Bezirksregierung Münster

25.04.01.01-1/13

Planfeststellungsbeschluss

für den

sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn 1 (A 1)

von der Anschlussstelle Münster-Nord

bis zur Anschlussstelle Greven

von Bau-km 41+028,80

(ca. 300 m nördlich der Brücke im Zuge der Altenberger Straße in Münster-Nienberge)

bis Bau-km 30+450,00

(ca. 80 m vor der Brücke im Zuge der Schützenstraße in Greven)

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen und landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Münster sowie der Stadt Greven, der Stadt Hörstel und der Gemeinde Westerkappeln im Kreis Steinfurt

Münster, den 28.06.2018

Inhaltsverzeichnis

ABKÜRZUNGS- UND FUNDSTELLENVERZEICHNIS 7

ÜBERSICHTSPLAN 15

A ENTSCHEIDUNG 16

1 Feststellung des Planes 16

2 Festgestellte Planunterlagen 16

2.1 Planunterlagen, die öffentlich ausgelegen haben 16

2.2 Deckblattunterlagen, die aufgrund vereinfachter Verfahrensbeteiligung nicht öffentlich ausgelegen haben 20

2.3 Unterlagen, deren Inhalte in den unter Abschnitt A, Nrn. 2.1 und 2.2 dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen und Deckblättern Berücksichtigung gefunden haben oder zwecks aktualisierender Überprüfung aus diesen hervorgegangen sind und gemäß § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden 23

2.4 Unterlagen, die einwendungsbezogen planfestgestellt und gemäß § 9 Abs 1b S. 2 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden. 24

3 Wasserrechtliche Regelungen 26

4 Genehmigungen und Befreiungen 26

4.1 Genehmigungen im Rahmen der Konzentrationswirkung 26

4.2 Befreiungen 27

5 Nebenbestimmungen 28

5.1 Wasserwirtschaft 28

5.1.1 Allgemeines 28

5.1.2 Wassertechnische Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde. 30

5.1.3 Wassertechnische Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahme des Kreises Steinfurt als Untere Wasserbehörde 30

5.1.4 Wassertechnische Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahme der Stadt Münster als Untere Wasserbehörde 32

5.2 Kreislaufwirtschaft/Abfälle 33

5.3 Bodenschutz 34

5.3.1 Allgemeines....34

5.3.2 Altlasten 34

5.3.3 Bodenverdichtung 36

5.3.4 Bodenverwendung 37

5.4 Lärmschutz 37

5.4.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen 38

5.4.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen 38

5.4.3 Ergänzende Lärmschutzmaßnahmen....40

5.4.4 Entschädigungsansprüche 40

5.5 Natur- und Landschaftsschutz....41

5.6 Landwirtschaft....43

5.7 Denkmalschutz / Bodendenkmäler....44

5.8 Berücksichtigung von Planungen anderer Planungsträger 45

5.9 Baubedingte Nebenbestimmungen 45

5.9.1 Erschütterungen....45

5.9.2 Baulärm....46

5.10 Straßenbautechnische und Verkehrstechnische Nebenbestimmungen 47

5.10.1 Straßenquerschnitt....47

5.10.2 Wildschutzzäune 48

5.10.3 Baustellenverkehr und Brückenbauwerke 48

5.11 Nebenbestimmungen im privaten Interesse 48

5.11.1 Inanspruchnahme von Grundstücken 48
5.11.2 Ertragsminderungen 49
5.11.3 Zufahrten 49
5.11.4 Mehrwege 49
5.12 Sonstige Nebenbestimmungen 49
5.12.1 Änderung der Planunterlagen 49
5.12.2 Beweissicherung im Hinblick auf die Inanspruchnahme anderer Verkehrswege 50
5.12.3 Unterrichtungs-/ Abstimmungspflichten 50
5.12.4 Zu beachtende Hinweise 51

6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen 52

6.1 Verfahrenseinwendungen 52
6.2 Berücksichtigte und gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen 52
6.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen 53
6.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen 53
6.5 Präkludierte Einwendungen 54

B BEGRÜNDUNG 55

1 Das Vorhaben 55

2 Vorgängige Verfahren 58

2.1 Bedarfsplan des Bundes 58
2.2 Landesplanung 58
2.3 Linienbestimmung 59

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens 60

3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens 60
3.2 Umfang der auszulegenden Planunterlagen 61
3.3 Erörterungstermin 61

3.4 Planänderungen 62
3.5 Weitere eingereichte Unterlagen 66
3.6 Einwendungsinhalte 66

4 Verfahrensrechtliche Bewertung 67

4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung 67
4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde 67
4.3 Umfang der Planfeststellung 67
4.4 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit 69
4.4.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen 71
4.4.2 Bewertung der Umweltauswirkungen 81

5 Materiell-rechtliche Bewertung 89

5.1 Planrechtfertigung 89
5.2 Planungsleitsätze 91
5.3 Abwägung 92
5.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung 92
5.3.2 Verkehrliche Belange 94
5.3.3 Planungsvarianten 101
5.3.4 Abschnittsbildung 107
5.3.5 Umleitungsstrecken 108
5.3.6 Rastplätze 109
5.3.7 Radwege 111
5.3.8 Immissionsschutz 111
5.3.9 Gewässer- und Grundwasserschutz 178
5.3.10 Bodenschutz 181
5.3.11 Naturschutz und Landschaftspflege 181
5.3.12 Artenschutz 190

5.3.13 FFH-Gebiet Emsaue 198

5.3.14 Naturschutzgebiete / Landschaftsschutzgebiete / Naturdenkmäler 199

5.3.15 Geschützte Biotope 201

5.3.16 Land- und Forstwirtschaft 202

5.3.17 Kommunale Belange 206

5.3.18 Denkmalpflegerische Belange 206

5.3.19 Haushaltsrechtliche Belange 206

5.3.20 Private Belange 207

5.3.21 Einzelne Einwendungen 217

6 Abschließende Bewertung 232

7 Aussetzung der Vollziehung 232

8 Rechtsbehelfsbelehrung 233

9 Hinweis zum Entschädigungsverfahren 235

10 Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses 236

11 Hinweis auf die Auslegung des Planes 237

12 Hinweise zur Zustellung 238

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

AS	Anschlussstelle
AK	Autobahnkreuz
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
ASN	Abfallschlüsselnummer
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970)
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV)
BAB	Bundesautobahn
BBW	Brückenbauwerk
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)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte, seit dem 05.08.2010 außer Kraft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen, gültig ab 06.08.2010, ersetzt 22. BImSchV)
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)
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)
ELES	Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW 2009 (Gem. RdErl. des MBV NRW – III.1-13-16/24 – und des MUNLV NRW – III-5-605.01.00.29 – vom 06.03.2009, MBl. NRW, 2009, S. 138)
ERS 2011	Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, ARS Nr. 2/2011 des BMVBS vom 02.03.2011
FFH-Gebiet	Fauna-Flora-Habitat-Gebiet
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)
FFH-VP	FFH – Verträglichkeitsprüfung
FR	Fahrtrichtung

FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrAbÄndG	Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
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)
LME	Emissionspegel
LP	Landschaftsplan
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz)
LRT	Lebensraumtyp
LVerf NRW	Verfassung für das Land Nordrhein-Westfalen

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
Obj.Nr.	Objektnummer
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

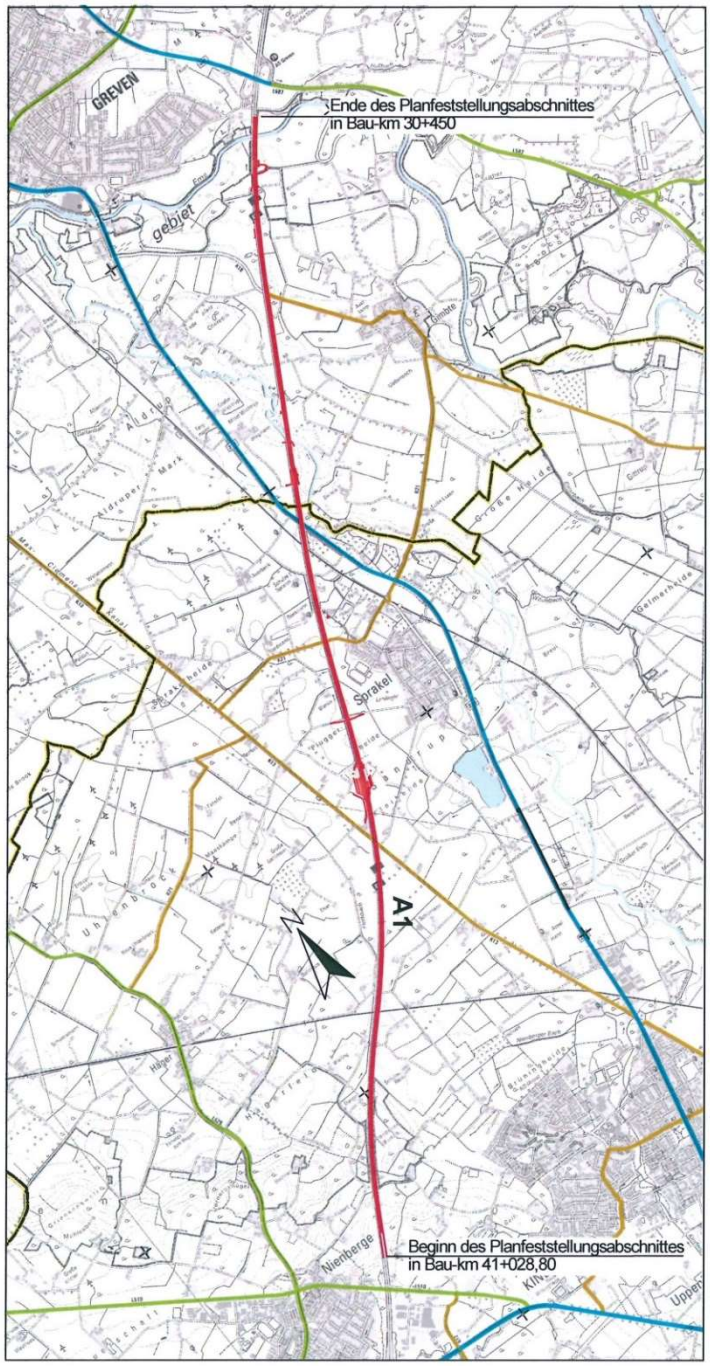
PROKAS	Berechnungsverfahren zur Bestimmung verkehrserzeugter Schadstoffbelastungen
PWC-Anlage	Unbewirtschafteter Rastplatz mit Toilettenanlage
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, BMVBS ARS Nr. 7/2009 vom 23. Juni 2009 – S 11/71.22.3/4-RAA – 83 6092a)
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von 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)
SüwVO Abw	Selbstüberwachungsverordnung Abwasser
SV	Schwerverkehr
Synopse	Zusammenstellung der Stellungnahmen zu den Einwendungen durch den Vorhabenträger
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TKG	Telekommunikationsgesetz

UmwRG	Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz)
UPR	Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien) -VLärmSchR 97-; ARS Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. Juni 1997 -StB 15/40.80.13-65/11 Va 97 (VkBl. 1997 S. 434)
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 unter Berücksichtigung von Übergangsvorschriften in der jeweils aktuellen Fassung angewendet worden.

Übersichtsplan



A Entscheidung

1 Feststellung des Planes

Der Plan für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn 1 (A 1) von der Anschlussstelle Münster-Nord, Bau-km 41+028,80 (ca. 300 m nördlich der Brücke im Zuge der Altenberger Straße in Münster-Nienberge), bis zur Anschlussstelle Greven, Bau-km 30+450,00 (ca. 80 m vor der Brücke im Zuge der Schützenstraße in Greven), einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter als auch der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Münster sowie der Stadt Greven, der Stadt Hörstel und der Gemeinde Westerkappeln im Kreis Steinfurt wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Gelsenkirchen, Regionalniederlassung Münsterland (Straßenbauverwaltung/Vorhabenträger/Träger der Straßenbaulast) aufgestellten Plans erfolgt nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in Verbindung mit §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land NRW (VwVfG.NRW.) und §§ 3a ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der bis zum 16.05.2017 geltenden Fassung.

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	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Erläuterungsbericht	1	06.06.2013	Text

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
2	Übersichtskarten	2 2.1	06.06.2013 06.06.2013	25.000 100.000
3	Übersichtslagepläne	3.1 - 3.3	06.06.2013	5.000
4	Übersichtshöhenpläne	4.1 - 4.3	06.06.2013	5.000/500
5	Lagepläne	5.1 - 5.13 5.14 - 5.17	06.06.2013 06.06.2013	1.000 5.000/2.000

Mappe 2

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
6	Höhenpläne FR Nord Höhenpläne FR Süd	6.1 - 6.13 6.1 - 6.13	06.06.2013	1.000/100
7	Straßenquerschnitt	7.1	06.06.2013	50

Mappe 3

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
8	Bauwerksverzeichnis	8	06.06.2013	Text
9	Grunderwerbsverzeichnis	9	06.06.2013	Text
10	Grunderwerbspläne	10.1-10.13 10.14-10.15	06.06.2013 06.06.2013	1.000 5.000

Mappe 4

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
11	Lärmtechnische Untersuchung	11	06.06.2013	Text
12	Übersichtslagepläne, Blatt 1-3 Übersichtslagepläne, Blatt 1-2	11.2 11.3	06.06.2013 06.06.2013	5.000 2.000
13	Landschaftspflegerischer Begleitplan	12	06.06.2013	Text
14	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	12.1.1 - 12.1.3	06.06.2013	5.000
15	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.2.1 - 12.2.13	06.06.2013	1.000
16	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.3.1- 12.3.4	06.06.2013	5.000
17	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.4.1- 12.4.3	06.06.2013	5.000

Mappe 5

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
18	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenblätter	12.5	Mai 2013	Text
19	Artenschutzprüfung	12.6	Mai 2013	Text

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
20	FFH-Verträglichkeitsprüfung FFH-Gebiet "Emsaue" DE-3711-301 Übersichtskarte Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele	12.7 12.7.1 12.7.2	Mai 2013 06.06.2013 06.06.2013	Text 25.000 2.000
21	Umweltverträglichkeitsuntersuchung Anlage 1 Realnutzung und Biotoptypen, 3 Pläne Anlage 2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, 3 Pläne Anlage 3 Boden und Wasser, 3 Pläne Anlage 4 Luft / Klima und Landschaft, 3 Pläne Anlage 5 Menschen, Kultur- und Sachgüter, 3 Pläne Anlage 6 Raumwiderstand / Konfliktschwerpunkte, 3 Pläne	12.8	Jan. 2006	Text
22	Wassertechnische Untersuchung Übersichtskarte Einleitungsstellen, Blatt 1-2	13 13.2.1 13.2.2	06.06.2013 06.06.2013 06.06.2013	Text 25.000 5.000
23	Luftschadstoffgutachten	14	06.06.2013	Text
24	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zum sechsstreifigen Ausbau der A 1 - Verkehrsprognose 2025		08.12.2009	Text

2.2 Deckblattunterlagen, die aufgrund vereinfachter Verfahrensbeteiligung nicht öffentlich ausgelegen haben

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
25	**Deckblatt I** Korrektur der Grunderwerbsunterlagen Vorbemerkung Grunderwerbsverzeichnis GE-Plan 46, lfd. Nr. 108.01 und 108.02 Grunderwerbsplan	 1.I 9.I 10.5.I	 22.02.2016 22.02.2016 22.02.2016	 Text Text 1.000
26	**Deckblatt II** **Deckblatt II (aktualisiert)** Temporäre Mehrinanspruchnahme zur Sicherung der Gashochdruckleitung Vorbemerkung Grunderwerbsverzeichnis GE-Plan 42, lfd. Nr. 055.01, 055.02, 056.01 und 056.02 Grunderwerbsplan	 1.II 9.II 10.8.II 10.9.II	22.02.2016 26.03.2018 26.03.2018 26.03.2018	 Text Text 1.000
27	**Deckblatt III** Korrektur der Grunderwerbsunterlagen zur Verlegung der Münsterschen Aa Vorbemerkung grafische Erläuterung der in Anspruch zu nehmenden Flächen Grunderwerbsverzeichnis GE-Plan 41, lfd. Nr. 040.01, 041.01, 041.02, 041.a, 041.b und 042.01 Grunderwerbsplan	 1.III 9.III 10.10.III	 22.02.2016 22.02.2016 20.02.2016	 Text Text 1.000

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
28	**Deckblatt IV** <u>Umgestaltung eines Regenrückhaltebe-ckens</u>			
	Vorbemerkung	1.IV	06.06.2016	Text
	grafische Darstellung der bisherigen Planung			
	Lageplan	5.6.IV	06.06.2016	1.000
	Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 79, 115 (entfällt zukünftig) und 115a	8.IV	06.06.2016	Text
	Grunderwerbsverzeichnis GE-Plan 45, lfd. Nr. 090.01, 090.02, 090.02a und 090.03	9.IV	06.06.2016	Text
	Grunderwerbsplan	10.6.IV	06.06.2016	1.000
29	**Deckblatt V** <u>Verlegung einer Zufahrt zum Regenklär-becken</u>			
	Vorbemerkung	1.V	20.06.2016	Text
	Lageplan	5.13.V	20.06.2016	1.000
	Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 69 bis 71a und 396	8.V	20.06.2016	Text
	Grunderwerbsverzeichnis GE-Plan 38 lfd. Nr. 003.01, 031.01a, 003.02, 003.02a, 006.01, 006.02, 006.02a, 006.03, 008.01 und 008.01a	9.V	20.06.2016	Text
	Grunderwerbsplan	10.13.V	20.06.2016	1.000

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
30	**Deckblatt VI** **Deckblatt VI (überarbeitet)** Umplanung der Lärmschutzanlage für das Wohngebiet Sprakel		12.12.2016	
	Vorbemerkung	1.VI	26.03.2018	Text
	Lagepläne	5.6.VI 5.7.VI 5.8.VI	26.03.2018	1.000
	Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 21, 21a, 29, 29a, 80, 81, 82	8.VI	26.03.2018	Text
	Grunderwerbsverzeichnis GE-Plan 43 lfd. Nr. 069.01, 069.02 GE-Plan 44 lfd. Nr. 070.01a, 070.02, 075.01a, 075.02, 075.02a, 075.03, 076.01a, 076.02, 079.01a, 079.02, 081.01a, 081.02, 081.02a, 082.01a, 082.02	9.VI	26.03.2018	Text
	Grunderwerbspläne	10.6.VI 10.7.VI 10.8.VI	26.03.2018	1.000
31	**Deckblatt VII** Verlegung der Erweiterung des Retentionsraumes der Ems sowie der Kompensationsmaßnahme A/E 5			
	Vorbemerkung	1.VII	30.09.2016	Text
	Übersichtskarte	2.VII	30.09.2016	25.000
	Übersicht: Maßnahmen abseits der A 1	2.1 VII	30.09.2016	100.000
	Lagepläne	5.13.VII 5.18.VII 5.19.VII	30.09.2016	1.000

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
noch 31	Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 406, 411, 412, 78a	8.VII	30.09.2016	Text
	Grunderwerbsverzeichnis GE-Plan 18 lfd. Nr. 170	9.VII	30.09.2016	Text
	Grunderwerbsplan	10.13.VII	30.09.2016	1.000
	Grunderwerbsplan	10.18.VII	30.09.2016	1.000
	Landschaftspflegerischer Begleitplan	12.VII	30.09.2016	Text
	Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.2.13.VII	30.09.2016	1.000
	Maßnahmenpläne	12.2.18.VII 12.2.19.VII	30.09.2016	1.000

2.3 <u>Unterlagen, deren Inhalte in den unter Abschnitt A, Nrn. 2.1 und 2.2 dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen und Deckblättern Berücksichtigung gefunden haben oder zwecks aktualisierender Überprüfung aus diesen hervorgegangen sind und gemäß § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden</u>

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Datum
32	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zum sechsstreifigen Ausbau der A 1 - Verkehrsprognose 2030 für den Ausbauabschnitt 4.1	Mai 2018
33	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zum sechsstreifigen Ausbau der A 1 - Verkehrsprognose 2030 für den Ausbauabschnitt 4.2	Mai 2018
34	Neuberechnung der Emissionspegel L_{mE} auf Basis der Prognosewerte 2030	Februar 2018

2.4 Unterlagen, die einwendungsbezogen planfestgestellt und gemäß § 9 Abs 1b S. 2 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Datum
35	Niederschrift über den Erörterungstermin vom 08.12.2015 bis 11.12.2015	11.12.2015
36	Niederschrift über die Einzelerörterung am 28.01.2016	28.01.2016
37	Lärmtechnische Berechnung für das Bauplanungsgebiet 459 Sprakel	Januar 2016
38	Lärmtechnische Berechnung für den Stadtteil Kinderhaus	Januar 2016
39	Lärmtechnische Berechnung Summenpegel, Obj.Nr. 386 und 387	Januar 2016
40	Lärmtechnische Vollschutzberechnung, Obj.Nr. 386, 387, 388 und 389	Januar 2016
41	Lärmtechnische Nachuntersuchung Brückenbauwerk „Am-Max-Klemens-Kanal“ / Obj.Nr. 384	Januar 2016
42	Lärmtechnische Nachuntersuchung Verlängerung lärmmindernder Fahrbahnbelag D_{StrO} = -5 dB(A) von Bau-km 34+500 bis Bau-km 34+000, Obj.Nr. 336 u.a.	Januar 2016
43	Lärmtechnische Nachuntersuchung Obj.Nr. 951	Januar 2016
44	Lärmtechnische Nachuntersuchung Obj.Nr. 339	Januar 2016
45	Lärmtechnische Nachuntersuchung Ausstrahlungsbereich Nienberge 1. und 2. Rechenlauf	Januar 2016

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Datum
46	Lärmtechnische Zusatzuntersuchung Ausstrahlungsbereich Nienberge mit zusätzlichen privaten Lärmschutzwällen	20.02.2018
47	Luftbild Ausstrahlungsbereich Nienberge Lärmminderung durch zusätzliche private Lärmschutzwälle	20.02.2018
48	Lärmtechnische Zusatzuntersuchung Ausstrahlungsbereich Nienberge mit zusätzlichem lärmminderndem Fahrbahnbelag (1.000 m OPA) mit einem Korrekturwert von D_{StrO} = -5 dB(A)	23.04.2018
49	Lärmbereichskarte Ausstrahlungsbereich Nienberge mit zusätzlichem lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von D_{StrO} = -5 dB(A) von Bau-km 40+620 bis Bau-km 41+620	23.04.2018
50	Lärmtechnische Zusatzuntersuchung Ausstrahlungsbereich Nienberge mit zusätzlichem lärmminderndem Fahrbahnbelag (1.000 m OPA) mit einem Korrekturwert von D_{StrO} = -5 dB(A) und zusätzlichen privaten Lärmschutzwällen	23.04.2018
51	Schalltechnische Ergänzungsuntersuchung zur Dimensionierung und Kostenermittlung für den aktiven Vollschutz Übersichtslagepläne Blatt 1 – 3, Maßstab 1:5.000	November 2015
52	Lärmschutztechnische Abwägungstabellen für die Untersuchungsgebiete (Lärmschutzbereiche) I bis V	Februar 2018
53	Lärmtechnische Vollschutzuntersuchung Objekt 352	Juni 2017

3 Wasserrechtliche Regelungen

Dem Träger der Straßenbaulast wird erlaubt, das von den befestigten Straßenflächen abfließende und gesammelte Niederschlagswasser in die in den wassertechnischen Unterlagen (Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 22 und Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 27 - 29 dieses Beschlusses) 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, 27, 47 und 57 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit den §§ 12 ff. des Landeswassergesetzes (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 Genehmigungen und Befreiungen

4.1 Genehmigungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt.

Die nach § 17 FStrG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG NRW erteilte Planfeststellung schließt im Rahmen ihrer Konzentrationswirkung für das hier in Rede stehende Straßenausbauvorhaben gleichzeitig die erforderliche Waldumwandlungsgenehmigung gemäß § 9 des Gesetzes zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz (BWaldG)) und § 39 Landesforstgesetz für das Land NRW (LFoG NRW) i. V. m. der Eingriffsregelung des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) und des Gesetzes zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG NRW) mit ein.

4.2 Befreiungen

Soweit Schutz- und Überschwemmungsgebiete sowie gesetzlich geschützte Biotope durch den vorgesehenen Ausbau der A 1 oder durch die geplanten zugehörigen Kompensationsmaßnahmen betroffen sind, wird hiermit gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 75 LNatSchG NRW (vergleiche vormals § 69 LG NRW) sowie gemäß § 78 a Abs. 1 Nrn. 3 und 6 und Abs. 4 WHG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art eine Befreiung von den Verbots- und Gebotsvorschriften der betroffenen ordnungsbehördlichen Schutzgebietsausweisungen im Einvernehmen mit den zuständigen Naturschutz- und Wasserbehörden erteilt. Der Vorhabenträger wird für die Umsetzung seines Bauvorhabens von einzelnen Schutzbestimmungen befreit, und zwar von betroffenen Bestimmungen

1. für das europäische Schutzgebiet
   - FFH-Gebiet „Emsaue“ DE-3711-301
2. für die Landschaftsschutzgebiete
   - LSG 2-2.2.1 "Altenberger Rücken" (LP 2 der Stadt Münster in Kraft getreten am 20.02.1998 in der Fassung vom 21.07.2017)
   - LSG 2-2.2.2 "Nördliches Aatal und Emsniederung" (LP 2 der Stadt Münster in Kraft getreten am 20.02.1998 in der Fassung vom 21.07.2017)
3. für das Naturschutzgebiet
   - NSG 2-2.1.6 "Vorbergs Hügel" (LP 2 der Stadt Münster in Kraft getreten am 20.02.1998 in der Fassung vom 21.07.2017)
4. zum Schutz der gesetzlich geschützten Biotope gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 42 LNatSchG NRW (vergleiche vormals § 62 LG NRW)
   - GB-3911-0031 Röhrichte am Max-Klemens-Kanal
   - GB-3911-0044 Wald-Grünlandkomplexe in Randlage zum NSG "Vorbergs Hügel" nordöstlich Nienberge
   - GB-3911-210 Fließgewässer- und Auwaldbereiche östlich der A 1 in Höhe des Rastplatzes „Gimbter Heide“

5. für den geschützten Landschaftsbestandteil

   - LB 2-2.4.6 „Hagelbach – Nienberger Bach“ (LP 2 der Stadt Münster in Kraft getreten am 20.02.1998 in der Fassung vom 21.07.2017)

6. der ordnungsbehördlichen Verordnung der Bezirksregierung Münster zur Festsetzung des Überschwemmungsgebietes der Ems von der Regierungsbezirksgrenze Münster und Detmold bis zur Landesgrenze Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen vom 28.12.2001

7. der ordnungsbehördlichen Verordnung der Bezirksregierung Münster zur Festsetzung des Überschwemmungsgebietes für die Münstersche Aa (Gewässerkennziffer 332) von km 2,1 an der Grenze zum festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Ems bis km 34,7 im Bereich von Hohenholte (Gemeinde Havixbeck) vom 04.04.2013

5 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:

5.1 Wasserwirtschaft

5.1.1 Allgemeines

5.1.1.1 Der Träger der Straßenbaulast hat der Bezirksregierung Münster - Obere Wasserhörde -

- 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 der Berechnungsgrundlage

zu übersenden.

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. 22 und Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 27 - 29 dieses Beschlusses) ergeben.

5.1.1.2 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 Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) 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.

5.1.1.3 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.

5.1.1.4 Eine ordnungsgemäße Gewässerunterhaltung ist nach der Fertigstellung des Vorhabens zu gewährleisten. Die Belange der Unterhaltungsverbände auf Zuwegung und Befahrbarkeit von seitlichen Arbeitsstreifen entlang der Gewässer sind so weit wie möglich zu berücksichtigen. Beeinträchtigungen während der Bauphase sind so gering wie möglich zu halten. Dauerhafte durch den Straßenbau bedingte Mehraufwendungen für die Unterhaltungsverbände sind zu entschädigen. Bauwerke für Baustraßen über Wasserläufe sowie Rampen und Dämme sind vollständig wieder zurückzubauen. Der Urzustand ist wiederherzustellen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass Hochwasserabflüsse nicht beeinträchtigt werden.

5.1.1.5 Vor Umbauten an Gewässern sowie von erneuerten Bauwerken und Durchlässen sind Bestandsunterlagen zu erstellen, die dem zuständigen Unterhaltungsverband zu übergeben sind. Bei entsprechenden Maßnahmen hat nach Beendigung der Arbeiten eine gemeinsame Abnahme der Straßenbauverwaltung und des zuständigen Unterhaltungsverbandes zu erfolgen.

5.1.1.6 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.

5.1.1.7 Die Arbeiten an Gewässern sind in Abstimmung mit dem zuständigen Unterhaltungsverband auszuführen.

5.1.2 Wassertechnische Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde.

5.1.2.1 Sollte es vor Beginn der Bauarbeiten im Rahmen eines bei der Oberen Wasserbehörde anhängigen Bewilligungsverfahrens zu einer Anpassung des Wasserschutzgebietes "Kinderhaus" kommen und zu einer Betroffenheit der A 1 insbesondere im Bereich des Max-Klemens-Kanals, müssen die Anforderungen gem. RiSTWaG für Wasserschutzgebiete eingehalten werden.

5.1.2.2 Die Böschung der Ems ist auf der gesamten Länge der Retentionsmaßnahmen bis zur Sohle zu entsteinen und auf das Niveau des in der zeichnerischen Darstellung, die der Stellungnahme der Oberen Wasserbehörde beigefügt war, angedeuteten Überströmbereiches abzusenken.

5.1.3 Wassertechnische Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahme des Kreises Steinfurt als Untere Wasserbehörde

5.1.3.1 Der Baubeginn und die Fertigstellung der wasserwirtschaftlichen Maßnahmen sind der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinfurt mitzuteilen. Bei der Bauabnahme ist die Untere Wasserbehörde des Kreises Steinfurt zu beteiligen.

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

5.1.3.3 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.

5.1.3.4 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.

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

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

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

5.1.3.8 Die Leichtflüssigkeitsabscheider und Regenklärbecken sind regelmäßig zu kontrollieren und so zu warten und zu unterhalten, dass die Funktionsfähigkeit der Anlagen jederzeit gegeben ist. Es wird empfohlen, die Überprüfung gemäß den Vorgaben der SüwVo Abwasser (Selbstüberwachungsverordnung Abwasser) und dem RdErl. "Anforderungen an den Betrieb und die Unterhaltung von Kanalisationsnetzen" des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 03.01.1995 durchzuführen.

5.1.3.9 Die Bauausführungsunterlagen zur Verlegung des Gewässers 4000, Münstersche Aa, im Zuge des geplanten Brückenneubaus sind im Detail mit der Unteren Wasserbehörde, Kreis Steinfurt, abzustimmen. Entsprechende Ausführungspläne sind mind. 3 Monate vor Bauausführung vorzulegen.

5.1.3.10 Die geplante Verlegung der Münsterschen Aa hat nach der Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in NRW, Ausbau und Unterhaltung, MUNLV 2010, zu erfolgen. Insbesondere sind die Uferlinien unregelmäßig und mit wechselnden Böschungsneigungen herzustellen; auf Befestigungen jeglicher Art ist weitestgehend zu verzichten.

5.1.3.11 Bei der Verlegung der Gewässer 0400 und 5000 im Zuge des Neubaus der Emsumflutbrücke ist weitestgehend auf Befestigungen jeglicher Art zu verzichten. Details sind vor Baubeginn mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinfurt abzustimmen.

5.1.3.12 Bei der Kreuzung/Dükerung der Gewässer 4400, 4000, 5000 und 0400 mit dem Streckenfernmeldekabel ist ein Mindestabstand von 1 m zwischen Sohle Gewässer und Oberkante Schutzrohr einzuhalten. Am Gewässer 4000, Münstersche Aa, ist die Dükerung beidseitig um 5 m im Bereich des Uferstreifens, gemessen ab Böschungsoberkante, zu verlängern.

5.1.3.13 Die Regenklärbecken und Regenrückhaltebecken sind regelmäßig zu kontrollieren und so zu warten und zu unterhalten, dass die Funktionsfähigkeit der Becken und der Abläufe jederzeit gegeben ist.

5.1.3.14 Für die Dauer der Baumaßnahme sind parallel zu den Brückenbauwerken über die Gewässer 0400, 5000 und 4000 (Münstersche Aa) Notumfahrungen vorgesehen. Durch die Notumfahrungen des Bauwerks Münstersche Aa wird während der Bauzeit das Überschwemmungsgebiet verkleinert und der Hochwasserabfluss durch die Dammbauwerke behindert. Zur Sicherstellung des Hochwasserabflusses sind geeignete Maßnahmen (z.B. Flutrohre in den Dammbauwerken) vorzusehen. Die Wirksamkeit solcher Maßnahmen ist mittels wassertechnischer Berechnungen der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinfurt nachzuweisen. Mögliche Auswirkungen auf Oberlieger durch Rückstau / erhöhte Wasserstände bei Hochwasser sind mit zu betrachten. Gleiches trifft analog für die Notumfahrungen der Emsumflutbrücke zu. Nach Bauende sind die Notumfahrungen zurückzubauen und der Ursprungszustand ist wiederherzustellen.

5.1.4 Wassertechnische Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahme der Stadt Münster als Untere Wasserbehörde

5.1.4.1 Arbeiten, die so tief in den Boden eindringen, dass sie sich unmittelbar oder mittelbar auf die Bewegung, die Höhe oder die Beschaffenheit des Grundwassers auswirken, sind gemäß § 49 WHG der Unteren Wasserbehörde einen Monat vor Beginn der Arbeiten anzuzeigen. Der Anzeige sind Unterlagen beizufügen, in denen die Auswirkungen auf das Grundwasser, das Absenkungsverfahren, sowie der Umfang und die Auswirkungen der Absenkung auf das Umfeld beschrieben werden.

5.1.4.2 Bei Grundwasserentnahmen für eine etwaige bauzeitliche Grundwasserabsenkung ist grundsätzlich eine Erlaubnis gem. §§ 8, 9 und 10 WHG bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen.

5.1.4.3 Die zur Ableitung und Rückhaltung des anfallenden Niederschlagswassers im Zuge der Bauarbeiten angelegten Mulden müssen eine hinreichende Dichtheit gegenüber dem anstehenden Grundwasser aufweisen. In Abhängigkeit vom Verschmutzungspotential des einzuleitenden Wassers, des Grundwasserstandes und der Wasserdurchlässigkeit der unterhalb der Mulden anstehenden Böden ist eine mögliche Beeinträchtigung des Grundwassers durch hydrogeologische Untersuchungen im Bereich der Mulden zu ermitteln und der Unteren Wasserbehörde der Stadt Münster darzulegen.

5.1.4.4 Das über die Böschungen breitflächig abgeleitete und dort teilweise versickernde Wasser darf keine Recycling-Baustoffe durchströmen.

5.1.4.5 Während der Bauausführung ist dafür Sorge zu tragen, dass keine Gewässerverunreinigungen auftreten. Das Einleiten von Sedimenten ist durch geeignete Maßnahmen zu verhindern. Sofern Schäden in den Gewässern auftreten, sind diese zeitnah auf Kosten des Vorhabenträgers zu beseitigen.

