschutzkonzept auch in diesem Bereich verhältnismäßig und trägt insbesondere dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller Betroffenen im Planungsabschnitt Rechnung.

<u>Lärmschutzbereich IV, nördlich "Overbecker Weg" bis nördlich Anschlussstelle Ladbergen, Bau-km 18+500 bis Bau-km 20+170</u>

In diesem Bereich befinden sich 13 Gebäude mit 116 Immissionsorten im planungsrechtlichen Außenbereich.
Hiervon werden 64 Immissionsorte aufgrund des von Bau-km 18+800 bis Bau-km 20+170 ergänzend angeordneten lärmmindernden - 5 dB(A) Fahrbahnbelags voll aktiv geschützt (s. Abschnitt A, Nr. 4.4.1 dieses Beschlusses).

Die Gesamtkosten hierfür betragen 685.000 € (10.703 € je Immissionsort).
Bei den meisten der verbleibenden 52 Immissionsorte verringern sich die in den ursprünglichen Lärmberechnungen angegebenen Werte um bis zu

3 dB(A). Zusätzlich wird passiver Lärmschutz gewährt. Der lärmmindernde Fahrbahnbelag entfaltet seine Wirkung gleichmäßig in alle Richtungen und kommt somit spürbar der Außenbereichsbebauung zu Gute. Gegenüber dem Analysefall ohne Ausbau der A 1 tritt mit einem Schutzniveau von 56 % eine deutlich spürbare Verbesserung der Lärmsituation ein. Zudem befinden sich in diesem Streckenabschnitt 2 Gebäude mit den höchsten Lärmwerten, die dadurch ebenfalls auf ein zumutbares Maß abgesenkt werden.

Ein aktiver Vollschutz aller 116 Immissionsorte wäre zu erreichen mit der planfestgestellten Verlängerung des lärmmindernden Fahrbahnbelags bis Bau-km 18+800 und zusätzlichen Lärmschutzwänden östlich der A 1 mit 8 m Höhe in einer Länge von 560 m und mit 4 m Höhe in einer Länge von 840 m sowie westlich der A 1 mit 3 m Höhe in einer Länge von 295 m und 560 m und mit 5 m Höhe und 805 m Länge. Die Kosten hierfür betragen insgesamt 7.353.000 € (63.388 € je Immissionsort) und sind damit pro Immissionsort auch unter Berücksichtigung der entfallenden Kosten für passiven Lärmschutz in Höhe von 65.000 € um mehr als das 5-fache teurer als der planfestgestellte aktive Lärmschutz.
Der Vollschutz kann hier nur mit Lärmschutzwänden adäquat erreicht werden, da Lärmschutzwälle in einer Gesamtlänge von 3.060 m einen nicht vertretbaren erheblichen Flächenverbrauch und Grunderwerb nach sich ziehen würden.

Ein etwas höheres Schutzniveau von 75 % (87 Immissionsorte) gegenüber der planfestgestellten Variante würde erreicht, wenn zusätzlich zu der Verlängerung des lärmmindernden Fahrbahnbelags bis Bau-km 18+800 östlich der A 1 Lärmschutzwände in einer Mindestbauhöhe von 2 m und Längen von 560 und 840 m sowie westlich der A 1 in Höhe von 2 m und Längen von 295, 560 und 805 m angebracht würden. Die Kosten hierfür betragen jedoch insgesamt bereits 3.133.000 € (36.011 € je Immissionsort) und sind damit auch unter Berücksichtigung der entfallenden Kosten für

passiven Lärmschutz mehr als dreimal so hoch wie der planfestgestellte aktive Lärmschutz.

Varianten mit Lärmschutzwandhöhen zwischen 2 m und 8 m liegen im Bereich zwischen 3- und 6-fach höheren Kosten im Vergleich zur gewählten Lärmschutzlösung und sind alle somit ebenso unverhältnismäßig.

Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch aufgrund der Vorbelastung der im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäude erkennbar kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.

Für das im Außenbereich liegende Gebäude des Einwenders **lfd. Nr. 29** besteht ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Dieser Anspruch besteht jedoch nicht - wie vom Einwender gefordert - für sämtliche Seiten des Wohnhauses, da an der südöstlichen Gebäudeseite die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.
Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts wird teilweise an den übrigen Gebäudeseiten in der Nachtzeit überschritten.

An dem Gebäude des Einwenders **lfd. Nr. 29** und auch an dem Gebäude des Nachbargrundstücks wurden die höchsten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in diesem Planfeststellungsabschnitt der A 1 ermittelt. Auch die Belastung des Außenwohnbereichs ist bei diesen Grundstücken am stärksten.
Insbesondere deswegen hat die Planfeststellungsbehörde einen lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} = - 5 dB(A) von Bau-km 18+800 bis Bau-km 20+170 angeordnet, wodurch die in den Lärmberechnungen angegebenen Werte um bis zu 3 dB(A) verringert werden. Die Immissionsgrenzwerte werden dann beim Gebäude des Einwenders **lfd. Nr. 29** maximal um 3 dB(A) tags und um maximal 10 dB(A) nachts überschritten.

Die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bleibt nachts noch um 2 dB(A) überschritten.
Die Belastung des Außenwohnbereichs liegt dann bei 69 dB(A) tags und erreicht somit die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht.
Ein aktiver Vollschutz für das Gebäude des Einwenders **lfd. Nr. 29** und des Nachbargebäudes (12 Immissionsorte) könnte mit einem Lärmschutzwall in Höhe von 12 m und in einer Länge von 410 m erreicht werden. Dieser Lärmschutzwall erfordert zusätzliche Kosten, die mit 1.732.000 € (144.333 € je Immissionsort) ermittelt wurden. Allein dieser Kostenaufwand muss schon als unverhältnismäßig angesehen werden, da die des nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR97 durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Diese Gebäude liegen in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem der Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden kann.
Lärmschutzwälle geringerer Höhe würden nur eine bedingte zusätzliche Schutzwirkung entfalten, aber unabhängig vom Flächenverbrauch bereits erhebliche zusätzliche Kosten verursachen.

Damit kann auch bei diesen ermittelten Grenzwertüberschreitungen zumutbar auf passive Lärmschutzanspruche verwiesen werden, ohne dass die sog. zumutbare Enteignungsschwelle überschritten wird, weil dort alle oberhalb der Immissionsgrenzwerte betroffenen Räume im Entschädigungswege auch mit schallgedämpften Lüftern nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 24. BImSchV ausgestattet werden können, um die Bewohner funktional gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen ausreichend zu schützen.

Bei dem im Außenbereich liegenden Gebäude des Einwenders **lfd. Nr. 132** werden die Immissionsgrenzwerte durch den ergänzend angeordneten Einbau eines - 5 dB(A) Fahrbahnbelags von Bau-km 18+800 bis Bau-km 20+170 ebenfalls um bis zu 3 dB(A) gesenkt. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen geschützt werden.
Auch die Belastung des Außenwohnbereichs wird um 3 dB(A) auf 66 dB(A) tags verringert und erreicht die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht.

Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch aufgrund der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäude kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks. Für die beeinträchtigten Außenwohnbereiche kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden.

Unter Beachtung aller Belange ist das optimierte Lärmschutzkonzept in diesem Bereich verhältnismäßig und trägt insbesondere dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Betroffenen Rechnung.

<u>Lärmschutzbereich V, Ortslage Ladbergen Bau-km 20+170 bis Bau-km 22+500</u>

In diesem dichtbesiedelten Bereich befinden sich 3.851 Immissionsorte vorwiegend in der Ortslage Ladbergen östlich der A 1 sowie Außenbereichsbebauung überwiegend westlich der A 1.
Der Vorhabenträger hat nunmehr mit dem Deckblatt I durchgehend einen lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} = - 5 dB(A) und eine Lärmschutzwand östlich der A 1 in Höhe von 8 m (Abtreppung an den Enden auf 3 m Höhe) und einer Länge von 1.560 m und 292 m zwischen Bau-km 20+611 und Bau-km 22+396 vorgesehen. Hierdurch werden 3.624 Immissionsorte mit einem Kostenaufwand von 9.142.600 € (2.523 €

je Immissionsort) voll aktiv geschützt. Mit 94 % geschützter Immissionsorte wird ein sehr hohes Schutzniveau erreicht. Dies korrespondiert auch mit der hohen Bebauungsdichte in diesem Bereich. Die verbleibenden 227 Immissionsorte erhalten zumutbar passiven Lärmschutz.

Aufgrund zahlreicher Einwendungen ist bereits mit dem Deckblatt I der lärmmindernde Fahrbahnbelag in diesem Abschnitt um 304 m verlängert worden. Hierdurch wurden gegenüber der ursprünglichen Planung das Schutzniveau nochmals gesteigert und durch beidseitig wirkenden lärmmindernden Fahrbahnbelag auch Außenbereichswerte gesenkt.

Ein Vollschutz wäre mit dem lärmmindernden Fahrbahnbelag und Lärmschutzwänden in Höhe von 12 m und 10 m sowie zusätzlich mit einer Lärmschutzwand in Höhe von 7 m und einer Länge von 610 m östlich der A 1 und zusätzlich westlich der A 1 mit Lärmschutzwänden in Höhe von 8 m und Länge von 550 m, in Höhe von 6 m und Länge von 965 m sowie in Höhe von 3 m und Länge von 585 m zu erreichen. Mit Mehrkosten in Höhe von 11.954.400 € würden dann auch die verbleibenden 227 Immissionsorte voll aktiv geschützt.
In Anbetracht des insgesamt guten Schutzniveaus und der Vorbelastung wäre dieser 2,1-fache höhere Kostenaufwand je Immissionsort (insgesamt 5.478 € je Immissionsort) erkennbar unverhältnismäßig, da mit den stark ansteigenden Kosten (52.663 € je zusätzlich aktiv geschütztem Immissionsort) nur noch eine geringe Zahl von Immissionsorten (6%) zusätzlich geschützt würde. Die einzusparenden Kosten für passiven Lärmschutz in Höhe von 283.750 € fallen hierbei nicht ins Gewicht.

Ein aktiver Lärmschutz mit lärmmindernden Fahrbahnbelag und Lärmschutzwänden in Höhe von 9 m und 8 m sowie zusätzlich mit einer Lärmschutzwand in Höhe von 4 m östlich der A 1 und zusätzlich westlich der A 1 mit Lärmschutzwänden in Höhe von 5 m, 3 m und 2 m bei identischen Längen wie beim Vollschutz würde 98 % der Immissionsorte aktiv schützen. Damit wären nur weitere 139 Immissionsorte (4 %) zu Mehrkosten

von 4.398.250 € (31.642 € je zusätzlich geschütztem Immissionsort) voll aktiv geschützt.
Geringere Höhen der Lärmschutzwände als in der vorgenannten Variante würden erkennbar einen kaum nennenswerten zusätzlichen Schutzeffekt bieten, aber auch schon mit Mehrkosten von mindestens 2.048.800 € verbunden sein.
Unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der hohen Zusatzkosten steht weiterer aktiver Lärmschutz hier erkennbar außer Verhältnis zum Schutzzweck, da mit den stark ansteigenden Kosten im Verhältnis nur noch eine geringe Zahl zusätzlicher Immissionsorte geschützt würde.

Die Einwender **lfd. Nrn. 2, 6, 26, 32, 33, 34, 55, 65, 78, 89, 108 und 118** haben Anspruch auf passiven Lärmschutz.
Die Immissionsgrenzwerte dieser überwiegend einzeln im Außenbereich liegenden Gebäude werden bei den Einwendern **lfd. Nrn. 2, 6, 32, 33, 34, 55, 65, 78, 89 und 108** max. tags um 1 dB(A) und nachts um max. 7 dB(A) überschritten.
Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts (vgl. hierzu Urteil des OVG NRW vom 24.03.2014 - 11 D 31/11.AK -) wird damit nicht überschritten.
Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten.

Bei dem im Außenbereich liegenden Gebäude der Einwenderin **lfd. Nr. 26** werden die Immissionsgrenzwerte tags um max. 5 dB(A) und nachts um max. 11 dB(A) überschritten.
Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts wird nur in der Nachtzeit um 3 dB(A) überschritten.

Mit dem Deckblatt I hat der Vorhabenträger in Ansehung der hohen Lärmwerte in diesem Bereich eine Verlängerung des lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem D_{StrO} von - 5 dB(A) nördlich der Ortslage Ladbergen bis Bau-km 20+170 vorgesehen. Hierdurch werden die Immissionswerte beim Gebäude der Einwenderin **lfd. Nr. 26** um bis zu 3 dB(A) gesenkt.
Die Belastung des Außenwohnbereichs liegt bei 70 dB(A) tags und erreicht die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht, ist jedoch angemessen zu entschädigen.

Die zusätzlichen Kosten für aktiven Vollschutz mit einer Wall-/Wandkombination mit 9 m Höhe für die dortigen 4 Anwesen (27 Immissionsorte) würden 4.461.000 € (165.222 € je Immissionsort) betragen. Allein dieser Kostenaufwand muss schon als unverhältnismäßig angesehen werden, da die des nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR97 durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Diese Gebäude liegen in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem der Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden kann.
Lärmschutzkombinationen geringerer Höhe würden nur eine bedingte zusätzliche Schutzwirkung entfalten, aber (unabhängig vom Flächenverbrauch) bereits erhebliche zusätzliche Kosten verursachen.

Die Immissionsgrenzwerte werden beim im Außenbereich liegenden Gebäude des Einwenders **lfd. Nr. 118** maximal um 4 dB(A) tags und um maximal 10 dB(A) nachts überschritten.

Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts wird nur in der Nachtzeit um 2 dB(A) überschritten.
Die Belastung des Außenwohnbereichs liegt bei max. 70 dB(A) tags und erreicht die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht, ist jedoch auch hier angemessen zu entschädigen.

An dieser Stelle würden die zusätzlichen Kosten für aktiven Vollschutz mit einem 8,5 m hohen Wall für die 6 dortigen Anwesen (37 Immissionsorte) 2.385.000 € betragen. Auch dieser Kostenaufwand (64.459 € je Immissionsort) wird bereits als unverhältnismäßig angesehen, da die des nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR97 durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Dieses Gebäude liegt ebenfalls in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem der Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden kann.

Damit kann auch bei diesen ermittelten Grenzwertüberschreitungen zumutbar auf passive Lärmschutzanspruche verwiesen werden, ohne dass die sog. zumutbare Enteignungsschwelle überschritten wird, weil dort alle oberhalb der Immissionsgrenzwerte betroffenen Räume im Entschädigungswege auch mit schallgedämpften Lüftern nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 24. BImSchV ausgestattet werden können, um die Bewohner funktional gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen ausreichend zu schützen.
Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörun-

gen geschützt werden. Für die beeinträchtigten Außenwohnbereiche kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden.

Die Immissionsgrenzwerte werden beim Wohngebäude und für den Außenwohnbereich des Wohngebäudes des Einwenders **lfd. Nr. 46** nicht überschritten. Im Bereich der von ihm betriebenen Camping- und Wochenendanlage kommt es zu Überschreitungen der Grenzwerte lediglich in der Nachtzeit von maximal 1 dB(A).

Die zusätzlichen Kosten für einen aktiven Vollschutz durch eine ca. 1 km lange Lärmschutzwand mit 5,5 m Höhe der im Außenbereich liegenden Gebäude der Einwender **lfd. Nrn. 6, 55 und 78** (26 Immissionsorte) würden 2.112.000 € verursachen.
Zusätzlicher aktiver Lärmschutz steht damit erkennbar aufgrund der hohen Schutzfallkosten (81.230 € je Immissionsort) außer Verhältnis zum Schutzzweck.
Auch geringere Höhen der Lärmschutzwand würden schon erhebliche Mehrkosten verursachen, aber einen kaum nennenswerten Schutzeffekt angesichts der wenigen Immissionsorte mit überwiegenden Nachtwertüberschreitungen bieten.

Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können auch hier die Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen geschützt werden.

Weitergehender aktiver Lärmschutz - wie von einigen Einwendern gefordert - wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäude kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.

Unter Betrachtung aller Belange ist das vom Vorhabenträger gewählte und durch das Deckblatt I noch weiter optimierte Lärmschutzkonzept in diesem Bereich verhältnismäßig und trägt insbesondere dem Gesichtspunkt der

Gleichbehandlung aller im Planungsabschnitt betroffenen Anwohner Rechnung.

Lärmschutzbereich VI, südlich Ortslage Ladbergen bis Dortmund-Ems-Kanal, Bau-km 22+500 bis Bau-km 23+638,50

In diesem Bereich befinden sich 15 Gebäude mit 114 Immissionsorten im planungsrechtlichen Außenbereich.
Mit dem Deckblatt I hat der Vorhabenträger einen lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} - 5 dB(A) für diesen gesamten Abschnitt und zur Realisierung der Immissionswerte auch über die Planfeststellungsgrenze hinweg bis zur DEK-Brücke (Bau-km 23+900) vorgesehen. Hierdurch werden 61 Immissionsorte mit einem Kostenaufwand von 569.250 € (9.332 € je Immissionsort) voll aktiv geschützt. Mit einem Schutzniveau von 54 % wird eine deutlich spürbare Verbesserung der Lärmsituation für den Außenbereich erzielt.

Ein Vollschutz für alle Immissionsorte wäre mit dem lärmmindernden Fahrbahnbelag und zusätzlichen Lärmschutzwänden östlich der A 1 in Höhe von 4 m und 6,5 m in einer Länge von 945 m und 520 m sowie westlich der A 1 zusätzlich mit Lärmschutzwänden in Höhe von 2 m und 6 m in einer Länge von 300 m und 380 m zu erreichen mit Gesamtkosten in Höhe von 5.261.250 €.
Um mit dem Vollschutz ein etwa doppelt so hohes Schutzniveau zu erreichen, wäre mit 46.151 € je Immissionsort ein fast 5-fach höherer Kostenaufwand erforderlich als bei der gewählten Lärmschutzvariante.

In Anbetracht der Vorbelastung wäre dieser zusätzliche Aufwand - auch unter Berücksichtigung der einzusparenden Kosten für passiven Lärmschutz in Höhe von insgesamt 66.250 € - im Vergleich zum planfestgestellten Lärmschutz erkennbar unverhältnismäßig.

Selbst bei nur 2 m hohen Lärmschutzwänden (Mindesthöhe der Ausführung) in den jeweils oben aufgeführten Längen zusätzlich zum lärmmindernden Fahrbahnbelag und jeweils unter Einbeziehung der Kosten für passiven Lärmschutz ist der Kostenaufwand mit 29.298 € je Immissionsort schon mehr als dreimal so hoch, aber das Schutzniveau verbessert sich nur um 17 Immissionsorte (14 %) auf 78 Immissionsorte (68 %).
Auch diese aktive Lärmschutzmaßnahme wäre bereits deutlich unverhältnismäßig in Anbetracht der Vorbelastung der einzeln stehenden Gebäude im Außenbereich. Gleiches gilt für Zwischenlösungen bis zum Vollschutz bei den Höhen der Lärmschutzwände.
Ein Vollschutz kann auch hier nur mit Lärmschutzwänden adäquat erreicht werden, da Lärmschutzwälle in einer Gesamtlänge von 2.145 m einen weiteren erheblichen Flächenverbrauch und Grunderwerb nach sich ziehen würden.

Die Einwender **lfd. Nrn. 19, 20, 50, 70, 98, 114, 115, 116 und 117** haben Anspruch auf passiven Lärmschutz.
Die Immissionsgrenzwerte dieser einzeln im Außenbereich liegenden Gebäude werden bei den Einwendern **lfd. Nrn. 19, 20, 50, 114, 115, 116 und 117** nachts um max. 6 dB(A) überschritten.
Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts (vgl. hierzu Urteil des OVG NRW vom 24.03.2014 - 11 D 31/11.AK -) wird damit nicht erreicht und nicht überschritten.

Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten.

Die Immissionsgrenzwerte werden bei dem im Außenbereich liegenden Gebäude der Einwenderin **lfd. Nr. 70** maximal um 3 dB(A) tags und um maximal 9 dB(A) nachts überschritten.
Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts wird in der Nachtzeit um 1 dB(A) überschritten.

Im Außenwohnbereich werden die Immissionsgrenzwerte um 1 (Einwender **lfd. Nrn. 19** und **20**) bis max. 3 dB(A) tags (Einwender **lfd. Nrn. 70** und **98**) überschritten und erreichen die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht.

Weitere aktive Lärmschutzanlagen auf der Ostseite der A 1 durch eine Wall-/Wandkombination in max. Höhe von 7 m und einer Länge von 660 m würden zusätzliche Kosten in Höhe von 2.066.000 € verursachen. Dadurch würden 6 Gebäude (23 Immisssionsorte) in diesem Außenbereich östlich der A 1 voll aktiv geschützt. Dieser Kostenaufwand (89.826 € je Immissionsort) wird schon als unverhältnismäßig angesehen, da die des nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR97 durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Diese Gebäude liegen ebenfalls in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem der Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden kann.

Auch geringere Höhen der Wall-/Wandkombination würden schon erhebliche Mehrkosten verursachen, aber einen kaum nennenswerten Schutzeffekt angesichts der wenigen Immissionsorte mit überwiegenden Nachtwertüberschreitungen bieten.

Damit kann auch bei diesen ermittelten Grenzwertüberschreitungen zumutbar auf passive Lärmschutzanspruche verwiesen werden, ohne dass die sog. zumutbare Enteignungsschwelle überschritten wird, weil dort alle oberhalb der Immissionsgrenzwerte betroffenen Räume im Entschädigungswege auch mit schallgedämpften Lüftern nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 24. BImSchV ausgestattet werden können, um die Bewohner funktional gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen ausreichend zu schützen. Für die beeinträchtigten Außenwohnbereiche kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden.
Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäude kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.

Bei dem ebenfalls im Außenbereich liegenden Gebäude der Einwenderin **lfd. Nr. 98** werden die Immissionsgrenzwerte maximal um 5 dB(A) tags und um maximal 11 dB(A) nachts überschritten.
Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts wird in der Nachtzeit um 3 dB(A) überschritten.

Mit zusätzlichen Kosten für weiteren aktiven Lärmschutz durch eine Wall-/Wandkombination in max. Höhe von 5,5 m und einer Länge von 540 m in Höhe von 874.000 € würde das Gebäude der Einwenderin **lfd. Nr. 98** und die ebenfalls im Außenbereich westlich der A 1 liegenden Gebäude der Einwender **lfd. Nrn. 19, 20, 50 und 114 bis 117**, bei denen Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes nachts vorliegen (19 Immissionsorte), voll geschützt.

Auch dieser Kostenaufwand (46.000 € je Immissionsort) wird als unverhältnismäßig angesehen, da die des nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle (Einwenderin **lfd. Nr. 98**) entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den

VLärmSchR97 durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Diese Gebäude liegen ebenfalls in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem der Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden kann.

Damit kann auch bei diesen ermittelten Grenzwertüberschreitungen zumutbar auf passive Lärmschutzanspruche verwiesen werden, ohne dass die sog. zumutbare Enteignungsschwelle überschritten wird, weil dort alle oberhalb der Immissionsgrenzwerte betroffenen Räume im Entschädigungswege auch mit schallgedämpften Lüftern nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 24. BImSchV ausgestattet werden können, um die Bewohner funktional gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen ausreichend zu schützen.
Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen geschützt werden.
Weitergehender aktiver Lärmschutz - wie von einigen Einwendern (z.B. **lfd. Nrn. 19, 20, 50**) gefordert - wäre auch aufgrund der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäude kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks. Zumal auch hier geringere Höhen einer Wall-/Wandkombination schon erhebliche Mehrkosten verursachen würden, aber angesichts der wenigen Immissionsorte mit überwiegenden Nachtwertüberschreitungen einen kaum nennenswerten Schutzeffekt bieten würden.