5.1.4.6 Im Überschwemmungsgebiet der Münsterschen Aa dürfen keine Recycling-Baustoffe eingebaut werden.

5.2 Kreislaufwirtschaft/Abfälle

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

Gem. RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 21.12.1992 (MBl.NRW. Nr. 17, 1993, S. 511, -Hinweise für die Wiederverwendung teerhaltiger Straßenbaustoffe-) und Erlass des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr vom 13.11.2015

Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBl.NRW. Nr. 75, 2001, S. 1472, -Anforderung 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 (KrWG) sowie dem Landesabfallgesetz NRW - unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften - Vorrang einzuräumen ist.

Die Hinweise in der Stellungnahme des Kreises Steinfurt vom 06.11.2013 sind zu beachten.

5.3 Bodenschutz

5.3.1 Allgemeines

Die während der Bauphase für Baustelleneinrichtungen, Erddeponien, Arbeitsstreifen und Materiallagerungen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sind unmittelbar nach Abschluss der Baumaßnahmen entsprechend ihrer bisherigen Nutzung standortgerecht wiederherzustellen.

5.3.2 Altlasten

5.3.2.1 Werden bei Bauarbeiten Altlasten im Sinne des § 2 Abs. 5 BBodSchG und ggf. hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen entdeckt, hat der Vorhabenträger diese in Abstimmung mit der örtlich zuständigen Unteren

Bodenschutzbehörde zu sanieren (§§ 2 Abs. 7, 4 Abs. 3 BBodSchG). Auch das LANUV ist unverzüglich zu benachrichtigen.

5.3.2.2 Soweit sich bei den Bauarbeiten Auffälligkeiten nach Farbe, Geruch usw. im Boden oder in Baukörpern 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.

5.3.2.3 Den aus dem Deckblatt VII erwachsenden Maßnahmen hat die Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Kreises Steinfurt unter Maßgabe der folgenden Nebenbestimmungen zugestimmt:

1. Bei den erdbaulichen Kompensationsmaßnahmen anfallende Bodenmassen sind in Abhängigkeit von organoleptisch festgestellten Auffälligkeiten in zwei verschiedenen Chargen – entsprechend der nachfolgenden Aufstellung – zu untersuchen:

Belastungsgrad	Chargengröße
organoleptisch unauffälliges Material	1.000 – 2.000 m^3
organoleptisch auffälliges Material	100 – 200 m^3

   Die angegebenen Chargengrößen sind als Höchstmengen anzusehen, bei denen eine entsprechende Analyse zu veranlassen ist. Bei ausreichender Kenntnis über die Zusammensetzung der Bodenmassen kann in Abstimmung mit dem Umwelt- und Planungsamt des Kreises Steinfurt (UBB) die Chargengröße reduziert oder erweitert werden.

2. Die Bauschutt- und Asphaltmassen sind grundsätzlich nach den „Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- und Erdbau“ gem. RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz IV – 3 – 953-26308, IV – 8 – 1573-30052 und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr –VI A 3 – 32-40/45 – vom 09.10.2001 zu untersuchen. In Abhängigkeit vom organoleptischen Befund ist der Parameterumfang in Abstimmung mit dem Kreis Steinfurt (Untere Abfallwirtschaftsbehörde / Untere Bodenschutzbehörde) zu ergänzen.

Folgende Analysen sind zu erstellen:

Teerhaltiger Straßenaufbruch (170301*)	ca. 1.500 m^3	1 Analyse
Bitumengemisch nicht teerhaltig (170302)	ca. 3.000 m^3	1 Analyse
Beton (170101)	ca. 3.500 m^3	1 Analyse
Schottergemisch (170107)	ca. 12.000 m^3	3 Analysen

3. Die erdbaulichen Kompensationsmaßnahmen auf dem ehemaligen Fliegerhorst Hopsten sind von einem unabhängigen Gutachter / Sachverständigen, der die nötige Sach- und Fachkunde besitzt, zu begleiten und zu dokumentieren. Die erforderliche Sach- und Fachkenntnis gilt als nachgewiesen, sofern der Gutachter / Sachverständige eine Zulassung gem. § 18 Bundesbodenschutzgesetz in Verbindung mit der Verordnung über Sachverständige und Untersuchungsstellen für Bodenschutz und Altlasten (SU-BodAV NRW) für das Sachgebiet 5 vorweist oder das Umwelt- und Planungsamt seiner Wahl zustimmt.

4. Zur Abschlussdokumentation gehören insbesondere die

   a) Erstellung eines Grundwassergleichenplans,

   b) Zusammenstellung der Analysen des ausgehobenen Materials und

   c) Nachweise über die Verwertung / Beseitigung des überschüssigen Bodens, Bauschutt, Asphalt, etc.

5.3.3 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. Schadenersatzansprüche gegen den Vorhabenträger hinsichtlich dennoch entstehender und nicht zu beseitigender Bodenverdichtungen bleiben unberührt.

5.3.4 Bodenverwendung

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

5.3.4.2 Als Baumaterial verwendeter Bodenaushub darf keine schädlichen Verunreinigungen enthalten. Soll Bodenaushub (ASN 17 05 04) für bauliche Maßnahmen verwendet werden, 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.

5.3.4.3 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 bzw. dem Umweltamt der Stadt Münster unaufgefordert vorzulegen (s. a. § 12 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung).

5.4 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 BImSchV) werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (lärmmindernder Fahrbahnbelag, Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände) bzw. an den baulichen Anlagen (z.B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Auf Abschnitt B, Nr. 5.3.8.1 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

5.4.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Der Träger der Straßenbaulast hat die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Lärmschutzanlagen zu errichten und zu unterhalten. Bei der Ausgestaltung der Anlagen ist insbesondere auf eine sorgfältige Anpassung an das Umfeld zu achten.

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 Beurteilungspegel bzw. die durch die 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte auf Dauer eingehalten werden. 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.

Im Erörterungstermin wurde vom Vorhabenträger eine Prüfung für die Verlängerung des Einbaus von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) von Bau-km 34+500 bis Bau-km 34+000 im Bereich Münster-Sprakel zugesagt. Diese Prüfung hat ergeben, dass mit dieser Maßnahme mehrere - zum Teil stark belastete - Anwesen geschützt werden können. Aus diesem Grund wird dem Vorhabenträger mit diesem Beschluss ergänzend der Einbau und die dauernde Unterhaltung von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) auf dem genannten Teilstück aufgegeben.

5.4.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke sind vom Träger der Straßenbaulast darauf hinzuweisen, dass sie, soweit 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 nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen be-

stimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind die Prognosewerte für das Jahr 2025 heranzuziehen.

Ansprüche dem Grunde nach haben die Eigentümer folgender Wohngrundstücke:

in Münster:

Ortsteil Nienberge
Am Braaken 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24
Bökenkamp 7, 9, 9a, 11
Von-Bissendorf-Weg 10

Ortsteil Sprakel
Im Draum 2, 4, 6, 8, 10, 12
Nienberger Str. 27

in Greven:
Siedlungsweg 1/3
Schützenstraße 139a, 141b, 143, 145

in den Außenbereichen der beiden Städte:
Aldruper Oberesch 26, 31, 33
Aldruper Straße 70, 76, 77/77a, 78, 80/80a, 121, 125, 132
Am Max-Klemens-Kanal 176, 178, 188, 199, 199a, 216, 223, 238, 240
An der Antoniuskapelle 36
Gasselstiege 700/700a, 702
Gimbter Heide 50, 50a
Hagelbachstiege 220, 277, 306, 316, 324
Heidegrund 81, 144, 195, 206, 230
Kleiheide 74
Langenhorster Stiege 360, 472, 474, 476
Lütke Ladbergen 65, 85, 87, 89, 200, 201

Mühlenweg 33, 37, 37a
Nienberger Straße 39, 40
Schlage 48
Schützenstraße 164
Sprakelweg 13, 14, 15, 17, 19, 23, 33, 33a, 44, 47
Vorbergweg 39
Wellingweg 18
Zum Bergbusch 125, 129

5.4.3 Ergänzende Lärmschutzmaßnahmen

Entsprechend seiner Zusage im Erörterungstermin wird der Vorhabenträger verpflichtet, die Brückengeländer der Brücke der L 510 im Zuge der Altenberger Straße über die Autobahn A 1 fachgerecht lärmschutztechnisch zu verkleiden und mit einer Lärmschutzwand im nordwestlichen Randbereich der Brücke an den im Bau befindlichen privaten Lärmschutzwall anzuschließen.

5.4.4 Entschädigungsansprüche

Die Eigentümer der in Abschnitt A, Nr. 5.4.2 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 EEG NRW).

5.5 Natur- und Landschaftsschutz

5.5.1 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.

5.5.2 Für die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde und - z.B. bei Erstaufforstungsmaßnahmen – mit dem Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen, Regionalforstamt Münsterland, 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.

5.5.3 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.

5.5.4 Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen hat während der Bauzeit gemäß DIN 18 920 bzw. RAS-LP 4 zu erfolgen. Im Zuge der Bauausführung entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen oder Gehölzbeständen sind durch sachgerechten Schnitt und Wundverschluss gemäß den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene Beschädigungen oder Zerstörungen von Pflanzenbeständen sind zu ersetzen. Bodenverdichtungen sind im Bereich der durch die Baumaßnahme betroffenen Pflanzenbestände nach Möglichkeit zu vermei-

den. 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.

5.5.5 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.

5.5.6 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 Inhalten der Maßnahmenblätter des Landschaftspflegerischen Begleitplans und 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 grundsätzlich die Unterhaltungspflege, sofern diese gänzlich oder teilweise von ihm sichergestellt werden kann; die Kosten hierfür hat der Träger der Straßenbaulast zu tragen. Bei nicht erworbenen 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.

5.5.7 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.

5.5.8 Die Bauarbeiten sind von der Bauvorbereitung bis zu ihrem Abschluss bzw. zur abschließenden Wiederherrichtung der bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen sowie der Kompensationsmaßnahmen durch entsprechend ausgebildetes Fachpersonal des Landesbetriebs zu begleiten (ökologische Baubegleitung). Aufgabe der ökologischen Baubegleitung ist die Überwachung

der genehmigungskonformen Umsetzung der Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Kompensation von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Sollten einzelne der vorgesehenen Maßnahmen nicht durchzuführen sein, sind im Rahmen der ökologischen Baubegleitung in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden funktional gleichgelagerte Maßnahmen vorzusehen. Die Tätigkeiten im Rahmen der ökologischen Baubegleitung sind zu dokumentieren und bei Bedarf den Naturschutzbehörden vorzulegen.

5.6 Landwirtschaft

5.6.1 Der Vorhabenträger hat 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.

5.6.2 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 auf die Errichtung der dann entbehrlich werdenden Straßen- und Wegeteile nach diesem Beschluss verzichten.

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

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

5.6.3 Die Zufahrten zu den Hofparzellen und den landwirtschaftlichen Grundstücken sind mindestens in vorhandener Breite und die Durchlässe mit ausreichender

Belastbarkeit herzustellen. Die im Erörterungstermin mit den jeweiligen Eigentümern getroffenen Vereinbarungen sind zu beachten.

5.6.4 Nach Ausschreibung und Vergabe hat die örtliche Bauleitung in Zusammenarbeit mit der bauausführenden Firma die Anlieger über die einzelnen Bauphasen zu informieren und ggf. Absprachen zu treffen, damit insbesondere Beeinträchtigungen für die landwirtschaftlichen Betriebe minimiert werden.

5.6.5 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.

5.6.6 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.

5.6.7 Flächen, die zur Durchführung der Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommen werden, sind nach Fertigstellung des Vorhabens wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen und der ursprünglichen Nutzung zur Verfügung zu stellen.

5.7 Denkmalschutz / Bodendenkmäler

Der Baubeginn ist der Stadt Münster/ Städtischen Denkmalbehörde (Tel. 0251/492-6148; 0171/3383564) oder der LWL Archäologie für Westfalen 4 Wochen vor Baubeginn anzuzeigen. Darüber hinaus sind erste Erdbewegungen 4 Wochen vor Beginn der LWL-Archäologie für Westfalen - Außenstelle Münster - An den Speichern 7, 48157 Münster schriftlich mitzuteilen.

Für alle im Planungsraum angetroffenen Fundstellen sind die folgenden Bestimmungen zu beachten:

- Erdarbeiten müssen archäologisch begleitet werden. Dies gilt insbesondere für den flächigen Bodenabtrag im Bereich der Münsterschen Stadt-

landwehr (Objekt Nr. 51), der nur unter Aufsicht der Städtischen Denkmalbehörde oder der LWL- Archäologie für Westfalen und mit geeigneter Technik durchgeführt werden darf. Der Städtischen Denkmalbehörde und der LWL-Archäologie für Westfalen muss vor Ort die Möglichkeit gegeben werden, auftretende Funde und Befunde zu bergen sowie zu dokumentieren. Die Kosten dafür trägt nach den Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen der Verursacher (§ 29 DSchG NRW).

- Der LWL-Archäologie für Westfalen – Außenstelle Münster (Tel. 0251/591 8911) oder der örtlich zuständigen Unteren 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).
- Der LWL-Archäologie für Westfalen oder ihren Beauftragten ist das Betreten des betroffenen Grundstücks zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können (§ 28 DSchG NRW). Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.

5.8 Berücksichtigung von Planungen anderer Planungsträger

Die Planungen der Oberen Wasserbehörde bei der Bezirksregierung Münster zum Wasserschutzgebiet "Kinderhaus" hat der Vorhabenträger bei der Ausführung der planfestgestellten Straßenbaumaßnahme nach dem jeweiligen Planungsstand zu berücksichtigen.

5.9 Baubedingte Nebenbestimmungen

5.9.1 Erschütterungen

Zur Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen durch Erschütterungen hat der Vorhabenträger bei allen Bauarbeiten in der Nähe von Gebäuden jedweder Nutzungsart die der DIN 4150-3 „Erschütterungen im Bauwesen“ entnommenen und in Tabelle 1 zum Gem. RdErl. „Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ des Ministeriums für Umwelt und Na-

turschutz, 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- enthaltenen Anhaltswerte zu beachten.

Es wird davon ausgegangen, dass sich weder durch die Bauarbeiten, noch durch den Betrieb des neuen Straßenzuges Einwirkungen auf Nachbargrundstücke ergeben, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen.

Sollte sich darüber hinaus im Rahmen der Bauausführungsplanung ergeben, dass unvermeidbare Bauverfahren mit zu erwartenden erheblichen Erschütterungsimmissionen eingesetzt werden müssen, hat der Vorhabenträger betroffene Eigentümer zu informieren, um die Notwendigkeit von Beweissicherungsmaßnahmen zu klären. Davon unbenommen behält sich die Planfeststellungsbehörde in diesen Fällen vor, dem Vorhabenträger gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf Rechte anderer erforderlich sind. Sollten entsprechende Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, wird ein Anspruch gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festgestellt. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden (vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses).

5.9.2 Baulärm

Die einschlägigen Richtlinien und Bestimmungen, wie z.B. die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) und die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV), soweit sie anwendbar ist, sind im Rahmen der Bauausführungsplanung und -durchführung zu beachten.

Zur Reduzierung der Beeinträchtigung durch Baulärm sind dem Stand der Technik entsprechende geräuscharme Baumaschinen einzusetzen. Gleichzeitig hat der Vorhabenträger darauf zu achten, dass möglichst geräuscharme Bauverfahren zur Anwendung kommen. Für eine temporär notwendige Verwendung lautstarker Baumaschinen (Schlagrammen, o.ä.) ist eine Beschränkung der Betriebszeiten vorzusehen. Hierdurch soll der Erholungs- und

Ruheanspruch am Wochenende sowie die Nachtruhe der Anwohner gewährleistet werden.

Sollte sich jedoch im Rahmen der Bauausführungsplanung ergeben, dass unvermeidbare Bauverfahren mit zu erwartenden erheblichen Baulärmimmissionen eingesetzt werden müssen, welche die Richtwerte der AVV überschreiten, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, dem Vorhabenträger gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf Rechte anderer erforderlich sind. Sollten entsprechende Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, wird ein Anspruch gem. § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG NRW auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festgestellt. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden (vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses).

Zudem hat der Vorhabenträger darauf zu achten, dass der Baustellenverkehr soweit wie möglich über die zu bauende Trasse zu erfolgen hat und die Benutzung von Straßen in Wohngebieten möglichst vermieden wird.

5.10 Straßenbautechnische und Verkehrstechnische Nebenbestimmungen

5.10.1 Straßenquerschnitt

Unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmengen 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

Standstreifen	2,50 m
Bankett	1,50 m
½ Kronenbreite	18,00 m

Zur Einbindung der Straße in die Landschaft werden die Böschungen unter Beachtung straßenbau- und -verkehrstechnischer Gesichtspunkte von der Straßenbauverwaltung entsprechend den Darstellungen im LBP mit Gehölzen des heimischen Wuchsraumes bepflanzt.

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

5.10.2 Wildschutzzäune

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Wildschutzes sind nach dem Ausbau auf beiden Seiten dieses Ausbauabschnittes auf gesamter Länge Wildschutzzäune nach Maßgabe der WSchuZR zu errichten.

5.10.3 Baustellenverkehr und Brückenbauwerke

Die Unterhaltung der von Baustellenverkehren genutzten Wege ist für die Zeit der Benutzung durch die Straßenbauverwaltung zu gewährleisten.

Die Abfolge der einzelnen Brückenbaumaßnahmen und notwendige Umleitungen sind mit den Städten Münster und Greven, bei Kreisstraßen mit dem Kreis Steinfurt zu koordinieren.

5.11 Nebenbestimmungen im privaten Interesse

5.11.1 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.

Auf Abschnitt B, Nr.9 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

5.11.2 Ertragsminderungen

Soweit durch das Straßenbauvorhaben selbst oder durch Kompensationsmaßnahmen Ertragsminderungen eintreten (z.B. durch Schattierung landwirtschaftlich genutzter Flächen), wird festgestellt, dass den Betroffenen ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses).

5.11.3 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.

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

5.12 Sonstige Nebenbestimmungen

5.12.1 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 Zustimmung; andernfalls ist ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

5.12.2 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.

5.12.3 Unterrichtungs-/ Abstimmungspflichten

5.12.3.1 Geplante Sicherungs- und Verlegungsmaßnahmen sind mit einer Vorlaufzeit von mindestens 6 Monaten mit der Stadtwerke Münster GmbH abzustimmen.

5.12.3.2 Beginn und Ablauf der Straßenbaumaßnahmen sind der Deutschen Telekom Technik GmbH so früh wie möglich, mindestens 4 Monate ggfls. 1 Jahr (s. Ziffer 12 und 16 im Schreiben der Deutschen Telekom Technik GmbH vom 23.10.2013) vor Baubeginn schriftlich anzuzeigen.

5.12.3.3 Der Beginn der Baumaßnahme ist der Thyssengas GmbH frühzeitig, mindestens 1 Jahr vor Baubeginn, mitzuteilen.

5.12.3.4 Beginn und Ende der Baumaßnahme sind dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Landeskommando Hessen, Fachbereich Infrastruktur, Moltkering 6 in 65189 Wiesbaden, E-Post: LKdoHEVerkInfra@bundeswehr.org, mitzuteilen.

5.12.3.5 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.

5.12.4 Zu beachtende Hinweise

5.12.4.1 Die Hinweise der Bezirksregierung Münster, Dezernat 51, im Schreiben vom 03.09.2013, Az. 51.5-017/ST.2010.00 18 A 1 MS-Greven, sind zu beachten.

5.12.4.2 Die Hinweise der Bezirksregierung Münster, Dezernat 54.1 im Schreiben vom 16.10.2013, Az. 54.13.03-206/2013.0089, sind zu beachten.

5.12.4.3 Die Hinweise des Kreises Steinfurt im Schreiben vom 06.11.2013 und 06.12.2016 zum Deckblatt VII, Az. 67-15-07, sind zu beachten.

5.12.4.4 Die Hinweise der Stadt Münster im Schreiben vom 16.12.2013, Az. 61.42.0012, sind zu beachten.

5.12.4.5 Die Hinweise der Stadt Greven im Schreiben vom 21.10.2013, sind zu beachten.

5.12.4.6 Die Hinweise der LWL-Archäologie für Westfalen in den Schreiben vom 05.05.2013, Az. Gr/Ti/M 253/10 B und 16.09.2013, Az. Gr/Ti/M 473/13 B, sind zu beachten.

5.12.4.7 Die Hinweise der Stadtwerke Münster GmbH im Schreiben vom 23.10.2013, Az. NG2 Ha, sind zu beachten.

5.12.4.8 Die Hinweise der Deutsche Telekom Technik GmbH im Schreiben vom 23.10.2013, Az. WMSTI 45543147, sind zu beachten.

5.12.4.9 Die Hinweise der Thyssengas GmbH im Schreiben vom 29.10.2013, Az. N-D/Kr 2013-TOB-0571, sind zu beachten.

5.12.4.10 Der Hinweis der PLEdoc GmbH im Schreiben vom 30.08.2013, Az. 138204, ist zu beachten.

5.12.4.11 Die Hinweise der Toll Collect GmbH im Schreiben vom 13.11.2013 sind zu beachten.

5.12.4.12 Die Hinweise des Unterhaltungsverbandes II St. Mauritz-Altenberge im Schreiben vom 18.10.2013 sind zu beachten.

5.12.4.13 Die Hinweise des Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverbandes e.V., Kreisverband Steinfurt, im Schreiben vom 22.10.2013, Az. 24.04.01.01-1-1/13(A 1/MSN-G), sind zu beachten.

5.12.4.14 Die Hinweise des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr im Schreiben vom 27.11.2015, Az. Infra I 3-45-60-00/West-G-070-13-a, sind zu beachten.

6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

6.1 Verfahrenseinwendungen

Soweit Einwendungen gegen die Durchführung des Anhörungsverfahrens erhoben wurden, werden diese aus den sich aus Abschnitt B, Nrn. 2, 3 und 5 dieses Beschlusses ergebenden Gründen zurückgewiesen.

6.2 Berücksichtigte und gegenstandslose 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 Planfeststellungsbeschlusses im Rahmen von Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen bereits an die Straßenbauverwaltung veräußert worden sind, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass etwaige Einwendungen hinsichtlich der Inanspruchnahme dieser Grundstücke gegenstandslos geworden sind.

6.3 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen

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

- die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme in Frage gestellt werden,
- die Linienführung mit einem symmetrischen Ausbau in Frage gestellt wird,
- unzumutbare Lärm- und Schadstoffeinwirkungen befürchtet und weitergehender (aktiver) Lärmschutz gefordert werden,
- Beeinträchtigungen von Landwirtschaft und landwirtschaftlichen Nutzflächen befürchtet werden,
- der Umfang der vom Straßenbaulastträger eingereichten Unterlagen nach § 6 UVPG für unzureichend gehalten wird,
- eine Verletzung des Rechts auf Eigentum (Art. 14 GG) und der Ausübung des Betriebs (Art. 12 GG) vorliege,
- Bedenken gegen die Methodik, Berechnung und Erstellung der verschiedenen Gutachten und Fachbeiträge vorgetragen werden,

werden diese für unbegründet erachtet und aus den sich aus Abschnitt B dieses Beschlusses ergebenden Gründen zurückgewiesen.

Fragen der Entschädigung sind in einem gesonderten Entschädigungsverfahren außerhalb dieser Planfeststellung zu regeln (vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses).

6.4 Spezielle Einwendungen und Forderungen

Die von Behörden, Stellen und privaten Beteiligten im Übrigen erhobenen speziellen Forderungen und Einwendungen werden aus den in Abschnitt B dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

6.5 Präkludierte Einwendungen

Insgesamt 20 Einwenderinnen und Einwender sind nach § 17a FStrG mit ihren Einwendungen gegen die offen gelegten Pläne im Verwaltungsverfahren 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 12.11.2013 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 24.10.2013 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 jeder Einwender schon zu diesem Zeitpunkt eine aus dem Bau der Straße -möglicherweise- resultierende Beeinträchtigung seiner Rechte erkennen konnte.

Die Versäumung der Frist hat zur Folge, dass die Einwendungen im Verwaltungsverfahren ausgeschlossen sind.

Ungeachtet der jeweils eingetretenen formellen bzw. materiellen Präklusion sind die in den jeweiligen Einwendungen geltend gemachten Belange aufgrund von unpräkludierten Dritteinwendungen im Planfeststellungsverfahren bei der Abwägung im Ergebnis berücksichtigt worden.

B Begründung

1 Das Vorhaben

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst im Wesentlichen

- den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn 1 (A 1) von der Anschlussstelle Münster-Nord, Bau-km 41+028,80 (ca. 300 m nördlich der Brücke im Zuge der Altenberger Straße in Münster-Nienberge) bis zur Anschlussstelle Greven, Bau-km 30+450,00 (ca. 80 m vor der Brücke im Zuge der Schützenstraße in Greven), einschließlich
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über den Wirtschaftsweg "Gasselstiege" in Bau-km km 40+206
- Verbreiterung der Brücke im Zuge der A 1 über den Wirtschaftsweg "Hagelbachstiege" in Bau-km 39+069
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über die DB-Strecke „Münster-Gronau“ in Bau-km 38+773
- Verbreiterung der Brücke im Zuge der A 1 über den Wirtschaftsweg "Lütke Ladbergen" in Bau-km 38+595
- Böschungssicherung an der Brücke im Zuge der K 13 („Am Max-Klemens-Kanal“) über die A 1 in Bau-km 37+207
- Erweiterung des Rastplatzes „Plugger Heide“ in Bau-km 36+600, u.a. mit einer Lärmschutzwand in Höhe von 3,75 m von Bau-km 36+739 bis Bau-km 36+536
- Erweiterung des Rastplatzes „Sandrup“ in Bau-km 36+600, u.a. mit einer Lärmschutzwand in Höhe von 3,75 m von Bau-km 36+497 bis Bau-km 36+733
- Neubau der Brücke im Zuge des Wirtschaftsweges „Landwehr“ über die A 1 in Bau-km 36+062
- Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages mit einem Korrekturwert D_{StrO} = - 5 dB(A) von Bau-km 36+900 bis Bau-km 34+000
- Neubau einer Lärmschutzwall/-wandkombination mit einer Wallhöhe von 5,00 m und einer Wandhöhe von 4,00 m von Bau-km 36+051 bis Bau-km 35+346 auf der Ostseite der A 1

- Neubau einer Lärmschutzwand in einer Höhe bis zu 6,00 m von Bau-km 35+350 bis Bau-km 35+275 auf der Ostseite der A 1
- Neubau einer Lärmschutzwall/-wandkombination mit einer Wallhöhe von 5,00 m und einer Wandhöhe von 4,00 m von Bau-km 35+277 bis Bau-km 35+070 auf der Ostseite der A 1
- Neubau einer Lärmschutzwand in einer Höhe bis zu 4,50 m von Bau-km 35+070 bis Bau-km 34+960 auf der Ostseite der A 1
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über die K 21 ("Nienberger Straße“) in Bau-km 35+314
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über den Wirtschaftsweg "Sprakelweg" in Bau-km 35+020
- Sanierung der Brücke im Zuge der A 1 über das Gewässer 4500 "Sprakelbach" in Bau-km 34+689
- Sanierung der Brücke im Zuge der A 1 über die DB-Strecke „Münster-Emden“ in Bau-km 34+418
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über die B 219 ("Aldruper Straße“) in Bau-km 34+207
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über einen Wirtschaftsweg und eine Betriebszufahrt in Bau-km 33+831
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über das Gewässer 4000 ("Münstersche Aa“) und eine Viehtrift in Bau-km 33+428
- Entsiegelung des Rastplatzes „Gimbter Heide“ in Bau-km 33+250
- Sanierung der Brücke im Zuge der A 1 über das Gewässer 4200 in Bau-km 32+974
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über den Wirtschaftsweg "Aldruper Oberesch / Mühlenweg" in Bau-km 32+723
- Entsiegelung des Rastplatzes „Klaternberg“ in Bau-km 32+300
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über die K 18 ("Grevener Straße“) in Bau-km 32+072
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über die „Emsumflut“ sowie die Gewässer 0400 und 5000 in Bau-km 32+723

- Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages mit einem Korrekturwert D_{StrO} = - 5 dB(A) von Bau-km 30+952 bis Bau-km 30+450
- Neubau einer Lärmschutzwand in einer Höhe von 6,00 m von Bau-km 30+921 bis Bau-km 30+700 auf der Westseite der A 1
- Neubau einer Lärmschutzwand in einer Höhe von 4,50 m von Bau-km 30+700 bis Bau-km 30+578 auf der Westseite der A 1
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über die „Ems“ in Bau-km 30+635
- Neubau einer Lärmschutzwand in einer Höhe von 6,00 m von Bau-km 30+578 bis Bau-km 30+450 auf der Westseite der A 1
- landschaftspflegerische Maßnahmen im trassennahen Bereich
- landschaftspflegerische Maßnahmen außerhalb der Trasse auf öffentlichen Flächen im nordöstlichen Bereich der Gemeinde Westerkappeln unmittelbar an der Landesgrenze zu Niedersachsen und südlich des Mittellandkanals auf dem Gelände des Truppenübungsplatzes „Wersener Heide“ - auf land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen des Hofes „Große-Glanemann“ im Süden von Saerbeck – auf der Fläche des ehemaligen Fliegerhorstes Hopsten-Dreierwalde auf dem Gebiet der Stadt Hörstel - südlich der Anschlussstelle Münster-Nord am „Haus Spital“ - im Ausbauabschnitt 4.1 am geplanten Rastplatz „Maestruper Brook“, auf der Westseite der A 1,

  und die sonstigen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege und Maßnahmen zur Gewährleistung des Artenschutzes sowie die hiermit im Zusammenhang stehenden übrigen notwendigen Änderungsmaßnahmen an dem vorhandenen Straßen-, Wege- und Gewässernetz und Anlagen Dritter.

2 Vorgängige Verfahren

2.1 Bedarfsplan des Bundes

Die Neufassung des Bedarfsplans zum Fernstraßenausbaugesetz hat durch das am 31.12.2016 in Kraft getretene Sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3354) Gesetzeskraft erlangt. Darin ist die hier festgestellte Maßnahme unter der lfd. Nr. 858 als "Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung" ausgewiesen. Damit ist gesetzlich festgelegt, dass die Maßnahme den fachgesetzlichen Zielvorstellungen entspricht und vernünftigerweise geboten ist.

2.2 Landesplanung

Auf der Grundlage des Landesentwicklungsplanes hat die Regionalplanung für die Bedarfspläne des Bundes planerische Flächenvorsorge zu betreiben und die regionalen Ziele der Raumordnung für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen im Münsterland festzulegen.

Der Landesentwicklungsplan (LEP NRW, Stand 1995, Teil B) stellt im Umfeld der bestehenden A 1 überwiegend Freiraum sowie wenige Waldflächen dar. Emsniederung und Flächen im Bereich des Altenberger Rückens werden als Gebiete für den Schutz der Natur berücksichtigt.

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Münster - Teilabschnitt "Münsterland" wird das Areal zu beiden Seiten der Autobahn vornehmlich als Agrarbereich dargestellt. Erholungsbereiche umfassen nahezu den gesamten Raum südlich des Max-Klemens-Kanals wie auch das Umland der beiden Fließgewässer Ems und Münstersche Aa. Bereiche für den Schutz der Landschaft sind zwischen Greven und Sprakel sowie südlich der Bahnstrecke Münster - Burgsteinfurt bis in Höhe von Nienberge ausgewiesen. Die Niederungen der vorgenannten Gewässer und Flächen nördlich von Nienberge sind als Bereiche für den Schutz der Natur gekennzeichnet. Bereiche zum Schutz der Gewässer werden für das Umfeld der Ems sowie westlich von Sprakel benannt.

Der Flächennutzungsplan 2020 der Stadt Greven, rechtskräftig seit dem 27.06.2016, stellt das Umfeld der Autobahntrasse als Wald und überwiegend

landwirtschaftliche Flächen dar. An lediglich einer Stelle ragt südlich der Grevener Straße (K 18) eine Grünfläche (Golfplatz), die zudem als Fläche für Abgrabungen definiert ist, in das Autobahnumfeld. Darüber hinaus sind Abgrenzungen eines Naturschutzgebietes im Bereich der Ems, von Landschaftsschutzgebieten nördlich der K 18, an der Münsterschen Aa, sowie die Kennzeichnung von Überschwemmungsgebieten entlang der vorgenannten Gewässer enthalten. Westlich der Autobahn und nördlich der Kreisstraße ist eine Parzelle als Fläche für "Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft" umgrenzt.

Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Münster vom 08.04.2004, zuletzt geändert am 23.03.2018, weist die im Planungsgebiet liegenden Bereiche vornehmlich der landwirtschaftlichen Nutzung zu. Waldflächen liegen schwerpunktmäßig in den südlichen Trassenabschnitten. Randzonen der Siedlungsschwerpunkte Sprakel und Nienberge ragen in das Autobahnumfeld hinein. Über längere Strecken sind begleitende private Lärmschutzanlagen dargestellt. Die unter Natur- und Landschaftsschutz stehenden Flächen konzentrieren sich auf den Raum Münstersche Aa und das Areal südlich der DB-Trasse Münster - Burgsteinfurt. Insbesondere entlang der Autobahn sind weite Bereiche punktuellen, linearen sowie flächenhaften "Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft" vorbehalten. Die Grenze einer Wasserschutzzone III tangiert das Planungsgebiet südwestlich von Sprakel.

Auf dem Gebiet der Stadt Münster grenzen rechtskräftige Bebauungsplangebiete unmittelbar an die Autobahn (Nienberge) oder liegen in der weiteren Umgebung (Sprakel). Westlich der AS Greven ragt der Geltungsbereich des B-Planes zur Sport- und Freizeitanlage Siedlungsweg der Stadt Greven in das Planungsgebiet.

2.3 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.

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Gelsenkirchen, hat den von der Regionalniederlassung Münsterland aufgestellten Plan mit Schreiben vom 12.07.2013 der Bezirksregierung Münster zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.

Der Plan hat auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 11.09.2013 bis 10.10.2013 (einschließlich) in den Städten Münster und Greven und in der Gemeinde Westerkappeln während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Kommunen 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 UmwRG i. V. m. § 66 LNatSchG NRW (vergleiche vormals § 12 LG) anerkannten Vereinigungen sind über die Auslegung der Planunterlagen zusätzlich von der Bezirksregierung über das Landesbüro der Naturschutzverbände informiert worden.

3.2 Umfang der auszulegenden Planunterlagen

Im Anhörungsverfahren wurde verschiedentlich eingewandt, dass die ausgelegten Planunterlagen nicht ausreichend gewesen seien, um die vom Vorhaben Betroffenen zu informieren. Diese Rügen werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde zeigt zwar Verständnis für das Bemühen von Betroffenen, wegen der höchst komplexen Sachverhalte über möglichst viele Details einer neuen Planung Kenntnis zu erhalten. Derartiges ist aber durch das Gesetz nicht geboten. § 73 Abs. 3 Satz 1 i.V.m. Abs. 1 Satz 2 VwVfG.NRW. verdeutlicht, was unter Plan im Sinne des Planfeststellungsrechts zu verstehen ist. Danach müssen die Unterlagen über alle für die Beurteilung des Vorhabens wesentlichen Gesichtspunkte Aufschluss geben. Sie müssen etwaigen Einwendern insbesondere die notwendigen Kenntnisse vermitteln, ohne die eine Beurteilung potenzieller Einwirkungen, Gefahren oder Nachteile einer Baumaßnahme nicht möglich ist. Mit der Planauslegung brauchen jedoch nicht bereits alle Unterlagen bekannt gemacht werden, die möglicherweise erforderlich sind, die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend darzutun oder den festgestellten Plan vollziehen zu können. Ausreichend ist vielmehr, dass sich die abwägungserheblichen Belange mit einer Deutlichkeit ergeben, die es erlaubt, ihre Bedeutung für die Planung und die Betroffenheit Dritter zu erkennen.

Diesem Informationsanspruch der Einwender ist durch die Auslegung der Planunterlagen entsprochen worden.

3.3 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 08. bis 11.12.2015 in den Freiherr-vom-Stein-Saal in der Bezirksregierung Münster, Domplatz 36, 48143 Münster, eingeladen. Der Erörterungstermin ist vorab ortsüblich bekannt gemacht worden. Zudem fand eine Einzelerörterung am 28.01.2016 statt.

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 Gegenäußerungen der Straßenbauverwaltung sowie in der Erörterungsverhandlung konnten einige Einwendungen und Bedenken ausgeräumt sowie Vorschläge und Anregungen berücksichtigt werden. Auf die vom Vorhabenträger gegebenen und in die Niederschrift über die Erörterung aufgenommenen Zusagen wird verwiesen.

3.4 Planänderungen

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

Deckblatt I
Korrektur der Grunderwerbsunterlagen

Aus Anlass von Einwendungen (**lfd. Nr. 675 und 711**) gegen die Inanspruchnahme privater Flächen, auf denen bereits eine Heckenanpflanzung als Sichtschutz zur Autobahn hin besteht, und um deren Schonung gebeten wurde, wurde auf Anregung des Verhandlungsleiters die dauerhaft zu erwerbende Fläche korrigiert. Die zeichnerische Darstellung der Fläche im Grunderwerbsplan in Bau-km 37+300 ist zwar korrekt, die zu erwerbende Fläche aus dem Flurstück 19, Flur 53, Gemarkung St. Mauritz ist jedoch unter lfd. Nr. 108.01 mit einer Größe von 108 m^2 zu klein angegeben. Die tatsächliche Größe der zu erwerbenden Fläche beträgt 702 m^2.

Da durch diese Änderungen die Belange der o.a. Einwender stärker als bisher berührt werden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden.

Eine Stellungnahme zum Deckblatt I durch die Betroffenen ist nicht erfolgt. Es wurden keine Einwendungen gegen das Deckblatt I erhoben.

Deckblatt II
Temporäre Mehrinanspruchnahme zur Sicherung einer Gashochdruckleitung

Aus Anlass von Einwendungen (**lfd. Nr. 18**) gegen die offengelegte Planung wurde die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche zur Sicherung der Schutzrohrenden der Gashochdruckleitung in Bau-km 30+300 auf den auch bisher betroffenen Flurstücken 4 und 13, Flur 42 in der Gemarkung St. Mauritz um zusätzliche 2.379 m^2 erhöht. Diese Erhöhung schließt die Zuwegung mit ein.

Da durch diese Änderungen die Belange der Betroffenen stärker als bisher berührt werden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden.

Der durch die Maßnahme betroffene Eigentümer hatte mit seiner Stellungnahme Einwendungen (**lfd. Nr. 597**) gegen das Deckblatt II erhoben und dabei insbesondere die vorübergehende Inanspruchnahme für die Zuwegung zur Sicherungsmaßnahme bemängelt, die auch flächenschonender zu realisieren sei.

Ein daraufhin unter Beteiligung aller Betroffenen durchgeführter Ortstermin hat zu einer Aktualisierung des Deckblatts II geführt. Danach wird die vorübergehende Inanspruchnahme auf dem Flurstück 13, Flur 42, Gemarkung St. Mauritz, lediglich um 266 m^2 erhöht.

Gegen die Aktualisierung des Deckblatts II wurden keine Einwendungen erhoben.

Deckblatt III
Korrektur der Grunderwerbsunterlagen zur Verlegung der Münsterschen Aa

Aus Anlass von Einwendungen (**lfd. Nr. 710 und 721**) hat der Vorhabenträger eine Korrektur der Grunderwerbsunterlagen in Bau-km 33+400 vorgenommen. Die Verlegung der Münsterschen Aa verursacht nicht nur eine vorübergehende Inanspruchnahme, sondern auch dauerhafte Beschränkungen und Nutzungsänderungen (Umwandlung von Boden in Wasserfläche und umgekehrt). Zudem sind Flächen, die nach der Verlegung der Münsterschen Aa vom bisherigen Eigentümer nicht mehr erreicht werden können, zu erwerben.

Da durch diese Änderungen die Belange der Betroffenen anders als bisher berührt werden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden.

Einwendungen gegen das Deckblatt III wurden nicht erhoben.

Deckblatt IV
Umgestaltung eines Regenrückhaltebeckens

Aus Anlass von Einwendungen (**lfd. Nr.448**) hat der Vorhabenträger das in Bau-km 36+450 geplante Regenrückhaltebecken geringfügig umgeplant, um so die vom Grundstückseigentümer geforderte Zufahrt zu seiner Ackerfläche zu erhalten. Im Zuge dieser Umplanung musste auch die Einleitungsstelle Nr. 3329000131.E01 um 25 m verlegt werden.

Da durch diese Änderungen die Belange der Betroffenen stärker als bisher berührt werden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden.

Einwendungen gegen dieses Deckblatt wurden nicht erhoben.

Deckblatt V
Verlegung einer Zufahrt zum Regenklärbecken

Aus Anlass von Einwendungen (**lfd. Nr. 595**) des Eigentümers werden die für eine Zuwegung zu einem in Bau-km 30+980 geplanten Regenklärbecken beanspruchten Flächen nicht mehr benötigt. Die Zufahrt zu dem in Rede stehenden Regenklärbecken erfolgt nunmehr direkt von der Autobahn, so dass die Flächeninanspruchnahme des Einwenders auf ein Mindestmaß beschränkt wurde.

Da durch diese Änderungen die Belange der Betroffenen anders als bisher berührt werden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden.

Einwendungen gegen dieses Deckblatt wurden nicht erhoben.

Deckblatt VI
Umplanung der Lärmschutzanlage für das Wohngebiet Sprakel

Aus Anlass von Einwendungen (**lfd. Nr. 58 und 524**) der Eigentümer werden die aktiven Lärmschutzanlagen in Form von Lärmschutzwällen, zur Reduzierung des landwirtschaftlichen Flächenverbrauchs und zur Abwendung einer drohenden Existenzgefährdung, dahingehend umgeplant, dass anstatt eines Lärmschutzwalls eine Wall-/Wandkombination errichtet und damit die Flächeninanspruchnahme der Einwender auf ein Mindestmaß beschränkt wird.

Da durch diese Änderungen die Belange der Betroffenen anders als bisher berührt werden, ist ihnen das Deckblatt einschließlich einer Aktualisierung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden.

Gegen dieses Deckblatt wurden Einwendungen erhoben.

Deckblatt VII
Verlegung der Erweiterung des Retentionsraumes der Ems sowie der Kompensationsmaßnahme A/E 5

Aus Anlass von Einwendungen (**lfd. Nr. 194**) wurde auf die Inanspruchnahme der Flächen des Einwenders zur Erweiterung des Retentionsraumes der Ems sowie der Kompensationsmaßnahme A/E 5 in Bau-km 30+500 verzichtet. Stattdessen wird die Retentionsraumerweiterung wie auch ein Teil der Extensivierung (A/E 5a) auf einem nahe gelegenen, in Privatbesitz befindlichen, Flurstück im Überschwemmungsgebiet der Ems durchgeführt. Da diese Fläche kleiner ist als die ursprünglich geplante Fläche wird die fehlende Kompensation auf bundeseigenen Flächen des ehemaligen Militärflughafens Hopsten-Dreierwalde in Form von Entsiegelung und Extensivierung (A/E 5b) durchgeführt.

Soweit durch diese Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, ist ihnen die Änderung mitgeteilt und Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen gegeben worden. Den anerkannten Naturschutzvereinigungen ist das Deckblatt VII ebenfalls zur Stellungnahme übersandt worden.

Zu diesem Deckblatt ist eine Stellungnahme des Naturschutzbund Münster e.V. auch namens und in Vollmacht des BUND Münster eingegangen. Die darin vorgetragenen Bedenken richten sich im Wesentlichen gegen die räumliche Lage des neu definierten Retentionsraumes und die teilweise Verlagerung der Ausgleichs-/Ersatzmaßnahme in einen Bereich ohne räumlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme. Die Hauptmaßnahme liegt ausweislich der durch den Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen innerhalb des für Retentionsmaßnahmen in Frage kommenden Suchraumes im Überschwemmungsgebiet der Ems. Die beteiligten Naturschutz- und Wasserbehörden haben den Planungen im Deckblatt VII ausdrücklich zugestimmt. Die Planfeststellungsbehörde hält einen partiellen Ausgleich auf dem Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes in Hopsten-Dreierwalde für gerechtfertigt zur Schonung der dringend vom Einwender benötigten landwirtschaftlichen Flächen.

Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

Die Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde des Kreises Steinfurt hat der Maßnahme unter Maßgabe der Nebenbestimmungen im Abschnitt A, Nr. 5.3.2.3, zugestimmt.

3.5 Weitere eingereichte Unterlagen

Außerdem wurden aus verschiedenen Gründen weitere, unter Abschnitt A, Nrn. 2.3 und 2.4 dieses Beschlusses aufgeführte Unterlagen, vom Vorhabenträger nach dem Erörterungstermin eingereicht, die mit planfestgestellt und mit diesem Planfeststellungsbeschluss gem. § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden.

3.6 Einwendungsinhalte

Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen wird auf den Inhalt der Verfahrensakten und die Niederschrift zum Erörterungstermin (Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nrn. 35 und 36) 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. Für den Ausbau der Bundesautobahn 1 von der AS Münster-Nord bis zur AS Greven von Bau-km 41+028,80 (ca. 300 m nördlich der Brücke im Zuge der Altenberger Straße in Münster-Nienberge) bis Bau-km 30+450,00 (ca. 80 m westlich vor der Brücke im Zuge der Schützenstraße in Greven) 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, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG.NRW.). Der Planfeststellungsbeschluss umfasst dabei auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine „Notwendigkeit“ i. S. der vorgenannten Vorschrift ist für solche Maßnahmen

anzunehmen, die zur „Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind“. Dabei dürfen die Folgemaßnahmen „über Anschluss und Anpassung" nicht wesentlich hinausgehen. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben“ (BVerwG, Urteil v. 12.2.1988 - 4 C 54.84- DVBl. 1988, S. 843).

Demnach stellen insbesondere der Abriss und der Neubau bzw. die Erweiterung der Überführungsbauwerke, die Verlegung von Gewässern, die Änderungen im Wirtschaftswegenetz 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.

Soweit durch das Vorhaben auch die Erdgasfernleitung L7511 der Thyssengas GmbH betroffen wird, werden die notwendigen Maßnahmen durch die Leitungsbetreiberin außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens eigenständig durchgeführt. Die erforderlichen Arbeitsflächen werden durch die Planfeststellung temporär zur Verfügung gestellt (s. Deckblatt II).

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 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

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

Für das Bauvorhaben ist nach § 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 vom Vorhabenträger zu Beginn nach § 6 UVPG für das Anhörungsverfahren vorgelegten Planunterlagen berücksichtigen mögliche Umweltauswirkungen durch die Anlage des Vorhabens selbst, ihren Bau und ihren Betrieb - jeweils orientiert an der Reichweite der als relevant bewerteten Wirkungen. Die Beurteilung der UVP-schutzgutbezogenen Auswirkungen des beantragten Vorhabens erfolgte auf der Grundlage von Vorgaben der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV), sonstigen fachgesetzlichen Vorgaben und Vorschriften,

dem Stand der Technik, allgemein anerkannten Regeln und gutachterlicher Erfahrung.

Im zentralen Erläuterungsbericht der gemäß § 6 UVPG eingereichten Planfeststellungsunterlagen informiert der Vorhabenträger eingangs bei den Angaben zum beantragten Vorhaben darüber, dass UVP-bezogene Aussagen über die Umweltauswirkungen in der beigefügten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), den jeweils beigefügten Untersuchungen des landschaftspflegerischen Begleitplans, den lärmtechnischen Untersuchungen, den Untersuchungen zu Schadstoffimmissionen, den wassertechnischen Unterlagen und auch im Erläuterungsbericht selbst zu finden sind, und zwar bei dessen Ausführungen zum voraussichtlichen Flächenbedarf und zu den Auswirkungen des Vorhabens auf Boden, Klima, Erholungsfunktion und betroffene Kultur- und Sachgüter.

Im weiteren Verlauf des Erläuterungsberichts gibt der Vorhabenträger eine Übersicht über seine wesentlichen Auswahlgründe für die Verfahrenstrasse unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Straßenbauvorhabens.

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 mit ortsüblicher Bekanntmachung der öffentlich ausgelegten Planunterlagen, in der auch auf das beantragte Zulassungsverfahren für das Straßenbauvorhaben und die zuständige Verfahrensbehörde, dessen UVP-Pflicht und auch darauf hingewiesen wurde, dass die offengelegten Planunterlagen die notwendigen Angaben zur UVP enthalten, was ausnahmslos für alle ausgelegten Erläuterungsberichte zu den Fachplanungsunterlagen in übersichtlicher Art und Weise zutrifft. Mit ausgelegt wurden zur Information der Öffentlichkeit auch die UVS-Unterlagen. Das Anhörungsverfahren entsprach damit den Anforderungen des § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG.NRW. (§ 9 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 1a UVPG).

Die Planänderungen der Deckblätter I bis VII 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.

Da der Antrag auf Planfeststellung im vorliegenden Verfahren vor dem 16.05.2017 lag, war nach der Übergangsregelung in § 74 Abs. 2 des UVPG in der Fassung vom 27.06.2017 noch das bis zu diesem Stichtag geltende (alte) UVPG für dieses Zulassungsverfahren anzuwenden.

4.4.1 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:

4.4.1.1 Mensch

Während der Bauzeit ist mit vorübergehenden Verkehrsbehinderungen sowie Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen zu rechnen. Im Bereich der Lärmschutzwälle und –wände wird sich durch den Neubau/Ausbau der A 1 die Wohnqualität verbessern und der Verkehrslärm reduzieren.

Als bau- und betriebsbedingte Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf den Menschen sind im Wesentlichen zu nennen:

- vorübergehende verstärkte visuelle und akustische Wahrnehmung des landschaftsuntypischen Straßenkörpers im Bereich der Baustrecken;
- Erhöhung der Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen durch den Baustellenbetrieb und Baustellenverkehr;
- vorübergehende Verkehrsbehinderungen und -gefährdungen durch die Verkehrsführung während der Bauzeit;
- Verbesserung der Wohnqualität insbesondere im Bereich der Ortslagen Münster-Sprakel und Greven durch eine Lärmschutzwall-/wand-Kombination sowie Lärmschutzwände und der damit verbundenen Reduzierung des Verkehrslärms für die Anlieger

Da sich der Ausbau der A 1 weitgehend auf die bestehenden Grenzen des Straßenkörpers beschränkt und nur in Teilbereichen geringfügig darüber hinausgeht, ist ein anlagebedingter Verlust von Wohnbauflächen i.d.R. nicht gegeben.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen, die über die derzeitige Belastung durch Lärm- und Schadstoffimmissionen hinausgehen, sind mit dem Ausbau nicht verbunden. Da im Zuge des Ausbaus aktive Lärmschutzmaßnahmen errichtet und die außerhalb dieser Bereiche liegenden Wohngebäude - soweit entsprechende Anspruchsvoraussetzungen vorliegen - mit passivem Lärmschutz versehen werden, ist von einer spürbaren Verbesserung der heutigen Situation auszugehen. Der anlage- und baubedingte Verlust des Böschungsbewuchses ist vorübergehend mit einer potentiell erhöhten betriebsbedingten Beeinträchtigung der Luftqualität und verstärkter visueller Wahrnehmbarkeit des Straßenkörpers verbunden.

Die Beeinträchtigung von Flächen mit Erholungs- und Freizeitfunktion liegt anlagebedingt nicht vor. Baubedingt ist mit einer vorübergehenden Beeinträchtigung durch temporäre Sperrung von Wegen, Lärm, Immissionsbelastungen und Erschütterungen zu rechnen.

4.4.1.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft

Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen ergeben sich durch die Anlage selbst sowie durch den Bau und Betrieb der Straße. 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. Der anlagebedingte Eingriff durch die Erstellung von Entwässerungseinrichtungen ist mit relativ geringen Beeinträchtigungen verbunden, da sich die Standorte der geplanten RRB/RKB in überwiegend intensiv genutzten Bereichen (Acker, Grünland) befinden, für die nur in Randbereichen in geringem Umfang Gehölzbestände in Anspruch genommen werden.

Vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes bis zur Stadtgrenze in Baukm 34+050 liegt die A 1 im Geltungsbereich des seit Februar 1998 rechtskräftigen Landschaftsplanes LP2 „Nördliches Aatal und Vorbergs Hügel“ der Stadt Münster. Im weiteren Verlauf grenzt daran der Landschaftsplan Nr. 1 „Grevener Sande“ des Kreises Steinfurt an, der seit 1982 rechtskräftig ist.

Im Untersuchungsgebiet liegen folgende Landschafts-, Naturschutz- und FFH-Gebiete:

Stadt Münster

Naturschutzgebiet

MS-012 (NSG 2-2.1.6) Vorbergs Hügel

Landschaftsschutzgebiete

LSG-3911-002 (LSG 2-2.2.2) Nördliches Aatal und Emsniederung
LSG-3911-005 (LSG 2-2.2.1) Altenberger Rücken

Naturdenkmäler

ND 2-2.3.3 Stieleiche - südlich der Zufahrt zum Gehöft Sprakelweg
ND 2-2.3.17 Stieleiche mit Teich

Geschützter Landschaftsbestandteil

LB 2-2.4.6 Hagelbach – Nienberger Bach

Kreis Steinfurt

Naturschutzgebiet

ST-102 (N 2.1.1) Emsaue (FFH-Gebiet)

Landschaftsschutzgebiete

LSG-3911-046 Münstersche Aa südlich von Greven
LSG-3911-047 Emsaue südlich von Greven

Biotope

In den Randbereichen befinden sich gem. § 30 BNatSchG i. V. m. § 42 LNatSchG NRW (vergleiche vormals § 62 LG NRW) geschützte Biotope:

- GB-3911-0031 Röhrichte am Max-Klemens-Kanal
- GB-3911-0044 Wald-Grünlandkomplexe in Randlage zum NSG "Vorbergs Hügel" nordöstlich Nienberge
- GB-3911-210 Fließgewässer- und Auwaldbereiche östlich der A 1 in Höhe des Rastplatzes „Gimbter Heide“

Der Arten- und Biotopschutz ist wesentliche Grundlage für die Tier- und Pflanzenwelt. Als Ergänzung zum Landschaftspflegerischen Begleitplan wurde ein gesonderter artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Der Artenschutzbeitrag enthält alle für die Artenschutzprüfung relevanten Aussagen bezüglich Vorkommen, potenziellen Beeinträchtigungen und Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen aller nachgewiesenen

planungsrelevanten Arten. In Bezug auf § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist davon auszugehen, dass der Verbotstatbestand nicht erfüllt ist, da die prognostizierte Verkehrszunahme nach dem Ausbau der A 1 nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos führt und sich das Kollisionsrisiko auf ein unvermeidbares (bauzeitliches) Restrisiko beschränkt. Von einer erheblichen Störung der betrachteten Fledermausarten ist vor dem Hintergrund der vorhandenen betriebsbedingten Vorbelastung nicht auszugehen. Für alle nachgewiesenen Fledermausarten ist festzustellen, dass Quartiere durch das Vorhaben nicht betroffen sind. Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG sind bei den betrachteten Fledermausarten nicht erfüllt. Gleiches gilt für Amphibien/Reptilien, Vögel und sonstige europäische Vogelarten.

Da eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes nicht offensichtlich ausgeschlossen werden konnte, wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) durchgeführt mit dem Ergebnis, dass der geplante Ausbau unter Berücksichtigung der im LBP benannten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verträglich im Sinne der FFH-Richtlinie ist.

Die Landschaft des Untersuchungsraums wird in starkem Maße durch den Wechsel von kleinen oder meist größeren Waldstücken und Wallhecken sowie Grünland- und ackerbaulich genutzten Parzellen bestimmt. Die nahezu ebenen Geländeverhältnisse werden in der Nordhälfte durch die Niederungsbereiche von Ems und Münsterscher Aa aufgebrochen. Im anschließenden Abschnitt steigt das Gelände nach Süden zu dem dort verlaufenden Höhenzug des Altenberger Rückens an. Daher prägt nicht nur ein mosaikartiges Gefüge im Sinne der münsterländischen Parklandschaft das Erscheinungsbild, sondern auch in gewissem Maße eine morphologische Vielfalt. Als Vorbelastung des Schutzguts Landschaft / Landschaftsbild sind die Hochspannungsfreileitung nördlich der K 13, die Autobahn, die Aufschüttungen an der Autobahn bei Nienberge sowie die gewerblichen Ansiedlungen südlich der L 510 zu nennen. Der auffälligste Eingriff in das Landschaftsbild besteht in der anlage- und baubedingten Entfernung eines Großteils des Böschungsbewuchses (überwiegend Baumhecken mit mittlerem bis geringem Baumholz). Hierdurch wird die A 1, die im Bestand gut eingegrünt ist, in Teilbereichen temporär stärker wahrzunehmen sein. Durch eine entsprechende Bepflanzung der neuen Böschungen im Anschluss an die Bauarbeiten kann die A 1 mittelfristig wieder in die Landschaft eingebunden und das Landschaftsbild wiederhergestellt werden. In

der Verbreiterung bzw. Neuerstellung der Brückenbauwerke ist ebenfalls keine nennenswerte anlagebedingte Beeinträchtigung zu sehen.

4.4.1.3 Boden

Im Planungsgebiet allgemein verbreitet sind natürlicherweise nährstoffarme Sandböden. Daneben sind Auenböden, Pseudogleye, Gley, anthropogene Böden sowie verdichtungsempfindliche Böden vertreten, die zu den schützenswerten Böden gehören, jedoch im betroffenen Naturraum relativ häufig anzutreffen sind. Ferner ist davon auszugehen, dass die natürlichen Bodenverhältnisse vor allem im vorhabenbedingt beanspruchten Autobahnumfeld nicht mehr bestehen. Gleichwohl werden die im Untersuchungsraum vorkommenden Gleyböden wie auch Pseudogleye und anthropogene Böden als Böden mit besonderer Qualität ausgewiesen. Diese Böden werden im Hinblick auf das Biotopentwicklungspotenzial und die Archivfunktion als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung und damit als schutzwürdig eingestuft.

Die Böden des Planungsgebietes unterliegen weitgehend nutzungsbedingten Einflüssen und sind vor allem innerhalb der bebauten und verkehrlich genutzten Flächen grundlegend verändert. Versiegelte Böden, wie die Straßenflächen der A 1, haben ihre wesentlichen Funktionsmerkmale verloren. Auch bei den Autobahnböschungen ist von stark überformten Standortverhältnissen auszugehen.

Durch die zusätzliche Flächenversiegelung sind Beeinträchtigungen des Bodens nicht zu vermeiden. Hierzu zählen Bodenverdichtung, Zerstörung des Bodenaufbaues, Vernichtung der Bodenlebewesen, Entzug der Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen, Entzug der Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion. Dieses geschieht in der Regel im Bereich des bisherigen Straßenbauwerks mit künstlichen Böden und lokal auch in dessen Randbereichen. Neben der Flächenversiegelung entstehen als erstes Beeinträchtigungen durch den Bauablauf, wie zum Beispiel durch Entfernung der Vegetationsdeckschicht als Schutzschicht des Bodens vor Erosion und Schadstoffeintrag. Als nächstes in der Bauabfolge stellt der Bodenab- bzw. Bodenauftrag wiederum eine Beeinträchtigung des Bodengefüges dar. In diesem Zusammenhang ist auch die Bodenverdichtung zu sehen, die nicht nur den Boden innerhalb der künftigen Versiegelungsfläche

betrifft, sondern die auch im Zusammenhang mit dem Baustellenverkehr zu sehen ist. Hinzu kommt die zeitweilige Flächeninanspruchnahme für die Baustelleneinrichtung und die Arbeitsstreifen entlang der Trasse sowie für Lagerflächen für Baumaterialien und Bodendeponien. Der Haupteingriff erfolgt jedoch durch den Flächenverbrauch als erhebliche und nachhaltige Veränderung des Bodens. Insgesamt werden infolge der geplanten Autobahnverbreiterung rd. 7,6 ha neu versiegelt, sodass diese Bodenflächen dem Menschen sowie Tieren und Pflanzen als Lebensraum (Eingriff in die Lebensraumfunktion) nicht mehr zur Verfügung stehen. Daneben wird in Reglerfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion) und in die Produktionsfunktion des Bodens eingegriffen. Als wesentliche Folgen der Versiegelung von Flächen sind weiter zu nennen:

- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus
- Beeinflussung der Grundwasserneubildung
- Beschleunigung des Oberflächenabflusses des Niederschlagswassers
- 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. Hinzu kommt das Aufbringen von Streusalzen. 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 Vorbelastungen und der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen als tolerierbar bezeichnet werden.

4.4.1.4 Wasser

Das Schutzgut Wasser wird durch Schadstoffeintrag in das Grund- und Oberflächenwasser sowie durch die mit dem Vorhaben verbundene Versiegelung von Flächen beeinträchtigt.

Durch die Baumaßnahme werden weder gesetzlich festgelegte noch geplante Wasserschutz-, Heilquellengebiete oder Stillgewässer berührt.

Grundwasser

Hinsichtlich der Grundwassersituation bestehen die für den Landschaftsraum charakteristischen und verbreiteten Verhältnisse. Bereiche mit mehr oder weniger ganzjährig oberflächennahen Grundwasserständen bestehen nicht. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Grundwassereinfluss im Verbreitungsgebiet der Gleye (Gewässerumland, Gebiet südlich der querenden K 21 und der Bahntrasse Burgsteinfurt-Münster sowie im Bereich des Nienberger Baches) natürlicherweise größer ist. Im Untersuchungsgebiet sind keine Landschaftsteile vorhanden, die bezogen auf die Grundwassersituation besondere Qualitäten oder Funktionen aufweisen.

Oberflächenwasser

Im Untersuchungsgebiet kommen zahlreiche Oberflächengewässer vor. Neben der Ems und der Münsterschen Aa als mittelgroße Fließgewässer sind Hagelbach und Müllersches Kanälchen als kleine Fließgewässer ausgewiesen. Daneben gibt es verschiedene Bachläufe wie einen Quellbach im Erlenbruchwald, den Sandruper Bach, den Flothbach und den Kinderbach. Zudem befinden sich im Untersuchungsraum autobahnbegleitende wie sonstige Gräben, die der Ableitung des Böschungswassers bzw. der Entwässerung der agrarisch genutzten Flächen dienen und hinsichtlich ihrer Naturnähe unterschiedlich ausgestaltet sind. Ems wie auch Münstersche Aa sind durch wasserbauliche Maßnahmen stark anthropogen überformt, technisch geprägt, weisen eine mäßige Belastung auf und verfügen kaum über Strukturelemente eines naturnahen Gewässerlaufs. Beeinträchtigungen der Gewässerstruktur zeigen sich im Prinzip auch bei allen übrigen Fließgewässern im Untersuchungsraum. Diese Oberflächengewässer übernehmen grundlegende Funktionen oder stellen aufgrund der weitestgehend naturfernen Ausprägung und / oder der bestehenden Nutzungs-/ Verkehrseinflüsse ebenso Wert- und Funktionselemente von höchstens allgemeiner Bedeutung dar. Sandruper Bach und Flothbach gelten als kritisch belastet, der Hagelbach als mäßig bis kritisch belastet. Insgesamt sind im

Untersuchungsgebiet Oberflächengewässer oder Gewässerrandzonen, die besondere Qualitäten oder Funktionen aufweisen, nicht vorhanden. Eine Einstufung als Wert- und Funktionselement besonderer Bedeutung liegt in keinem Fall vor.

Das Oberflächenwasser kann unterschiedlich stark mit den vom Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten organischen (Kohlenwasserstoffe) und anorganischen Stoffen (Schwermetalle, Blei, Cadmium, Zink und Chrom) belastet sein. Zusätzlich werden die in den Wintermonaten eingesetzten Auftaustoffe mit dem Oberflächenwasser, Spritzwasser oder staubförmig auf die der Straße benachbarten Nutzungen verfrachtet. Als Folge der vom Straßenwasser mitgeführten Salzfracht können Schädigungen an Pflanzen als auch eine Bodenversalzung entstehen. Diese möglichen Schäden beschränken sich allerdings auf einen Bereich von wenigen Metern neben der Fahrbahn bzw. vom Straßenrand entfernt, da hier der Hauptanteil des ausgebrachten Tausalzes verbleibt.

Mit der Anlage von Entwässerungseinrichtungen, wie Regenrückhaltebecken mit Regenklärbecken, wird insgesamt eine Verbesserung der heutigen Situation erzielt. Aufwertend wird sich zudem der Verzicht auf Einleitung von Niederschlagswässern der Fahrbahn in Ems und Münstersche Aa erweisen.

Schutzgebiete

Als Überschwemmungsgebiete werden Niederungsbereiche entlang der Ems festgesetzt bzw. an der Münsterschen Aa ermittelt.

Östlich der A 1 in Höhe des Max-Klemens-Kanals berührt die Spitze der bestehenden Wasserschutzzone III der Wassergewinnungsanlage Münster-Kinderhaus, die im Umfeld weiter östlich liegt, die Untersuchungsgebietsgrenze. Eine Betroffenheit der Wassergewinnung und -schutzzonen besteht derzeit nicht.

4.4.1.5 Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch die Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren und durch Abrieb von Bremsbelägen, Reifen und Fahrbahnbelägen.

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.

Die Immissionen im Untersuchungsgebiet werden v. a. durch die verkehrsbedingten Emissionen auf der bestehenden A 1 und der zukünftig sechsstreifig ausgebauten A 1 geprägt. Dabei stehen der NO_2-Jahresmittelwert sowie die PM_{10}-Kurzzeitbelastung im Vordergrund. Die NO_2-Kurzzeitbelastung und der PM_{10}-Jahresmittelwert sind nachgeordnet.

Im Prognosenullfall (zukünftige Verkehrsmengen ohne Ausbau der Autobahn) zeigen die Immissionsrechnungen, dass an dem nächstgelegenen Gehöft zur Trasse (Bau-km 37+040) die NO_2-Konzentration geringfügig überschritten wird, an der bestehenden Wohnbebauung des Gehöfts wird der Grenzwert jedoch knapp eingehalten. Inzwischen wurde dieses Gehöft durch den Vorhabenträger erworben und abgerissen. An der weiteren bestehenden Bebauung werden leicht erhöhte bis hohe NO_2-Immissionen in Bezug zu den Grenzwerten berechnet. Der Schwellenwert (Jahresmittel) für die Ableitung des PM_{10}-Kurzzeitgrenzwertes wird an den bestehenden Bebauungen nicht überschritten. In Bezug auf den Jahresmittelwert für PM_{10} sind an der bestehenden Bebauung in der Nähe der Trasse leicht erhöhte Konzentrationen zu erwarten.

Für den Planfall (Ausbau der Autobahn mit prognostiziertem Verkehrsaufkommen 2025) zeigen die Immissionsrechnungen, dass entlang des geplanten Bauabschnittes 4.2 der A 1 die Schadstoffkonzentrationen im Planfall geringfügig niedriger sind als im Prognosenullfall, was auf die im Planfall geringere Stauhäufigkeit zurückzuführen ist. Überschreitungen der geltenden Beurteilungswerte sind an den entlang des Bauabschnittes 4.2 nächstgelegenen Wohngebäuden im Planfall nicht zu erwarten. Die NO_2-Konzentrationen am Untersuchungspunkt 8 werden im Planfall als „hoch“ berechnet. Für alle weiteren Gebäude entlang der Trasse werden leicht erhöhte bis hohe NO_2-Konzentrationen erwartet. Die PM_{10}-Konzentrationen (Jahresmittelwerte) wurden als leicht erhöht berechnet.

Entsprechend den Ergebnissen der Immissionsberechnung unter Berücksichtigung der vorgelegten Verkehrsdaten, die ausweislich der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung mit einem Prognosehorizont 2030 geringer ausfallen, als dies noch mit der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung prognostiziert wurde, sind an der nächstgelegenen Wohnbebauung zu dem geplanten sechsstreifigen Ausbau der A 1, Abschnitt 4.2, keine Konflikte mit geltenden Beurteilungswerten abzuleiten.

Das Planungsgebiet verfügt über Vegetationsbestände, die einen positiven Einfluss auf das örtliche Klima und die Reinluftproduktion nehmen. Dies gilt insbesondere für Waldbereiche, deren Wirkung im Hinblick auf die Temperaturentwicklung und den Feuchtegehalt der Luft wie auch die Lufthygiene aber eher von grundlegender Weise ist. Obgleich sich die Wald- wie auch die Grünlandflächen wertmäßig von anderen Landschaftsteilen abheben, sind die Voraussetzungen für eine Einstufung als Wert- und Funktionselement besonderer Bedeutung nicht vorhanden.

Dies gilt ebenso für die im südlichen Abschnitt des Planungsgebietes vorkommenden Hanglagen. Dort ist davon auszugehen, dass es aufgrund der Topographie zwar zu einem Luftaustausch durch abfließende Luftmassen kommt; der Effekt ist aber kaum von Relevanz.

Trotz des Verlustes von Gehölzflächen und der Versiegelung sonstiger Vegetationsflächen wird eine erhebliche und spürbare Veränderung der lokalklimatischen Verhältnisse im Planungsgebiet ausgeschlossen. Von der Ausbaumaßnahme sind Bereiche mit grundlegenden Funktionen und allgemeiner Bedeutung betroffen. Die diesbezüglich wirksame Fläche wird zwar vermindert, der Gesamteffekt aber letztlich unmerklich verändert werden, zumal das wiederhergestellte Begleitgrün entlang der A 1 klimatische und immissionsschützende Funktionen auch weiterhin wahrnehmen wird.

Schutzgebiete

Ausgewiesene Immissions- bzw. Klimaschutzwälder sind nicht vorhanden.

4.4.1.6 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Bereich der Baumaßnahme befinden sich keine Denkmäler, Bildstöcke, Wegekreuze oder ähnliches. Zusätzliche Gebäudeabbrüche werden im Zusammenhang mit der Baumaßnahme nicht erforderlich.

Es können Bodendenkmäler angetroffen werden. Die Straßenbauverwaltung ist deshalb angehalten, der zuständigen Denkmalbehörde den Beginn der Erdbewegungen 4 Wochen vorher schriftlich mitzuteilen (s. Abschnitt A, Nr. 5.7, dieses Beschlusses).

4.4.1.7 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 Wasserhaushalt 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.

4.4.2 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 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.

4.4.2.1 Mensch

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

Als betriebsbedingte Auswirkung auf den Menschen ist in Folge der Baumaßnahme zunächst eine Erhöhung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung zu verzeichnen. Durch den baubedingten Verlust des Böschungsbewuchses ergibt sich zeitlich begrenzt eine erhöhte betriebsbedingte Schadstoffausbreitung. Nach dem Ausbau der A 1 (Planfall) sind gegenüber dem Prognosenullfall (ohne Ausbau der A 1) durch Verringerung der Stauhäufigkeiten geringere NO_2-Immissionen zu erwarten. Die PM_{10}-Immissionen (Jahresmittelwerte) stellen sich nach dem Ausbau leicht erhöht dar.