Unter Betrachtung aller Belange ist das vom Vorhabenträger gewählte und durch das Deckblatt I noch weiter optimierte Lärmschutzkonzept auch in diesem Bereich erkennbar ebenfalls verhältnismäßig und trägt insbesondere dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller im Planungsabschnitt betroffenen Anwohner Rechnung.

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

5.3.5.1.3 Einzelfälle und besondere Lärmschutzeinwendungen

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass einige Anwohner trassennaher Anwesen im planerischen Außenbereich in erheblichem Umfang Verkehrslärm ausgesetzt sind. Ein unzumutbarer Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum, der weitergehende Schutzmaßnahmen, eine Entschädigung wegen enteignendem Eingriff 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, Nr. 5.3.5.1.1 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 Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom

18.04.1996 - 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 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 grenzwertüberschreitenden Verkehrslärm ausgesetzt sind.

Obwohl für die Eigentümer der in Abschnitt A, Nr. 4.4.2 genannten Wohngrundstücke aufgrund des von der A 1 ausgehenden Verkehrslärms die Anspruchsvoraussetzungen nach der 16. BImSchV gegeben sind, wurde (noch) weitergehender als mit diesem Beschluss planfestgestellter aktiver Lärmschutz nicht angeordnet, da die Kosten für solche Einzelmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG).
In diesen Fällen ist dem Träger der Straßenbaulast daher aufgegeben worden, Entschädigungen für Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen (z.B. Lärmschutzfenster) in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwenden 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, Nr. 4.4.2 dieses Beschlusses).

Mittelbar enteignende Wirkungen im Sinne von Art. 14 Abs. 1 GG wären anzunehmen, wenn der von der Straßenbaumaßnahme künftig auf die anliegende Bebauung einschließlich der Außenwohnbereiche einwirkende Verkehrslärm die Grenze der Sozialbindung zum enteignenden Eingriff in das Eigentum überschreitet. Dies ist der Fall, wenn durch das Straßenbauvorhaben Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und dadurch Nachbargrundstücke schwer und unerträglich treffen (vgl. BVerwG, Urteil v. 23.1.1981 -4 C 4.78- DVBl. 1981, S. 932). Die Frage, wo die sog. enteig-

nungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle liegt, darf nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht schematisch von der Erreichung bestimmter Immissionswerte abhängig gemacht werden, sondern muss aufgrund einer wertenden Beurteilung im Rahmen einer Würdigung der Umstände des Einzelfalls beantwortet werden. Dabei können auch Gebietsart und Lärmvorbelastung eine wesentliche Rolle spielen (BVerwG, Urteil v. 12.04.2000, -11 A 25/98-). Danach kann die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle sogar für ein allgemeines Wohngebiet bei Lärmwerten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen sein (BVerwG, Beschluss vom 08.09.2004, 4 B 42/04-).
Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe hätte der Verkehrslärm im Rahmen des hiermit planfestgestellten Bauvorhabens bei einem Tagwert von mehr als 72 dB(A) und einem Nachtwert von mehr als 62 dB(A) möglicherweise mittelbar enteignende Wirkung (vgl. hierzu Urteil des OVG NRW vom 24.03.2014 -11 D 31/11.AK-). Bei einigen in Rede stehenden Wohngebäuden überschreiten die Beurteilungspegel nachts den Wert von 62 dB(A) im Einzelfall um bis zu 6 dB(A), aber diese Gebäude liegen ausnahmslos in vorbelasteten, Dorf- oder Mischgebieten vergleichbaren Außenbereichen, in denen den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann, als in einem Wohngebiet und bei denen der Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden kann.

Der hier angenommene Schwellenwert des enteignungsrechtlichen Eingriffs in Höhe von 72 dB(A) tags wird für alle überprüften Gebäude im Außenbereich an der baulichen Anlage nicht überschritten. Die in einem Fall zu erwartende Lärmbelästigung für einen Freisitz von 73 dB(A) wird durch den von der Planfeststellungsbehörde angeordneten Einbau eines - 5 dB(A) Fahrbahnbelags von Bau-km 18+800 bis Bau-km 20+170 auf

70 dB(A) gesenkt, so dass es auch in diesem Fall nicht zu einer Überschreitung der Gesundheitsschwelle kommt.

Damit kann bei den ermittelten Grenzwertüberschreitungen zumutbar auf passive Lärmschutzansprüche und Entschädigungsansprüche für den Außenwohnbereich verwiesen werden. Den Eigentümern dieser Grundstücke sind bereits in Abschnitt A, Nrn. 4.4.2 und 4.4.3 dieses Beschlusses dem Grunde nach Ansprüche auf passiven Lärmschutz und Entschädigung wegen Wertminderung zuerkannt, über dessen Höhe im Entschädigungsverfahren (Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses) zu entscheiden ist. Die Problemlösung kann deshalb zumutbar ins Entschädigungsverfahren verwiesen werden, weil dort alle oberhalb der Lärmvorsorgeschwelle betroffenen Räume im Entschädigungswege auch mit adäquaten passiven Schallschutzmaßnahmen (u.a. schallgedämmten Lüftern) nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 24. BImSchV ausgestattet werden können, um die Bewohner funktional gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen ausreichend zu schützen, und darüber hinaus für eine verbleibende Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs ebenfalls eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden kann.

Einwender/Einwenderinnen lfd. Nrn. 9, 14, 27, 35, 37, 38, 39, 48, 49, 58, 60, 63, 71, 76, 95, 96, 106, 110, 120, 121, 134 und 137 der Synopse
Aufgrund der verlängerten Streckenabschnitte des lärmmindernden Fahrbahnbelages mit einem Korrekturwert D_{Str0} - 5 dB(A) mit den Planänderungen durch das Deckblatt I (vgl. Abschnitt B, Nr. 3.3 dieses Beschlusses) haben sich die Anspruchsvoraussetzungen auf Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sowie die Entschädigung für Außenwohnbereiche wegen verbleibender Beeinträchtigung durch Verkehrslärm reduziert. Für die baulichen Anlagen der o.a. Einwender/Einwenderinnen ist ein Anspruch dem Grunde nach auf Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen nicht mehr gegeben, da die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht mehr überschritten werden.

Einwender/Einwenderinnen lfd. Nrn. 4, 5, 16, 23, 28, 30, 40, 41, 44, 47, 52, 53, 54, 56, 67, 68, 72, 73, 75, 77, 80, 91, 97, 100, 109, 111, 112, 113, 119, 123, 129 und 138 der Synopse

In den Einwendungen wurde weiterer Lärmschutz gefordert, ohne dass bei den Gebäuden die nach der Verkehrslärmschutzverordnung geltenden Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Damit wird an den Wohngebäuden der vorzusehende Volllärmschutz erreicht bzw. die Gebäude liegen so weit von der Autobahn entfernt, dass keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

5.3.5.1.4 Allgemeine Lärmschutzeinwendungen

Forderung von verkehrslenkenden Maßnahmen

Die Forderung der Gemeinde Ladbergen und weiterer Einwender nach Geschwindigkeitsbeschränkungen wird zurückgewiesen.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist bei Ausbau einer Bundesautobahn keine geeignete Maßnahme, um den notwendigen Lärmschutz oder Schutz vor Schadstoffen zu gewährleisten, da sie der Zweckbestimmung der Straße widerspricht. Bundesautobahnen sind Bundesfernstraßen, die einem weiträumigen Verkehr dienen und nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt sind. Der Lärmpegel auf Bundesautobahnen wird wesentlich durch den LKW-Verkehr bestimmt, der jedoch durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h nicht berührt wird. Deshalb haben bauliche, lärmreduzierte Maßnahmen grundsätzlich Vorrang vor verkehrsbeschränkenden Maßnahmen.

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist zudem eine verkehrliche Maßnahme, die nicht in die Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung oder der Planfeststellungsbehörde fällt, sondern von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorzunehmen ist. Dementsprechend wird über eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens entschieden.

Einwendungen zum lärmmindernden Fahrbahnbelag

Viele Einwender bezweifeln, dass die lärmmindernde Wirkung der vorgesehenen Straßenbeläge dauerhaft ist. Die für die Verwendung der vorgesehenen Straßenbeläge angesetzten Korrekturwerte D_{StrO} - 5 dB(A) und D_{StrO} - 2 dB(A) für die Lärmminderung sind zulässig. Für den Belag mit D_{StrO} - 2 dB(A) wurde die dauerhafte Lärmminderung nachgewiesen (Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV). Auch für den hochwirksamen, lärmmindernden Fahrbahnbelag mit D_{StrO} = - 5 dB(A) (z.B. OPA) kann nach dem Allg. Rundschreiben Straßenbau des BMVBS (ARS) Nr. 3/2009 von einer lärmtechnischen Wirksamkeit von mindestens 8 Jahren ausgegangen werden. Unabhängig davon ist der Straßenbaulastträger für eine dauerhafte Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV verantwortlich (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 5/2002 vom 26.03.2002 zu den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen -RLS 90- und Abschnitt A, Nr. 4.4.1 dieses Beschlusses).

Einwendungen zum Berechnungsverfahren

Im Verfahren wurde verschiedentlich die Forderung erhoben, die Lärmbelastung zusätzlich durch Messungen zu ermitteln. Für eine am Gleichheitssatz orientierte Anwendung der Lärmschutzvorschriften ist es notwendig, nachvollziehbare und vergleichbare Kenngrößen zu verwenden, um die auftretenden Lärmimmissionen beurteilen und bewerten zu können.

§ 2 Abs. 1 der 16. BImSchV legt zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Immissionswerte fest, die der Beurteilungspegel (der grundsätzlich nicht als Summenpegel ermittelt wird) nicht überschreiten darf. Dieser Beurteilungspegel ist gemäß § 3 Satz 1 der 16. BImSchV nach Anlage 1 der Verordnung ausschließlich 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 Ergebnis-

se und ist für den Betroffenen durchweg günstiger als Messungen. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und –zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erheblichen Veränderungen unterliegt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden der RLS-90 auf langfristigen, empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit – im Gegensatz zu Messungen – imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse zu liefern. Sie gewähren eine Gleichbehandlung der vom Lärm betroffenen Bürger. Das an den Ergebnissen vieler Messungen geeichte Rechenmodell der RLS-90 stellt eine Konvention zur Gleichbehandlung dar; es geht – zu Gunsten der Betroffenen – stets von der Mitwind-Situation aus, obwohl diese nicht häufiger ist als die Gegenwind-Situation. Auch andere Komponenten der RLS-90 sind so gewählt, dass in der überwiegenden Zahl der Fälle der errechnete Beurteilungspegel über dem Ergebnis von Messungen des Mittelungspegels liegt. Darüber hinaus kann der Verkehrslärm für ein Prognosejahr in der Zukunft durch Messungen nicht ermittelt werden. Die Rechtmäßigkeit dieser Vorgehensweise ist durch höchstrichterliche Rechtsprechung bestätigt (Urteil des BVerwG v. 20.01.2010 - 9 A 22/08- NVwZ 2010, S. 1151).

Auch die von einigen Einwendern erhobenen Einwände gegen das vom Vorhabenträger angewendete Berechnungsverfahren im Hinblick auf Geländeformationen und Fahrzeuganteile sind nicht begründet.

Für die Berechnung enthält Anlage 1 der 16. BImSchV 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.

Die lärmtechnische Untersuchung wurde nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) mit dem anerkannten Computerprogramm "SoundPlan 6.5 - Version 13.10.2009" durchgeführt, wobei örtliche Gegebenheiten wie Bebauung, Geländehöhen, Wind- und Wetterbedingungen, Abschirmungen und Reflektionen sowie Höhenlagen von Straßen und Bauwerken berücksichtigt wurden.
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.
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 Beurteilungs-

pegel ergeben vielmehr eine zuverlässige Aussage bezüglich der Störwirkung des Straßenverkehrslärms. In diese Berechnung gehen nämlich alle 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. Bei der Berechnung der Beurteilungspegel sind auch die für Steigungen und Gefälle vorgesehenen Korrekturwerte berücksichtigt worden.