Entsprechend den Ergebnissen der Immissionsberechnung unter Berücksichtigung der vorgelegten Verkehrsdaten sind an der nächstgelegenen Wohnbebauung zu dem geplanten sechsstreifigen Ausbau der A 1, Abschnitt 4.2, keine Konflikte mit geltenden Beurteilungswerten abzuleiten. Die Grenz- bzw. Schwellenwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid werden im Planfall an der bestehenden Wohnbebauung nicht erreicht und nicht überschritten.

Unzumutbare Lärmbelastungen oder Gesundheitsgefährdungen gehen vom Betrieb der Ausbaustrecke nicht aus. Es sind aktive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet. Die entlang der Ausbaustrecke zu erwartende Lärmbelastung ist für die Anwohner zumutbar. Die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge werden teilweise über-

schritten. 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.

Die Beeinträchtigungen der Erholungs- und Freizeitfunktion sind vorübergehend. Die durch den bau- und anlagebedingten Verlust des Böschungsbewuchses beeinträchtigte Schutzfunktion der Böschungen wird mittelfristig durch eine Wiederbepflanzung wiederhergestellt. Die charakteristischen Merkmale hinsichtlich landschaftsbezogenem Erholungs- und Naturerlebnis bleiben insgesamt - nicht zuletzt wegen der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen - erhalten. Zu Veränderungen der Raumerschließung und der Nutzbarkeit für Freizeit-/ Erholungsaktivitäten wird es nicht kommen. Eine Verstärkung der Zerschneidungseffekte im Planungsgebiet bleibt aus. Die Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer bleiben auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme bestehen bzw. werden wiederhergestellt.

Da nur moderne Maschinen zum Einsatz kommen und die Arbeiten nach den neuesten straßenbautechnischen Verfahren ausgeführt werden ist aufgrund des vorgesehenen Deckenaufbaus der A 1 entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung mit ortsunüblichen Erschütterungen durch den Bau und den Betrieb der Straße und der anstehenden Bodenverhältnisse nicht zu rechnen.

4.4.2.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Landschaft sind mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.11 dieses Beschlusses) und des Artenschutzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.12 dieses Beschlusses) ergeben, vereinbar.

Durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Renaturierungs-, Extensivierungs- und Anpflanzungsmaßnahmen werden Tier- und Pflanzenlebensräume neu geschaffen bzw. optimiert und neue natur-

raumtypische, landschaftsgliedernde und biotopvernetzende Strukturen entwickelt.

Vorgesehen sind u.a. vor Beginn der Bautätigkeit die Anlage von Schutzeinrichtungen (Bauzaun, Stammschutz) während des Baubetriebs, um Böden und Biotoptypen vor vermeidbaren baubedingten Beeinträchtigungen zu schützen. Im Hinblick auf das FFH-Gebiet "Emsaue" (Querungsstelle), aber auch der „Münsterschen Aa“, wird die Baustelle auf das notwendige Maß begrenzt, damit an den Querungsstellen die Durchgängigkeit der Gewässerauen, auch im Sinne eines landesweiten Biotopverbundes, aufrecht erhalten bleibt.

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/Regenklärbecken) 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.

Die Funktion der Gewässer als lebensraumverbindende Leitsysteme bleibt erhalten. Insgesamt ist davon auszugehen, dass eine wesentliche Verschlechterung der Lebensraum- und Vernetzungssituation nicht eintreten wird.

Auch die ausgewiesenen Schutzgebiete können weiterhin eine ihren Schutzzwecken entsprechende Funktion erfüllen, indem der Charakter der Gebiete nicht verändert wird noch die funktionalen Zusammenhänge zusätzlich beeinträchtigt oder geschädigt werden.

4.4.2.3 Boden

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich u.a. aus dem BBodSchG, der BBodSchV und dem LBodSchG Nordrhein-Westfalen 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. Nrn. 13 und 14 dieses Beschlusses).

Die Beeinträchtigung von Böden mit besonderer Bedeutung durch die baubedingte Inanspruchnahme wird durch die im LBP festgelegten Maßnahmen kompensiert (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 14 dieses Beschlusses).

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

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 v. g. Auswirkungen steht die – nach der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehene – Aufwertung von bisher durch Pestizid- und Düngereintrag belasteten landwirtschaftlichen Böden im Hinblick auf Bodenpotenzial und Bodenfunktionen gegenüber.

Insgesamt kann die Beeinträchtigung des Bodens infolge Versiegelung und Schadstoffeintrag durch das Ausbauvorhaben unter Berücksichtigung der

vorgesehenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen als tolerierbar bezeichnet werden (vergl. auch Abschnitt B, Nr. 5.3.10 dieses Beschlusses).

4.4.2.4 Wasser

Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Umweltanforderungen – wie sie sich für das Schutzgut Wasser aus dem WHG und dem LWG ergeben (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.9 dieses Beschlusses) – vereinbar und korrespondiert zudem mit den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie.

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

Größere Auswirkungen auf fließende Gewässer oder auf das Grundwasser sind nicht zu erwarten. Die Vorreinigung des Niederschlagswassers erfolgt durch eine Versickerung über die Dammschulter und die Zuführung in die Autobahntrasse begleitende Gräben, in wenigen Teilen in Mulden. In den Gräben sind zur Rückhaltung Querriegel vorgesehen. Bei parallel zum Straßendamm am Böschungsfuß verlaufenden Gewässern wird der Straßenabfluss in Rinnen und über Rohrleitungen mit anschließenden Behandlungsanlagen den entsprechenden Gräben oder Vorflutern zugeführt. Durch diese Maßnahmen wird die zusätzliche qualitative und quantitative Belastung der Einleitungsgewässer auf ein vertretbares Maß entsprechend den wasserrechtlichen Vorgaben reduziert. Außerdem wird dadurch verhindert, dass bei 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 anderer Stelle – eine qualitative Verbesserung des Grund- und Oberflächenwassers durch Verminderung des Pestizid- und Düngereintrags.

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 Risiken durch den Eintrag von Schadstoffen bestehen schon heute und erfahren keine wesentliche Änderung. Indem die Fahrbahn- und Brückenabflüsse nicht mehr der direkt in die Ems oder Münstersche Aa abgeleitet werden und mit der Anlage von Entwässerungseinrichtungen, wie Regenrückhalte- bzw. klärbecken, kann sogar von einer Verbesserung der Gesamtsituation ausgegangen werden.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass das vorliegende Bauvorhaben unter Beachtung der vorgesehenen Maßnahmen den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes einschließlich der Prüfvorgaben der WRRL entspricht. Die bei der Planung und Planfeststellung für den Ausbau der Autobahn A 1 zwischen den Anschlussstellen Münster-Nord und Greven beachteten Qualitätsstandards, insbesondere die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie die gewählten wassertechnischen und landschaftspflegerischen Maßnahmen erfüllen somit auch die Anforderungen, die in der WRRL mit dem Verbesserungsgebot und Verschlechterungsverbot gestellt werden. Weder anlagebedingt noch betriebsbedingt sind durch das Straßenbauvorhaben Auswirkungen zu erwarten, die die Bewirtschaftungsziele der Grundwasser– und Oberflächenwasserkörper gefährden oder eine Verschlechterung der Wasserkörper bewirken.

4.4.2.5 Luft und Klima

Das UVPG verlangt 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 bestehenden lufthygienischen Grenz- bzw. Orientierungswerte als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

Nach dem Ergebnis der Schadstoffabschätzung werden die gültigen Grenz- und Orientierungswerte nach der 39. BImSchV nicht überschritten. (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 23 dieses Beschlusses). Der Erhöhung der Schadstoffmenge im Planungsraum durch die Schaffung zusätzlichen Verkehrsraumes und durch die zu erwartende allgemeine Verkehrssteigerung steht eine Verminderung der Schadstoffe durch den mit dem sechsstreifigen Ausbau erreichten gleichmäßigeren Verkehrsablauf sowie dem zukünftig weiter steigenden Anteil an schadstoffarmen (Elektro-) Kraftfahrzeugen gegen-

über. Insgesamt wird daher die lufthygienische Situation durch die Baumaßnahme nicht verschlechtert, wenn nicht durch eine Verringerung der Autoabgase sogar etwas verbessert.

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 nachteilige negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima nicht zu erwarten.

4.4.2.6 Kultur- und sonstige Sachgüter

Durch die Auflagen in Abschnitt A, Nr. 5.7 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Belange der Bodendenkmalpflege in angemessener Weise berücksichtigt werden. Das Straßenbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Anforderungen, die sich aus dem Denkmalschutzgesetz ergeben, vereinbar.

4.4.2.7 Zusammenfassung

Mit dem Ausbauvorhaben 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 Mindestmaß 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 Abschnitt B, Nrn. 5.3. ff.

5 Materiell-rechtliche Bewertung

5.1 Planrechtfertigung

Der Ausbau der A 1 im hier planfestgestellten Abschnitt (einschließlich der Erweiterung der Rastplätze „Plugger Heide“ und „Sandrup“) 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.

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 (Dringlichkeits-) Stufen, die im Bedarfsplan bezeichnet sind, und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen.

Die Ausweisung des planfestgestellten Vorhabens im aktuellen Bedarfsplan unter der lfd. Nr. 858 als "Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung" 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 zugrundeliegende 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 für den Ausbau des vorliegenden Planungsabschnitts der A 1 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 sechsstreifige Ausbau der A 1 im planfestgestellten Abschnitt ist im Übrigen auch aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der verkehrlichen Infrastruktur und aus strukturpolitischen Gründen und somit aus Gründen des Allgemeinwohls vernünftigerweise geboten, da die A 1 eine hohe und steigende Verkehrsbelastung mit einem hohen Anteil an Schwerlastverkehr aufweist und im derzeitigen, ursprünglichen Ausbaustandard nicht mehr

dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht. Durch den sechsstreifigen Ausbau wird die Stauanfälligkeit durch ein flüssigeres Verkehrsgeschehen wesentlich reduziert, u.a. da bei Unfällen und der daraus resultierenden Sperrung eines Fahrstreifens künftig immer noch zwei Fahrstreifen für den Verkehr verbleiben, und die Unfallgefahr verringert.

Des Weiteren macht insbesondere der nach wie vor bestehende akute Mangel an LKW-Stellplätzen entlang der Autobahn die Erweiterung der Rastplätze „Plugger Heide“ sowie „Sandrup“ notwendig. Dies entspricht auch den Vorgaben des § 3 Abs. 1 FStrG.

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

5.2 Planungsleitsätze

Die Planung für den sechsstreifigen Ausbau der A 1 zwischen der AS Münster-Nord und der AS Greven und die Erweiterung der Rastplätze „Plugger Heide“ und „Sandrup“ 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 weiterer Planungsleitsatz ist vor allem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§ 15 Abs. 1 und 2 Satz 1 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 gem. § 17 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 (einschließlich der Deckblätter I – VII), 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 aufgrund 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. Solche Belange sind auch dadurch betroffen, dass aus privaten, auch landwirtschaftlich oder sonst betrieblich genutzten Grundstücken Flächen benötigt werden, oder dass von dem geplanten Vorhaben Immissionen ausgehen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange in ihre Abwägung einbezogen.

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 oder Problematik der Verkehrsumleitung über das nachgeordnete Straßennetz 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 der Planung nicht verkannt werden dürfen.

5.3.2 Verkehrliche Belange

5.3.2.1 Funktionale Bedeutung der Straße

Die Bundesautobahn A 1 (E 37) "Hansalinie" führt mit einer Gesamtlänge von 730 Kilometern 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, der Stadt Münster und dem Kreis Steinfurt, ein wesentlicher Bestandteil des regionalen und überregionalen Verkehrsnetzes, wobei sich im AK Lotte/Osnabrück eine Verknüpfung mit der A 30 und dem West-Ost-Verkehr auf der Achse Amsterdam – Berlin ergibt. Sie ist zugleich eine Militärstraße.

Durch die AS Greven wird das nördliche Münsterland, insbesondere die Städte Greven und Emsdetten, an das Autobahnnetz angeschlossen. Die AS Münster-Nord bindet die Stadt Münster mit ihren nördlichen und nordwestlichen Stadtteilen an.

Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 1 von nördlich der AS Münster-Nord bis zur AS Greven auf einer Länge von ca. 10,6 km, der Kapazitätserhöhung der Rastplätze "Sandrup" und "Plugger Heide" für den Schwerverkehr, den vorgesehenen Lärmvorsorgemaßnahmen und der Anbindung der A 1 in den beiden Anschlussstellen an die B 54 und die B 481 wird die eigenständige Verkehrsfunktion beibehalten und bedeutend aufgewertet, zumal die beiden sich nördlich des Ausbauabschnitts 4.1 anschließenden Ausbauabschnitte bis zum AK Lotte/Osnabrück bereits bestandskräftig planfestgestellt sind genauso wie die beiden südlich anschließenden, schon fertiggestellten Ausbauabschnitte bis zur Anschlussstelle Münster-Hiltrup bzw. dem Dortmund-Ems-Kanal.

Zudem 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 und abschnittsweisen Zusatzfahrstreifen auf Teilstrecken des Abschnitts zwischen der Anschlussstelle Lengerich und dem Autobahnkreuz Lotte-Osnabrück gebaut. Zwischen den Autobahnkreuzen Münster-Süd und Lotte-Osnabrück erfolgte die Verkehrsfreigabe 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 und weiter steigende 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 blieben 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 zu vertretenden Zustand zu beseitigen. Das Ausbauvorhaben beinhaltet daher die Errichtung notwendiger, an den Maßstäben der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV orientierter aktiver Lärmschutzanlagen und die Schaffung einer den Anforderungen des Gewässerschutzes entsprechenden 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 / Verkehrsuntersuchung

Die AVISO GmbH hat für den geplanten sechsstreifigen Ausbau die Verkehrsprognose 2025 als Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum sechsstreifigen Ausbau der A 1 im Dezember 2009 erstellt. Die jeweiligen Verkehrsmengen wurden für das Prognosejahr 2025 ermittelt.

Danach war für den planfestgestellten Abschnitt die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge wie folgt prognostiziert:

Die Verkehrsbelastung auf der freien Strecke zwischen der AS Münster-Nord und der AS Greven betrug im Analysejahr 2008: 60.072 Kfz/24h. Als Prognosewert für das Jahr 2025 wurde ein DTV-Wert von 84.643 Kfz/24h ermittelt. Der Schwerlastverkehr betrug im Analysejahr 11.843 Kfz/24h und für das Jahr 2025 wurde ein SV-Wert von 18.334 Kfz/24h prognostiziert.

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.

Die im Jahr 2009 erstellte Verkehrsprognose berücksichtigte die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2005, der Verkehrsmengenentwicklung an den Dauerzählstellen im Untersuchungsraum bis einschließlich Mai 2009, des integrierten Gesamtverkehrsplans NRW sowie die Verkehrsprognose 2025 mit der entsprechenden Prognose für den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Bedarfsplanprognose 2025). Des Weiteren wurden die Struktur und Netzentwicklungen im nachgeordneten Netz in den Städten Münster und Osnabrück sowie der unmittelbar benachbarten Gemeinden entlang des Planungsabschnittes und der A 30 im Bereich des AK Lotte/Osnabrück berücksichtigt. Ebenso wurden die Fluggastzahlen des Flughafens Münster-Osnabrück (FMO) grundsätzlich berücksichtigt.

Mehrere Einwender haben sich mit dieser der Planung ursprünglich zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung, die auf den Prognosehorizont 2025 ausgerichtet war, kritisch auseinandergesetzt. 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. Andere wiederum rügten die prognostizierten Werte als viel zu hoch, weil sich deutliche Veränderungen bei den der Prognose zugrundeliegenden Parametern ergeben hätten und die Daten nicht mehr aktuell seien.

Der Vorhabenträger hat dem Rechnung getragen und die Verkehrsprognose auch unter Berücksichtigung der nunmehr vorliegenden Bundesverkehrswegeplanung 2030 fortgeschrieben auf das Prognosejahr 2030. Somit liegen Verkehrsstärken und lärmrelevante Parameter für das Prognosejahr 2030 vor. Im Vergleich zur bisherigen Prognose mit dem Horizont 2025 zeigt sich ein Rückgang beim DTV- Wert als auch beim SV-Wert. Folgende DTV-Werte wurden 2017 vom Verkehrsgutachter AVISO ermittelt:

Die Verkehrsbelastung auf der freien Strecke zwischen der AS Münster-Nord und der AS Greven betrug im Analysejahr 2017: 67.100 Kfz/24h. Als Prognosewert für das Jahr 2030 wurde ein DTV-Wert von 78.200 Kfz/24h

ermittelt. Dies entspricht einer Steigerung um 17%. Der Schwerlastverkehr betrug im Analysejahr 11.300 Kfz/24h und für das Jahr 2030 wurde ein SV-Wert von 15.400 Kfz/24h prognostiziert, was wiederum einer Steigerung von 36% entspricht. Der SV-Anteil beträgt rd. 20%.

Bezogen auf die den beiden Verkehrsprognosen zugrundeliegenden Analyseverkehrsstärken DTV (= tatsächliche Verkehrsbelastungen) für die Jahre 2008 und 2017 ist somit festzustellen, dass der Gesamtverkehr im Planfeststellungsabschnitt in diesem Zeitraum um weniger als 12% angestiegen ist, während der Schwerlastverkehr sogar um ca. 4,5 % abgenommen hat.

Dies führte im Ergebnis auch zu einer plausibel nachvollziehbaren Neubewertung und Korrektur der Prognosewerte nach unten.

Die vom Verkehrsgutachter AVISO angewendete Methode einer kombinierten Trend- und Modellprognose ist eine in der Fachwelt allgemein anerkannte und im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung praktizierte Methode zur Ermittlung von zukünftigen Verkehrsentwicklungen, insbesondere bei Ausbauprojekten bestehender Autobahnen. Die Fortschreibung der Verkehrsprognose berücksichtigt die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2015, der Verkehrsmengenentwicklung an den relevanten Dauerzählstellen (Ladbergen und Ascheberg) im Untersuchungsraum bis einschließlich 2016, der relevanten RDS-Querschnitte (Messquerschnitte an Autobahnen) der A 1 und der der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung zugrundeliegenden Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur/BMVI 2014. Für den Teilknotenpunkt der Anschlussstelle Greven wurde darüber hinaus im Mai 2017 eine automatische Zählung durchgeführt. Des Weiteren wurden die i.d.R bei Bundesprognosen nicht explizit berücksichtigten Struktur- und Netzentwicklungen im nachgeordneten Netz in den unmittelbar benachbarten Gemeinden entlang der A 1 im gesamten Ausbaubereich und darüber hinaus berücksichtigt. Ausgehend von den Analysebelastungen wurden die relevanten Entwicklungsparameter wie z.B. Bevölkerung, Fahrzeugbestand, Beschäftigung, Bruttoinlandsprodukt prognostiziert. In einem ersten Schritt wurden diese mittels der allgemeinen Verkehrsentwicklungsfaktoren für die durchgehenden Fernverkehre (bspw. auch unter Einbeziehung der Verkehre von/zu den norddeutschen Seehäfen) hochgerechnet und an-

schließend erfolgte eine Überlagerung mit den aus der Erhebung kommunaler Planungen abgeleiteten Verkehrsströmen, die mittels der Modellprognose auf das Straßennetz umgelegt wurden. Dazu wurden aktuelle Recherchen bei den Verwaltungsstellen der relevanten Kommunen durchgeführt. Ergänzend wurde die Wirkung des Lückenschlusses der A 33 berücksichtigt.

Ebenso wurde die Entwicklung der Fluggastzahlen des Flughafens Münster Osnabrück (FMO) grundsätzlich berücksichtigt. Die Prognoseverkehrsstärken 2030 wurden auf der Basis der zunächst ermittelten Analyseverkehrsstärken 2017 unter Berücksichtigung der zuvor aufgeführten Grundlagen abgeleitet (s. Abschnitt A, Nr. 2.3, lfd. Nrn. 32, 33 dieses Beschlusses). Im Ergebnis zeigt sich, dass im Vergleich mit den Verkehrsstärken des Prognosejahres 2025 ein Rückgang beim DTV als auch beim SV zu verzeichnen ist. Auch die auf der aktualisierten Verkehrsprognose aufbauende Neuberechnung des von der A 1 ausgehenden Lärms in Form des Emissionspegels LME führt im Vergleich mit den auf Basis des Prognosejahres 2025 ermittelten Werten zu einem Rückgang um bis zu – 1 dB(A).

Durch den ermittelten Rückgang der Verkehrsstärken wird der Bedarf der Maßnahme jedoch nicht in Frage gestellt. Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist sie vielmehr als „Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung“ eingestuft. Diese Einstufung resultiert u.a. auch aus der Feststellung, dass die Leistungsfähigkeit einer 4-streifigen Autobahn ab einem DTV von ca. 65.000 Kfz/24h erschöpft ist, was im Planungsabschnitt auch heute schon - insbesondere an Wochenenden mit hohem Urlaubsreiseverkehr - regelmäßig der Fall ist.

Aus der Veränderung der Verkehrsstärken entsteht nicht die Notwendigkeit, das Luftschadstoffgutachten zu überarbeiten, da die Verkehrsstärken als maßgebliche Eingangsgrößen für das Berechnungsverfahren zurückgehen und bereits bei den ursprünglichen Verkehrsstärken die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten wurden. Eine Überarbeitung der ökologischen Fachbeiträge (UVU, LBP, FFH-Verträglichkeitsprüfung) ist nicht erforderlich, da sich Veränderungen der Verkehrsstärken auf diese Fachbeiträge gar nicht oder jedenfalls nicht negativ auswirken. Ebenfalls ist es nicht erforderlich, die Planung hinsichtlich der Rastplätze und der projektierten Stellplatzzahlen sowie der damit verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen zu überarbeiten.

Die Festlegung der LKW-Stellplatzanzahl von 40 auf dem Rastplatz „Plugger Heide“ und 50 auf dem Rastplatz „Sandrup“ erfolgte im Rahmen eines die A 1 auf größerer Länge betrachtenden Stellplatzkonzeptes. Für die vorliegende Planung war der Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Münster-Süd und dem Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück maßgeblich. Dabei war zu bedenken, dass gemäß den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ auf unbewirtschafteten Rastanlagen nicht mehr als 50 LKW-Stellplätze angelegt werden sollen (vgl. auch Abschnitt B, Nr. 5.3.6 dieses Beschlusses).

Im Ergebnis bedeutet dies, dass es keine über die bisherige Planung hinausgehenden Betroffenheiten gibt, die eine Offenlegung der fortgeschriebenen Verkehrsgutachten oder der lärmtechnischen Neuberechnung erforderlich gemacht hätten.

Die Planfeststellungsbehörde weist die gegen die Verkehrsuntersuchung gerichteten Einwendungen u.a. **lfd. Nr. 59** der Synopse aus den vorgenannten Gründen zurück, weil die den Einwendungen zugrundeliegenden Argumente durch die nun vorliegende Fortschreibung, die auf die aktuellsten Daten und Entwicklungen abstellt, überholt sind. Sie hat weder aus den vorliegenden Einwendungen noch darüber hinaus Anhaltspunkte für die Annahme, dass dem Verkehrsgutachter bei der Erstellung seines Gutachtens sachlich-methodische Fehler unterlaufen wären. Der 2017 überarbeiteten verkehrsgutachterlichen Prognose liegt auch ein aus heutiger Sicht in jeder Hinsicht ausreichender Prognosehorizont zugrunde, der mit der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung 2030 deckungsgleich ist. 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, Brückenbauwerke erforderlichenfalls angepasst.

5.3.3 Planungsvarianten

Im Verlauf der vorbereitenden Planung wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung für die vorliegende Ausbaumaßnahme eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) erarbeitet. Diese hatte u.a. die Aufgabe, die ökologischen und nutzungsbezogenen Auswirkungen des Ausbaus und der in Betracht kommenden Varianten im Planungsraum zu untersuchen und zu bewerten, um anhand einer vergleichenden Bewertung 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).

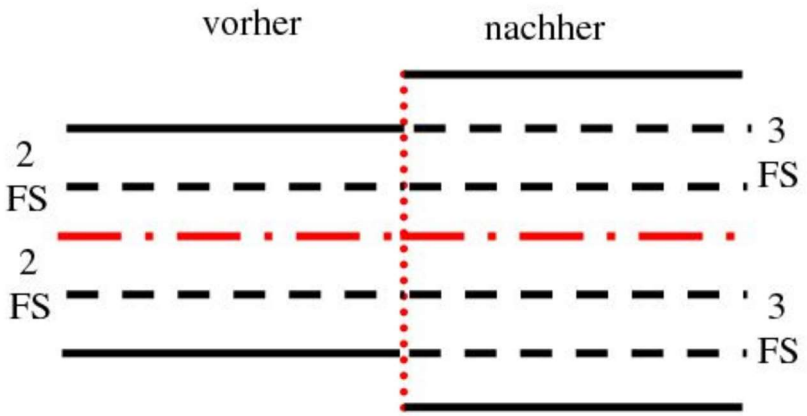
5.3.3.2 Beschreibung der Ausbauvarianten

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.

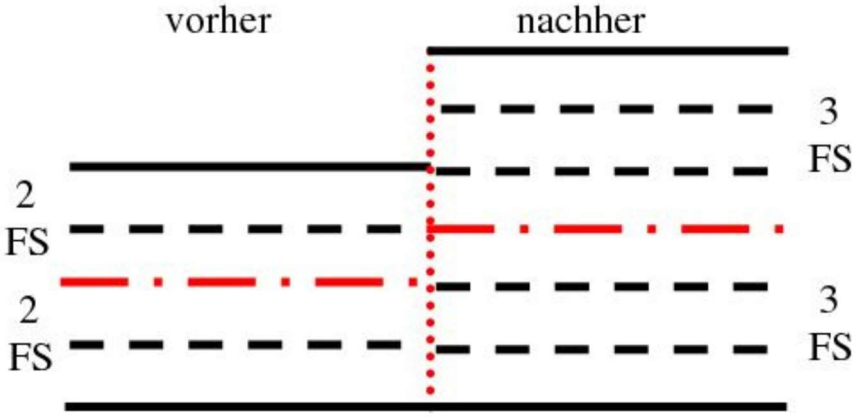
Die jeweiligen Vor- und Nachteile der Alternativen wurden so gründlich und umfassend ermittelt, dass auf einer hinreichend detaillierten sachlichen Grundlage abgewogen werden konnte.

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.

Grundlegend ist festzuhalten, dass der Ausbau nicht ohne erhebliche Umweltauswirkungen bzw. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft möglich ist. Zwischen der Anschlussstelle Greven und der Anschlussstelle Münster-Nord wird die A 1 auf beiden Böschungen von Böschungsgehölzen begleitet, welche in erster Linie betroffen sind. Die Auswirkungen beschränken sich im Wesentlichen auf Ausprägungen der Umwelt, die umweltfachlich keine hohe Bedeutung haben. Dennoch kommt zu beiden Seiten und in Abschnitten Böschungsbewuchs vor, der eine durchaus hohe Qualität aufweist.

Relevante Bereiche, an denen ein höheres umwelt- bzw. naturschutzfachliches Interesse besteht (z.B. Wohnumfeld, Erholungsbereich, Funktionsraum für Tiere) sind über den gesamten Bauabschnitt verteilt. Eine Ballung vergleichsweise sensibler Wert- und Funktionselemente von Natur und Umwelt existiert innerhalb der identifizierten Konfliktschwerpunkte Ems und Emsniederung, gehölzbestimmter Bereich im Umfeld der K 18, Talraum der Münsterschen Aa nördlich der Bahnstrecke Münster-Rheine, der Münsterschen Aa und ihrem Umfeld, Gehölz- und Offenlandbereich zwischen der Bahnstrecke Münster - Gronau und der K 13 sowie dem Naturschutzgebiet

"Vorbergshügel" / Waldgebiet "Gasselstiege" / Wald und Grünlandkomplexe nordöstlich von Nienberge.

Unter Zugrundelegung der technischen Planungsabsichten ist im Hinblick auf das Vorkommen streng und besonders geschützter Arten nicht davon auszugehen, dass als Folge des Eingriffs eine Zerstörung von Biotopen eintritt, die für die Artenvorkommen nicht ersetzbar sind und / oder Arten in einen ungünstigen Erhaltungszustand versetzt bzw. erheblich beeinträchtigt. Für den Ausbau, der an der Belastungssituation des betroffenen Raumes prinzipiell nichts ändert, spricht auch die Umsetzung geeigneter Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen. Die erwarteten unvermeidbaren Eingriffstatbestände wurden in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung als ausgleichbar eingeschätzt. Eine Präferenz für die eine oder andere Planungsvariante leitete sich hieraus aber nicht ab.

Als Ergebnis des Vergleichs möglicher Alternativen ist aus Umweltsicht gleichwohl ein symmetrischer Ausbau zu bevorzugen, bei dem zur maximalen Schonung angrenzender Flächen in möglichst großem Umfang Böschungsbereiche für die Fahrbahnerweiterung genutzt werden. Das Gebot der Vermeidung von Zugriffen oder Störungen auf Wert- und Funktionselemente gilt vor allem dort, wo diese besondere Qualitäten aufweisen und / oder zu schützen sind. Ein asymmetrischer Ausbau bringt hingegen nicht nur unter Berücksichtigung der gegebenen technischen Zwangspunkte (z.B. Brückenbauwerke) für die Gesamtstrecke keine grundlegenden Vorteile. Auch die Vorkommen höherwertiger Bereiche und Funktionsräume beid- und wechselseitig entlang des Bauabschnitts machen eine völlige Erhaltung der Autobahnrandflächen auf einer Seite nicht möglich.

5.3.3.4 Linienführung

Im Gegensatz zu Neubauvorhaben, bei denen in der Regel eine Abwägung zwischen mehreren, nach unterschiedlichen Kriterien entwickelten Trassenvarianten erforderlich ist, ist bei einer Ausbaumaßnahme, wie im vorliegenden Fall, die generelle Linienführung bereits vorgegeben. Die Linienführung ergibt sich aus den vorhandenen Trassierungselementen. Die vorhandene Streckencharakteristik bleibt somit erhalten. Der Verlauf der Gradiente entspricht im Wesentlichen dem bestehenden Ausbauzustand.

Vor dem Hintergrund, dass sich die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme bei einem symmetrischen (d.h. beidseitigem) Ausbau der A 1 weitgehend auf den vorhandenen Straßenkörper (Böschungen etc.) beschränken lässt, ist in der UVU aus anlagebedingter Sicht vor allem der Raumwiderstand der Böschungen von Bedeutung. Im Ergebnis stellen sich diese beiderseits der A 1 als überwiegend gleichwertig dar. In sehr geringem Anteil kommen Bereiche vor, in denen den Böschungen auf der einen Seite der Autobahn ein höherer Raumwiderstand zugrunde liegt als auf der anderen. Aufgrund der jeweils geringen Streckenlänge lässt sich hieraus jedoch keine Empfehlung für einen asymmetrischen (d.h. ein- oder wechselseitig westlicher oder östlicher) Ausbau der A 1 ableiten. Im Hinblick auf die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme der angrenzenden Bereiche lässt sich aus dem relativ homogenen Verteilungsmuster der Raumwiderstandsklassen beiderseits der A 1 in der Bestandstrasse ebenfalls keine zu bevorzugende Ausbauseite ableiten.

Nach Abwägung der mit den jeweiligen Varianten verbundenen Vor- und Nachteile unter Einbeziehung aller Entscheidungskriterien wie Verkehr, Immissionen, Natur und Landschaft sowie privater Belange 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.

Im Einzelnen wird auf die Umweltverträglichkeitsuntersuchung und auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (siehe Abschnitt A, Nr. 2.1 lfd. Nrn. 13 und 21 dieses Beschlusses) verwiesen.

5.3.3.5 Sonstige Planungsalternativen / Verkehrspolitische Einwendungen

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Soweit diese Notwendigkeit im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen worden ist, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und um das Argument, dass ausgebaute Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen und weitere Flächen versiegeln.

Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten stattdessen gefördert werden sowie marode Straßen und Brücken saniert werden.

Diese Einwendungen verkennen den Planungsauftrag des Bundesfernstraßenbedarfsplans und den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die künftige Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten. Denn ausschließlich in den parlamentarischen Gremien wird darüber beraten und durch Mehrheitsbeschluss entschieden, wie das in der Bundesrepublik Deutschland anfallende Verkehrsaufkommen bewältigt und auf die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Wasser, Schiene u.a.) verteilt werden kann. Die dann in den Parlamenten getroffenen verkehrspolitischen Entscheidungen sind Grundlage für das Verwaltungshandeln im Einzelnen. Die Planfeststellungsbehörde ist nicht befugt, die Gesetzesvorgaben in Frage zu stellen oder gar aufzuheben.

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 und die beiden südlich anschließenden Ausbauabschnitte bis zur AS Münster-Hiltrup bzw. DEK-Brücke bereits fertiggestellt sind und der nördlich anschließende Ausbauabschnitt bis zur DEK-Brücke bei Ladbergen parallel planfestgestellt wird. Darüber hinaus wurde auch die Gesamtplanung des nördlich und südlich anschließenden Ausbauabschnitts insbesondere hinsichtlich des übergreifenden aktiven Lärmschutzes berücksichtigt.

5.3.5 Umleitungsstrecken

Der sechsstreifige Ausbau des hier vorliegenden Planfeststellungsabschnittes der A 1 wird unter Aufrechterhaltung von 4 Fahrstreifen erfolgen. Baubedingte Vollsperrungen der BAB mit entsprechenden Umleitungsverkehren sind nicht geplant und würden erforderlichenfalls in verkehrsschwache Zeiträume gelegt.

Wie oft es zu Sperrungen der BAB infolge von beispielsweise Unfällen und damit einhergehenden Ableitungen des Verkehrs kommen wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht prognostiziert werden. Ebenso kann nicht abgeschätzt werden, inwieweit Verkehrsteilnehmer die vorhandenen Bedarfsumleitungsstrecken nutzen, um Staus oder die Baustelle an sich zu umfahren.

Hinzuweisen ist auf die Umleitungsstrecke (Netzmasche) im Zuge der A 30/ A 31/A 2, die im Bedarfsfall über bereits vorhandene Anzeigetafeln geschaltet werden könnte, um die A 1 zwischen dem AK Lotte/Osnabrück und dem AK Kamen großräumig zu umfahren.

5.3.6 Rastplätze

Die bisherigen Rastplätze „Klaterberg“ bei Bau-km 32+450 und „Gimbter Heide“ bei Bau-km 33+100 werden aufgehoben, entsiegelt und rekultiviert. Die vorhandenen Rastplätze „Plugger Heide“ bei Bau-km 36+800 und „Sandrup“ bei Bau-km 36+450 werden erweitert. Die Notwendigkeit ergibt sich insbesondere aus einem akuten Mangel an LKW-Stellplätzen und den Vorgaben des § 3 Abs. 1 FStrG.

Der in Fahrtrichtung Bremen liegende Rastplatz „Plugger Heide“ erhält künftig 40 LKW-Stellplätze statt der derzeit vorhandenen 24 LKW-Stellplätze. Die bereits vorhandenen 43 PKW-Stellplätze bleiben unverändert erhalten.

Der in Fahrtrichtung Dortmund liegende Rastplatz „Sandrup“ erhält künftig 50 LKW-Stellplätze statt der derzeit vorhandenen 27 LKW-Stellplätze. Die derzeit vorhandenen 69 PKW-Stellplätze werden auf 56 PKW-Stellplätze reduziert.

Die Rastanlagen sind nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG Bestandteile der Bundesfernstraßen und insofern auch planfeststellungsbedürftig.

Zum Schutz der LKW-Fahrer ist an der Rastanlage „Plugger Heide“ eine Lärmschutzwand in Höhe von 3,75 m von Bau-km 36+739 bis Bau-km 36+536 und an der Rastanlage „Sandrup“ ebenfalls eine Lärmschutzwand in Höhe von 3,75 m von Bau-km 36+497 bis Bau-km 36+733 vorgesehen.

Das aktuelle Netzkonzept für die LKW-Stellplätze 2025 basiert auf einer bundesweiten Bestandserhebung 2008. Auf dieser Grundlage wurde durch die Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Prognoseverfahren erstellt, das zunächst bis zum Jahr 2015 u. a. abschnittsweise für den Bereich AK Münster-Süd bis zum AK Lotte/Osnabrück den Stellplatzbedarf vorsah.

Das Bundesverkehrsministerium stimmte dem Netzkonzept (Standorte) und den LKW-Abschnittszahlen zu, so dass letztendlich auf Grundlage der „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS 2011) die Prognosezahlen 2025 ermittelt wurden.

Für den Planungsabschnitt AK Münster-Süd bis AK Lotte/Osnabrück sind danach insgesamt 318 LKW-Stellplätze in Fahrtrichtung Bremen (Tank- und Rastanlage Münsterland / Ost 86, PWC-Anlage Plugger Heide 40, PWC-Anlage Kroner Heide 50, Autohof Espenhof 50, PWC-Anlage Settel 50 und Tank- und Rastanlage Tecklenburger Land / Ost 42) vorzusehen. Der bestehende Rastplatz Tecklenburger Land / Ost (insbesondere aus topographischen Gründen) und der Autohof Espenhof (privater Investor) werden nicht erweitert.

In Fahrtrichtung Dortmund sind vom AK Lotte/Osnabrück bis zum AK Münster-Süd insgesamt 307 LKW-Stellplätze (Tank- und Rastanlage Tecklenburger Land / West 37, PWC-Anlage Buddenkuhle 50, Autohof Espenhof 50, PWC-Anlage Maestruper Brook 50, PWC-Anlage Sandrup 50, Tank- und Rastanlage Münsterland / West 70) vorgesehen.

Für unbewirtschaftete Rastplätze (PWC-Anlagen) gilt nach den ERS 2011 die max. Anzahl für LKW-Stellplätze von 50, für PKW max. 30 Stellplätze. Eine dezidierte Berechnungsmethodik zu Busstellplätzen ist nicht bekannt und damit ins planerische Ermessen gestellt. Auf den Rastanlagen in diesem Abschnitt sind keine Parkstreifen für Großraum- und Schwertransporte vorgesehen.

Die von Einwendern **lfd. Nr. 535 und 567** befürchteten Beeinträchtigungen durch Lärm und Sichtkontakt sind nicht zu erwarten, da sich die auffahrenden Fahrzeuge des Rastplatzes „Plugger Heide“ vom Wohnhaus der Einwender weg bewegen. Die Anordnung der Stellplätze erfolgt so, dass keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind, zumal vorgesehen ist, die zur Verfügung stehenden Freiflächen entsprechend dem Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Baum- und Strauchpflanzungen zu versehen, die ebenfalls zur Minderung von Lichtreflexionen beitragen (s. auch Abschnitt B, Nr. 5.3.8.1.2, insbesondere Ausführungen zum Lärmschutzbereich IV).

Die Erweiterung der Rastplätze entspricht den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS 2011) i.V.m. dem aktuellen Planungskonzept des Bundesverkehrsministeriums und trägt sowohl dem bestehenden Defizit an LKW-

Stellplätzen als auch den bis 2030 prognostizierten Zuwächsen des Schwerlast- und Gesamtverkehrs Rechnung. Die öffentlichen und privaten Belange sind in angemessener Weise in die Abwägung mit eingestellt worden. Die Eingriffe sind notwendig und auf das unvermeidbare Minimum reduziert.

Entsprechende Einwendungen u.a. **lfd. Nr. 59, 535, 567 der Synopse** werden daher zurückgewiesen.

5.3.7 Radwege

Die Grevener Straße – K 18 – quert die Autobahn A 1 im Bereich Gimbte im Wege einer Unterführung. Im Zuge des Brückenneubaus (Bauwerk-Nr. 3911730) forderten der Kreis Steinfurt (**lfd. Nr. 3**), die Stadt Greven (**lfd. Nr. 5**) sowie der **Einwender lfd. Nr. 71** den anzulegenden Radweg an der K 18 - insbesondere im Hinblick auf die Breite des Radweges - anzupassen und die Unterführung zur Sicherheit der Radfahrer mit einer Beleuchtung zu versehen. Der Vorhabenträger sieht die Notwendigkeit einer Beleuchtung nicht und hat hinsichtlich der Anpassung des Radweges auf das Bestehen einer beiderseitigen Veranlassung hingewiesen. Da üblicherweise außerorts Unterführungen von Autobahnen nicht beleuchtet sind und keine besonderen Gründe vorgetragen worden sind, die ausnahmsweise im Einzelfall eine andere Entscheidung rechtfertigen könnten, teilt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung des Vorhabenträgers. Die Kosten der Anpassung tragen gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 2 FStrG die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) und der Baulastträger der Kreisstraße im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste. Einzelheiten werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einer Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) und dem Kreis Steinfurt geregelt.

Im Übrigen wird auf die Synopse verwiesen.

5.3.8 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 unterhalb 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.

5.3.8.1 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). Die Kosten des planfestgestellten aktiven Lärmschutzes stehen auch nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 zeigt, dass im Vergleich mit den der ursprünglichen Planung zugrundeliegenden Verkehrswerten des Prognosejahres 2025 ein Rückgang sowohl beim DTV- als auch beim SV-Wert zu verzeichnen ist. Auch die Berechnung des von der A 1 ausgehenden Verkehrslärms in Form des Emissionspegels LME führt im Vergleich mit den auf Basis des Prognosejahres 2025 ermittelten Werten zu einem Rückgang um bis zu -1 dB(A). Unter Berücksichtigung der aus lärmtechnischer Sicht geringfügigen –positiven- Abweichungen sowie unter dem Aspekt des Vertrauensschutzes, insbesondere für die Anwohner der Autobahn im Hinblick auf die ausgelegte Planung, wird die bisherige Lärmtechnik auf Basis der höheren Verkehrswerte dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt.

5.3.8.1.1 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 sowie für Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Nr. 1 - 4, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

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

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 er 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 im Ausbauabschnitt 4.2 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.

5.3.8.1.2 Lärmschutzmaßnahmen

Der vom Ausbau der A 1 im planfestgestellten Abschnitt ausgehende Verkehrslärm begründet im Ergebnis der lärmtechnischen Berechnungen an verschiedenen Punkten 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, die am nördlichen Ende des Planfeststellungsabschnittes durchgehend im anschließenden Planfeststellungsabschnitt Fortsetzung finden und dort auch parallel festgestellt werden,

Bereich Münster-Sprakel
(Anpassung durch Deckblatt VI)

- Lärmschutzwall/-wandkombination mit einer Wallhöhe von 5,00 m und einer Wandhöhe von 4,00 m von Bau-km 36+051 bis Bau-km 35+346 auf der Ostseite der A 1
- Lärmschutzwand über BBW in einer Höhe bis zu 6,00 m von Bau-km 35+350 bis Bau-km 35+275 auf der Ostseite der A 1
- Lärmschutzwall/-wandkombination mit einer Wallhöhe von 5,00 m und einer Wandhöhe von 4,00 m von Bau-km 35+277 bis Bau-km 35+070 auf der Ostseite der A 1
- Lärmschutzwand in einer Höhe von 4,50 m von Bau-km 35+070 bis Bau-km 34+960 auf der Ostseite der A 1

Bereich Rastanlage „Plugger Heide“

- Lärmschutzwand in Höhe von 3,75 m von Bau-km 36+739 bis Bau-km 36+536

Bereich Rastanlage „Sandrup“

- Lärmschutzwand in Höhe von 3,75 m von Bau-km 36+497 bis Bau-km 36+733

Bereich Greven

- Lärmschutzwand in einer Höhe von 6,00 m von Bau-km 30+939 bis Bau-km 30+699,557 (inkl. Abtreppungen bis auf 3 m Höhe) auf der Westseite der A 1
- Lärmschutzwand über BBW in einer Höhe von 4,50 m von Bau-km 30+699,557 bis Bau-km 30+577,913 auf der Westseite der A 1
- Lärmschutzwand in einer Höhe von 6,00 m von Bau-km 30+577,913 bis Bau-km 30+450 (inkl. einer Abtreppung bis auf 4,50 m Höhe) auf der Westseite der A 1 (mit Fortsetzung über die Planfeststellungsgrenze dieses Abschnitts hinaus)

sowie

im Bereich der AS Greven von Bau-km 30+450 bis Bau-km 30+952,7 (mit Fortsetzung über die Planfeststellungsgrenze dieses Abschnitts hinaus) als auch im Bereich Münster-Sprakel von Bau-km 34+000 bis Bau-km 36+900 ein lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von D_{StrO} = - 5 dB(A) (z.B. OPA) und im Übrigen Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert von D_{StrO} = - 2 dB(A) (jeweils in beiden Fahrtrichtungen)

wird das gebietsspezifische Immissionsschutzniveau tags und nachts berücksichtigt (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.4.1 dieses Beschlusses) und soweit darüber hinaus erforderlich im Übrigen passiver Lärmschutz gewährt (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.4.2 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 des Erörterungstermins wurde die Verlängerung des lärmmindernden Fahrbahnbelages mit einem Korrekturwert von D_{StrO} = - 5 dB(A) (z.B. OPA) zwischen dem Bau-km 34+000 und Bau-km 34+500 in beiden Fahrtrichtungen festgelegt, um zum Teil stark belastete Anwesen in diesem Bereich besser zu schützen.

Die Lärmschutzwand als auch der lärmmindernde Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) am nördlichen Ende dieses Planfeststellungsabschnittes werden in den angrenzenden Abschnitt weitergeführt, um

die Gebäude in diesem Bereich möglichst wirkungsvoll aktiv vor Lärm zu schützen.

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

Im Bereich Münster-Nienberge werden, als Ergebnis der Erörterung auf Zusage des Vorhabenträgers, südlich dieses Planfeststellungsabschnitts die Brückengeländer der Brücke auf der L 510 im Zuge der Altenberger Straße über die A 1 lärmschutztechnisch verkleidet und im nordwestlichen Randbereich mit einer Lärmschutzwand an den im Bau befindlichen privaten Lärmschutzwall angeschlossen.

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. 5.4.2 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, Nrn. 5.4.2 und 5.4.3 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 im nördlichen Bereich von Münster-Sprakel 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 Volllärmschutz 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 Greven (Bau-Km 30+450 bis Bau-Km 32+050)

In diesem Lärmschutzbereich befinden sich 143 betroffene Gebäude mit insgesamt 499 Immissionsorten im Wohngebiet und bauplanungsrechtlichen Außenbereich der Stadt Greven (siehe Abschnitt A, Nr. 2.1., lfd. Nr. 11 und Nr. 2.4, lfd. Nr. 52 dieses Beschlusses).

Der vom Vorhabenträger zunächst vorgelegte Antrag sieht zwischen dem Bau-Km 30+952,7 und der Planfeststellungsgrenze sowie darüber hinaus im nördlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitt bis Bau-Km 29+937,5 den Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) vor. Zudem sind auf der Westseite der Autobahn eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6 m auf einer Länge von insgesamt 722 m (teilweise über den Planfeststellungsabschnitt hinaus bis in den Bereich der Anschlussstelle Greven hinein) und eine Lärmschutzwand über ein BBW mit einer Höhe von 4,50 m auf einer Länge von 122 m geplant. Mit diesen Maßnahmen würden 450 Immissionsorte aktiv geschützt, was einem hohen Schutzniveau von 90% entspricht. Die Gesamtkosten würden sich auf 2.460.000,- € belaufen. Dies entspräche Kosten je aktiv geschütztem Immissionsort in Höhe von 5.467,- €.

Mit dem Deckblatt II aus dem Verfahren für den Ausbauabschnitt 4.1 der BAB A 1, der sich nördlich an den hier festgestellten Ausbauabschnitt anschließt, wurde – unter Beibehalt der v.g. hochabsorbierenden Lärmschutzwände - die Gesamtlänge des eingebrachten lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) gegenüber der im Antrag vorgesehenen Länge von 1.015,20 m auf eine Gesamtlänge von 1.802,70 m von Bau-Km 30+952,7 bis Bau-Km 29+150 verlängert und wirkt positiv bis in den hier planfestgestellten Bereich hinein. Mit diesen Maßnahmen werden nunmehr 473 Immissionsorte aktiv geschützt. Die Gesamtkosten dieser Maßnahmen liegen ebenfalls bei 2.460.000,- €, weil die Verlängerung des lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) durch das Deckblatt II im Planfeststellungsabschnitt 4.1 in dem hier planfestgestellten Abschnitt kostenmäßig nicht in Ansatz gebracht werden kann, da die Verbesserung der lärmtechnischen Situation primär im Abschnitt 4.1 erzielt wird. Die Kosten je aktiv geschütztem Immissionsort belaufen sich auf 5.201,- €. Damit wird deutlich, dass bei unveränderten Gesamtkosten

durch die abschnittsübergreifende Schallschutzwirkung bei dieser Variante sinkende Schutzfallkosten einem gestiegenen Schutzniveau von 95% gegenüberstehen. Lediglich an 4 Gebäuden im Wohngebiet kommt es noch zu passiv zu schützenden Lärmüberschreitungen von bis zu 2 dB(A) in der Nacht.

Die im nördlichen Ausstrahlungsgebiet des Lärmschutzbereiches gelegenen Anwesen, die sich - räumlich gesehen - im anschließenden Planfeststellungsabschnitt 4.1 befinden, wurden in die Gesamtbetrachtung zur Abwägung mit einbezogen. Die jeweilige Einzelbetrachtung dieser Anwesen erfolgt aber im Rahmen der parallelen Planfeststellung für den Ausbauabschnitt 4.1.

Ein aktiver Vollschutz für alle 499 Immissionsorte wäre mit dem Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) auf einer Länge von 2.112,50 m zwischen dem Bau-Km 29+937,5 und Bau-Km 32+050 und der Errichtung von Lärmschutzwänden westlich der A 1 mit einer Höhe von 8 m auf einer Länge von 722 m, einer Höhe von 4,50 m auf einer Länge von 122 m und zusätzlich mit einer Höhe von 8 m auf einer Länge von 250 m sowie der Errichtung von Lärmschutzwänden östlich der A 1 mit einer Höhe von 4,50 m auf einer Länge von 870 m und zusätzlich mit einer Höhe von 2 m auf einer Länge von 500 m zu erreichen. Die Gesamtkosten für diese Maßnahmen würden sich auf 7.907.450,- € und damit auf 15.847,- € je Immissionsort belaufen. Die Schutzfallkosten würden sich bei einer Steigerung des Schutzniveaus von lediglich 5 % somit um mehr als das 3-fache erhöhen, wobei die Kosten für den passiven Lärmschutz vernachlässigt werden können. Der Vollschutz kann nur mit Lärmschutzwänden erreicht werden, da Lärmschutzwälle – sofern sie aufgrund der Platzverhältnisse sowie ausgeprägter Dammlagen der Autobahn überhaupt bautechnisch zweckmäßig wären – einen nicht vertretbaren weiteren erheblichen Flächenverbrauch und Grunderwerb nach sich ziehen würden.

Würden die Lärmschutzwände, unter Beibehaltung einer Mindesthöhe von 2 m, in ihrer Höhe um einen Meter verringert und die Länge des lärmmindernden Fahrbahnbelags beibehalten, würden sich die Gesamtkosten auf 6.976.250,- € belaufen. Dies entspräche bei einem hierdurch gewährleisteten aktiven Schutz von 497 Immissionsorten einem Kostenaufwand von 14.037,- € je Immissionsort. Auch diese Variante würde erkennbar einem Kosten-Nutzen-Vergleich nicht standhalten.

Eine Verringerung der Höhe der Lärmschutzwände um einen weiteren Meter (unter Beibehaltung der Mindesthöhe von 2 m und der Länge des lärmmindernden Fahrbahnbelags von 2.112,50 m) würde zu Gesamtkosten von 4.878.650,- € für aktive Lärmschutzmaßnahmen führen. Dies entspräche bei einer Anzahl von 491 aktiv geschützten Immissionsorten einem Kostenaufwand von 9.936,- € je Immissionsort. Einer Erhöhung des Schutzniveaus um lediglich 4 % würden immer noch annähernd die 2-fachen Schutzfallkosten gegenüberstehen.

Aufgrund der in diesem Bereich zum aktiven Lärmschutz des Wohngebietes als auch der Außenbereichsbebauung beiderseits der Autobahn erforderlichen komplexen Lärmschutzanlagen wird erkennbar, dass selbst weitere Reduzierungen in der Höhe der Lärmschutzwände - auch im Vergleich zu den übrigen Betrachtungsbereichen - immer noch sehr hohe Schutzfallkosten ergeben würden.

Würden unter Beibehaltung der Einbaulänge des lärmmindernden Fahrbahnbelags nur westlich der A 1 eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 722 m und einer Höhe von 6 m sowie einer zusätzlichen Lärmschutzwand über ein BBW mit einer Länge von 122 m und einer Höhe von 4,50 m errichtet, so würden hierdurch 483 Immissionsorte aktiv geschützt. Dies entspräche bei Gesamtkosten in Höhe von 3.008.650,- € immer noch Schutzfallkosten von 6.229,- € je Immissionsort. Bei einer Steigerung des Schutzniveaus von lediglich 2 % würden sich die Schutzfallkosten gegenüber der planfestgestellten Variante um ca. 20 % erhöhen. Auch dies sieht die Planfeststellungsbehörde als nicht mehr kostenverhältnismäßig an.

Für das im Wohngebiet gelegene Gebäude des Einwenders **lfd. Nr. 343** ergeben sich durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen keinerlei Überschreitungen der zulässigen Lärmpegel von 54 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht. Aufgrund des bestehenden aktiven Vollschutzes werden die Einwendungen insoweit zurückgewiesen.

Das im Wohngebiet liegende Anwesen des Einwenders **lfd. Nr. 389** ist ca. 860 m von der Autobahn entfernt und befindet so aus lärmtechnischer Sicht in einem erheblichen Abstand zur A 1. Für diesen Bereich wurden keine

lärmtechnischen Untersuchungen mehr durchgeführt, da bereits bei davorliegenden Gebäuden in geringerem Abstand zur A 1 die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz nicht gegeben sind. Im Bereich des in Rede stehenden Wohngebietes sind, wie vom Einwender gefordert, aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und dem Einbau von offenporigem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) vorgesehen. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

Das ebenfalls im Wohngebiet liegende Gebäude des Einwenders **lfd. Nr. 471** wird durch die hiermit planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen weitestgehend aktiv geschützt. Lediglich an der Süd-Ost-Seite des Wohnhauses kommt es im 1. Obergeschoss zu einer Überschreitung des zulässigen Nachtwertes um 1 dB(A). Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung bereits darauf hingewiesen, dass dem Grunde nach Anspruch auf Erstattung der Kosten für Lärmschutz an der baulichen Anlage (passiver Lärmschutz) besteht.

Das im Wohngebiet liegende Gebäude des Einwenders **lfd. Nr. 486** ist ca. 800 m von der Autobahn entfernt und befindet sich aus lärmtechnischer Sicht in einem erheblichen Abstand zur A 1. Für diesen Bereich wurden keine lärmtechnischen Untersuchungen mehr durchgeführt, da bereits bei davorliegenden Gebäuden in einem Abstand von weniger als 500 m zur A 1 die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz nicht gegeben sind. Im Bereich des in Rede stehenden Wohngebietes sind aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und dem Einbau von offenporigem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) vorgesehen. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

Das Gebäude des Einwenders **lfd. Nr. 506** liegt im Wohngebiet. Für dieses Gebiet gelten die Immissionsgrenzwerte 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht. Die auf der Grundlage der RLS 90 errechneten Beurteilungspegel haben an allen Gebäudeseiten keine Überschreitungen der Grenzwerte ergeben. Folglich besteht aktiver Vollschutz und ist kein Anspruch auf weitergehenden oder zusätzlichen Lärmschutz gegeben. Soweit der Einwender vorbringt, dass die Fahrbahnübergänge an Brücken insbesondere

durch das Überfahren von LKW hohe Lärmbelästigungen mit sich bringen, hat der Vorhabenträger im Rahmen von erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen den Einbau lärmgeminderter Fahrbahnübergänge nach dem Stand der Technik zugesichert.

Das Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 369 bis 373** liegt im bauplanungsrechtlichen Außenbereich. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden in der Nacht um maximal 4 dB(A) überschritten. Um das Anwesen voll gegen die Lärmauswirkungen der Autobahn A 1 schützen zu können, müsste eine 500 m lange und 5,50 m hohe Lärmschutzwand errichtet werden. Die hierfür erforderlichen Kosten in Höhe von 1.100.000,- € würden Schutzfallkosten in Höhe von 220.000,- € für jeden der fünf zu schützenden Immissionsorte nach sich ziehen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Diese Kosten stehen deutlich außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Insbesondere unter Berücksichtigung der Vorbelastung des in Rede stehenden Anwesens können die Innenraumpegel durch den angeordneten passiven Lärmschutz jedoch auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Unter Beachtung aller Belange ist das vom Vorhabenträger im Laufe der Verfahren für den vorliegenden und benachbarten Planfeststellungsabschnitt weiter optimierte Lärmschutzkonzept in diesem Bereich verhältnismäßig und trägt insbesondere dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller betroffenen Anwohner im Planungsabschnitt Rechnung.

Lärmschutzbereich II Gimbte (Bau-Km 32+050 bis Bau-Km 34+000)

In diesem Bereich befinden sich 17 betrachtete Wohngebäude mit insgesamt 60 Immissionsorten an 11 betroffenen Gebäuden im Wohngebiet und bauplanungsrechtlichen Außenbereich (siehe Abschnitt A, Nr. 2.1., lfd. Nr. 11 und Nr. 2.4, lfd. Nr. 52 dieses Beschlusses).

Der vom Vorhabenträger vorgelegte Plan sieht für diesen Bereich keinen über den Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -2 dB(A) hinausgehenden aktiven Lärmschutz vor. Das in Rede stehende Gebiet im Ortsteil Gimbte ist in den rechtskräftigen Bebauungsplänen der Stadt Greven bezüglich der baulichen Nutzung als Dorfgebiet (MD Gebiet) ausgewiesen. Für dieses Gebiet gelten nach der Verkehrslärmschutzverordnung als Immissionsgrenzwerte 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Die Immissionsorte, bei denen eine Überschreitung dieser Grenzwerte berechnet wurden, sollen allesamt mit baulichen Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden (passiver Lärmschutz) geschützt werden.

Um alle 60 Immissionsorte aktiv schützen zu können, müsste auf einer Länge von 1.950 m zwischen dem Bau-km 34+000 und Bau-km 32+050 ein lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) eingebaut werden. Zudem müssten westlich der A 1 Lärmschutzwände mit einer Höhe von 6,50 m auf einer Länge von 700 m, mit einer Höhe von 2,50 m auf einer Länge von 800 m und einer Höhe von 2,00 m auf einer Länge von 600 m errichtet werden. Östlich der A 1 müssten zusätzlich zwei Lärmschutzwände mit einer Höhe von je 3,00 m auf einer Länge von 700 m und einer Länge von 600 m errichtet werden. Die Gesamtkosten für diesen Vollschutz würden sich auf 6.545.000,- € belaufen. Dies entspräche Kosten in Höhe von 109.083,- € je Immissionsort. Die einzusparenden Kosten für passiven Lärmschutz von insgesamt 75.000,- € fallen dabei nicht ins Gewicht. Der Vollschutz kann nur mit Lärmschutzwänden erreicht werden, da Lärmschutzwälle in einer Gesamtlänge von 3.400 m einen nicht vertretbaren weiteren erheblichen Flächenverbrauch und Grunderwerb nach sich ziehen würden und aufgrund der Platzverhältnisse sowie ausgeprägter Dammlagen der Autobahn bautechnisch unzweckmäßig wären.

Unter Beibehaltung der Einbaulänge des lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) und der Verringerung der Höhe der Lärmschutzwand westlich der A 1 auf eine Höhe von 5,50 m sowie einer

Verringerung der Höhe der Lärmschutzwand von 2,50 m auf 2,00 m Mindesthöhe und der Verringerung der Höhe der Lärmschutzwände östlich der A 1 um je einen Meter würden noch 53 Immissionsorte aktiv geschützt. Bei Gesamtkosten von 4.675.000,- € entspräche dies Schutzfallkosten in Höhe von 88.208,- € je Immissionsort.

Bei einer weiteren Reduzierung der Höhe der 700 m langen Lärmschutzwand westlich der A 1 von 5,50 m auf 4,50 m und einer Höhe aller übrigen Lärmschutzwände von 2,00 m würden unter Beibehaltung der Einbaulänge des lärmmindernden Fahrbahnbelags noch 51 Immissionsorte aktiv geschützt. Die hierfür erforderlichen Gesamtkosten in Höhe von 4.395.000,- € würden Schutzfallkosten in etwa gleicher Höhe von 86.176,- € je Immissionsort verursachen.

Eine weitere Verringerung in der Höhe der 700 m langen Lärmschutzwand westlich der A 1 von 4,50 m auf 3,50 m unter Beibehaltung der übrigen Schutzmaßnahmen würde Gesamtkosten von 4.115.000,- € und somit bei 49 aktiv geschützten Immissionsorten Schutzfallkosten von 83.980 € je Immissionsort nach sich ziehen.

Selbst bei einer Reduzierung der Höhe aller eingebrachten Lärmschutzwände auf eine Höhe von 2,00 m und dem Einbau des lärmmindernden Fahrbahnbelags auf der Gesamtlänge des Untersuchungsbereichs würden sich die Kosten für jeden der dann 45 aktiv geschützten Immissionsorte bei Gesamtkosten von 3.695.00,- € immer noch auf 82.111,- € belaufen.

Bei einem Verzicht auf den Bau der Lärmschutzwände und ausschließlichem Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) auf der Gesamtlänge von 1.950 m würden Gesamtkosten in Höhe von 975.000,- € entstehen. Durch diese Maßnahme würden von den insgesamt 60 betroffenen Immissionsorten lediglich 30 aktiv geschützt, d.h. auch kein Vollschutz gewährleistet. Dies entspräche Kosten in Höhe von 32.500,- € je Immissionsort.

Die vorstehende Abstufung macht deutlich, dass die Maßnahmen für einen aktiven Schutz der in Rede stehenden Immissionsorte aufgrund der hohen Schutzfallkosten, die im günstigsten Fall bei einem Schutzniveau von nur 50% immer noch nahezu das 6-fache der Kosten je Immissionsort im Vergleich zum zuvor dargestellten Lärmschutzbereich Greven betragen wür-

den, außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen, da die angeordneten passiven Lärmschutzmaßnahmen ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen schützen. Soweit die Tageswerte überschritten sind, besteht ein Anspruch auf Entschädigung für Außenwohnbereiche.

Der Einwender **lfd. Nr. 449** hat sich als politischer Interessenvertreter der Bürger von Gimbte für Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich eingesetzt. Da die politische Vereinigung jedoch mangels Darlegung einer eigenen Rechtsverletzung nicht Betroffener im Sinne des Verfahrens und damit auch nicht einwendungsbefugt ist, wurden die vorgetragenen Anregungen zur Kenntnis genommen.

Für die im Außenbereich liegenden Gebäude der Einwender **lfd. Nr. 179 und 180** besteht Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden in der Nacht um maximal 3 dB(A) überschritten. Eine aktive Lärmschutzmaßnahme westlich der A 1 in Form einer Lärmschutzwand von 700 m Länge und 10 m Höhe, die die Anwesen der Einwender und zwei zusätzliche Gebäude in der Nachbarschaft voll schützen würde, würde nach Berechnungen des Vorhabenträgers Kosten in Höhe von 4.200.000,- € verursachen, was bei insgesamt 20 zu schützenden Immissionsorten Schutzfallkosten in Höhe von 210.000,- € je Immissionsort entsprechen würde (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Diese Kosten stehen angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäude deutlich außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel jedoch auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten.

Für das im Außenbereich liegende Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 251 bis 254** besteht ebenfalls Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden am Tage um bis zu 5 dB(A) und in der Nacht um bis zu 12 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 in der Nachtzeit um 4 dB(A) überschritten. Eine aktive Lärmschutzmaßnahme in Form einer Lärmschutzwand von 700 m Länge und 10 m Höhe, die die Anwesen der Einwender und zwei zusätzliche Gebäude in der Nachbarschaft voll schützen würde, würde nach Berechnungen des Vorhabenträgers Kosten in Höhe von ca. 4.200.000,- € verursachen, was bei insgesamt 20 zu schützenden Immissionsorten Schutzfallkosten in Höhe von 210.000,- € je Immissionsort entsprechen würde (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Diese Kosten werden als deutlich unverhältnismäßig angesehen, da die 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. Die Gebäude liegen in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem die Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden können.

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. Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieses im Außenbereich liegenden Anwesens kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.

Für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden. Die dem Einwender im Erörterungstermin hinsichtlich der durchzuführenden baulichen Maßnahmen für passiven Lärmschutz sowie der Ermittlung der Entschädigungsleistungen für die Außenwohnbereiche vom Vorhabenträger zugesagte gutachterliche Prüfung seines Anwesens ist bereits erfolgt.

Bei dem ebenfalls in diesem Bereich liegenden Gebäude der Einwender **lfd. Nr. 41** werden die Immissionsgrenzwerte am Tage um 1 dB(A) und in der Nacht um bis zu 8 dB(A) überschritten. Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 62 dB(A) nachts ist zwar erreicht, aber nicht überschritten. Auch dieses Anwesen könnte nur unter den Bedingungen des für die Einwender 251 bis 254 geltenden aktiven Lärmschutzkonzeptes voll geschützt werden. Die Schutzfallkosten würden hier ebenfalls 210.000,- € je Immissionsort betragen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten. Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieses im Außenbereich liegenden Anwesens kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.

Für die ebenfalls im Außenbereich liegenden Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 398 und 710** besteht Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden am Anwesen des Einwenders lfd. Nr. 398 lediglich in der Nacht auf der Süd- und Ostseite des Wohngebäudes um bis zu 2 dB(A) überschritten. Die im Erörterungstermin geforderte und vom Vorhabenträger durchgeführte Nachbetrachtung der West- und Nordseite des Gebäudes hat keine weiteren Grenzwertüberschreitungen ergeben. Die ebenfalls für das Anwesen des Einwenders lfd. Nr. 710 geltenden Immissionsgrenzwerte werden dort in der Nacht um bis zu 5 dB(A) überschritten. Um diese Anwesen aktiv voll gegen Lärm schützen zu können, müsste eine Lärmschutzwand westlich der A 1 mit einer Länge von 600 m und einer Höhe von 5,50 m errichtet werden. Die Gesamtkosten in Höhe von 1.320.000,- € würden bei 11 zu schützenden Immissionsorten Schutzfallkosten in Höhe von 120.000,- € je Immissionsort auslösen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Diese Kosten wären angesichts der Vorbelastung dieser Anwesen im Außenbereich kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des Schutzzwecks. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz

können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die einen ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten.

Die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 125 und 400** liegen im Außenbereich. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Insoweit liegt weder ein Anspruch auf aktiven noch auf baulichen Lärmschutz vor. Auch in den Außenwohnbereichen wird der Grenzwert von 64 dB(A) weder erreicht noch überschritten. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das Anwesen des Einwenders **lfd. Nr. 261** liegt ebenfalls im Außenbereich. Die Immissionsgrenzwerte für die Nacht werden um bis zu 6 dB(A) überschritten. Um dieses und ein weiteres benachbartes Anwesen aktiv vor Lärm zu schützen, müsste eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 600 m und einer Höhe von 5,50 m errichtet werden. Die Gesamtkosten für eine solche Lärmschutzwand würden sich auf 1.320.000,- € belaufen. Bei insgesamt 10 zu schützenden Immissionsorten würden die Schutzfallkosten 132.000,- € je Immissionsort betragen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Es wird deutlich, dass ein aktiver Lärmschutz auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäude kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks wäre. Es liegen aber die Anspruchsvoraussetzungen für bauliche (passive) Lärmschutzmaßnahmen vor. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten.

Auch die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 171, 215, 227, 408, 436, 762, 774 bis 778** liegen im Außenbereich. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Es liegt weder ein Anspruch auf aktiven noch auf baulichen Lärmschutz vor. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

Die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 12, 323, 324, 429, 589, 682, 683, 761, 763 sowie 766** liegen im Außenbereich. Der Immissionsgrenzwert für die Nacht wird um bis zu 5 dB(A) überschritten. Um diese Anwesen einem aktiven Vollschutz zuzuführen, müsste eine Lärmschutzwand östlich der A 1 mit einer Länge von 700 m und einer Höhe von 5,50 m errichtet werden. Die Gesamtkosten würden sich auf 1.540.000,- € belaufen. Bei 11 zu schützenden Immissionsorten würde dies Kosten von 140.000,- € je Immissionsort bedeuten (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Ein aktiver Lärmschutz wäre wie vorstehend aufgezeigt auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäude kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks. Es liegen aber die Anspruchsvoraussetzungen für bauliche (passive) Lärmschutzmaßnahen vor. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten.

Das Anwesen des Einwenders **lfd. Nr. 597** liegt ebenfalls im Außenbereich. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden in der Nacht um bis zu 5 dB(A) überschritten. Um dieses und ein weiteres Anwesen des Einwenders im angrenzenden Lärmschutzbereich III aktiv voll gegen Lärm zu schützen, müsste eine Lärmschutzwand westlich der A 1 von 800 m Länge und 4,00 m Höhe errichtet werden. Die Kosten für eine solche Wand würden 1.280.000,- € betragen und bei 13 zu schützenden Immissionsorten Schutzfallkosten in Höhe von 98.461,- € je Immissionsort nach sich ziehen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Ein aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieses im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäudes kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks. Es liegen aber die Anspruchsvoraussetzungen für passive Lärmschutzmaßnahmen vor. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten.