Forderung der Berücksichtigung von Lärmsummenwirkungen

Die von einigen Einwendern beantragte Berücksichtigung von Lärmsummenwirkungen, die sich daraus ergeben, dass aufgrund des Flugverkehrs am nahegelegenen Flughafen Münster/Osnabrück zusätzliche Lärmauswirkungen entstehen, wird zurückgewiesen.

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße besteht ein Anspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nur, wenn der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm den nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreitet. Der hierfür maßgebende Beurteilungspegel ist grundsätzlich nicht als "Summenpegel" unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln. Eine Lärmsummierung von Verkehrslärm und Fluglärm ist darüber hinaus unzulässig, denn die Feststellung eines gemeinsamen Summenpegels ist nur möglich, wenn es sich um Lärmquellen von Verkehrsträgern wie Straße und Schiene, d.h. um trassengebundenen Verkehrslärm handelt (Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 14.01.1997 - 8 A 96.40084 -).

Der Planungsträger ist somit den gesetzlichen 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 Verhält-

nismäßigkeit – entsprechende Schutzmaßnahmen daraus abgeleitet, die in Teilbereichen von ihm selbst und der Planfeststellungsbehörde noch optimiert wurden.

5.3.5.2 Schadstoffbelastung

Das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben ist unter Berücksichtigung der im Beschluss angeordneten Lärmschutzanlagen mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar.

Für den 6-streifigen Ausbau der A 1 von nördlich DEK-Brücke bis zur Anschlussstelle Lengerich ist durch das Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co.KG im Jahr 2011 eine Luftschadstoffuntersuchung nach Maßgabe der 39. BImSchV auf der Grundlage der Prognoseverkehrsbelastung für das Jahr 2025 und dem Berechnungsverfahren PROKAS zur Ermittlung der Gesamtschadstoffbelastung durchgeführt worden (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 15 dieses Beschlusses).
Die Anwendbarkeit des Merkblattes über die Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS-02) war für die Planung nicht in allen Bereichen gegeben. Im Untersuchungsgebiet sind querende sowie parallel verlaufende Straßen vorhanden und es ist im Bereich der Anschlussstellen von mehreren getrennten Fahrspuren und einem plangleichen Anschluss an das bestehende Straßennetz auszugehen. Deshalb wurde hier das für derartige Fragestellungen geeignete Straßennetzmodell PROKAS angewendet.
Auf der Grundlage der Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2025 wurden für das frühestmögliche Fertigstellungsjahr der Maßnahme 2015 die von den Kraftfahrzeugen emittierten Schadstoffmengen und Schadstoffimmissionen unter Einbeziehung der lokalen Wind- und Ausbreitungsklassenstatistik sowie der Hintergrundbelastung ermittelt.
Die Auswertungen erfolgten für die vor allem vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$), da

hier erfahrungsgemäß am ehesten die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit erreicht werden. Die verkehrsbedingten Konzentrationen für andere Luftschadstoffe wie Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, Benzol, Blei etc. sind im Vergleich mit ihren gesetzlichen Immissionsgrenzwerten deutlich geringer und wurden deshalb nicht näher betrachtet, da deren Konzentrationen in Deutschland typischerweise weit unterhalb der geltenden Grenzwerte liegen.

Der geltende Grenzwert für NO_2-Immissionen von 40 µg/m^3 wird an der Wohnbebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten.
Im Prognosenullfal (ohne Ausbau) wurden die höchsten NO_2-Belastungen an einer nahegelegenen Wohnbebauung bis 37 µg/m^3 (Jahresmittelwert) berechnet. In der weiteren Wohnbebauung und an den Campingplätzen wurden im Prognosenullfall NO_2-Immissionen unter 36 µg/m^3, überwiegend unter 33 µg/m^3 berechnet. Im Planfall (nach 6-streifigem Ausbau) wurden an allen im Untersuchungsgebiet gelegenen Untersuchungspunkten geringfügig verringerte bis gleich bleibende $N0_2$-Jahresmittelwerte gegenüber dem Prognosenullfall berechnet. Dies trifft auch für die an den erweiterten Rastanlagen nächstgelegene Wohnbebauung zu. Die höchsten NO_2-Belastungen wurden im Planfall mit bis 36 µg/m^3 prognostiziert.

Der seit dem Jahr 2005 geltende Grenzwert für PM_{10}-Jahresmittelwerte von 40 µg/m^3 und der Schwellenwert von 29 µg/m^3 werden an der bestehenden Wohnbebauung deutlich nicht erreicht und nicht überschritten.
Die höchsten PM_{10}-Immissionen wurden im Prognosenullfall an den nächstgelegenen Wohngebäuden mit bis 23 µg/m^3 berechnet. An allen weiteren Wohngebäuden und an den Campingplätzen im Untersuchungsgebiet wurden geringere PM_{10}-Immissionen prognostiziert. Im Planfall wurden an den bestehenden Wohngebäuden gleich bleibende bis geringfügig verringerte PM_{10}-Jahresmittelwerte berechnet. Die höchsten PM_{10}-Immissionen wurden an der nächstgelegenen Wohnbebauung mit bis 23 µg/m^3 prognostiziert.

Der ab dem Jahr 2015 geltende Grenzwert von $PM_{2,5}$-Immissionen von 25 µg/m^3 wird ebenfalls nicht erreicht und nicht überschritten. Dies gilt auch für den zukünftigen (ab 2020 geltenden) Richtgrenzwert von 20 µg/m^3 für das Jahresmittel. An allen Wohngebäuden und an den Campingplätzen wurden im Prognosenullfall und im Planfall vergleichbare Immissionen von unter 15 µg/m^3 prognostiziert.

Insgesamt ist festzustellen, dass im Bereich des geplanten Ausbaus der A 1 eine schädliche Luftverunreinigung nicht zu befürchten ist. Im Planfall sind durch Verringerung der Stauhäufigkeit, Verbesserung des Verkehrsflusses und durch die stellenweise geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen sowie den stetig wachsenden Anteil schadstoffreduzierter Kraftfahrzeuge sogar etwas geringere $N0_2$- und PM_{10}-Immissionen zu erwarten.

5.3.5.3 Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der künftig ausgebauten Autobahn A 1 ergeben sich spürbare 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 A 1. Es kommen nur moderne Maschinen zum Einsatz und die Arbeiten werden nach den neuesten straßenbautechnischen Verfahren ausgeführt.

Zur Frage der Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen wird auf den Gem. 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.

5.3.5.4 Bauimmissionen

Einzelne Einwender befürchten, dass durch die notwendigen Bauarbeiten nicht zumutbarer Lärm entsteht und dass es durch die von der Straßenbaustelle ausgehenden Staub- und Schmutz- und Lichteinwirkungen zu erheblichen Belästigungen und Beeinträchtigungen kommen wird. Um diese so gering wie möglich zu halten, kommen zur Durchführung der Bauarbeiten nur moderne, lärmarme Maschinen zum Einsatz und die Arbeiten werden nach den neuesten straßenbautechnischen Verfahren ausgeführt.
Hinsichtlich der von der Straßenbaustelle ausgehenden Belästigung und Beeinträchtigung durch Lärm- und Lichtimmissionen sowie Staub- und Schmutzeinwirkungen gilt grundsätzlich Folgendes (BGH, Urteil v. 30.10.1970 -V ZR 150/67- DVBl. 71, S. 264 und Urteil v. 30.10.2009 – V ZR 17/09 - NJW 2010, S. 1141):

a) Beeinträchtigt der Bau einer Straße nach Art und Ausmaß die Nutzung eines Nachbargrundstücks derart, dass diese Beeinträchtigungen vom Nachbarn der Straße nicht hingenommen zu werden brauchen, d.h. sind diese Beeinträchtigungen wesentlich und hervorgerufen durch eine Nutzung des störenden Straßengrundstücks, die nicht ortsüblich ist, kann dem hiervon Betroffenen nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles eine Entschädigung nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zustehen. Soweit der Nachbar die Einwirkungen nach § 906 Abs. 1 BGB dulden muss, scheidet dagegen ein unter dem Gesichtspunkt der Entschädigung relevanter Eingriff von vornherein aus.
   Ob die genannten Voraussetzungen für eine derartige Entschädigung vorliegen, wird in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren entschieden. Auf Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

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

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

5.3.6 Gewässer- und Grundwasserschutz

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

Durch die in den Planunterlagen dargestellten entwässerungstechnischen Maßnahmen wird die schadlose Beseitigung des Straßenoberflächenwassers sichergestellt.

Dies gilt auch für die Einleitungsmengen des Niederschlagswassers in den "Lengericher Aa Bach" (WL 1000). Trotz der höheren Versiegelung nach dem Autobahnausbau reduzieren sich die Gesamteinleitungsmengen für diesen Streckenabschnitt. Darüber hinaus sind im Bereich des Anwesens der Einwender **lfd. Nr. 78** keine Maßnahmen am Gewässer WL 1000 vorgesehen. Insofern kann auch eine Beeinträchtigung des Anwesens der

Einwender **lfd. Nr. 78** durch das Ausbauvorhaben ausgeschlossen werden.

Die aufgrund der geplanten Rastplatzerweiterung "Buddenkuhle" erforderliche Verlegung des Gewässers "WL 2100" führt nicht zur einer Verschlechterung des Wasserabflusses und zu Überschwemmungen wie von den Einwendern **lfd. Nrn. 12, 13 und 21** befürchtet.

Die Verlegung des Gewässers wirkt sich nach einer plausibel nachvollziehbaren, gutachtlichen Stellungnahme des Ingenieurbüros Schmelzer vom 24.06.2013 (s. Abschnitt A, Nr. 2.3, lfd. Nr. 35 dieses Beschlusses), der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, auf die hydraulische Leistungsfähigkeit nicht aus. Die vorhandene Abwinklung wird lediglich Richtung Unterwasser verschoben. Die im Knickbereich zusätzlichen Radien sowie die mäandrierende Linienführung können strömungstechnisch vernachlässigt werden. Die Verbreiterung der Gewässersohle von rd. 1,7 m auf 2,0 m bewirkt zudem eine Vergrößerung der hydraulischen Abflussleistung des Gewässerabschnitts.
Auch ein Anstieg des Grundwasserstandes ist durch die Verlegung des Gewässers "WL 2100" nicht zu erwarten. Nach der o.a. gutachtlichen Stellungnahme kann von einer "geringen" Absenkung des Grundwasserspiegels ausgegangen werden, weil das Grundwasser aus dem Grundwasserleiter in das geplante Regenrückenhaltebecken 7 a und das Gewässer abfließt. Ebenso ist ein Anstieg des Grundwasserspiegels während Hochwasserabflüssen durch hineinfließen in den Grundwasserleiter aufgrund der relativ geringen Dauer der Hochwasserabflusskurve im Verhältnis zur Sickergeschwindigkeit innerhalb des anstehenden Bodens nicht zu erwarten.

Im Erörterungstermin haben Einwender gebeten zu prüfen, ob ein Durchlass unter dem "Sonnenhügeldamm" hergestellt werden kann, der die Gewässer "WL 2316" und "2310" verbindet und somit die Entwässerungssituation der anliegenden Grundstücke verbessert.

Die Situation wurde bei einer Gewässerschau des Unterhaltungsverbandes Lengericher Aa-Bach am 05.11.2013 mit dem Ergebnis in Augenschein genommen, dass aufgrund des offensichtlich schwachen Gefälles in dem Gewässersystem im Bereich A 1/Sonnenhügeldamm die Entwässerungsfunktion gegeben ist und auch die Neuverlegung eines Durchlasses am Böschungsfuß der Autobahn keine durchgreifende Verbesserung der Entwässerungssituation bringen würde.

Die ordnungsgemäße Behandlung und Einleitung des Straßenwassers ist in den Wassertechnischen Unterlagen für den hier vorliegenden Planfeststellungsabschnitt der A 1 dokumentiert und wurde mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt (s. Abschnitt A, Nr. 2.1 ,lfd. Nr. 14 dieses Beschlusses).
Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

5.3.7 Bodenschutz

Mit einem erhöhten Schadstoffeintrag in Boden und Aufwuchs ist nur auf den schmalen Streifen von 1 bis 2 m beiderseits der Straße zu rechnen. Außerhalb dieses Bereiches nimmt die Kontamination steil ab. Eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch Ablagerungen von Schadstoffen in den umliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen und im Aufwuchs und eine Aufnahme in die Nahrungskette ist daher nicht zu erwarten.