Der Einwender **lfd. Nr. 212** hat eine Einwendung mit einer Liste mit **316 Unterschriften** (Einwender **lfd. Nr. 4–12, 17, 22-26, 33, 37, 38, 47, 51–53, 55, 56, 62, 66, 68, 73–75, 77-81, 84-86, 88, 96, 98-102, 106, 107, 109, 110, 118, 119, 121, 129, 133, 134, 138, 141, 142, 144, 147, 150, 151, 160, 162, 164, 166, 173, 176, 178, 181, 182, 184, 190, 192, 193, 195, 202, 203, 207, 212-215, 217, 222-224, 226, 227, 229, 230, 238, 239, 243, 244, 252-254, 261, 262, 266-270, 273, 274, 277-281, 285-289, 293, 294, 297-300, 303-305, 314, 322-326, 333, 341, 342, 346, 349-355, 361, 364, 365, 368-373, 384, 391-393, 395, 396, 399-401, 408, 415, 417, 429, 432-435, 437, 438, 443, 454, 457, 464, 465, 487, 491, 495-500, 502, 508, 518, 520-523, 531-533, 537, 538, 545, 546, 549-556, 560-562, 564-566, 573, 581, 588-590, 600-606, 609, 610, 612, 614-619, 621, 622, 628-630, 632, 640-643, 660, 662-665, 667-669, 672-674, 677-680, 684, 685, 690, 696, 697, 716, 717, 719, 720-722, 724-733, 735, 738, 739, 744, 747, 751, 753, 754, 756-761, 763-765, 770, 771, 773-778**) eingebracht. Die Einwender fordern pauschal die Einplanung von Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Gimbte, ohne diese örtlich oder maßnahmenbezogen zu konkretisieren und verlangen zudem eine Betrachtung des Ortsteils als allgemeines Wohngebiet (wie auch die Stadt Greven, **lfd. Nr. 5**). Der Vorhabenträger hat hierzu im Erörterungstermin erklärt, dass er gem. § 2 Abs. 2 16. BImSchV an die Festsetzungen des Bebauungsplans gebunden ist. Gleichwohl habe er Betrachtungen zu einem allgemeinen Wohngebiet vorgenommen mit dem Ergebnis, dass lediglich an 11 Gebäuden der dann zugrunde zu legende Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) in der Nacht mit maximal 1 dB(A) überschritten wäre. Selbst bei dieser Betrachtungsweise wäre eine kostenintensive aktive Lärmschutzmaßnahme für den Ortsteil Gimbte als unverhältnismäßig anzusehen, da die geringen Nachtwertüberschreitungen in vollem Umfang passiv geschützt werden könnten.

Die für den Ortsteil Gimbte (MD-Gebiet) für die hier vorzunehmenden Betrachtungen zugrunde zu legenden Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) betragen 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Das räumlich nächste Anwesen des Ortsteils Gimbte liegt 780 m von der A 1 entfernt. In diesem - aus lärmtechnischer Sicht erheblichen - Abstand ist zur Negativabgrenzung dieses der A 1 nächstgelegene Objekt in der Ortslage (Laukamp 23) gleichwohl lärmtechnisch vom Vorhabenträger betrachtet worden. Grenzwertüberschreitungen waren hier weder bei den Tag- noch bei den Nachtwerten zu registrieren. Dies galt im

Übrigen auch schon bei Gebäuden, die in einem Abstand von weniger als 500 m zur A 1 liegen.

Es liegen somit für alle Wohngebäude in der Ortslage Greven-Gimbte entfernungsbedingt keine Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz vor. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen. Soweit Einwender der Unterschriftenliste durch Grenzwertüberschreitungen ihrer im Außenbereich der Ortslage Gimbte liegenden Anwesen betroffen sind, wurden die Einwendungen bereits vorstehend individuell betrachtet und entsprechend der Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz gewürdigt.

Zudem hat es eine Vielzahl gleichlautender und individueller Einwendungen für den Ortsteil Gimbte gegeben. Die Einwendungen der Einwender lfd. Nr. **6, 7, 21, 30, 45, 46, 47, 67, 77, 97, 108, 111, 112, 113, 115, 131, 146, 158, 162, 163, 164, 166, 168, 181, 182, 185, 189, 190, 191, 202, 205, 207, 229, 230, 247, 259, 263, 266, 271, 272, 273, 277, 280, 286, 306, 307, 315, 325, 340, 348, 366, 367, 378, 394, 399, 401, 402 – 407, 432, 433, 437, 438, 439, 443 – 445, 457, 484, 502, 507, 518 – 520, 529, 530, 536, 548, 549, 560, 563, 574, 582, 583, 588, 609, 610 - 614, 623, 624, 667, 668, 672, 676 – 681, 686 – 688, 690 – 693, 699, 717, 721 - 724, 745, 753 und 773,** deren Anwesen räumlich so weit von der Autobahn A 1 entfernt sind, dass keine Lärmbetroffenheit im Sinne von Immissionsgrenzwertüberschreitungen vorliegt, werden aus den bereits zuvor erwähnten Gründen ebenfalls zurückgewiesen.

Das Anwesen der Einwenderin **lfd. Nr. 694** liegt im Wohngebiet und ist mehr als 1 km von der Autobahn entfernt. Die jeweils gültigen Immissionsgrenzwerte werden - bei dieser aus lärmtechnischer Sicht erheblichen Entfernung - nicht überschritten. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Unter Betrachtung aller Belange ist das gewählte Lärmschutzkonzept gemäß den rechtlichen Vorgaben in diesem Bereich verhältnismäßig und trägt insbesondere dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller Betroffenen im Planungsabschnitt Rechnung.

Lärmschutzbereich III Sprakel (Bau-km 34+000 bis Bau-km 36+900)

In diesem Lärmschutzbereich befinden sich 365 betrachtete Gebäude mit insgesamt 1.307 Immissionsorten an 289 betroffenen Gebäuden im Wohngebiet und bauplanungsrechtlichen Außenbereich (siehe Abschnitt A, Nr. 2.1., lfd. Nr. 11 und Nr. 2.4, lfd. Nr. 52 dieses Beschlusses).

Der vom Vorhabenträger vorgelegte Plan, der durch das Deckblatt VI optimiert wurde, sieht den Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) auf einer Länge von 2.400 m zwischen dem Bau-km 36+900 und Bau-km 34+500 vor. Zudem ist östlich der A 1 die Errichtung einer Lärmschutz-Wall-/Wandkombination mit einer Höhe von 9 m und einer Länge von insgesamt 912 m, sowie einer Lärmschutzwand über ein BBW mit einer Höhe von 6 m und einer Länge von 73 m und einer nördlichen Lärmschutzwandverlängerung von 110 m Länge und 4,50 m Höhe vorgesehen. Mit diesen Maßnahmen würden 1.208 Immissionsorte aktiv geschützt. Die Gesamtkosten würden sich auf 3.853.200,- € belaufen. Dies entspräche bei einem hohen Schutzniveau von 92 % Kosten in Höhe von 3.190,- € je aktiv geschütztem Immissionsort.

Um alle 1.307 Immissionsorte aktiv schützen zu können, müsste auf einer Länge von 2.900 m zwischen dem Bau-km 36+900 und Bau-km 34+000 lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) eingebaut werden. Zudem müssten westlich der A 1 Lärmschutzwände mit einer Höhe von 2,50 m auf einer Länge von 800 m, mit einer Höhe von 4,50 m auf einer Länge von 700 m, mit einer Höhe von 5,00 m auf einer Länge von 600 m und einer Höhe von 4,50 m auf einer Länge von 400 m errichtet werden. Östlich der A 1 müssten zusätzlich eine Wall-/Wandkombination mit einer Höhe von je 9,00 m auf einer Länge von 912 m und eine Lärmschutzwand (BBW) mit einer Höhe von 6,00 m und einer Länge von 73 m, eine nördliche Lärmschutzwandverlängerung von 110 m Länge und 4,50 m Höhe, eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,00 m und einer Länge von 600 m sowie eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,00 m und einer Länge von 260 m errichtet werden. Die Gesamtkosten für diesen Vollschutz würden sich auf 9.939.200,- € belaufen. Dies entspräche Kosten in Höhe von 7.605,- € je Immissionsort. Einer Steigerung des Schutzniveaus von 8 % würden um das 2,5-fache erhöhte Schutzfallkosten gegenüberstehen. Der Vollschutz kann hier nur mit weiteren Lärmschutzwänden erreicht

werden, da weitere Lärmschutzwälle in einer Gesamtlänge von 3.760 m einen gerade in diesem Bereich nicht vertretbaren weiteren erheblichen Flächenverbrauch und Grunderwerb nach sich ziehen würden.

Würde unter Beibehaltung der Einbaulänge des lärmmindernden Fahrbahnbelags und der Wall-/Wandkombination sowie der BBW-Wand und der nördlichen Lärmschutzwandverlängerung die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,50 m um 0,50 m und alle anderen Lärmschutzwände um je 1,00 m in der Höhe reduziert, würden noch 1.290 Immissionsorte aktiv geschützt. Die Gesamtkosten für diese Maßnahmen würden sich bei einem Schutzniveau von 99 % auf 8.755.200,- € belaufen, was Schutzfallkosten in Höhe von 6.787,- € nach sich ziehen würde, die jedoch noch das 2-fache der planfestgestellten Variante betragen würden.

Würden die zuvor um einen Meter in der Höhe reduzierten Lärmschutzwände unter Beibehaltung aller anderen Rahmenbedingungen um einen weiteren Meter in der Höhe reduziert, so würden noch immer 1.277 Immissionsorte aktiv geschützt. Die Gesamtkosten für diese Maßnahmen würden sich auf 7.731.200,- € belaufen. Die Kosten je Schutzfall würden 6.054,- € betragen. Auch hier stehen einer Steigerung des Schutzniveaus um 6 % eine Kostensteigerung der Schutzfallkosten in Höhe von 90 % gegenüber.

Würden unter Beibehaltung des lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) auf einer Länge von 2.900 m und der Wall-/Wandkombination wie auch der BBW-Wand und der nördlichen Lärmschutzwandverlängerung alle Lärmschutzwände auf der Westseite der A 1 mit einer Höhe von 2,00 m und die Lärmschutzwände auf der Ostseite mit einer Höhe von 3,00 m auf einer Länge von 600 m sowie einer Höhe von 2,00 m auf einer Länge von 260 m ausgeführt, beliefen sich die Gesamtkosten auf 7.031.200,- €. Bei 1.269 aktiv geschützten Immissionsorten wären je Immissionsort Kosten in Höhe von 5.541,- € zu veranschlagen. Einer Steigerung des Schutzniveaus von 5 % gegenüber der planfestgestellten Variante würde eine Schutzfallkostenerhöhung von 73 % gegenüberstehen.

Unter Beibehaltung des lärmmindernden Fahrbahnbelags in unveränderter Ausführung und Länge sowie der Beibehaltung der Wall-/Wandkombination und der BBW-Wand sowie der nördlichen Lärmschutzwandverlängerung in unveränderter Form, jedoch einer generellen Ausführung sämtlicher anderen Lärmschutzwände mit einer Höhe von 2,00 m, würden die Gesamtkosten für 1.264 aktiv geschützte Immissionsorte 6.791.200,- € betragen. Dies

entspräche Schutzfallkosten in Höhe von 5.373,- €, was bei einer Steigerung des Schutzniveaus von 4,5% gegenüber der planfestgestellten Variante eine Schutzfallkostenerhöhung von 68 % nach sich ziehen würde. Zur Verdeutlichung sei dargestellt, dass bei der nachstehenden Variante lediglich 37 Immissionsorte aus dem aktiven Schutz herausfielen. Die Mehrkosten für einen aktiven Schutz dieser 37 Immissionsorte würden sich jedoch auf 2.688.000,- € belaufen und bezogen auf diese Immissionsorte Kosten in Höhe von 72.649,- € je Immissionsort verursachen. Dies wäre angesichts des angestrebten Schutzzwecks kostenunverhältnismäßig.

Der Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) auf einer Länge von 2.900 m zwischen dem Bau-km 36+900 und Bau-km 34+000 und die Errichtung einer Wall-/Wandkombination mit einer Höhe von 9,00 m und einer Länge von 912 m sowie einer Lärmschutzwand (BBW) mit einer Höhe von 6,00 m und einer Länge von 73 m östlich der A 1 sowie einer nördlichen Lärmschutzwandverlängerung von 110 m mit einer Höhe von 4,50 m würde noch 1.227 Immissionsorte (Schutzniveau 94 %) aktiv schützen. Die Gesamtkosten von 4.103.200,- € hätten Schutzfallkosten in Höhe von 3.344,- € zur Folge. In Abgrenzung zu dem eingangs dargestellten vom Vorhabenträger geplanten und mit dem Deckblatt VI geänderten aktiven Lärmschutz, der unter Beibehaltung der Wall-/Wandkombination und der BBW-Wand sowie der nördlichen Lärmschutzwandverlängerung eine Verringerung der Einbaulänge des lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) zwischen Bau-km 36+900 und Bau-km 34+500 auf 2.400 m vorsieht, würden gegenüber der letztgenannten Variante 19 Immissionsorte keinen aktiven Lärmschutz erhalten.

Da in diesem Bereich aber auch stark belastete Anwesen liegen, wurde als ein Ergebnis des Erörterungstermins die Verlängerung des lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) um 500 m zwischen dem Bau-Km 34+000 und Bau-Km 34+500 festgelegt und mit diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet. Dies ist auch kostenverhältnismäßig, da die Schutzfallkosten je Immissionsort nur geringfügig von 3.190,- € auf 3.344,- € ansteigen.

Für die im Wohngebiet gelegenen Gebäude der Einwender **lfd. Nr. 186, 466**, **501, 652 und 661** ergeben sich durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen keinerlei Überschreitungen der zulässigen Lärmpegel von 54

dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

Das Anwesen der Einwenderin **lfd. Nr. 694** liegt im Außenbereich und ist ca. 1 km von der Autobahn entfernt. Die jeweils gültigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden - bei dieser aus lärmtechnischer Sicht erheblichen Entfernung - nicht überschritten. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 62 und 92** liegen im Außenbereich. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Insoweit liegt weder ein Anspruch auf aktiven noch auf passiven Lärmschutz vor. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

Die beiden Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 93, 210, 236, 627 und 703** liegen ebenfalls im Außenbereich und werden durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen bereits in Teilen geschützt. Die Immissionsgrenzwerte für die Nacht werden jedoch immer noch um bis zu 3 dB(A) überschritten. Um für diese Anwesen einen aktiven Vollschutz zu erreichen, müsste bei gleichzeitigem Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) westlich der A 1 eine Lärmschutzwand von insgesamt 1 km Länge errichtet werden, die auf 600 m Länge eine Höhe von 9,50 m und auf den restlichen 400 m Länge eine Höhe von 4,00 m haben müsste. Die Gesamtkosten für diese Maßnahmen würden sich auf 4.060.000,- € belaufen und neben den beiden Anwesen der Einwender noch 8 weitere Gebäude im angrenzenden Lärmschutzbereich IV schützen. Insgesamt würden mit dieser Maßnahme 49 Immissionsorte voll aktiv geschützt, was Schutzfallkosten in Höhe von 82.857,- € je Immissionsort entsprechen würde (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Es wird deutlich, dass ein über die bisher geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen hinausgehender aktiver Lärmschutz angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäude kostenunverhältnismäßig ist. Es liegen aber für die verbliebenen Nachtwer-

tüberschreitungen die Anspruchsvoraussetzungen für passive Lärmschutzmaßnahmen vor, mit denen die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden können, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten.

Das Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 89, 90 und 579** liegt im Außenbereich und wird durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen bereits voll geschützt. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Es liegt somit kein über die bisher getroffenen Maßnahmen hinausgehender Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz vor. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

Gleiches gilt auch für das Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 91**, deren Objekt sich räumlich gesehen noch hinter dem Anwesen der vorgenannten Einwender befindet und damit weiter von der Autobahn entfernt ist. Da selbst bei dem näher an der Autobahn gelegenen Objekt keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gegeben ist, gilt dies erst recht für das räumlich weiter entfernte Objekt. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

Das Anwesen des Einwenders **lfd. Nr. 58** liegt im Außenbereich in unmittelbarer Nähe zur Autobahn auf der Westseite der A 1. Auch dieses Anwesen wird durch den Einbau des lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) teilweise geschützt. Gleichwohl werden die in diesem Bereich zulässigen Lärmpegel von 64 dB (A) am Tage und 54 dB (A) in der Nacht um bis zu 3 dB (A) am Tage und um bis zu 9 dB (A) in der Nacht 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.

Um der Forderung des Einwenders nach einem aktiven Vollschutz seines Anwesens gerecht werden zu können, müsste eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 600 m und einer Höhe von 5 m errichtet werden. Die Kosten für eine solche Maßnahme würden sich auf 1.200.000,- € belaufen und damit Schutzfallkosten von 150.000,- € je Immissionsort auslösen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 53 dieses Beschlusses). Dieser Kostenaufwand

ist als erkennbar unverhältnismäßig anzusehen, da die 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. Das Gebäude liegt in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem die 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 Lärmschutzansprüche 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 auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten. Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden Anwesen kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks. Für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche, bei denen eine übliche Nutzung nur tagsüber stattfindet und die hierfür geltende enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in keinem Fall erreicht wird, kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden.

Das Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 51, 52 und 534** liegt im Außenbereich. Durch die nachträglich angeordnete Verlängerung des lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) zwischen dem Bau-km 34+000 und Bau-km 34+500 werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht nicht überschritten. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Das Anwesen des Einwenders **lfd. Nr. 524** liegt ebenfalls im Außenbereich in unmittelbarer Nähe zur Autobahn auf der Westseite der A 1. Auch dieses Anwesen wird durch den Einbau des lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) teilweise geschützt. Gleichwohl werden die in diesen Bereich zulässigen Lärmpegel von 64 dB (A) am Tage und 54 dB (A) in der Nacht um bis zu 3 dB (A) am Tage und um bis zu 9 dB (A) in der Nacht 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 in der Nachtzeit um 1 dB(A) überschritten.

Um das Anwesen des Einwenders aktiv vollumfänglich gegen Lärm schützen zu können, müsste bei gleichzeitigem Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 700 m und einer Höhe von 4,50 m auf der Westseite der Autobahn errichtet werden. Die Kosten für eine solche Maßnahme würden sich auf 1.260.000,- € belaufen und neben dem Anwesen des Einwenders auch zwei weitere Anwesen mit insgesamt 16 Immissionsorten schützen. Die Kosten je geschütztem Immissionsort würden 78.750,- € betragen. Der auf den Einwender lfd. Nr. 524 entfallende Kostenanteil würde sich bei 8 zu schützenden Immissionsorten auf 630.000,- € belaufen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Dieser Kostenaufwand wird als unverhältnismäßig angesehen, da die 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. Das Gebäude liegt in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem die 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 Lärmschutzansprüche 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 auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten. Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieses im Außenbereich liegenden Anwesens kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks. Für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche, bei denen eine übliche Nutzung nur tagsüber stattfindet und die hierfür geltende enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in keinem Fall erreicht wird, kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden.

Der Einwender **lfd. Nr. 597** ist Eigentümer der Objekte 338, 422, 423, 424 und 427 im Lärmschutzbereich Sprakel, die allesamt im Außenbereich liegen und für Wohnzwecke genutzt werden. Um dem Objekt 338 einen aktiven Vollschutz zukommen zu lassen, müsste bei gleichzeitigem Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) auf der Ostseite der A 1 eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 600 m und einer Höhe von 8,00 m errichtet werden. Die Kosten für diese Maßnahmen würden sich auf 2.880.000,- € belaufen und neben dem Objekt 338 noch 5 andere Gebäude mit insgesamt 33 Immissionsorten schützen. Die Kosten je geschütztem Immissionsort würden sich auf 87.272,- € belaufen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses).

Um das Objekt 427 und ein weiteres Objekt des Einwenders im Lärmschutzbereich II (341) voll aktiv gegen Lärm schützen zu können, müsste auf der Westseite der A 1 eine Lärmschutzwand von 800 m Länge und 4,00 m Höhe errichtet werden. Die Kosten für eine solche Wand würden 1.280.000,- € betragen und bei 13 zu schützenden Immissionsorten Schutzfallkosten in Höhe von 98.461,- € je Immissionsort nach sich ziehen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Ein aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden einzelnen

Gebäude kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.

Durch die Verlängerung des Einbaus von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) zwischen Bau-km 34+500 und Bau-km 34+000 werden die Objekte 338, 341, 424 und 427 in Teilen geschützt. Die Immissionsgrenzwerte von 54 dB(A) in der Nacht werden aber bei diesen Objekten immer noch um bis zu 4 dB(A) überschritten. Insoweit liegt ein weiterer Anspruch auf passiven Lärmschutz vor. Ein über die bereits getroffenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen hinausgehender aktiver Lärmschutz wäre jedoch in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks – wie zuvor ausgeführt – erkennbar kostenunverhältnismäßig.

Auch die Objekte 422 und 423 des Einwenders **lfd. Nr. 597** werden durch den Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) teilweise geschützt und profitieren ebenfalls von der Verlängerung der Einbaustrecke. Gleichwohl werden die in der Nacht zulässigen Immissionsgrenzwerte von 54 dB(A) an diesen beiden Objekten um bis zu 5 dB(A) überschritten. Tagwertüberschreitungen wurden nicht errechnet. Um einen aktiven Vollschutz dieser Objekte erreichen zu können, müsste bei gleichzeitigem Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 700 m und einer Höhe von 4,50 m auf der Westseite der Autobahn errichtet werden. Die Kosten für eine solche Maßnahme würden sich auf 1.260.000,- € belaufen. Bei insgesamt 16 zu schützenden Immissionsorten würden sich die Schutzfallkosten je Immissionsort auf 78.750,- € belaufen. Der auf den Einwender lfd. Nr. 597 entfallende Kostenanteil würde bei 8 zu schützenden Immissionsorten an seinen Anwesen 630.000,- € betragen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Dieser Kostenaufwand wird als unverhältnismäßig angesehen, da die nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Das Gebäude liegt in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen

Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten. Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden Anwesen kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks. Für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche am Objekt 422, bei denen eine übliche Nutzung nur tagsüber stattfindet und die hierfür geltende enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in keinem Fall erreicht wird, kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden.

Das Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 750** liegt ebenfalls im Außenbereich. Auch dieses Anwesen auf der Ostseite der Autobahn wird durch den Einbau des lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) teilweise geschützt. Gleichwohl werden die in diesen Bereich zulässigen Lärmpegel von 64 dB (A) am Tage und 54 dB (A) in der Nacht um bis zu 2 dB (A) am Tage und um bis zu 8 dB (A) in der Nacht überschritten. Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts wird zwar nicht überschritten, aber in der Nachtzeit erreicht. Um für dieses Gebäude einen aktiven Vollschutz zu erreichen, müsste bei gleichzeitigem Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 420 m und einer Höhe von 5,00 m errichtet werden. Die Kosten für diese Maßnahmen würden sich auf 840.000,- € belaufen und neben dem Anwesen des Einwenders noch 9 andere Gebäude mit insgesamt 33 Immissionsorten schützen. Die Kosten je geschütztem Immissionsort würden sich auf 25.454,- € belaufen. Die auf das Anwesen des Einwenders entfallenden Kosten würden somit bei 5 zu schützenden Immissionsorten bei 127.270,- € liegen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Ein solcher Kostenaufwand steht jedoch auch angesichts der Vorbelastung dieses im Außenbereich liegenden Anwesens außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Es sind aber die Anspruchsvoraussetzungen für passiven Lärmschutz erfüllt. Auch dieses Gebäude liegt in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten

Unter Beachtung aller Belange ist das mit dem Deckblatt VI und der nachträglichen Verlängerung der Einbaustrecke des lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) verbesserte Lärmschutzkonzept in diesem Bereich verhältnismäßig und trägt insbesondere dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller Betroffenen im Planfeststellungsabschnitt Rechnung.

Lärmschutzbereich IV Münster-Außenbereich (Bau-km 36+900 bis Bau-km 38+800)

In diesem Lärmschutzbereich befinden sich 25 einzelne Gebäude mit insgesamt 108 Immissionsorten im bauplanungsrechtlichen Außenbereich (siehe Abschnitt A, Nr. 2.1., lfd. Nr. 11 und Nr. 2.4, lfd. Nr. 52 dieses Beschlusses).

Der vom Vorhabenträger vorgelegte Plan sieht für diesen Bereich keinen über den Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -2 dB(A) hinausgehenden aktiven Lärmschutz vor. Die Immissionsorte, bei denen eine Überschreitung der Grenzwerte berechnet wurde, sollen allesamt mit baulichen Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden (passiver Lärmschutz) geschützt werden.

Um einen aktiven Vollschutz für alle 108 Immissionsorte zu erreichen müsste zwischen Bau-km 38+800 und Bau-km 36+900 auf einer Länge von 1.900 m ein lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) eingebaut werden. Zudem müssten westlich der A 1 eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 7,00 m und einer Länge von 600 m, eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,00 m und einer Länge von 400 m und eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,00 m und einer Länge von 800 m, sowie auf der Ostseite der Autobahn eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,00 m und einer Länge von 900 m und eine weitere Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,00 m und einer Länge von 600 m errichtet werden. Die Gesamtkosten für diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen würden sich auf 7.470.000,- € belaufen. Das würde Kosten von 69.167,- € je geschütztem Immissionsort ergeben. Die einzusparenden Kosten für passiven Lärmschutz von insgesamt 133.750,- € fallen dabei nicht ins Gewicht. Der

Vollschutz kann nur mit Lärmschutzwänden erreicht werden, da Lärmschutzwälle in einer Gesamtlänge von 3.300 m einen nicht vertretbaren weiteren erheblichen Flächenverbrauch und Grunderwerb nach sich ziehen würden und aufgrund der Platzverhältnisse sowie ausgeprägter Dammlagen der Autobahn bautechnisch unzweckmäßig wären.

Würden unter Beibehaltung der Einbaulänge des lärmmindernden Fahrbahnbelags von 1.900 m die Höhe der westlich der A 1 zu errichtenden Lärmschutzwand mit einer Länge von 600 m von 7,00 m auf 5,00 m und die der Lärmschutzwand von 800 m Länge von 4,00 m auf 3,00 m und die Höhe der östlich der A 1 zu errichtenden Lärmschutzwände auf 3,00 m verringert, so würden durch diese Maßnahmen noch 92 Immissionsorte aktiven Vollschutz erhalten. Dies hätte bei einem Schutzniveau von 85 % Kosten in Höhe von 5.230.000,- € zur Folge. Die Schutzfallkosten würden in diesem Fall aber immer noch bei 56.848,- € je Immissionsort liegen.

74 Immissionsorte würden einen aktiven Vollschutz erhalten, wenn die Einbaulänge des lärmmindernden Fahrbahnbelags von 1.900 m unverändert bliebe und die Höhe der westlich der A 1 zu errichtenden Lärmschutzwand mit einer Länge von 600 m auf eine Höhe von 4,00 m und die aller übrigen Lärmschutzwände auf eine Höhe von 2,00 m reduziert würde. Bei einem sinkenden Schutzniveau von 68 % würden die Gesamtkosten dann 4.070.000,- € betragen. Die Kosten je Immissionsort lägen gleichwohl bei 55.000,- €.

Eine weitere Reduzierung der Höhe der westlich der A 1 zu errichtenden Lärmschutzwand mit einer Länge von 600 m von 4,00 m auf 3,00 m und der Beibehaltung aller anderen zuvor genannten Lärmschutzmaßnahmen würde 70 Immissionsorten (Schutzniveau 65 %) einen aktiven Vollschutz bei einem Kostenvolumen von 3.830.000,- € gewähren. Die Kosten je geschütztem Immissionsort würden 54.714,- € betragen und damit nahezu gleich bleiben.

Würde die Höhe sämtlicher Lärmschutzwände unter Beibehaltung der Einbaulänge des lärmmindernden Fahrbahnbelags auf eine Höhe von 2,00 m reduziert, so würden hierdurch noch 63 Immissionsorte aktiv geschützt. Die Gesamtkosten in Höhe von 3.590.000,- € würden höheren Schutzfallkosten in Höhe von 56.984- € je Immissionsort bei einem gleichzeitig sinkenden Schutzniveau von 58 % entsprechen.

Ein Verzicht auf alle Lärmschutzwände unter Beibehaltung des Einbaus von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) auf einer Länge von 1.900 m würde zu einer Verringerung der Gesamtkosten auf 950.000,- € führen. Mit dieser Maßnahme könnten noch 40 Immissionsorte, was einem Schutzniveau von 37 % entspräche, einen aktiven Vollschutz erfahren. Die Kosten je geschütztem Immissionsort würden sich aber immer noch auf 23.750,- € belaufen.

Die vorstehende Abstufung lässt erkennen, dass Maßnahmen, die auf einen aktiven Lärmschutz dieser Einzelbebauung im Außenbereich abzielen, Kosten verursachen, die angesichts des angestrebten Schutzzwecks deutlich außer Verhältnis stehen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die in diesem Lärmschutzbereich ermittelten Überschreitungen der Grenzwerte nahezu ausschließlich die Nachtwerte betreffen, kann - auch im Hinblick auf eine gerechte Gleichbehandlung aller Betroffenen - auf einen passiven Lärmschutz verwiesen werden.

Die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 216, 528, 535 und 567** liegen im baurechtlichen Außenbereich. Die für diesen Bereich in Ansatz gebrachten Immissionsgrenzwerte liegen bei 64 dB(A) für den Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Die Grenzwerte werden in der Nacht bei den Einwendern lfd. Nr. 216 um bis zu 4 dB(A), bei den Einwendern lfd. Nr. 528 um bis zu 2 dB(A) und bei den Einwendern 535 und 567 um bis zu 1 dB(A) überschritten. Um diese Anwesen voll aktiv schützen zu können, müsste bei gleichzeitigem Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) eine Lärmschutzwand östlich der A 1 mit einer Länge von 900 m und einer Höhe von 6,00 m errichtet werden. Die Gesamtkosten für diese Maßnahmen würden bei 2.160.000,- € liegen und bei 24 zu schützenden Immissionsorten Schutzfallkosten in Höhe von 90.000,- € verursachen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Diese Kosten sind in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks unverhältnismäßig. Der Forderung der Einwender nach aktivem Lärmschutz kann aus den vorgenannten Gründen nicht nachgekommen werden. Es besteht aber Anspruch auf baulichen (passiven) Lärmschutz.

Auch die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 675 und 711** liegen im Außenbereich. Beim Einwender lfd. Nr. 675 sind die Immissionsgrenzwerte in der Nacht um bis zu 6 dB(A), beim Einwender lfd. Nr. 711 um bis zu 7 dB(A) überschritten, ohne jedoch die die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle zu überschreiten. Darüber hinaus sind beim Einwender lfd. Nr. 711 auch die Grenzwerte für den Tag um bis zu 1 dB(A) überschritten. Auch diese Gebäude könnten mit den zuvor beschriebenen Maßnahmen aktiv voll geschützt werden. Die dafür zu veranschlagenden Schutzfallkosten in Höhe von 90.000,- € je Immissionsort sind jedoch kostenunverhältnismäßig. Die Gebäude liegen in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten. Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden Anwesen kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks. Für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche des Einwenders lfd. Nr. 711, bei denen eine übliche Nutzung nur tagsüber stattfindet und die hierfür geltende enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in keinem Fall erreicht wird, kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden.

Die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 114, 580, 741 und 742** liegen im Außenbereich. Die für dieses Gebiet geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB (A) am Tage und 54 dB (A) in der Nacht werden nur in der Nacht um bis zu 3 dB(A) überschritten. Um diese Anwesen einem aktiven Vollschutz zuzuführen, müsste östlich der A 1 eine Lärmschutzwand von 600 m Länge und 6,00 m Höhe errichtet werden. Die Kosten für diese aktiven Maßnahmen würden sich auf 1.440.000,- € belaufen. Neben den hier aufgeführten Anwesen würde noch ein weiteres Anwesen geschützt. Bei einer Gesamtzahl von 18 zu schützenden Immissionsorten würden sich Schutzfallkosten in Höhe von 80.000,- € je Immissionsort ergeben (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Es ist erkennbar, dass die von den Einwendern geforderten aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden zu beiden Seiten der Autobahn und dem Einbau eines lärmmin-

dernden Fahrbahnbelags -5 dB(A) kostenverhältnismäßig nicht zu realisieren sind. Die Einwender haben aber bezüglich der Überschreitung der Nachtwerte Anspruch auf passiven Lärmschutz, mit dem die Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen geschützt werden können.

Das Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 704 bis 707** liegt ebenfalls im Außenbereich. Die in diesem Bereich zulässigen Lärmpegel von 64 dB (A) am Tage und 54 dB (A) in der Nacht werden um bis zu 4 dB (A) am Tage und um bis zu 10 dB (A) in der Nacht 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 in der Nachtzeit um 2 dB(A) überschritten. Für einen aktiven Vollschutz dieses Anwesens müsste östlich der A 1 eine Lärmschutzwand von 600 m Länge und 6,00 m Höhe errichtet werden. Die Kosten für diese aktive Maßnahme würden sich auf 1.440.000,- € belaufen. Neben den hier aufgeführten Anwesen würden noch drei weitere Anwesen geschützt. Bei einer Gesamtzahl von 18 zu schützenden Immissionsorten würden sich Schutzfallkosten in Höhe von 80.000,- € je Immissionsort ergeben (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Auch hier wird deutlich, dass ein aktiver Vollschutz für dieses Objekt Kosten verursachen würde, die außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden, da die 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. Das Gebäude liegt in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem die Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden können.

Damit kann auch bei diesen ermittelten Grenzwertüberschreitungen zumutbar auf passive Lärmschutzanspruche verwiesen werden, ohne dass die sog. zumutbare Enteignungsschwelle überschritten wird, weil dort alle ober-

halb 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. Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieses im Außenbereich liegenden Anwesens kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks. Für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche, bei denen eine übliche Nutzung nur tagsüber stattfindet und die hierfür geltende enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in keinem Fall erreicht wird, kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden. Im Übrigen wird auf die Inhalte der Synopse verwiesen.

Auch die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 124, 177, 200, 201, 204, 425, 592, 593 und 653** liegen im Außenbereich. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden am Tag nicht überschritten. In der Nacht wird der Grenzwert um bis zu 7 dB(A) überschritten. Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 62 dB(A) nachts wird aber nicht überschritten. Um für diese Anwesen einen aktiven Vollschutz zu erreichen, müsste bei gleichzeitigem Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) westlich der A 1 eine Lärmschutzwand von insgesamt 1 km Länge errichtet werden die auf 600 m Länge eine Höhe von 9,50 m und auf den restlichen 400 m Länge eine Höhe von 4,00 m haben müsste. Die Gesamtkosten für diese Maßnahmen würden sich auf 4.060.000,- € belaufen und neben den Anwesen der Einwender noch 2 weitere Gebäude im angrenzenden Lärmschutzbereich III schützen. Insgesamt würden mit dieser Maßnahme 49 Immissionsorte voll aktiv geschützt, was Schutzfallkosten in Höhe von 82.857,- € je Immissionsort entsprechen würde (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Diese Kosten stehen erkennbar außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Alle Gebäude liegen in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem die Innenraumpegel mittels passivem Lärmschutz ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt

werden können. Damit kann auch bei diesen ermittelten Grenzwertüberschreitungen auf passive Lärmschutzanspruche verwiesen werden. Für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche der Einwender lfd. Nr. 592, 593 und 177, bei denen eine übliche Nutzung nur tagsüber stattfindet und die hierfür geltende enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in keinem Fall erreicht wird, kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden. Eine im Nachgang zum Erörterungstermin durchgeführte Berechnung eines etwaigen Einbaus hochabsorbierender Stützwände am Brückenbauwerk Max-Klemens-Kanal hat ergeben, dass diese keinerlei Veränderungen der Lärmpegel am Objekt des Einwenders lfd. Nr. 177 im Vergleich zu der hiermit planfestgestellten Bauweise herbeiführen.

Auf die im Erörterungstermin abgegebene Absichtserklärung der Einwender 592 und 593, einen privaten Lärmschutzwall zum Schutz des eigenen und drei weiterer Anwesen errichten zu wollen, sagte der Vorhabenträger - unter der Voraussetzung, dass eine entsprechende Baugenehmigung durch die Stadt Münster vorliege - seine Unterstützung zu.