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

5.3.8 Naturschutz und Landschaftspflege

5.3.8.1 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 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 allen übrigen Belangen im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind. Wird ein Eingriff zugelassen, obwohl die Beeinträchtigungen nicht auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten.

5.3.8.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (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, S. 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.

5.3.8.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen

Gemäß dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, hat der Planungsträger u. a. folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die bestehenden Gehölzbestände auf den Böschungen werden so weit wie möglich erhalten. Baustraßen und Lagerplätze werden möglichst auf Wegen oder Ackerflächen angelegt.

- Im Bereich des Biotops BK 37012-036 (Feldgehölz in Wechte nahe der Autobahnanschlussstelle Lengerich) wird auf die temporären bauzeitlichen Flächeninanspruchnahmen verzichtet, um Eingriffe in den sensiblen Bereich der dort vorkommenden seltenen und geschützten Pflanzenarten zu vermeiden. Zudem ist die Errichtung eines Schutzzaunes während der Baudurchführung vorgesehen (Schutzmaßnahme S 1).

- Wenn der Ausbau des Rastplatzes "Settel" in die Brutzeit des Kiebitzes fällt (Anfang März bis Ende Juni), wird am Rastplatz "Settel" zu den angrenzenden Ackerflächen ein Sichtschutzzaun von 2 m Höhe errichtet (Schutzmaßnahme S 2).

Darüber hinaus sind als wesentliche Gestaltungsmaßnahmen zu nennen:

- Zur Einbindung des Straßenkörpers in den umgebenden Landschaftsraum werden die Straßennebenflächen begrünt und bepflanzt (Gestaltungsmaßnahme G 1).

- Zur Einbindung in den umgebenden Landschaftsraum werden die Parkplatznebenflächen des Rastplatzes "Settel" begrünt und bepflanzt. Die dichte Gehölzpflanzung im Norden übernimmt auch Schutzfunktionen für die planungsrelevante Art Kiebitz (Gestaltungsmaßnahme G 2).

- Zur Einbindung in den umgebenden Landschaftsraum werden die Parkplatznebenflächen des Rastplatzes "Buddenkuhle" begrünt und bepflanzt (Gestaltungsmaßnahme G 3).

Weitere Einzelheiten sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen (Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 13 dieses Beschlusses).

5.3.8.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Trotz Berücksichtigung der vorgenannten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie der Gestaltungsmaßnahmen verursacht das Straßenausbauvorhaben erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. 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 temporären, aber auch dauerhaften Beeinträchtigungen sind insbesondere folgende:

- Versiegelungen im Bereich des Straßenkörpers und durch den Ausbau der Rastanlagen "Settel" und "Buddenkuhle"

- Anlagebedingter Verlust von Vegetationsstrukturen und allgemeinen Bodenfunktionen (Gehölze auf Straßenböschungen, Wald und Kleingehölze, Grünländer und Staudenfluren, Gräben und Gewässer, Acker, unbefestigte Wege, Rasen auf Böschungen und Straßennebenflächen)

- Baubedingter Verlust im Bereich der vorübergehenden Inanspruchnahme (Gehölze auf Straßenböschungen, Wälder und Kleingehölze, Gebüsche, Baumreihen, Einzelbäume, Grünländer und Staudenfluren, Gräben und Gewässer, Acker und Böschungsrasen)

- Beeinträchtigung von suboptimalen Kiebitz-Brutplätzen durch Störwirkungen während der Bauphase, insbesondere durch die Erweiterung des Rastplatzes "Settel", aber auch durch den Ausbau der A 1

- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes insbesondere durch den Verlust von Gehölzen und Überformung der Landschaft im Bereich der Erweiterung der Rastanlagen "Settel" und "Buddenkuhle"

Ergänzend wird auf die Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG, insbesondere auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 4.5.1 dieses Beschlusses, verwiesen.

5.3.8.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das naturschutzrechtliche Gebot, Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu schaffen (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG), ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung.
Ein Eingriff ist gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Dies setzt voraus, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.
Ersetzt ist eine Beeinträchtigung nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

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

Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden auf der Basis der vom der Vorhabenträger gutachtlich im LBP vorgenommenen Eingriffsbilanzierung ermittelt (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 13 dieses Beschlusses) und mit den Landschaftsbehörden abgestimmt.

Im LBP hat der Vorhabenträger folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- Rückbau und Rekultivierung der Rastplätze "Wechte", "Sonnenhügel", "Aabach" und "Mühlenbach" (Maßnahmen A1 - A 4). Auf den entsiegelten Flächen und auf den Rasenflächen der Rastplätze werden lockere Pflanzungen aus bodenständigen Gehölzen angelegt.

- Extensivierung intensiv genutzter Grünländer (Maßnahmen A 5 und A 6)

- Entwicklung von Extensiv-Grünland (Maßnahme A 7 - A 11)

Im vorliegenden Fall können die aus dem Eingriff in Natur und Landschaft resultierenden Beeinträchtigungen nicht in vollem Umfang vorrangig ausgeglichen werden. Durch den Ausbau der A 1 und der Rastanlagen "Settel" und "Buddenkuhle" werden in geringem Umfang ältere Gehölzbestände beansprucht. Aufgrund des Alters der Waldbestände sind diese Eingriffe nicht ausgleichbar.
Die nicht ausgleichbaren Eingriffe sind nach § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG vom Verursacher in gleichwertiger Weise zu kompensieren. Als Ersatzmaßnahmen werden zwei an weiteren Waldflächen angrenzende Ackerflächen aufgeforstet.
Diese Ersatzmaßnahmen sind zusammen mit den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen nach Art und Umfang geeignet, die durch den Eingriff in Natur und Landschaft gestörten Funktionen des Naturhaushaltes wiederherzustellen bzw. in gleichwertiger Weise zu ersetzen und das Land-

schaftsbild in seiner natürlichen Eigenart positiv zu beeinflussen. Sie nehmen mithin Kompensationsfunktionen nicht nur in Bezug auf den Naturhaushalt, sondern auch in Bezug auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion wahr. Näheres ist dem Erläuterungsbericht und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nrn. 1 und 13).

Daneben sieht die Landschaftspflegerische Begleitplanung umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen (G 1 bis G 3) entlang der Trasse, auf den neu entstehenden Straßenböschungen und im Bereich der Rastplätze vor, die 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.

Da die unvermeidbaren Beeinträchtigungen insgesamt mit diesen Maßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt werden können, wird der Eingriff zugelassen. Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vom Vorhabenträger vorgesehenen konzentrierten Kompensationsmaßnahmen werden angeordnet.

5.3.8.6 Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Erforderlichkeit verschiedener Kompensationsmaßnahmen wurde von einigen Beteiligten in Frage gestellt. Allgemein ist dazu Folgendes zu bemerken:
Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Die Ausgleichsmaßnahmen sollen die durch den Eingriff ge-

störten 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 durch die zusätzliche Versiegelung gestörten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes können nicht allein durch eine entsprechende Bodenentsiegelung funktionsloser Straßenabschnitte und Gebäudeflächen ausgeglichen werden, sondern auch durch Überführung von Flächen in einen – bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen – höherwertigen Zustand, 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 der Regel auch kaum möglich, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Entsiegelungen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

Zu den Einwendungen gegen die Auswahl der Flächen für die Kompensationsmaßnahmen ist grundsätzlich Folgendes zu sagen:
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 (vgl. BVerwG, Urteil v. 26.1.2005 – 9 A 7/04 – DVBl. 2005, S. 900). Diese Vorgabe wurde im vorliegenden Fall besonders beachtet, indem ausschließlich entsprechend verwendbare Flächen der Bundesrepublik Deutschland einbezogen worden sind und somit in Privateigentum stehende landwirtschaftliche Flächen geschont werden konnten.

Es sind nur solche Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen worden, die sich zum Erreichen des naturschutzrechtlich vor-

gegebenen Zwecks eignen. Auf Basis der gesetzlichen Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes für eine fachgerechte Kompensation der eingriffsbezogenen Folgen für Natur und Landschaft ist durch Auswahl und Kombination geeigneter Kompensationsflächen und -maßnahmen die Inanspruchnahme von Flächen für diese Zwecke auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt worden.

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.

5.3.9 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Verbote entsprechend § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen dem geplanten Ausbauvorhaben nicht entgegen.

5.3.9.1 Rechtsgrundlagen

Die rechtlichen Grundlagen des Artenschutzes finden sich im Bundesnaturschutzgesetz. Es unterscheidet zwischen europarechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten, den europäischen Vogelarten und den durch nationales Recht geschützten Arten. Der allgemeine Artenschutz, der für alle wild lebenden Tiere und Pflanzen gilt, ist in § 39 BNatSchG i. V. m. entsprechenden Landesvorschriften geregelt. Der besondere und strenge Artenschutz ist in den §§ 44, 45, 67 BNatSchG geregelt. Das BNatSchG hat die europarechtlichen Regelungen zum Artenschutz inzwischen vollständig umgesetzt.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG verbietet:

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

2. 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,

3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

4. 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)

In § 44 Abs. 5 BNatSchG werden u.a. diese Zugriffsverbote wie folgt eingeschränkt:

Für nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5.
Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funkti-

on der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (sogenannte Continuous Ecological Functionality Maßnahmen) festgesetzt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend.
Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

5.3.9.2 Verfahren

Der Vorhabenträger hat die für eine artenschutzrechtliche Beurteilung erforderliche Datengrundlage geliefert und als Artenschutzgutachten (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 19 dieses Beschlusses) eine artenschutzrechtliche Prüfung besonders und streng geschützter planungsrelevanter Arten dargestellt.
Die Betroffenheit der für das Planungsgebiet artenschutzrechtlich relevanten Arten wird im Artenschutzbeitrag „Art-für-Art“ erörtert. Aufgrund der vorliegenden Daten (Artenliste für das Messtischblatt 3812 Ladbergen, Abfrage bei den Landschaftsbehörden, dem LANUV, der Biologischen Station Kreis Steinfurt sowie bei den Naturschutzverbänden, Auswertung des Fundortkatasters und Wiesenvogelkartierung im Bereich der Bruchwiesen) liegen umfangreiche Erkenntnisse über das relevante Artenvorkommen vor, so dass die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange auf einer sachgerechten und hinreichenden Planungsgrundlage erfolgt.
Die artenschutzrechtliche Prüfung des Vorhabenträgers kommt in Übereinstimmung mit der Einschätzung der Landschaftsbehörden zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben unter Beachtung der mit diesem Beschluss festgestellten Vermeidungsmaßnahmen keine Konflikte mit artenschutzrechtlichen Vorgaben erwarten lässt und die Verbotstatbestände der §§ 15 Abs. 5 und 44 Abs. 1 BNatSchG demnach nicht erfüllt werden.

5.3.9.3. Prüfung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände

Die Feststellung des vorliegenden Plans ist auch unter Berücksichtigung der v. g. artenschutzrechtlichen Bestimmungen zulässig. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind entsprechend den Feststellungen des Gutachters durch das Vorhaben keine rechtserheblichen Beeinträchtigungen der hier betroffenen Arten zu befürchten. In diese Beurteilung sind die geplanten Vermeidungsmaßnahmen eingeflossen.

Im Artenschutzgutachten (siehe Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 19 dieses Beschlusses) hat der Vorhabenträger ausführlich dargelegt, dass das Ausbauvorhaben entweder überhaupt nicht mit einer Beeinträchtigung von besonders oder streng geschützten Arten im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG verbunden ist oder aber eine nicht auszuschließende Beeinträchtigung des Kiebitz durch die planfestgestellte Vermeidungs- bzw. Schutzmaßnahme S 2 so verringert wird, dass der Erhaltungszustand der lokalen Populationen gewahrt bleibt und deshalb keine Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG entgegenstehen. Für alle anderen geprüften Arten, aber auch bei den übrigen landesweit ungefährdeten Vogelarten sind keine Beeinträchtigungen mit Relevanz für die lokale Population zu erwarten. Für diese Allerweltsvogelarten kann wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und ihres landesweit günstigen Erhaltungszustandes davon ausgegangen werden, dass bei Eingriffen im Zuge dieses Ausbauvorhabens nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird.

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG können durch die Vermeidungsmaßnahme: Errichtung eines Sichtschutzzaunes in 2 m Höhe am Rastplatz "Settel" zu den angrenzenden Ackerflächen, wenn die Bauphase in die Brutzeit des Kiebitzes fällt, hier abgewendet werden. Die ökologische Funktion betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie der Erhaltungszustand der lokalen Population werden durch die entwickelten funktionserhaltenden Maßnahmen für Kiebitze aufrechterhalten. Artenschutzrechtliche Verbote werden somit nicht verletzt.

Im Bereich des Untersuchungsraums wurden nachfolgend aufgeführte Fledermaus- und Vogelarten als besonders geschützte Arten nachgewiesen bzw. es konnte aufgrund der vorliegenden Habitatstrukturen ein planungsrelevantes Vorkommen nicht ausgeschlossen werden:

<u>Fledermäuse</u>

- Braunes Langohr
- Breitflügelfledermaus
- Fransenfledermaus
- Großer Abendsegler
- Großes Mausohr
- Teichfledermaus
- Wasserfledermaus
- Zwergfledermaus

<u>Vögel</u>

- Baumfalke
- Eisvogel
- Gartenrotschwanz
- Großer Brachvogel
- Grünspecht
- Habicht
- Kiebitz
- Kleinspecht
- Mäusebussard
- Nachtigall
- Rebhuhn
- Schleiereule
- Schwarzspecht
- Sperber
- Steinkauz
- Turmfalke

- Waldkauz
- Waldohreule

Relevante geschützte Pflanzenarten kommen nicht vor.

5.3.9.3.1 Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot)

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.
Der vorgenannte Tatbestand des Tötungsverbotes setzt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko voraus, da bei lebensnaher Betrachtung nie völlig auszuschließen ist, dass verkehrsbedingt einzelne Exemplare geschützter Arten getötet werden. Ist in Ansehung des Einzelfalles und der ihn prägenden Umstände eine relevante Risikoerhöhung zu erwarten und wird durch den Einsatz von Vermeidungsmaßnahmen das vorhabenbedingte erhöhte Tötungsrisiko so vermindert, dass es zu keiner signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos kommt, liegt kein Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vor. Dabei ist vor allem zu berücksichtigen, dass sich Tiere zwangsläufig einem gewissen Schadensrisiko ausgesetzt sehen, wenn sie ihren Lebensraum mit dem (motorisierten) Menschen teilen.

Kollisionsbedingte Verluste einzelner Individuen beim Queren der Trasse lassen sich nicht mit Sicherheit ausschließen, was jedoch durch die bereits vorhandene A 1 als Vorbelastung schon gegeben ist. Die prognostische Verkehrszunahme nach dem Ausbau der A 1 führt gegenüber dieser Vorbelastung nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos. Da die Böschungsbepflanzung direkt im Anschluss an die Bauausführung wiederhergestellt wird, wird das Kollisionsrisiko auf ein unvermeidbares

(bauzeitliches) Restrisiko vermindert. Durch die geplanten Lärmschutzanlagen wird in den relevanten Bereichen das Tötungsrisiko weiter vermindert.

Auch ein Verlust von Quartieren ist nicht zu erwarten, weil die Inanspruchnahme von älteren Gehölzbeständen und Eingriffe in Wälder und Waldränder weitestgehend vermieden werden. Baustraßen oder Lagerflächen werden soweit möglich auf Wegen oder Ackerflächen angelegt.

Tötungen infolge von einer Entnahme, Beschädigung bzw. Zerstörung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte werden vermieden durch eine Bauzeitenregelung und eine artenschutzrechtliche Baubegleitung besonders für die Rodungs- und Baumfällarbeiten.

Die Einzäunung des gesamten Streckenabschnitts mit Wildschutzzäunen dient darüber hinaus dem Schutz verschiedenster Wildtiere.

5.3.9.3.2 Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot)

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.
Von erheblichen Störungen, die den Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtern, ist hier nicht auszugehen. Durch eine Bauflächen- und -zeitenbeschränkung werden baubedingte Störungen während der Brutzeit vermieden.
Eine mögliche Störung des Kiebitzes während der Brutzeit wird durch die Errichtung eines Sichtschutzzaunes am Rastplatz "Settel" zu den angrenzenden Ackerflächen vermieden (Schutzmaßnahme S 2).

Vor dem Hintergrund der betriebsbedingten Vorbelastung und durch entsprechende Schutzmaßnahmen ist bei den betrachteten Arten eine erhebliche Störung der lokalen Population nicht zu erwarten. Der Verbotstatbestand des erheblichen Störens von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 ist somit nicht erfüllt.

5.3.9.3.3 Tatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beeinträchtigung von Lebensstätten)

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 (Beeinträchtigung von Lebensstätten). Dabei liegt nach § 44 Abs. 5 BNatSchG ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, wobei auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt werden können.

Aufgrund der Vorbelastung der A 1 ist davon auszugehen, dass die vorhabenbedingt beanspruchten Biotoptypen höchstens sporadisch aufgesucht werden und es sich nicht um essentielle Habitate handelt.

Ein Verstoß gegen das Verbot Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören liegt im Zusammenhang mit der Planung nicht vor, da die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

5.3.9.3.4 Zusammenfassende Beurteilung

Die fachlichen Darlegungen des Gutachters sind verständlich, nachvollziehbar sowie plausibel und werden von den Landschaftsbehörden geteilt. Begründete Zweifel an diesen Aussagen und der angewandten Prüfmethodik bestehen nicht. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher diesen fachlichen Bewertungen an.
Aufgrund der gewählten Methodik, der Darstellung und der ausführlichen Betrachtung der einzelnen Arten ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel, dass ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG somit bezogen auf die planungsrelevanten Arten nicht vorliegt und deshalb keine Ausnahme oder Befreiung erforderlich ist.

5.3.10 Schutzwürdige Biotope

Im Umfeld der Baumaßnahme befinden sich drei schutzwürdige Biotope mit lokaler Bedeutung, und zwar

Biotop BK-37012-036 - Feldgehölz in Wechte nahe der Autobahnanschlussstelle Lengerich -, ein ca. 2 ha großes Laubgehölz, Eichen-Buchenwald und Erlen-Eschenwald mit feuchten Mulden und einem Gewässer,

Biotop BK-38012-016 - Bach südwestlich Ladbergen -,
ein ca. 1,5 km langer und bis 3 m breiter, naturnaher Bach im Tiefland aus Flugsand und Sanden der Niederterrasse und

Biotop BK-38012-022 - Abschnitt des "Wechter Mühlenbaches" in Overbeck - ein ca. 1,5 km langer, naturnaher Abschnitt des "Wechter Mühlenbaches" bis zu seiner Mündung in die "Lengericher Aa".

Das Biotop BK-37012-036 grenzt direkt an den Böschungsfuß der A 1. Nur für dieses Biotop und die dort vorkommenden seltenen und geschützten Pflanzenarten (Sumpf-Ständelwurz und Gewöhnliche Sanikel) können baubedingte Beeinträchtigungen entstehen. Im Bereich der bedeutsamen, an den Böschungsfuß angrenzenden Gehölzstrukturen wird daher auf die Inanspruchnahme des Arbeitsstreifens verzichtet. Der Ausbau erfolgt ausschließlich von der Fahrbahn aus. Außerdem wird ein Bauzaun als Vermeidungs- bzw. Schutzmaßnahme S 1 während der Baudurchführung vorgesehen, so dass Eingriffe in diesen Bereich vermieden werden.

5.3.11 Land- und Forstwirtschaft

5.3.11.1 Allgemeines

Durch das Ausbauvorhaben werden auch landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen. Ein großflächiger Zugriff auf landwirtschaftliche Flächen erfolgt allerdings nicht. Wie die abwägende Prüfung ergeben hat, ist die geplante Straßenbaumaßnahme im vorgesehenen Umfang im öffentlichen Interesse dringend erforderlich, so dass auf den Autobahnausbau trotz der entgegenstehenden Belange der Landwirtschaft nicht verzichtet werden kann.

Darüber hinaus werden auch bei der Festlegung der Ausgleichs- und Ersatzflächen die Interessen der Landwirtschaft soweit wie möglich berücksichtigt, indem u.a. vorrangig im Eigentum der öffentlichen Hand befindliche Grundstücke Verwendung finden. Zu beachten ist dabei allerdings, dass zum einen derartige Grundstücke ausgesucht werden, mit denen die 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. 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.

Sofern durch die Ausbaumaßnahme das vorhandene Wirtschaftswegenetz berührt wird, gelten die Regelungen in Abschnitt A, Nr. 4.6.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Erschließung und Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen ist (auch während der Bauphase) in ausreichendem Maße gewährleistet.

5.3.11.2 Grunderwerb

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

5.3.11.3 Auswirkungen auf die landwirtschaftliche bzw. gartenbauliche Nutzung angrenzender Grundstücke

Die mit dem Vorhaben verbundene Neuversiegelung beträgt ca. 10 ha. Das auf diesen Flächen anfallende Niederschlagswasser kann nicht direkt in den Untergrund gelangen. Vielmehr ist wie im Bestand eine Versickerung über die Böschungen und Mulden möglich.
Im Bereich der Dämme wird das anfallende Niederschlagswasser über die Böschungen breitflächig abgeleitet, mit Staunässe im Bereich der Flächen vor den Böschungsfüßen ist aber auf Grund der örtlichen Gegebenheiten nicht zu rechnen. Abflusslose Geländemulden sind nicht vorhanden.
Bei der Versickerung von Straßenoberflächenwasser in Bankette und Böschungen sowie Mulden und Gräben findet vor allem im belebten Oberboden ein Rückhalt von Schadstoffen aus dem Straßenverkehr statt.
Durch die Straßendämme wird das Kleinklima nur unwesentlich beeinflusst, so dass auf den landwirtschaftlichen Flächen nicht mit erheblichen Wachstumsschäden oder -verzögerungen zu rechnen ist. Soweit dennoch geringfügige Kaltluftstaus auftreten sollten, dürften höchstens schwer abschätzbare Wachstumsverzögerungen, jedoch keine Spätfrostschäden an landwirtschaftlichen Kulturen zu erwarten sein. Sollten sich im Nachhinein nachteilige Auswirkungen für die landwirtschaftliche Nutzung ergeben, wären diese ggf. zu entschädigen. Die Einholung von hydrologischen, klimatologischen und pflanzensoziologischen Gutachten im Rahmen der Planfeststellung war daher nicht geboten.

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 vorgetragen worden und auch nicht erkennbar.

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 erstreckenden Planungen hat seine Grundlage in dem verfassungsrechtlich gewährleisteten Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG). Obwohl den Sachzwängen der überörtlichen Planung unterworfen, steht den Gemeinden ein ordnungsgemäßes Verwaltungsverfahren zu, in dem dafür gesorgt sein muss, dass die Gemeinden von überörtlichen Planungsentscheidungen nicht überrascht werden. Dies ist durch das durchgeführte Anhörungsverfahren sichergestellt. Eine Verletzung des Beteiligungsrechts der Gemeinden liegt somit nicht vor.

5.3.13 Denkmalpflegerische Belange

Bei der Planung und dem Ausbau der A 1 im hiermit festgestellten Abschnitt sind auch die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege – nach Maßgabe des Denkmalschutzgesetzes – angemessen berücksichtigt. Des Weiteren wird auf die Nebenbestimmungen im Abschnitt A, Nr. 4.7 dieses Beschlusses verwiesen.

5.3.14 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 unter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange als optimal zu bezeichnen. Die Kosten für die Baumaßnahme sind in die

Abwägung mit einbezogen worden; sie waren letztlich aber nicht entscheidungsrelevant.