Das Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 570 und 571** liegt in einem durch den Bebauungsplan als Außenbereich einzustufenden Gebiet. Die hierfür geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Es liegt kein Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz vor. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Auch das Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 541 und 542** liegt im bauplanungsrechtlichen Außenbereich. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden am Tag nicht überschritten. In der Nacht wird der Grenzwert um bis zu 5 dB(A) überschritten. Eine im Nachgang zum Erörterungstermin durchgeführte Summenpegelberechnung unter Einbeziehung des Schienenlärms der Bahnstrecke Münster – Gronau für das Anwesen der Einwender lfd. Nr. 541 und 542 hat in Teilen zu Abweichungen in Höhe von 1 dB(A) höheren Lärmpegeln gegenüber den bereits im Vorfeld berechneten Lärmpegeln geführt. Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 62 dB(A) nachts wird aber deutlich nicht überschritten.

Um dieses und ein weiteres Anwesen einem aktiven Vollschutz zuführen zu können, müsste eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 800 m und einer Höhe von 5,50 m errichtet werden. Diese Wand würde Kosten in Höhe von 1.760.000,- € verursachen. Die auf das Anwesen der Einwender lfd. Nr. 541 und 542 entfallenden Kosten würden sich auf 880.000,- € belaufen und außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 40 dieses Beschlusses). Das Anwesen liegt in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem die Innenraumpegel mittels passivem Lärmschutz ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden können. Damit kann auch bei diesen ermittelten Grenzwertüberschreitungen auf passive Lärmschutzansprüche verwiesen werden.

Das Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 219** liegt im Außenbereich. Die in diesem Bereich zulässigen Lärmpegel von 64 dB (A) am Tage und 54 dB (A) in der Nacht werden um bis zu 2 dB (A) am Tage und um bis zu 8 dB (A) in der Nacht überschritten. Eine im Nachgang zum Erörterungstermin durchgeführte Summenpegelberechnung unter Einbeziehung des Schienenlärms der Bahnstrecke Münster – Gronau hat zu keinerlei Abweichungen gegenüber den bereits im Vorfeld berechneten Lärmpegeln geführt. Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts wird in der Nachtzeit zwar nicht überschritten, aber erreicht. Um dieses und ein weiteres Anwesen einem aktiven Vollschutz zuführen zu können, müsste eine Lärmschutzwand westlich der A 1 mit einer Länge von 800 m und einer Höhe von 5,50 m errichtet werden. Diese Wand würde Kosten in Höhe von 1.760.000,- € verursachen. Die auf das Anwesen des Einwenders entfallenden Kosten würden sich auf 880.000,- € belaufen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 40 dieses Beschlusses). Dieser Kostenaufwand wird als erkennbar deutlich unverhältnismäßig angesehen, da die nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Das Gebäude liegt in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem die 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 Lärmschutzansprüche 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 auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten. Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieses im Außenbereich liegenden Anwesens kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.

Das Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 534** (Objekt Nr. 347) wurde inzwischen vom Vorhabenträger erworben und abgerissen.

Unter Betrachtung aller Belange ist das vom Vorhabenträger gewählte Lärmschutzkonzept auch in diesem Bereich verhältnismäßig und trägt insbesondere dem Gesichtspunkt der Vorbelastung der einzelnen im Außenbereich liegenden Gebäude mit ganz überwiegenden Nachtwertüberschreitungen als auch der Gleichbehandlung aller Betroffenen im Planungsabschnitt Rechnung.

<u>Lärmschutzbereich V Münster-Heidegrund/Nienberge (Bau-km 38+800 bis Bau-km 41+028,8)</u>

Im Kernbereich dieses Lärmschutzbereiches befinden sich 25 betroffene Gebäude mit insgesamt 62 Immissionsorten im bauplanungsrechtlichen Außenbereich, sowie 11 Gebäude (90 Immissionsorte) im Lärmausstrahlungsbereich des Planfeststellungsabschnittes südlich der Planfeststellungsgrenze, von denen 9 im Wohngebiet liegen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.1., lfd. Nr. 11 und Nr. 2.4, lfd. Nr. 52 dieses Beschlusses).

Der vom Vorhabenträger vorgelegte Plan sieht für diesen Bereich keinen über den Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrektur-

wert D_{StrO} = -2 dB(A) hinausgehenden aktiven Lärmschutz vor. Die Immissionsorte, bei denen eine Überschreitung der Grenzwerte berechnet wurde, sollen allesamt mit baulichen Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden (passiver Lärmschutz) geschützt werden. Die Gesamtkosten für einen passiven Lärmschutz aller 152 Immissionsorte belaufen sich auf 190.000,- €.

Um alle 152 Immissionsorte mit einem aktiven Vollschutz zu versehen müsste zwischen dem Bau-km 41+028 und dem Bau-km 38+800 auf einer Länge von 2.228 m ein lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) eingebaut werden. Zudem müssten westlich der A 1 Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3,00 m und einer Länge von 400 m sowie einer Höhe von 4,50 m und einer Länge von 700 m, östlich der A 1 Lärmschutzwände mit einer Höhe von 4,00 m und einer Länge von 800 m sowie einer Höhe von 2,00 m und einer Länge von 670 m errichtet werden. Zudem müsste ein westlich der A 1 von einem privaten Lärmschutzverein zu errichtender Lärmschutzwall, für den bereits Baurecht besteht und der sich derzeit im Bau befindet, auf einer Länge von 780 m mit einer 20 m hohen Lärmschutzwand erweitert werden. Darüber hinaus müsste zur Schließung einer Lärmlücke im Bereich einer Betriebszufahrt zur Autobahn eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 20 m auf einer Länge von 160 m errichtet werden. Die Gesamtkosten für diese Maßnahmen würden 12.222.000,- € betragen und damit Schutzfallkosten je geschütztem Immissionsort in Höhe von 80.408,- € auslösen. Die Kosten für die Errichtung des privaten Lärmschutzwalls mit einer Höhe von 28 m über Gradiente können nicht quantifiziert werden und finden bei dieser Betrachtung mithin auch keine Berücksichtigung. Die einzusparenden Kosten für passiven Lärmschutz von insgesamt 190.000,- € fallen dabei nicht ins Gewicht. Der Vollschutz kann nur mit Lärmschutzwänden erreicht werden, da Lärmschutzwälle in einer Gesamtlänge von 2.730 m einen nicht vertretbaren weiteren erheblichen Flächenverbrauch und Grunderwerb, aber auch die Beeinträchtigung von Waldgebieten nach sich ziehen würden und aufgrund der Platzverhältnisse sowie ausgeprägter Dammlagen der Autobahn bautechnisch unzweckmäßig wären. Für einen zusätzlichen Lärmschutz im Bereich der bereits bestehenden privaten Lärmschutzwälle kämen ebenfalls nur Lärmschutzwände in Betracht.

Unter Beibehaltung der Einbaulänge und Qualität des lärmmindernden Fahrbahnbelags, einem Verzicht der auf den privaten Lärmschutzwällen zu errichtenden Lärmschutzwände und der Reduzierung der Höhe sämtlicher

über 2,00 m hohen Lärmschutzwände um einen Meter würden noch 61 Immissionsorte aktiv geschützt. Das entspräche einem Schutzniveau von lediglich 40% aller Immissionsorte. Die Gesamtkosten würden sich auf 3.910.000,- € belaufen und Schutzfallkosten in Höhe von immer noch 64.098,- € je Immissionsort nach sich ziehen.

Eine weitere Reduzierung der Höhe der über 2,00 m hohen Lärmschutzwände um einen weiteren Meter und der Beibehaltung des oben beschriebenen Fahrbahnbelags würde noch 45 Immissionsorte (Schutzniveau 29,6 %) aktiv schützen. Die Gesamtkosten würden dann bei 3.310.000,- € liegen. Die Kosten je aktiv geschütztem Immissionsort würden hierbei auf 73.556,- € ansteigen.

Eine Reduzierung der Höhe sämtlicher Lärmschutzwände auf 2,00 m und der Beibehaltung des oben beschriebenen Fahrbahnbelags würde nur noch 42 Immissionsorte aktiv schützen. Bei Gesamtkosten in Höhe von 3.170.000,- € würde dies Schutzfallkosten in Höhe von 75.476,- € entsprechen. Das bedeutet, dass bei einem weiter sinkenden Schutzniveau von 27,6 % die Schutzfallkosten ebenfalls weiter ansteigen.

Der Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) auf voller Länge von 2.228 m unter Verzicht auf sämtliche Lärmschutzwände würde Gesamtkosten von immer noch 1.114.000,- € verursachen. Bei einer Anzahl von 32 hierdurch aktiv geschützten Immissionsorten (Schutzniveau 21 %) entspräche dies Kosten in Höhe von 34.813,- € je Immissionsort, die auch im Vergleich zu den übrigen Lärmschutzbereichen erkennbar unverhältnismäßig sind.

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens hatte sich eine Bürgerinitiative aus diesem Lärmschutzbereich (s. Einwenderin **lfd. Nr. 60**) mit ihrer Forderung, auf einem Teilstück 700 m nördlich und 300 m südlich der Landstraße L 510, die die A 1 in Münster-Nienberge quert, einen lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) auf einer Länge von 1.000 m einzubauen, an den Petitionsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen gewandt. Der Petitionsausschuss hat dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde in der Folge einen entsprechenden Prüfauftrag erteilt. Die daraufhin erfolgte Untersuchung führte zu folgenden Ergebnissen:

Der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) auf einer Länge von 1.000 m zwischen dem Bau-km 40+620 und Bau-km 41+620 – wovon sich ca. 591 m außerhalb dieses Planfeststellungsabschnitts befinden und folglich auch nicht mit diesem Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgestellt werden könnten – und Zusatzkosten in Höhe von 500.000,- € würde lediglich 23 Immissionsorte aktiv schützen. Das entspräche einem Schutzniveau von 15 %. Die Schutzfallkosten je aktiv geschütztem Immissionsort würden sich auf 21.739,- € belaufen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nrn. 48 und 49 dieses Beschlusses).

Da sich ein privater Lärmschutzwall mit einer Höhe von bis zu 28 m über Gradiente westlich der A 1 in Nienberge bereits im Bau befindet und nach den Planungen bis zum Ausbau dieses Autobahnabschnitts fertiggestellt sein wird, war dieser auch in die lärmschutztechnischen Betrachtungen im Zusammenhang mit der Petition einzubeziehen. Allein durch die Errichtung dieses Walls werden 25 Immissionsorte aktiv geschützt (Schutzniveau 16,5 %). Schutzfallkosten sind angesichts der privaten Errichtung des Walls nicht in Ansatz zu bringen. Vorbehaltlich der Umsetzung dieses privaten Lärmschutzvorhabens sowie der durch den Vorhabenträger zugesicherten lärmtechnischen Verkleidung der Geländer an der Brücke der L 510 über die A 1 werden die Werte nach einer Berechnung des Vorhabenträgers am Tage an allen Gebäuden bis auf das Objekt Nr. 590 der Einwender lfd. Nr. 455 und 481, an dem der Grenzwert von 59 dB(A) um 1 dB(A) überschritten wird, eingehalten und in der Nacht wird eine Reduzierung der Überschreitung um bis zu 6 dB(A) erreicht (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nrn. 46 und 47 dieses Beschlusses).

Eine Kombination aus privat errichtetem Lärmschutzwall und dem Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) auf einer Länge von 1.000 m zwischen dem Bau-km 40+620 und Bau-km 41+620 würde 47 Immissionsorte aktiv schützen. Dies würde bei Gesamtkosten von 500.000,- € und Schutzfallkosten in Höhe von 10.638,- € je Immissionsort einem eher geringen Schutzniveau von 31 % (bezogen auf den gesamten Lärmschutzbereich, aber auch nur 52 % bezogen auf den Ausstrahlungsbereich Nienberge) entsprechen. Es verblieben jedoch immer noch 105 Immissionsorte (davon 43 im Wohngebiet Nienberge), die mit passivem Lärmschutz geschützt werden müssten (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 50 dieses Beschlusses). So kann das von der Bürgerinitiative

angestrebte Ziel, möglichst sämtliche Lärmbelastungen der Autobahn zu nehmen und einen aktiven Vollschutz für alle Wohngebäude in Nienberge herbeizuführen, mit den Maßnahmen nicht annähernd erreicht werden.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die im Bereich Nienberge auf der Westseite der A 1 (außerhalb des Planfeststellungsabschnittes) vorhandene Betriebszufahrt auf die Autobahn nicht, wie ebenfalls von der Bürgerinitiative gefordert, geschlossen werden kann, weil diese Betriebszufahrt sowohl für die Aufgaben des Straßenbaulastträgers als auch für die Feuerwehr und Rettungsdienste der Stadt Münster bei Notfällen auf der A 1 erforderlich ist und aufrechterhalten bleiben muss. Das Schließen einer hier möglicherweise verbleibenden Lärmschutzlücke hätte nach Berechnungen des Vorhabenträgers für die Bewohner von Nienberge aber auch nur Auswirkungen im Nachkommabereich der ermittelten Lärmpegel, so dass mit einer derartigen Maßnahme kein weiterer Schutzfall gelöst würde und sie lärmtechnisch irrelevant wäre (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 45 dieses Beschlusses).

Die vorstehende Lärmabwägung zeigt, dass auch der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A), selbst wenn er in der Kombination mit dem privat errichteten Lärmschutzwall betrachtet wird, nicht zu einem der Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen entsprechenden Ergebnis führt. Insbesondere vor dem Hintergrund eines ausgewogenen und gleichmäßigen Lärmschutzes für alle Anlieger des gesamten Ausbauabschnitts stehen im Lärmschutzbereich V im günstigsten Fall unter kostenneutraler Einbeziehung des privaten Lärmschutzwalles für 47 aktiv geschützte Immissionsorte Schutzfallkosten in Höhe von 10.638,- € bei einem Schutzniveau von 31 % deutlich geringeren Schutzfallkosten in Höhe von 5.201,- € für 473 Immissionsorte bei einem Schutzniveau von 95 % im Lärmschutzbereich I und Schutzfallkosten für 1.208 Immissionsorte von 3.190,- € bei einem Schutzniveau von 92 % im Lärmschutzbereich III gegenüber. Auch in den Lärmschutzbereichen II mit 60 Immissionsorten und IV mit 108 Immissionsorten sind über den Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -2 dB(A), wie er auch im Lärmschutzbereich V vorgesehen ist, keine weiteren weil kostenunverhältnismäßigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen geplant. Das zeigt, dass der von der Bürgerinitiative für den Lärmschutzbereich V geforderte Lärmschutz auch im Vergleich mit allen anderen vier Lärmschutzbereichen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck steht.

In Ergänzung zum geplanten Lärmschutz hat sich der Vorhabenträger im Erörterungstermin jedoch dazu verpflichtet, die Geländer der Brücke, mit der die L 510 im Zuge der Altenberger Straße die A 1 außerhalb dieses Planfeststellungsabschnitts quert, auf beiden Seiten lärmtechnisch zu verkleiden und mit einer Lärmschutzwand im nordwestlichen Randbereich der Brücke an den privaten Lärmschutzwall anzuschließen (s. Abschnitt A, Nr. 5.4.3 dieses Beschlusses).

Schließlich ist darauf zu verweisen, dass ein Großteil der Anwesen der Einwender/innen aus dem Stadtteil Münster-Nienberge im Bereich des bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 20.01.1999 bestandskräftig planfestgestellten südlich anschließenden Ausbauabschnitts der A 1 liegt und dort lärmtechnisch berücksichtigt und abgewogen worden ist. Der Vorhabenträger hat im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass die diesem Abschnitt zugrundeliegende Lärmtechnik insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich die Verkehrsmengen auch in diesem Abschnitt nicht so stark entwickelt haben, wie es prognostiziert worden sei, auf der sicheren Seite liege. Die bereits 1999 planfestgestellten Ansprüche auf passiven Lärmschutz könnten - soweit noch nicht geschehen - nach wie vor in dem dafür vorgesehenen Verfahren gegenüber dem Vorhabenträger geltend gemacht werden, da sie keiner zeitlichen Begrenzung unterliegen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 35, S. 23, 25 dieses Beschlusses).

Die von der Einwenderin **lfd. Nr. 60** im Namen der Bürgerinitiative erhobenen Einwände wie auch die zu einem Großteil gleichlautenden Einwendungen der Einwender **lfd. Nr. 1-3, 14, 16, 18-20, 27, 28, 29, 31, 32, 34-35, 40, 42-44, 49, 50, 57, 60, 61, 63-65, 69, 70, 72, 82, 83, 94, 95, 103, 105, 116, 117, 120, 123, 126-128, 130, 132, 135-137, 139, 140, 143, 145, 148, 149, 153, 156, 159, 161, 165, 167, 170, 172, 174, 175, 183, 187, 188, 196-199, 206, 208, 209, 211, 220, 221, 225, 228, 231-234, 237, 240, 241, 245, 248, 250, 255-258, 260, 264, 265, 275, 276, 282, 283, 290-292, 295, 296, 301, 302, 309-313, 316-318, 320, 328-332, 334-338, 344, 345, 347, 356, 357, 359, 360, 363, 374-377, 379-380, 382, 383, 385-388, 390, 397, 409-414, 416, 418-420, 423-424, 427, 430, 431, 440-442, 447, 451-453, 456, 458-461, 463, 467-470, 472-474, 476-480, 482, 483, 485, 488-490, 494, 503, 504, 509, 511-514, 516, 517, 526, 527, 543, 544, 558, 559, 569, 572, 575-578, 584-587, 599, 607, 620, 625, 626, 633, 634, 636, 639, 644-646, 654-658, 666, 670, 671, 689, 695, 698, 700, 701, 708, 709, 712, 713, 718, 734,**

736, 740, 743, 748, 749, 752, 767, 769, 779, 780 und 781 werden aus den vorstehenden Gründen zurückgewiesen.

Zudem haben sich unter der **lfd. Nr. 152, 284 und 631** der Einwenderliste kirchliche und politische Interessenvertreter den Forderungen der Bürgerinitiative angeschlossen. Wenngleich diese Einwender mangels eigener Rechtsverletzung keine Betroffenen im Sinne des Planfeststellungsverfahrens sind, wurden die vorgetragenen Bedenken und Anregungen zur Kenntnis genommen.

Die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 36, 246, 319, 327, 381, 422, 455, 481, 515, 608 und 635** liegen im lärmtechnischen Ausstrahlungsbereich der Baumaßnahme. Die in diesem Bereich gültigen Grenzwerte von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht werden unter der Maßgabe des vom Vorhabenträger vorgelegten Lärmschutzkonzeptes, das den Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag -2 dB(A) vorsieht, am Tage um bis zu 4 dB(A) und in der Nacht um bis zu 10 dB(A) überschritten. Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sogenannte 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 nicht erreicht. Wie bereits zuvor dargestellt wird sich die Lärmsituation für die Anwesen der Einwender vorbehaltlich der Umsetzung des privaten Lärmschutzvorhabens durchweg positiv entwickeln. Ein aktiver Vollschutz wird aber auch dadurch nicht erreicht, so dass dem Grunde nach Anspruchsvoraussetzungen für einen zusätzlichen passiven Lärmschutz vorliegen, wodurch die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden können, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten. Ein weitergehender aktiver Lärmschutz steht aus den oben vorgetragenen Abwägungsgründen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. In den Außenwohnbereichen der Anwesen kommt es ohnehin zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte.

Das Anwesen des Einwenders **lfd. Nr. 525** liegt außerhalb des Ausstrahlungsbereiches der Lärmeinwirkungen, die aus dem Planfeststellungsabschnitt 4.2 herrühren. Damit besteht weder ein Anspruch auf aktiven, noch

auf passiven Lärmschutz. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen. Gleichwohl wird auch dieses Anwesen von den für diesen Abschnitt geplanten Lärmschutzmaßnahmen profitieren. Der Einwender könnte darüber hinaus prüfen, ob aus dem Planfeststellungsverfahren für den Ausbauabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Münster-Süd und der Anschlussstelle Münster-Nord noch Anspruchsvoraussetzungen hinsichtlich passiver Lärmschutzmaßnahmen bestehen, die in einem gesonderten Verfahren gegenüber dem Vorhabenträger geltend gemacht werden müssten.

Auch die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 358, 421, 446, 475, 547, 568 und 637** liegen außerhalb des Ausstrahlungsbereiches der Lärmeinwirkungen, die aus dem Planfeststellungsabschnitt 4.2 herrühren. Damit besteht weder ein Anspruch auf aktiven, noch auf passiven Lärmschutz. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in der Synopse verwiesen.

Die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 55** und **lfd. Nr.638**, der auch namens eines Lärmschutzvereins Einwendungen unter der **lfd. Nr. 659** erhoben hat, liegen im bauplanungsrechtlichen Außenbereich. Die in diesem Bereich geltenden lärmtechnischen Immissionsgrenzwerte liegen bei 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Diese Grenzwerte werden am Tage nicht überschritten. In der Nacht kommt es zu Überschreitungen von bis zu 4 dB(A). Um die Anwesen vollumfänglich aktiv gegen Lärm zu schützen, müsste östlich der A 1 eine Lärmschutzwand von 670 m Länge und 4,50 m Höhe errichtet werden. Die Gesamtkosten für eine solche Wand würden 1.206.000,- € betragen. Mit dieser Maßnahme könnten 10 Immissionsorte geschützt werden. Die Schutzfallkosten würden sich auf 120.600,- € je Immissionsort belaufen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Der Forderung der Einwender nach aktiven Lärmschutzmaßnahmen kann aus Kostengründen erkennbar nicht nachgekommen werden. Die Gebäude liegen in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten. Weitergehender

aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden Anwesen kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.

Auch die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 13, 48, 154 und 647 bis 651** liegen im Außenbereich. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Es liegen daher keine Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz vor. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 104 und 737** liegen ebenfalls im Außenbereich. Die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden am Tage um bis zu 5 dB(A) und in der Nacht um bis zu 11 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 in der Nachtzeit um 3 dB(A) überschritten. Die eingangs dargestellte Abstufung aktiver Lärmschutzeinrichtungen und die daraus erwachsenden Kosten haben bereits deutlich gemacht, dass ein aktiver Vollschutz für diese vereinzelt im Außenbereich stehenden Objekte Kosten verursachen würde, die in keinem vertretbaren Verhältnis zum beabsichtigten Schutzzweck stehen würden. Für einen Vollschutz der Anwesen und eines benachbarten Anwesens wäre die Errichtung einer 1,1 km langen und 4,50 m bis 7,50 m hohen Lärmschutzwand westlich der A 1 mit Kosten in Höhe von 3.870.000,- € und damit bei insgesamt 24 zu schützenden Immissionsorten mit Schutzfallkosten in Höhe von 161.250,- € je Immissionsort verbunden (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Auch der Einbau von lärmminderndem Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} = -5 dB(A) würde maximal eine Absenkung der Lärmwerte um 3 dB(A), aber keinen Vollschutz bewirken, wäre jedoch angesichts der hohen Mehrkosten von 500.000,- € je Kilometer ebenfalls kostenunverhältnismäßig. Die nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen sind eher hinnehmbar, da den Überschreitungen der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR97 durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Die Gebäude liegen in einem

Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem die Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden können.

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. Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden Anwesen kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks. Für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche des Einwenders lfd. Nr. 104 kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden.

Im Übrigen wird auf den Inhalt der Synopse verwiesen.

Die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 15, 362, 539, 540, 591 und 768** liegen im Außenbereich auf der Ostseite der A 1. Die in diesem Bereich zulässigen Lärmpegel von 64 dB (A) am Tage und 54 dB (A) in der Nacht werden am Tage um bis zu 2 dB(A) und in der Nacht um bis zu 9 dB (A) überschritten. Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts wird beim Einwender lfd. Nr. 15 in der Nacht um 1 dB(A) überschritten. Um für diese Anwesen einen aktiven Vollschutz zu erreichen, müsste eine Lärmschutzwand von 800 m Länge und einer Höhe von 6,00 m errichtet werden. Die Kosten würden sich auf 1.920.000,- € belaufen und bei 25 zu schützenden Immissionsorten Schutzfallkosten in Höhe von 76.800,- € je Immissionsort verursachen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Dieser Kostenaufwand wird als unverhältnismäßig angesehen, da die nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Die Gebäude liegen in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet

werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem die Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden können. Damit kann auch bei diesen ermittelten Grenzwertüberschreitungen zumutbar auf passive Lärmschutzanspruche verwiesen werden, 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. Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden Anwesen kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks. Auch die Tatsache, dass auf dem Anwesen der Einwender lfd. Nr. 362 ein Hofcafe betrieben wird, führt zu keinen anderen Abwägungsergebnissen, da bei einer üblichen Nutzung am Tage die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten sind. Für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche des Einwenders lfd. Nr. 15 kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden.

Für die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 29, 235, 714 und 715** gelten die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Die Immissionswerte am Tage überschreiten diese Grenze nicht. In der Nacht werden die Immissionsgrenzwerte um bis zu 3 dB(A) überschritten. Dies gilt im Übrigen auch für ein zusätzliches Objekt, dass auf Antrag des Einwenders lfd. Nr. 714 im Nachgang zum Erörterungstermin nachberechnet wurde, da hierfür eine Genehmigung zur Nutzungsänderung von einem landwirtschaftlichen Gebäude zum Wohngebäude mit einer entsprechenden Baugenehmigung vorliegt. Auch diese Gebäude könnten durch die Errichtung einer bereits oben dargestellten Lärmschutzwand mit einer Gesamtlänge von 1,1 km und einer Höhe von 7,50 m auf einer Länge von 700 m sowie einer Höhe von 4,50 m auf einer Länge von 400 m einen Vollschutz erhalten. Die Gesamtkosten würden 3.870.000,- € betragen. Einschließlich zwei weiterer durch diese Maßnahmen geschützter Anwesen mit insgesamt 24 Immissionsorten würden sich die Schutzfallkosten auf 161.250,- € je Immissionsort belaufen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 51 dieses Beschlusses). Ein Lärmschutz an der Straße, wie er von einigen Einwendern gefordert wird, ist für diese vereinzelt im Außenbereich stehenden

Anwesen nicht darstellbar, da die Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Es besteht aber dem Grunde nach Anspruch auf baulichen (passiven) Lärmschutz.

Die Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 39, 54, 242, 249, 321, 339, 426, 428, 492, 557, 596, 768 und 772** liegen über 500 m von der Autobahn A 1 entfernt. In diesem Abstand wurden keine Lärmberechnungen mehr durchgeführt, da bereits für Anwesen mit einem Abstand von weniger als 500 m zur Autobahn keine Grenzwertüberschreitungen mehr festgestellt werden konnten. Es besteht mithin kein Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf die Synopse verwiesen.

Das Anwesen des Einwenders **lfd. Nr. 746** liegt im bauplanungsrechtlichen Außenbereich. Die dort geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Es liegen daher keine Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen vor. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Anwesen des Einwenders **lfd. Nr. 122** liegt außerhalb des lärmtechnischen Wirkbereichs des Planfeststellungsabschnitts. Die vom Einwender vorgetragenen Anregungen wurden teilweise im Lärmschutzkonzept des Vorhabenträgers berücksichtigt. Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen und es wird auf die Synopse verwiesen.

Auch das Anwesen des Einwenders **lfd. Nr. 155** liegt außerhalb des lärmtechnischen Wirkbereichs dieses Planfeststellungsabschnitts. Seiner Forderung nach Gewährung von passivem Lärmschutz kann aus diesem Grunde nicht nachgekommen werden und die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf die Synopse verwiesen.

Das Anwesen der Einwender **lfd. Nr. 505** liegt ca. 1,8 km vom Beginn des hier festgestellten Abschnitts entfernt und befindet sich damit keinesfalls

mehr im Wirkungsbereich der Ausbaumaßnahme. Es besteht mithin kein Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in der Synopse verwiesen.

Das Anwesen der Einwenderin **lfd. Nr. 87** liegt im Stadtteil Münster-Gievenbeck, mithin in einer aus lärmtechnischer Sicht erheblichen Entfernung zum Planfeststellungsbereich und ist von den Ausbaumaßnahmen nicht betroffen. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Der Einwender **lfd. Nr. 169** wohnt in einer aus lärmtechnischer Sicht erheblichen Entfernung von ca. 1,7 km zur Autobahn und ist daher nicht von Lärmpegelüberschreitungen, die von der Ausbaumaßnahme ausgehen könnten, betroffen. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf die Synopse verwiesen.

Der Einwender **lfd. Nr. 308** wohnt ca. 5 km entfernt von der Autobahn A 1 in der Innenstadt Münsters und ist von den Ausbaumaßnahmen im Planfeststellungsbereich keinesfalls lärmtechnisch betroffen. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Unter Betrachtung aller im Laufe des Verfahrens zu Tage getretener und eingehend geprüfter Belange ist das vom Vorhabenträger vorgelegte und durch eine Zusage im Erörterungstermin modifizierte Lärmschutzkonzept in diesem Bereich ebenfalls verhältnismäßig und trägt insbesondere dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller betroffenen Anwohner in dem Planfeststellungsabschnitt Rechnung.

Das hiermit planfestgestellte und teilweise durch die Straßenbauverwaltung 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.

Die diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

5.3.8.1.3 Einzelfälle und besondere Lärmschutzeinwendungen

Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei 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. 5.3.8.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Darüber hinaus ist nach dem derzeitigen Stand der Technik davon auszugehen, dass durch Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden 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. 5.4.2 genannten Wohngrundstücke aufgrund des von der A 1 ausgehenden Verkehrslärms die Anspruchsvoraussetzungen nach der 16. BImSchV gegeben sind, wurde 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. 5.4.2 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. enteignungsrechtliche 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 5 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 von 72 dB(A), bei der ein mit einer gebäudenahen Bahntrasse und Bundesstraße zusammenhängend zu erwartender Summenpegel des von allen drei Verkehrsträgern ausgehenden Lärms bereits berücksichtigt ist, wird durch den von der Planfeststellungsbehörde angeordneten Einbau eines D_{StrO} = - 5 dB(A) Fahrbahnbelags von Bau-km 34+000 und Bau-km 34+500 auf 69 dB(A) so weit abgesenkt, dass es auch in diesem Fall nicht zu einer Überschreitung der Gesundheitsschwelle kommt. Zudem werden durch diese Maßnahme die Beurteilungspegel an 8 weiteren Anwesen um bis zu -3 dB(A) gesenkt.

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. 5.4.2 und 5.4.3 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.

5.3.8.1.4 Allgemeine Lärmschutzeinwendungen

Forderung von verkehrslenkenden Maßnahmen

Die Forderung vieler 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, lärmreduzierende 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

Einige 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 einem Korrekturwert 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 einem Korrekturwert 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. 5.4.2 dieses Beschlusses).

Einwendungen zum Berechnungsverfahren

Im Verfahren wurde verschiedentlich die Forderung erhoben, die Lärmbelastung zusätzlich durch Messungen zu ermitteln. Für eine am Gleichheitsgrundsatz 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 Ergebnisse 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).

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 zugrundeliegende, 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“ in der Version 6.50 durchgeführt, wobei örtliche Gegebenhei-

ten 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 Beurteilungspegel 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 zugrundeliegende Prinzip der energetischen Mittelung stellt auch sicher, dass kurzfristig auftretende, sehr hohe Pegel verstärkt in die Ermittlung des Beurteilungspegels einfließen.

Bei den LKW-Anteilen wird entsprechend der RLS-90 der Anteil der Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t in Prozent der maßgeblichen Verkehrsstärke erfasst. Eine weitere Unterscheidung, Gigaliner, Bus, oder LKW mit Anhänger, sieht die RLS-90 nicht vor. Das gleiche gilt für die gefahrenen Geschwindigkeiten der LKW. Hier wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugrunde gelegt.

Auch die erhobenen Einwände gegen das vom Vorhabenträger angewendete Berechnungsverfahren im Hinblick auf Geländeformationen sind nicht begründet. Bei der Berechnung der Beurteilungspegel sind die für Steigungen und Gefälle vorgesehenen Korrekturwerte berücksichtigt worden.

Ebenfalls wurden die im Einwirkungsbereich der beiden zur A 1 zugehörigen Rastplatzanlagen Plugger Heide (Ost) und Sandrup (West) auftretenden Lärmimmissionen berücksichtigt durch die Ermittlung des Summenpegels aus der A 1 und dem "ruhenden Verkehr" auf den Rastplätzen entsprechend Abschnitt 4.5.4 der RLS-90 – Zusammenwirken von Straßen und Parkplätzen.

Dementsprechende Einwendungen u. a. in den **lfd. Nrn. 29, 59, 92, 93, 104, 114, 154, 169, 186, 204, 219, 235, 236, 339, 421, 501, 505, 535, 541, 542, 567, 580, 592, 593, 627, 652, 661 703 - 706, 707, 714, 715, 737, 741, 742** der Synopse werden daher zurückgewiesen.

5.3.8.2 Schadstoffbelastung

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

Die Straßenbauverwaltung hat für den sechsstreifigen Ausbau der A 1 von der Anschlussstelle Münster-Nord bis zur Anschlussstelle Greven eine Luftschadstoffuntersuchung bereits unter Berücksichtigung der 39. BImSchV auf der Grundlage der Prognoseverkehrsbelastung für das Jahr 2025 und dem Berechnungsverfahren PROKAS zur Ermittlung der Gesamtschadstoffbelastung durchgeführt (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 23 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, da Kreuzungsbereiche nur stark vereinfacht und lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte gar nicht abgebildet werden können. Lärmschutzeinrichtungen können ebenfalls nur eingeschränkt berücksichtigt werden. 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. Dabei werden die Luftschadstoffimmissionen flächenhaft berech-

net sowie ausgewählte Untersuchungspunkte in sensitiven, d. h. beurteilungsrelevanten Bereichen wie straßennaher Wohnbebauung gesondert betrachtet.

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}), 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.

Im Prognosenullfall (ohne Ausbau) zeigen die Immissionsrechnungen (Jahresmittelwert), dass an dem nächstgelegenen (inzwischen bereits abgerissenen) Gehöft zur Trasse (Bau-km 37+040), das etwa 35 m westlich der Autobahn liegt, die NO_2-Konzentration mit 41 µg/m^3 geringfügig überschritten wird, an der bestehenden Wohnbebauung des Gehöfts wird mit einem Wert von 38 µg/m^3 der Grenzwert von 40 µg/m^3 jedoch eingehalten. Im Bereich der Ausbaustrecke 4.2 liegen mehrere Gehöfte in Abständen von 50 m bis 380 m östlich und westlich der Autobahn. An keinem dieser Anwesen wird der Grenzwert von 40 µg/m^3 überschritten. Der östliche Siedlungsrand von Greven reicht bis etwa 300 m, der westliche Siedlungsrand von Sprakel bis etwa 210 m und der östliche Siedlungsrand von Nienberge bis etwa 150 m an die Autobahn heran. In all diesen Bereichen wird der Grenzwert von 40 µg/m^3 ebenfalls deutlich nicht erreicht (s. Abschnitt A Nr. 2.1, lfd. Nr. 23 dieses Beschlusses).

Für den Planfall (nach Ausbau) zeigen die Immissionsrechnungen, dass entlang des Bauabschnittes 4.2 der A 1 die Schadstoffkonzentrationen geringfügig niedriger sind als im Prognosenullfall, was auf die im Planfall flüssigere Verkehrsabwicklung und geringere Stauhäufigkeit sowie die weiter fortschreitende (Elektro-) Fahrzeugtechnik zurückzuführen ist.

Überschreitungen der geltenden Beurteilungswerte sind an den entlang des Bauabschnittes 4.2 nächstgelegenen Wohngebäuden im Planfall nicht mehr zu erwarten.