Zu Zeiten immer knapper werdender Haushaltsmittel für Infrastrukturmaßnahmen auf dem Verkehrssektor ist die Forderung nach äußerst sparsamem und effektivem Einsatz von Haushaltsmitteln ein öffentlicher Belang, der besonderes Gewicht erhalten hat und der der Verwirklichung eines Vorhabens oft sehr enge Grenzen setzt und wünschenswerte Alternativen zurückstehen lässt. Die Planfeststellungsbehörde hatte somit zwischen dem öffentlichen Belang an einer baldigen, möglichst kostengünstigen Lösung und den entgegenstehenden privaten Belangen der Anlieger abzuwägen.

5.3.15 Private Belange

5.3.15.1 Eigentumsgarantie

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

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.

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

Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges überwiegt das private Interesse der Einwender an dem unveränderten Erhalt ihrer Eigentumsposition.

Die Eingriffe durch das Vorhaben sind notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf ein Minimum reduziert worden. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst, sondern auch für die Flächen, die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen werden.
Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor.

Im Verfahren erhobene Einwendungen gegen die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen werden zurückgewiesen. Für den vorgesehenen Ausbau der A 1 einschließlich der notwendigen Kompensations-, Immissionsschutz- und Folgemaßnahmen werden allenfalls in erforderlichem Umfang Grundstücke teilweise in Anspruch genommen. Die Belastungen, die hiermit für die betroffenen Grundstückseigentümer verbunden sind, werden nicht verkannt. Gleichwohl ist die Inanspruchnahme nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unvermeidbar. Die Begründung für die Inanspruchnahme ergibt sich aus Abschnitt B dieses Beschlusses.
Durch sorgfältige Prüfung möglicher Varianten hat der Vorhabenträger Einwendungen, Forderungen und Vorschläge zu einer geringeren oder alternativen Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen in jedem Einzelfall untersucht. Dazu gehören auch Verlegungen von Wegen, Notumfahrungen sowie Größe und Umfang von Ausgleichsmaßnahmen.
Der Vorhabenträger hat in allen Fällen detailliert dargelegt, aus welchen Gründen es bei der vorgesehenen Planung verbleiben muss. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Prüfungsergebnissen an. Ergänzend wird darauf verwiesen, dass alternative Lösungen neue private Betroffenheiten durch die Inanspruchnahme von anderen Grundstücksflächen zur Folge hätten.

5.3.15.2 Wertminderung von Grundstücken

Hinsichtlich der von einigen Beteiligten angesprochenen Wertminderung ihrer Grundstücke ist festzuhalten, dass die Auswirkungen des Planfest-

stellungsbeschlusses auf den Verkehrswert eines Grundstücks zum Abwägungsmaterial gehören.

Die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf "Nachbargrundstücke" beurteilt sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren Beeinträchtigungen. Der Verkehrswert ist nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks. Der Wert einer Liegenschaft hängt von vielen Faktoren ab. Wesentlichen Einfluss hat die Nutzung der umliegenden Grundstücke. In die Abwägung sind nicht die potenziellen Wertveränderungen von Grundstücken einzustellen, sondern nur die Auswirkungen, die von der geplanten Straße faktisch ausgehen (BVerwG, 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.

Gleichwohl besteht die Möglichkeit für den Einwender, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens beim Straßenbaulastträger geltend zu machen.

5.3.15.3 Dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen

Bei der Abwägung aller Belange wird nicht verkannt, dass mit Flächeninanspruchnahmen und -beschränkungen sowohl für die Straßenbaumaßnahme als auch für die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erhebliche Eingriffe in landwirtschaftliche Betriebe verbunden sind. Jedoch ist die Planfeststellungsbehörde – selbst bei Anerkennung der grundsätzlichen Wertentscheidung zugunsten des Privatei-

gentums – zu dem Ergebnis gelangt, dass sich der Eingriff in die Eigentumsposition der Einwender zur grundlegenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht umgehen lässt.

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

Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges überwiegt das private Interesse der Einwender an dem unveränderten Erhalt ihrer Besitzung. Eine alternative Trassenführung, die eine geringere Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange bewirken würde, ist nach Abwägung aller Belange (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3 dieses Beschlusses) nicht erkennbar.

Daher müsste das Vorhaben selbst um den Preis möglicher Existenzvernichtungen realisiert werden. Eine Existenzgefährung ist im Anhörungsverfahren allerdings weder von einem Einwender vorgetragen worden, noch für die Planfeststellungsbehörde sonst erkennbar geworden.

Für die betroffenen Landwirte kann ein Ausgleich für die entstehenden wirtschaftlichen Nachteile durch das Straßenbauvorhaben (Flächen- und Wertverlust, Bewirtschaftungserschwernisse usw.) nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Entschädigungsverfahren erfolgen (vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses).

5.3.15.4 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen

Bei der Durchführung der Straßenbaumaßnahme werden Geländestreifen als Arbeitsraum benötigt. Der Träger der Straßenbaulast hat dem beauftragten Unternehmen die hierfür erforderlichen Flächen zur Verfügung zu stellen. Es sind daher in den Grunderwerbsunterlagen entsprechende Flächen ausgewiesen. Ohne die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht - auch nicht vorübergehend – in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausge-

wiesen werden, weil der festgestellte Plan nach § 19 Abs. 2 FStrG dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

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

5.3.15.5 Übernahmeanträge für Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens wie Grundverlust etc. ist nach 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 ein Ausgleich oder eine Übernahme 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). Die bisherigen Übernahmezusagen des Vorhabenträgers bleiben hiervon unberührt.

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

5.3.15.6 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 des Fehlens von geeignetem Ersatzland, nicht befriedigt werden kann.

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, Urteil v. 28.01.1999 – 4 A 18.99 - UPR 1999, S. 268).

5.3.15.7 Umwege

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

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

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

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.NRW. betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht, 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.

5.3.15.8 Zufahrten

§ 8a FStrG garantiert keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Ein Anspruch auf 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 - nicht zuletzt auch durch Einbringung des festgestellten Deckblattes II - gewährleistet.

5.3.15.9 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

Die sich aus der Inanspruchnahme von Grundeigentum ergebenden Entschädigungsfragen sind im Entschädigungsverfahren zu regeln. Danach werden im Planfeststellungsbeschluss nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den vom Plan Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – rechtsgestaltend geregelt. Der Ausgleich für die 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.
Es besteht die Möglichkeit für den Einwender, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens beim Straßenbaulastträger geltend zu machen. Auf Abschnitt B, Nr. 9 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

5.3.16 Einzelne Einwendungen

Nachfolgende Einwendungen wurden im Rahmen der vorstehenden Abwägung noch nicht behandelt:

Lfd. Nr. 5 der Synopse
Der Einwender hat im Erörterungstermin seine Einwendung zur vorübergehenden Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen für erledigt erklärt.
Mit der dauerhaften Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen, die für den Bau eines Autobahnseitengrabens und für den Wildschutzzaun benötigt werden, erklärt er sich weiterhin nicht einverstanden, weil aufgrund der vorhandenen guten Durchlässigkeit des dortigen Bodens die Niederschlagswassererfassung in einem Graben nicht erforderlich sei. Zudem wird aufgrund des neu entstehenden Gewässers eine Einschränkung in der Flächenbewirtschaftung - auch was den Einsatz von Pflanzenschutzmitteln anbelangt - für den Pächter befürchtet.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass der Einwender durch die Inanspruchnahme spürbar betroffen ist. Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen überwiegt aber das private Interesse des Einwenders an dem unveränderten Erhalt seiner Eigentumsposition (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.15.1 und 5.3.15.3 dieses Beschlusses). Die Untersuchungen und Berechnungen des Vorhabenträgers im Rahmen der Entwässerungstechnik haben auch an dieser Stelle das Erfordernis eines Seitengrabens ergeben. Ein Wildschutzzaun ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Wildschutzes durchgängig an beiden Seiten dieses Autobahnabschnittes geboten.
Sollten sich aus der Anlage des Seitengrabens weitergehende Anforderungen an den Gewässerschutz ergeben, wären diese als gesetzliche Folgewirkungen im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Das private Interesse an einer uneingeschränkten Bewirtschaftungsmöglichkeit hat dahinter zurück zu stehen.

Im Hinblick auf die vom Einwender geforderte Verkehrssicherungspflicht für die betroffenen Waldflächen durch den Vorhabenträger fehlt es an einer rechtlichen Grundlage. Die Straßenbauverwaltung hat aber zugesagt, den im Zuge der Baumaßnahme erforderlich werdenden Gehölzeinschlag - insbesondere was die verbleibenden Randbereiche des Waldes anbelangt - mit dem Einwender abzustimmen.

Lfd. Nrn. 12, 13 und 21 der Synopse

Um die Betroffenheit versiegelter Flächen möglichst gering zu halten, wird die genaue Führung und Ausgestaltung der ggf. erforderlich werdenden Umlegung der privaten Trinkwasserleitung von der Straßenbauverwaltung im Rahmen der Ausführungsplanung mit den Einwendern abgestimmt.
Der von den Einwendern vorgeschlagenen Optimierung der Gestaltung zwischen der durchgehenden Fahrbahn der A 1 und dem Rastplatz "Buddenkuhle" zur Verminderung der Lärmemissionen und als Sichtschutz ist

der Vorhabenträger durch die Planänderungen mit dem Deckblatt III nachgekommen. Durch die geplante Verwallung in einer Höhe von ca. 2 m auf einer Länge von ca. 150 m im Bereich von Bau-km 17+270 bis Bau-km 17+420 und der im weiteren Verlauf bis Bau-km 17+480 vorgesehenen Gabionenwand tritt eine deutliche Verbesserung der Situation der Einwender ein.

Lfd. Nr. 14 der Synopse

Die Einwender haben im Erörterungstermin ihre Einwendung zur vorübergehenden Inanspruchnahme ihrer Eigentumsflächen für erledigt erklärt.
Mit der dauerhaften Inanspruchnahme ihrer Eigentumsflächen, die für den Bau eines Autobahnseitengrabens und für den Wildschutzzaun benötigt werden, erklären sie sich weiterhin nicht einverstanden, weil aufgrund der vorhandenen guten Durchlässigkeit des dortigen Bodens die Niederschlagswassererfassung in einem Graben nicht erforderlich sei. Zudem wird aufgrund des neu entstehenden Gewässers eine Einschränkung in der Flächenbewirtschaftung - auch was den Einsatz von Pflanzenschutzmitteln anbelangt - für den Pächter befürchtet.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Einwender durch die Inanspruchnahme spürbar betroffen sind. Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen überwiegt aber das private Interesse der Einwender an dem unveränderten Erhalt seiner Eigentumsposition (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.15.1 und 5.3.15.3 dieses Beschlusses). Die Untersuchungen und Berechnungen des Vorhabenträgers im Rahmen der Entwässerungstechnik haben auch an dieser Stelle das Erfordernis eines Seitengrabens ergeben. Ein Wildschutzzaun ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Wildschutzes durchgängig an beiden Seiten dieses Autobahnabschnittes geboten.
Sollten sich aus der Anlage des Seitengrabens weitergehende Anforderungen an den Gewässerschutz ergeben, wären diese als gesetzliche

Folgewirkungen im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Das private Interesse an einer uneingeschränkten Bewirtschaftungsmöglichkeit hat dahinter zurück zu stehen.

Lfd. Nr. 15 der Synopse

Die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen durch das Vorhaben, u.a. für die Rastplatzerweiterung "Buddenkuhle", und die vorübergehende Inanspruchnahme der Eigentumsflächen gegen Entschädigung sind notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.15.1, 5.3.15.3, 5.3.15.4 und 5.3.15.9 dieses Beschlusses).

Die vom Einwender angeregte Prüfung, inwieweit an Stelle des auf seinem Grundstück vorgesehenen Lärmschutzwalles eine Lärmschutzwand errichtet werden kann, hat ergeben, dass die Kosten für die Erstellung einer Lärmschutzwand ca. viermal so hoch wie die Kosten für die Erstellung eines Lärmschutzwalles und damit erkennbar unverhältnismäßig wären.

Lfd. Nr. 26 der Synopse

Die Einwenderin möchte sichergestellt wissen, dass auf ihrer Eigentumsfläche entlang der A 1 kein offener Graben entsteht.
Die Untersuchungen und Berechnungen des Vorhabenträgers im Rahmen der Entwässerungstechnik haben auch an dieser Stelle das Erfordernis eines Seitengrabens ergeben.
Sollten sich aus der Anlage des Seitengrabens weitergehende Anforderungen an den Gewässerschutz ergeben, wären diese als gesetzliche Folgewirkungen im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Das private Interesse an einer uneingeschränkten Bewirtschaftungsmöglichkeit hat dahinter zurück zu stehen.

Lfd. Nr. 74 der Synopse

Aufgrund der erheblichen Betroffenheit des Einwenders in Eigentums- und Pachtflächen hat sich der Vorhabenträger im Erörterungstermin bereit erklärt zu prüfen, ob die auf den Pachtflächen der Flurstücke 45, 46, 47, 50 und 53 der Flur 139 Gemarkung Lengerich erforderliche vorübergehende Inanspruchnahme auf einen Arbeitsstreifen entlang der Autobahn mit einer Breite von 5 m reduziert werden kann. Die darüber hinaus erforderliche Fläche insbesondere zur Ablagerung von Mutterboden würde vom Einwender auf seiner Eigentumsfläche Flurstück 54 zur Verfügung gestellt.
Nach den eingeholten Stellungnahmen der Landschaftsbehörden kommt eine Verlegung der Ablagerungsfläche jedoch nicht in Betracht. Auf dem als Lagerfläche vorgesehenen Flurstück 54 konzentrierten sich in den vergangenen Jahren die Kiebitzbruten, während andere Bereiche (Flurstücke 45, 46, 47 und 50) gar nicht oder kaum noch besiedelt waren. Die Konzentration der Kiebitze in diesem Bereich ist auf die größere Nässe im Umfeld des Rastplatzes "Settel" zurückzuführen. Eine Verlagerung der Brutplätze auf andere Teilflächen ist daher insbesondere in trockenen Jahren nicht ohne weiteres möglich. Es ist zu befürchten, dass sich die Anzahl der Kiebitzbrutpaare durch eine bauzeitliche Inanspruchnahme des Flurstücks 54 verringert und sogar, dass bei Inanspruchnahme des Flurstücks 54 als Lagerfläche die Funktion als Brutplatz für den Kiebitz nicht mehr gegeben ist. Aus artenschutzrechtlichen Gründen kommt daher eine Verlegung der Ablagerungsflächen nicht in Betracht.

Eine im Erörterungstermin angeregte Verschiebung der neu geplanten Rastplatzfläche nach Norden an den Dammfuß des Brückenbauwerks Saerbecker Damm (K2) kommt nach Prüfung durch den Vorhabenträger ebenfalls nicht in Betracht. Die Planung der Erweiterung der Rastanlage "Settel" sieht vor, dass die vorhandene und im Jahr 2003 erstellte Rastanlage weitestgehend erhalten bleibt. Die Zufahrt und die Ausfahrt der Rastplatzerweiterung schließen an die bestehenden, anzupassenden Rampen an. Das Regenwasser der vorhandenen Rastanlage wird über einen Ölabscheider dem Vorfluter zugeführt. Der vorhandene Ölabscheider liegt zu-

künftig zwischen der Zufahrt des vorhandenen Rastplatzes und der Zufahrt der Erweiterung. Eine Verschiebung der Rastplatzerweiterung Richtung Saerbecker Damm (K2) mit dem Ziel der Reduzierung des Eingriffs in das Grundeigentum des Einwenders hätte zur Folge, dass der im Jahr 2003 erstellte Ölabscheider verlegt werden müsste. Da die hierfür zu veranschlagenden Kosten in Höhe von ca. 80.000 € weit über die vermiedenen Grunderwerbskosten hinausgehen, handelt es sich bei der bisherigen Planung um die wirtschaftlichste Lösung.
Der Vorhabenträger hat darüber hinaus noch andere Möglichkeiten geprüft. Eine weitere Möglichkeit ist die Verschiebung der geplanten Erweiterung der Rastanlage unter Beibehaltung der Zufahrt. Dann würde der vorhandene Ölabscheider erhalten bleiben. Daraus resultiert aber ebenso eine in Teilen zu ändernde Wegeführung und Stellplatzanordnung, da ansonsten - bei einer reinen Parallelverschiebung der Planung - die bestehende WC-Anlage überplant würde. Dies führt zwar ebenfalls zu einer verminderten Flächeninanspruchnahme, erzeugt aber bei einer effektiven Ausnutzung einen unregelmäßigen Grenzverlauf. Diese Verminderung ist damit nicht in vollem Umfang umsetzbar, weil der gerade Zuschnitt der verbleibenden Eigentumsfläche vom Einwender weiterhin angestrebt wird. Der Aufwand für eine Umplanung gegenüber einer vergleichsweise geringen Verminderung der Flächeninanspruchnahme wird daher als unverhältnismäßig angesehen.

Lfd. Nr. 132 der Synopse

Auf eine dauerhafte Inanspruchnahme der Fläche Gemarkung Ladbergen, Flur 43, Flurstück 33 in einer Größe von 2.692 qm kann nicht verzichtet werden. Der Vorhabenträger hat im Erörterungstermin jedoch erklärt, dass die auf dieser Fläche vorgesehene heckenartige Bepflanzung auch durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch zu Gunsten der Bundesstraßenbauverwaltung vorgenommen werden kann und somit eine Eigentumsübertragung nicht erforderlich ist.

Soweit den vorstehenden Einwendungen nicht entsprochen werden kann, werden sie zurückgewiesen.

6. Abschließende Bewertung

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Straßenbauvorhaben ist nach Abwägung aller Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt und erweist sich als vernünftig. Das Vorhaben ist zur Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme geeignet und erforderlich. Mit der gewählten Trasse werden die anstehenden Ziele erreicht. Eine andere Ausbauvariante, mit der die angestrebten Ziele unter gleichen oder geringeren Opfern von entgegenstehenden Belangen – wie Natur- und Landschaftsschutz, Eigentumsschutz - erreicht werden könnte, bietet sich vorliegend nicht an. Optimierungsgebote sind beachtet worden und die Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange werden auf das unabdingbare Maß begrenzt.
Im Ergebnis kann sich das Vorhaben mit seinem durch die Planrechtfertigung gegebenen Gewicht gegenüber den abgewogenen gegenteiligen öffentlichen und privaten Interessen durchsetzen.

7. Aussetzung der Vollziehung

Nach § 17 e Abs. 2 Satz 1 FStrG entfällt die aufschiebende Wirkung einer Anfechtungsklage (§ 80 Abs. 1 Satz 1 VwGO) gegen einen Planfeststellungsbeschluss, wenn für ein Vorhaben der vordringliche Bedarf festgestellt ist.
Steht die Realisierung eines durch Planfeststellungsbeschluss - der kraft Gesetzes sofort vollziehbar ist - zugelassenen Vorhabens noch nicht an, kann das Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses das Interesse von Rechtsschutzsuchenden am Unterbleiben von Vollzugsmaßnahmen vorerst nicht überwiegen. Die Planfeststellungs-

behörde kann dieser besonderen Interessenlage Rechnung tragen und den von § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG als Regelfall vorgesehenen Sofortvollzug vorübergehend aussetzen, um für Planbetroffene zur Vermeidung etwaiger Rechtsnachteile eine unausweichliche, weil fristgebundene Einleitung eines noch nicht erforderlichen Eilverfahrens entbehrlich zu machen (vgl. BVerwG, Beschluss v. 01.03.2012 - 9 VR 7/11 - NVwZ 2012, S. 571 und Beschluss v. 13.06.2013 - 9 VR 3/13 - NVwZ 2013, S. 1019 sowie OVG NRW, Urteil v. 10.08.2011 - 11 B 189/11.AK - n.v.). Diese Möglichkeit besteht für die Planfeststellungsbehörde nach § 80 Abs. 4 Satz 1 VwGO.

Da eine zeitnahe Durchführung von Bauarbeiten in diesem Planungsabschnitt der A 1 vom Straßenbaulastträger derzeit nicht vorgesehen ist, trägt die Planfeststellungsbehörde diesem Umstand im Interesse von Betroffenen Rechnung und setzt die kraft Gesetzes gegebene Anordnung der sofortigen Vollziehung dieses Beschlusses in Abstimmung mit dem Vorhabenträger vorübergehend aus.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO zu gegebener Zeit die sofortige Vollziehung wieder anzuordnen, wenn die beabsichtigte Vollziehung dieses Beschlusses absehbar erfolgen soll und möglich ist.

8. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig
(Postanschrift: Bundesverwaltungsgericht, Postfach 10 08 54,
04008 Leipzig),

erhoben werden (§ 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO i.V.m. § 17e Abs. 1 FStrG und Anlage lfd. Nr. 1).

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.
Die Klage ist beim Bundesverwaltungsgericht schriftlich zu erheben. Der Klage soll dieser Planfeststellungsbeschluss im Original oder in Kopie und so viele Abschriften der Klage mit ihren Anlagen beigefügt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können. Die Klage muss die Klägerin/den Kläger, den Beklagten (das Land Nordrhein-Westfalen vertreten durch die Bezirksregierung Münster, Domplatz 1-3, 48143 Münster) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Falls die genannten Fristen durch das Verschulden eines Bevollmächtigens versäumt werden sollten, so würde dessen Verschulden der Klägerin/dem Kläger zugerechnet werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen (§ 67 Absatz 4 i.V.m. Absatz 1 Satz 1 VwGO). Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Klage und Begründung können auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesverwaltungsgericht und beim Bundesfinanzhof übermittelt werden. Sie sollen mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz versehen werden (siehe hierzu BFH, Beschluss v. 30.03.2009 - II B 168/08- NJW 2009, S. 1903).

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

9. Hinweise zum Entschädigungsverfahren

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

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Münsterland
Wahrkamp 30
48653 Coesfeld

gerichtet werden.

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

Bezirksregierung Münster
Domplatz 1-3
48143 Münster

zuständig ist.

Gegen eine Entscheidung dieser Behörde steht den Betroffenen der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesenteignungs- und entschädigungsgesetz - EEG NRW).

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

a) der Enteignungsbegünstigte über als Ersatzland geeignete Grundstücke verfügt, auf die er nicht mit seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben angewiesen ist, oder

b) der Enteignungsbegünstigte geeignetes Ersatzland nach pflichtgemäßem Ermessen der Enteignungsbehörde freihändig zu angemessenen Bedingungen beschaffen kann oder

c) geeignetes Ersatzland durch Enteignung nach § 5 beschafft werden kann“.

10. Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses

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

11. Hinweis auf die Auslegung des Planes

Eine Ausfertigung des Beschlusses wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung der festgestellten Planunterlagen in den Stadt Lengerich und den Gemeinden Ladbergen und Westerkappeln, in deren Gebiet das Straßenbauvorhaben liegt bzw. es sich voraussichtlich auswirken wird, zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss als zugestellt (§ 74 Abs. 4 S. 2 u. 3 VwVfG.NRW., § 9 Abs. 2 UVPG).

Des Weiteren wird der Planfeststellungsbeschluss öffentlich bekannt gemacht (§ 9 Abs. 2 UVPG). Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil des Beschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung in der Stadt Lengerich und den Gemeinden Ladbergen und Westerkappeln im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Bezirksregierung Münster und außerdem in örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht werden, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird (§ 74 Abs. 5 S. 2 VwVfG.NRW.).

Die Planunterlagen können auch beim

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Münsterland
Wahrkamp 30
48653 Coesfeld

eingesehen werden.

Bezirksregierung Münster
- Planfeststellungsbehörde -
Im Auftrag
gez. Richter
(Regierungsdirektor)

Ausgefertigt:

Hawerkamp
(Regierungsrätin)