Der seit dem Jahr 2005 geltende Grenzwert für PM_{10}-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ und der Schwellenwert (Jahresmittel) von 29 µg/m³ für die Ableitung des PM_{10}-Kurzzeitgrenzwertes werden an der bestehenden Wohnbebauung deutlich nicht erreicht und nicht überschritten.

Die höchsten PM_{10}-Immissionen wurden im Prognosenullfall an dem nächstgelegenen Wohngebäude mit bis 24 µg/m³ berechnet. An allen weiteren Wohngebäuden im Untersuchungsgebiet wurden geringere PM_{10}-Immissionen prognostiziert. Im Planfall wurden an den bestehenden Wohngebäuden gleichbleibende bis geringfügig verringerte PM_{10}-Jahresmittelwerte berechnet. Die höchsten PM_{10}-Immissionen wurden an der nächstgelegenen Wohnbebauung mit bis 24 µg/m³ prognostiziert.

Nach Fertigstellung des Luftschadstoffgutachtens wurde die 39. BImSchV veröffentlicht, die bei unveränderten Grenzwerten für NO_2 und PM_{10} die 22. BImSchV ersetzt. Dort wird zusätzlich ein Grenzwert für $PM_{2,5}$ von 25 µg/m³ angegeben, der ab dem Jahr 2015 gilt. Entsprechend aktueller Untersuchungen gibt es eine Korrelation zwischen PM_{10} und $PM_{2,5}$ etwa im Verhältnis von $PM_{2,5}$ zu PM_{10} zwischen 0,5 und 0,8. Da an der nächstgelegenen Bebauung zur A 1, Ausbauabschnitt 4.2, die PM_{10}-Jahresmittelwerte mit 24 µg/m³ und damit unter dem Grenzwert von 29 µg/m³ berechnet wurden, wird auch der Grenzwert für $PM_{2,5}$ von 25 µg/m³ nicht erreicht und nicht überschritten. Die Auswirkungen der vom Straßenverkehr ausgehenden Luftverunreinigungen lassen sich im Wesentlichen nur durch Beeinflussung der Schadstoffemissionen und der Schadstoffausbreitung vermindern. Der stetig wachsende Anteil schadstoffreduzierter Pkw und Lkw hat in den letzten Jahren - trotz der bekannten Dieselabgasmanipulationen - beispielsweise zu einem Rückgang der Stickstoffdioxidimmissionen von etwa 25 % geführt. Darüber hinaus lassen sich Schadstoffemissionen auch durch die Verbesserung des Verkehrsflusses und die Zunahme elektrifizierter Kraftfahrzeuge reduzieren.

Entsprechend den Ergebnissen der Immissionsberechnung unter Berücksichtigung der vorgelegten Verkehrsdaten sind an der nächstgelegenen Wohnbebauung zu dem geplanten sechsstreifigen Ausbau der A 1, Abschnitt 4.2, keine Konflikte mit geltenden Beurteilungswerten abzuleiten.

Dies gilt umso mehr, als die der Schadstoffbelastung zugrundeliegenden Verkehrszahlen noch aus der Verkehrsuntersuchung mit einem Prognosehorizont 2025 herrühren. Die mit der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2030 vorgelegten Verkehrszahlen sind jedoch geringer und lassen folglich auch geringere Schadstoffbelastungen erwarten.

In dem sich im Planfeststellungsabschnitt befindlichen FFH-Gebiet „Emsaue“ sind im Prognosenullfall bis in einen Abstand von ca. 170 m nordwestlich zur Trasse Stickstoffeinträge unter 2,5 kg/(ha*a) berechnet. Auf der Südostseite der Trasse sind in bewaldeten Teilbereichen des FFH-Gebiets ab einem Abstand von ca. 120 m, in den mit niederer Vegetation bestandenen FFH-Flächen ab einem Abstand von 100m zur Trasse Stickstoffeinträge unter 2,5 kg/(ha*a) prognostiziert. Im Planfall sind bis in einen Abstand von ca. 180 m nordwestlich zur Trasse Stickstoffeinträge unter 2,5 kg/(ha*a) ermittelt. Auf der Südostseite der Trasse sind in bewaldeten Teilbereichen des FFH-Gebiets ab einem Abstand von ca. 130 m, in den mit niederer Vegetation bestandenen FFH-Flächen ab einem Abstand von 110m zur Trasse Stickstoffeinträge unter 2,5 kg/(ha*a) prognostiziert. Im Ergebnis ist im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall keine nennenswerte Änderung der Stickstoffeinträge in das insgesamt betrachtete FFH-Gebiet berechnet. Auch hier dürften sich die mit der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2030 vorgelegten Verkehrszahlen, die geringer sind als die für 2025 prognostizierten Werte, positiv auf die Schadstoffbelastung auswirken.

Die Ergebnisse des Schadstoffgutachtens werden von den am Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden geteilt. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel an der fachlich-methodisch zutreffenden Erstellung durch den Gutachter und stimmt den Erkenntnissen ebenfalls zu.

5.3.8.3 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 aus-

zuführen 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.

5.3.8.4 Bauimmissionen

Einzelne Einwender befürchten, dass durch die notwendigen Bauarbeiten nicht zumutbarer Lärm entsteht und dass es durch die von der Straßenbaustelle ausgehenden Staub-, 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 Maschinen zum Einsatz und die Arbeiten werden nach den neuesten straßenbautechnischen Verfahren ausgeführt.

Ob nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach der maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - AVV. Sie konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen. Da der Baustellenlärm vornehmlich von den verwendeten Maschinen verursacht wird, hat der Vorhabenträger die Einhaltung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) zudem zu gewährleisten.

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.

Schließlich ist davon auszugehen, dass auch die vom Vorhaben ausgehenden betriebsbedingten Lichtimmissionen u.a. durch die überwiegende Dammlage der Autobahn, die zügige Wiederherstellung der Böschungsbepflanzung sowie Lärmschutzwände und –wälle keine unzumutbaren Beeinträchtigungen auslösen. Insgesamt haben die Belange des Immissionsschutzes kein solches Gewicht, dass sie gegen die Planung sprechen könnten.

5.3.9 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.

Bei der Planung der Entwässerungsanlagen sind einschlägige gesetzliche Bestimmungen, Verordnungen, Richtlinien, etc. beachtet worden. Die vorgesehene Niederschlagsbehandlung entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Grundsätzlich ist die Entwässerung der Verkehrsanlagen und die Einleitung in die vorhandenen Vorfluter gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen-Teil: Entwässerung (RAS-Ew 2005) und unter Berücksichtigung der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiSTWaG) geplant worden.

Die geplante Entwässerung lehnt sich eng an die bestehende Entwässerung an. Sie erfolgt über insgesamt 40 Einleitungsstellen in die benachbarten Gewässer. Zur Regenwasserbehandlung und zur Drosselung der Einleitungsmengen sind drei Regenklärbecken (davon eines mit anschließendem Regenrückhaltebecken) geplant, um eine Entspannung der Gewässer zu erreichen und eine mögliche Belastung der Gewässer durch Leichtflüssigkeiten zu vermeiden. An zwei weiteren Stellen wird das Wasser vor Einleitung in Abscheideranlagen (z.B. gem. RiSTWaG) behandelt. Die geplanten Gräben werden zum Teil durch Riegeleinbau als Retentionsstrecken ausgebildet.

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

Eine vom Einwender **lfd. Nr. 448** geforderte Verlegung eines Regenrückhaltebeckens wurde mit dem Deckblatt IV (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 28) in die Planung eingebracht. Zu der Planänderung gab es keinerlei Einlassungen. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Der vom Einwender **lfd. Nr. 595** geforderten Verlagerung eines Regenklärbeckens von seinen Flächen konnte u.a. aus entwässerungstechnischen Grün-

den nicht entsprochen werden. Der Vorhabenträger hat aber mit dem Deckblatt V (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 29) eine Änderung eingebracht, die eine Anbindung des Regenklärbeckens von der Autobahn vorsieht. Insoweit wird die Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders auf das notwendige Maß beschränkt und die Einwendung wird zurückgewiesen.

Eine vom Einwender **lfd. Nr. 194** geforderte Verlagerung einer auf seinen landwirtschaftlich genutzten Flächen geplanten Retentionsfläche konnte mit der Einbringung des Deckblatts VII (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 31) entsprochen werden. Die ursprünglich geplante Retentionsmaßnahme konnte durch eine geeignete Ausgleichsfläche im Suchraum und eine zusätzliche Ausgleichsmaßnahme ersetzt werden. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass aufgrund der vorgesehenen Rückhaltemaßnahmen und der geschaffenen Retentionsräume für das Niederschlagswasser die in die Verbandsgewässer einzuleitenden Wassermengen geringer sind und die Wasserqualität besser ist, als dies heute der Fall ist. Insofern ist das Vorhaben auch mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL vereinbar und steht dem Verschlechterungsverbot und dem Verbesserungsgebot nicht entgegen.

5.3.9.1 Überschwemmungsgebiete

Südlich der AS Greven quert die BAB A 1 das gesetzliche Überschwemmungsgebiet der Ems (ÜSG-Nr. 496). Unter Berücksichtigung der weiterreichenden Wirkungen des Autobahnausbaus und einer Erweiterung des Retentionsraumes ergeben sich keine Hinweise auf eine Unverträglichkeit des Vorhabens mit dem Überschwemmungsgebiet der Ems in diesem Planfeststellungsabschnitt.

Im Zuge der Ausbaumaßnahme wird das bestehende Kreuzungsbauwerk (Emsumflutbrücke) durch ein neues, dem erweiterten Querschnitt angepasstes dreifeldriges Brückenbauwerk ersetzt. Die lichte Weite der Brücke über die Ems wird um ca. 23 m auf 103 m vergrößert. Das führt im Ergebnis zu einer Aufweitung des mittleren Feldes und einem Abrücken der Stützen vom Gewässer. Die lichte Höhe des Bauwerks bleibt erhalten.

Die von der Stadt Greven (**lfd. Nr. 5**) bemängelte Auslegung der Rohrdurchlässe DN 1000 zur Sicherung des Hochwasserabflusses in den Dämmen der Notumfahrung im Bereich der Emsumflutbrücke wird durch den Vorhabenträger im Rahmen der Ausführungsplanung nachgebessert. Hierzu sollen zu den bereits zwei vorgesehenen Rohrdurchlässen DN 1000 drei weitere Rohrdurchlässe DN 1000 bzw. eine entsprechende Anzahl kleinerer Durchmesser den Hochwasserabfluss in der jeweiligen Notumfahrung der Emsumflutbrücke gewährleisten (siehe auch Auflage in Abschnitt A, Nr. 5.1.3.14 dieses Beschlusses). Der Einwand hat sich damit erledigt.

Im weiteren Verlauf quert die BAB A 1 auch das Überschwemmungsgebiet der Münsterschen Aa. Die lichte Weite des neu zu errichtenden Brückenbauwerks wird von derzeit 35 m auf 57 m vergrößert und die Stützen rücken weiter vom Gewässer ab. Im Überschwemmungsgebiet der Münsterschen Aa geht durch die Ausbaumaßnahme der A 1 in diesem Planfeststellungsabschnitt kein Hochwasser-Rückhalteraum verloren.

Die Trassen- bzw. Brückenverbreiterung bedingt zwar eine weitere Überbauung bislang freier Gewässerabschnitte an beiden Gewässern; dieser „Wertminderung“ wirken allerdings die vorgesehenen funktionalen Aufwertungen der Gewässer und ihrer Randzonen unterhalb der Brücken sowie die Retentionsraumerweiterung im Bereich der Ems deutlich entgegen. Während des Baubetriebs werden Verschlechterungen der Gewässer- bzw. Wasserbeschaffenheit durch geeignete Schutzmaßnahmen unterbunden. Insofern konnte für beide Gewässer eine Ausnahme nach § 78a Abs. 2 S. 1 WHG zugelassen werden.

5.3.9.2 Gewässerunterhaltung

Die ordnungsgemäße Unterhaltung der durch das Vorhaben betroffenen Gewässer wird auch nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahme möglich sein. Eine Erreichbarkeit aller Gewässer ist gewährleistet. Die Forderung des Wasser- und Bodenverbandes, die Stützwand im Bereich von Bau-km 30+900 sollte etwas in Richtung der Fahrbahn verschoben werden, um auf der Stützwandseite einen Unterhaltungsweg anzulegen, wird, soweit möglich, entsprochen. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme des Vorhabenträgers in der Synopse verwiesen.

5.3.10 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 sowie 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.

5.3.11 Naturschutz und Landschaftspflege

5.3.11.1 Rechtsgrundlagen (Eingriffsregelung)

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger auch die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in §§ 1 und 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG i.V.m. § 31 LNatSchG NRW (vergleiche vormals § 4a Abs. 1 und 2 LG NRW) 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 in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen).

Nach § 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 nicht in sonstiger Weise zu kompensieren 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 (vgl. auch § 31 Abs. 4, 5 LNatSchG NRW / vormals § 5 Abs. 1 LG NRW).

5.3.11.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

5.3.11.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen

Gemäß dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw., soweit diese nicht vermeidbar sind, sie zu minimieren, hat der Vorhabenträger in seiner Planung für den Ausbau der Bundesautobahn A 1 unter entsprechender Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sowohl im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) als auch im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag u. a. folgende Maßnahmen, bezogen auf die verschiedenen Schutzgüter und auch im Hinblick auf die verfahrensbezogenen artenschutzrechtlichen Erfordernisse (vgl. hierzu auch die Ausführungen unter Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nrn. 18 u. 19 dieses Beschlusses), zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen vorgesehen:

5.3.11.3.1 Maßnahmen zum Schutz des Bodens

- Abtrag des Ober- und Unterbodens und getrennte, sachgerechte Lagerung in Mieten zur Wiederverwendung nach DIN 18915,
- Wiedereinbringung des Oberbodens auf bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen nach Abschluss aller Arbeiten,
- Rekultivierung des Bodens auf allen temporären, auf ein Minimum reduzierten Bauflächen nach Abschluss der Baumaßnahme,
- Vermeidung der Anlage von Bodenmieten auf wertvollen Vegetationsflächen und
- zügige Wiederherstellung und Neubepflanzung der baubedingt in Anspruch genommenen Flächen.

5.3.11.3.2 Maßnahmen zum Schutz von Fließgewässern

- Gestaltung der Gewässerquerungen zur Erhaltung der Durchgängigkeit der Fließgewässer an Ems, Münsterscher Aa, Sprakelbach, Flothbach und Hagelbach,
- keine direkte Einleitung von Fahrbahn- und Brückenwasser in die Fließgewässer,
- räumliche Begrenzung der Baustelle,

- Unterbindung des Eintrags von Feinsedimenten und Betriebsstoffen,
- Errichtung von Leergerüsten außerhalb der Gewässer,
- keine Durchfahrung der Gewässer.

5.3.11.3.3 Maßnahmen zum Schutz der Pflanzen

- Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gemäß RAS-LP 4 und DIN 18920 zum Schutz und zur Sicherung vorhandener Gehölzbestände (u. a. Schutz gegen Bodenverdichtungen, Schutz von Stämmen und Kronen, Sicherung des Wurzelwerkes im Bereich von Anschnitten und Anschüttungen),
- Weißanstrich von Stämmen und ggfls. Kronenbereichen zur Vermeidung thermischer Rindenschäden bei freigestellten Altbäumen,
- Unterpflanzung der rückwärtigen Bestandsflächen mit geeigneten Gehölzen auf einer Breite von 10 m.

5.3.11.3.4 Maßnahmen zum Schutz der Tiere

a) zum Schutz des Wildes

- Errichtung und lückenloser Anschluss von Wildschutzzäunen entlang der Trasse zum Schutz vor Kollisionen (durchgehend beidseitig).

b) zum Schutz der Fledermäuse

- Offenhalten der Querungsstellen insbesondere während der aktiven Phase (Abend-, Nacht- und Dämmerungsstunden im Zeitraum März bis November),
- Untersuchung der zum Abbruch vorgesehenen Brückenbauwerke vor Beginn der Bauarbeiten auf eine Nutzung als Fledermausquartier,
- Errichtung einer 4 m hohen Wand- bzw. Zaunkonstruktion beidseits der A 1 als Leit- und Sperreinrichtung in bestimmten Streckenbereichen als Ersatz für zu rodende Böschungsgehölze,
- Verzicht auf eine Beleuchtung der Baustelle im Zeitraum März bis November.

c) zum Schutz der Avifauna

- Baufeldräumung und Rodung von Gehölzen erfolgt außerhalb der Brutsaison.

5.3.11.3.5 Gestaltungsmaßnahmen

Die Gestaltungsmaßnahmen dienen der landschaftsgerechten Eingrünung der Autobahn und damit der Minderung der visuellen Beeinträchtigungen. Ferner beeinflusst das Straßenbegleitgrün den Landschaftsfaktor Klima / Luft positiv und unterbindet – im Falle von Gehölzanpflanzungen – eine weitreichende Schadstoffausbreitung.

- Anlage von Baum- und Strauchbepflanzungen aus standortgerechten Arten unter Berücksichtigung der potentiellen natürlichen Vegetation auf Böschungsflächen (Maßnahmen G 1 und G 2),
- Hochstammpflanzungen mit standortgerechten Arten auf begrünbaren Flächen der Rastanlagen (mit Anlage eines Wildverbissschutzes)(Maßnahme G 3),
- Anlage von Landschaftsrasen mit intensiver Pflege auf Bankett, Randflächen und im Bereich von Entwässerungseinrichtungen sowie mit extensiver Pflege auf Rand- und Böschungsbereichen (Maßnahme G 4),
- Anlage von Landschaftsrasen mit extensiver Pflege (Maßnahme G 5),
- Natürliche Entwicklung von Krautkulturen (Sukzession) auf Böschungs- und Randflächen der verlegten Münsterschen Aa (Maßnahme G 6),
- Naturnahe Gestaltung des Bachbettes der verlegten Münsterschen Aa (Maßnahme G 7).

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

5.3.11.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Auch unter Berücksichtigung der vorgenannten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie der Gestaltungsmaßnahmen verur-

sacht 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 "Sandrup" und "Plugger Heide"
- 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 Inanspruchnahmen (Gehölze auf Straßenböschungen, Wälder und Kleingehölze, Gebüsche, Baumreihen, Einzelbäume, Grünländer und Staudenfluren, Gräben und Gewässer, Acker und Böschungsrasen)
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes insbesondere durch den Verlust von Gehölzen und Überformung der Landschaft im Bereich der Erweiterung der Rastanlagen "Sandrup" und "Plugger Heide"

Im Hinblick auf Details bezüglich der von der Maßnahme ausgehenden Beeinträchtigungen wird auf den LBP (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 13) sowie die Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG, insbesondere auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 4.4.1 verwiesen.

5.3.11.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das naturschutzrechtliche Gebot, Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG), ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung. Davon zu unterscheiden sind die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG und die allgemeine fachplanerische Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG.

Ein Eingriff ist nach § 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. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Dies setzt neben einem räumlichen Zusammenhang zwischen der ausgleichsbedürftigen Beeinträchtigung und der Kompensationsmaßnahme voraus, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.

Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser und Klima. Dabei können notwendige Kompensationsmaßnahmen 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 Kompensationsmaßnahmen 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 Naturschutzbehörden abgestimmt.

Im LBP hat der Vorhabenträger folgende Ausgleichs-und Ersatzmaßnahmen vorgesehen:

- Renaturierung der Rastplätze „Gimbter Heide“ und „Klaterberg“ (Maßnahme A 1)
- Aufforstung „Wersener Heide“ im Norden des Kreises Steinfurt (Maßnahme E 2)
- Flächenrenaturierung Kompensationsflächenpool „Große-Glanemann“ im Umfeld von Ems und Glane südlich von Saerbeck (Maßnahme A/E 3)

- Aufforstung „Haus Spital“ südlich des Autobahnkreuzes Münster-Nord östlich der BAB 1 und nördlich der Kreisstraße 1 (Maßnahme A/E 4)

- Retentionsraum östlich der BAB 1 im Bereich Gimbte und Extensivierung von Weideland (Maßnahme A/E 5 a). Diese Maßnahme ersetzt in Teilen nach einer Einwendung die im Verfahren ursprünglich vorgesehene Maßnahme A/E 5. Die Änderung erfolgte im Einvernehmen mit dem Einwender und den Naturschutzbehörden (vgl. auch Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 31 dieses Beschlusses)

- Entsiegelung von Teilen der Start- und Landebahn auf dem Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes Hopsten-Dreierwalde und Umwandlung in Extensivgrünland (Maßnahme A/E 5 b). Diese Maßnahme ersetzt in Teilen nach einer Einwendung im Verfahren die ursprünglich vorgesehene Maßnahme A/E 5. Die Änderung erfolgte im Einvernehmen mit dem Einwender und den Naturschutzbehörden (vgl. auch Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 31 dieses Beschlusses)

- Aufforstung nordwestlich des Rastplatzes „Maestruper Brook“ (Maßnahme A 6)

Diese Kompensationsmaßnahmen sind 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 Landschaftsbild 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).

Da die unvermeidbaren Beeinträchtigungen insgesamt mit diesen Maßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt werden können, wird der Eingriff zugelassen. Die tatsächliche Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen durch den Vorhabenträger mit ihren im LBP und in den weiteren Fachgutachten beschriebenen Details wird hiermit angeordnet.

5.3.11.6 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 gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes in dem betroffenen Natur- und Landschaftsraum wiederherstellen bzw. neugestalten. 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 in besonderer Weise beachtet, indem überwiegend entsprechend verwendbare Flächen der Bundesrepublik Deutschland einbezogen worden sind und somit

in Privateigentum stehende landwirtschaftliche Flächen weitestgehend geschont werden konnten.

Es sind nur solche Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen worden, die sich zum Erreichen des naturschutzrechtlich vorgegebenen 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 insbesondere landwirtschaftlichen Flächen für diese Zwecke auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt worden.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der mit den Naturschutzbehörden abgestimmten landschaftspflegerischen Maßnahmen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen vollständig kompensiert sind.

5.3.12 Artenschutz

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

5.3.12.1 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 wildlebenden 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. wildlebenden 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. wildlebende 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. wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören

(Zugriffsverbote).

§ 44 Abs. 5 BNatSchG schränkt diese Verbotstatbestände wie folgt ein:

Für nach § 15 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Absatz 1 oder Absatz 3 zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe von Satz 2 bis 5. Sind in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,

2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der

ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,

3. das Verbot nach Absatz 1 Nr. 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IVb 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.

5.3.12.2 Verfahren

Der Vorhabenträger hat durch anerkanntes Fachpersonal die für eine artenschutzrechtliche Beurteilung erforderlichen Datengrundlagen 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 3911 Greven, Abfrage im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“, Abfrage bei den Naturschutzbehörden, dem LANUV, den Biologischen Stationen, Auswertung des Biotop- und Fundortkatasters NRW der Landschaftsinformationssammlung sowie der Verbreitungskarten des Arbeitskreises Herpetofauna NRW und Kartierung der Fledermäuse entlang des Ausbauabschnitts) 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 durch den Fachgutachter des Vorhabenträgers kommt in Übereinstimmung mit der Einschätzung der Naturschutzbehörden 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.

5.3.12.3 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 planungsrelevanten 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 durch die planfestgestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen 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 ebenfalls 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 Vermeidungsmaßnahmen wie brutzeitenangepasste Bauzeitenregelung (Maßnahme V Bau), Aufwertung der Gewässerquerung Ems (Maßnahme V 1 FFH), Aufwertung der Gewässerquerung Münstersche Aa (Maßnahme V 2), Anflugschutz, Leiteinrichtung für Fledermäuse (Maßnahme V 3 CEF), Erhalt der Durchgängigkeit für Fledermäuse an Bauwerken (Maßnahme V

4 CEF) abgewendet werden. Die ökologische Funktion betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie der Erhaltungszustand der lokalen Population werden 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>

- Bechsteinfledermaus
- Braunes Langohr
- Breitflügelfledermaus
- Fransenfledermaus
- Großer Abendsegler
- Kleine Bartfledermaus
- Kleiner Abendsegler
- Rauhhautfledermaus
- Teichfledermaus
- Wasserfledermaus
- Zwergfledermaus

<u>Vögel</u>

- Baumfalke
- Eisvogel
- Feldlerche
- Feldschwirl
- Feldsperling
- Gartenrotschwanz
- Graureiher
- Habicht
- Kiebitz
- Kleinspecht
- Mäusebussard
- Mehlschwalbe
- Nachtigall
- Neuntöter
- Pirol
- Rauchschwalbe
- Rebhuhn
- Schleiereule
- Schwarzmilan
- Schwarzspecht
- Sperber
- Steinkauz

- Turmfalke
- Turteltaube
- Waldkauz
- Waldohreule

Amphibien

- Kammmolch
- Kleiner Wasserfrosch
- Laubfrosch

Nachweise / Kenntnisse über geschützte Pflanzenarten liegen nicht vor.

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

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden 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 § 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG und 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 Tötungs- und Verletzungsrisiko so vermindert, dass es zu keiner signifikanten Erhöhung des Risikos 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 Anflugschutz- und Leiteinrichtungen für Fledermäuse (Maßnahmen V 3 CEF und V 4 CEF) und 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.

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

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

Vor dem Hintergrund der betriebsbedingten Vorbelastung und durch entsprechende Schutzmaßnahmen (Beschränkung des Eingriffs auf überwiegend trassennahe Bereiche, Minimierung von Arbeitsstreifen und Errichtung von Bauzäunen) 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.

5.3.12.3.3 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 wildlebender 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 keinesfalls um essentielle Habitate handelt bzw. dass durch den weitest möglichen Verzicht auf Arbeitsstreifen innerhalb von trassenangrenzenden Bereichen mit älteren Gehölzbeständen ein baubedingter Verlust von potentiellen Höhlenbäumen in Trassennähe nahezu ausgeschlossen ist.

Ein Verstoß gegen das Verbot Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wildlebenden 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.

5.3.12.3.4 Zusammenfassende Beurteilung

Die fachlichen Darlegungen des Gutachters sind verständlich, nachvollziehbar sowie plausibel und werden von den Naturschutzbehörden 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.

5.3.13 FFH-Gebiet Emsaue

Im Planungsraum kommt ein NATURA 2000-Gebiet vor. Es handelt sich hierbei um das FFH-Gebiet DE-3711-301 „Emsaue“.

Die Emsaue wird südlich der Anschlussstelle Greven von der BAB 1 gequert. Das FFH-Gebiet erstreckt sich östlich und westlich der A 1und ist Teil des europäischen Schutzgebietssystems „NATURA 2000“.

Da erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes nicht offensichtlich ausgeschlossen werden konnten, wurde zur Beurteilung der Verträglichkeit des geplanten Vorhabens mit den Schutz- und Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebietes eine entsprechende FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) durchgeführt (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 20 dieses Beschlusses). Zusammenfassend kommt die FFH-VP zu dem Ergebnis, dass der geplante Ausbau der BAB 1 unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan benannten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (siehe Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 18 dieses Beschlusses) verträglich im Sinne der FFH-Richtlinie ist. Der einzige im näheren Umfeld (Distanz mind. 50 m) der Ausbaumaßnahme vorkommende Lebensraumtyp ist der Lebensraumtyp 9130 (Waldmeister-Buchenwald). Unter Berücksichtigung der für 2025 prognostizierten Verkehrsbelastung wurden im Rahmen von Emissions- und Immissionsberechnungen die jeweils zu erwartenden zusätzlichen Stickstoffdepositionen entlang des FFH-relevanten Autobahnabschnitts ermittelt. Danach liegt die Mehrbelastung unterhalb der tolerierbaren Bagatellschwelle von 3% des maßgeblichen Critical Load und es ist nicht von einer erheblichen schadstoffbedingten Beeinträchtigung des FFH-Lebensraumtypen auszugehen. Diese Einschätzung dürfte

durch die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung mit einem Prognosehorizont 2030, in der die prognostizierten Verkehrszahlen unterhalb der für 2025 avisierten Werte liegen, gestützt werden.

Insgesamt wird der Ausbau der bestehenden A 1 nicht zu einer relevanten Standortveränderung im FFH-Gebiet Emsaue führen. Aufgrund einzuhaltender Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (u.a. räumliche Begrenzung der Baustelle und Unterbindung des Eintrags von Feinsedimenten und Betriebsstoffen) verursacht das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgebietes. Bezüglich der Neuerrichtung der Brücke über die Ems (Emsumflutbrücke), die zwar eine Verbreiterung der Trasse um ca. 6 m im FFH-Gebiet nach sich zieht und angrenzende Vegetationsflächen bauzeitlich und anlagenbedingt in Anspruch nimmt, ist sogar im Vergleich zum Istzustand von einem aufwertenden Charakter auszugehen, da sich die lichte Weite des Brückenbauwerks von 80 m auf 103 m vergrößert. Das führt im Ergebnis zu einer Aufweitung des mittleren Feldes und einem Abrücken der Stützen vom Gewässer. Die lichte Höhe des Bauwerks bleibt erhalten. Zusammenfassend wird festgestellt, dass der Neubau der Brücke zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der für das Gebiet formulierten Erhaltungsziele und deren maßgebliche Bestandteile führt.

Daraus ergibt sich, dass das Vorhaben bei Einhaltung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen verträglich im Sinne der FFH-RL ist.

Die fachlichen Darlegungen des Gutachters sind nachvollziehbar und plausibel. Das Prüfergebnis des Fachgutachters wird von den Naturschutzbehörden geteilt. Begründete Zweifel an diesen Aussagen bestehen nicht. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher diesen fachlichen Bewertungen an.

5.3.14 Naturschutzgebiete / Landschaftsschutzgebiete / Naturdenkmäler

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme sind die Naturschutzgebiete „Vorbergs Hügel“ und „Nördliches Aatal und Emsniederung“ sowie die Landschaftsschutzgebiete „Altenberger Rücken“ und „Münstersche Aa südlich von Greven“ betroffen.

Das Naturschutzgebiet „Vorbergs Hügel“, das Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes „Altenberger Rücken“ ist, wird von der Ausbaumaßnahme

nördlich von Nienberge gequert. Eingriffe durch den Ausbau des Straßenkörpers sowie die temporäre Anlage von Notumfahrungen und Inanspruchnahme von Flächen sind unvermeidbar. Diese erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, zur Wiederherstellung, zum Schutz und zur Sicherung sowie zur Gestaltung im Bereich der Straßennebenflächen und zur Kompensation angemessen ausgeglichen bzw. ersetzt. Darüber hinaus finden die Belange des Artenschutzes gebührend Berücksichtigung (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 13 – 19 dieses Beschlusses).

Das Naturschutzgebiet „Nördliches Aatal“ sowie das Landschaftsschutzgebiet „Münstersche Aa südlich von Greven“, welches im Kreisgebiet Steinfurt direkt an das Naturschutzgebiet anschließt, werden ebenfalls von der A 1 gequert. Im Bereich der Querungsstelle soll die Münstersche Aa in ihrem Verlauf dergestalt angepasst werden, dass sie die A 1 rechtwinkelig quert. Dabei wird die lichte Weite des Bauwerks von 35 m auf 57 m vergrößert und die Stützen rücken weiter vom Gewässer ab. Gleichzeitig werden die Durchflusslänge und Verschattungsfläche verringert. Weitere Maßnahmen tragen Sorge dafür, dass an der bisherigen Querungsstelle der Münsterschen Aa die Durchgängigkeit für wandernde Tierarten - im Sinne eines regionalen Biotopverbundes – nicht nur aufrechterhalten, sondern auch aufgewertet werden kann. Verschlechterungen der Lebensbedingungen durch die geplanten Arbeiten im Bereich der Münsterschen Aa sind unter der Maßgabe, dass die allgemeinen Hinweise für Baumaßnahmen an Fließgewässern eingehalten werden, nicht zu erwarten.

Die Flächeninanspruchnahme im Bereich der o. g. Landschaftsschutzgebiete wird auf ein Minimum reduziert. Darüber hinaus wird durch die Baumaßnahme weder der Charakter der Gebiete verändert, noch die funktionalen Zusammenhänge in den Schutzgebieten zusätzlich beeinträchtigt oder geschädigt.

Die Regelungen der Unterschutzstellung der Landschaftsschutzgebiete, durch deren räumliche Geltungsbereiche die hiermit planfestgestellte Ausbaustrecke verläuft, stehen der Festlegung der Ausbaustrecke nicht als striktes Verbot entgegen. Zwar zählt das Vorhaben wegen der mit ihm verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu den grundsätzlich unzulässigen Maßnahmen. Die Verbote der Schutzausweisungen schließen das Vorhaben

aber nicht zwingend aus. Ungeachtet der Frage, ob eine Ausnahme erteilt werden kann, sind jedenfalls die Befreiungsvoraussetzungen des § 67 Abs. 1 Satz Nr. 1 BNatSchG i.V.m § 75 LNatSchG erfüllt.

Das Landschaftsbild wird bereits heute durch die vorhandenen Verkehrswege, von Lärmemissionen und die Einschränkung der Zugänglichkeit beeinträchtigt und die Auswirkungen auf die Landschaft werden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung kompensiert. Das Ausbauvorhaben dient gesetzlich anerkannten Zwecken. Im Hinblick auf die der ausgebauten Straße zugedachten Funktionen (Entlastung, Steigerung der Leistungsfähigkeit der Verbindung u. a.) besteht an ihrem Ausbau ein öffentliches Interesse von hohem Gewicht. Daher überwiegen die Gründe des Wohls der Allgemeinheit an diesem Ausbauvorhaben und erfordern die Befreiung. Es ist in diesem Fall gerechtfertigt, die o. g. Verbote trotz der damit verbundenen Nachteile für Natur und Landschaft einzuschränken.

Die Befreiungsmöglichkeit wird auch deshalb bejaht, weil das Straßenbauvorhaben die in Rede stehenden Landschaftsschutzgebiete nicht in einem solchen Maße beeinträchtigt, dass die Schutzausweisungen funktionslos würden; eine förmliche Aufhebung der Unterschutzstellungen ist deshalb nicht erforderlich. Die verbleibenden, unter Schutz gestellten Gebietsteile haben eine solche Ausdehnung, dass auch nach Ausbau der Straße große von der Straße nicht wesentlich geprägte Flächen verbleiben, für die die Schutzausweisungen ihren Sinn behalten.

Die im Untersuchungsraum der Ausbaumaßnahme liegenden Naturdenkmäler sind von den Baumaßnahmen nicht betroffen.

5.3.15 Geschützte Biotope

Als gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 42 LNatSchG NRW kommen im Untersuchungsraum drei Biotope mit lokaler Bedeutung vor, und zwar

- GB-3911-0031 Röhrichte am Max-Klemens-Kanal
- GB-3911-0044 Wald-Grünlandkomplexe in Randlage zum NSG "Vorbergs Hügel" nordöstlich Nienberge

- GB-3911-210 Fließgewässer- und Auwaldbereiche östlich der A 1 in Höhe des Rastplatzes „Gimbter Heide“

Von den drei im Planungsgebiet liegenden Biotopen befindet sich das Objekt GB-3911-210 in Höhe des Rastplatzes „Gimbter Heide“ im Wirkungsbereich der Ausbaumaßnahme. Dabei handelt es sich um natürliche oder naturnahe Abschnitte eines Fließgewässers sowie als Auwald eingestufte Gehölzlebensräume. Das Gewässer steht in Kontakt mit einem autobahnparallel verlaufenden Graben, der im Zuge der Ausbaumaßnahme modifiziert wird. Dies geschieht, wenn auch nur in einem unerheblichen Maße, innerhalb des ausgewiesenen Schutzbereiches. Von einer erheblichen bzw. nachhaltigen Beeinträchtigung oder Zerstörung der relevanten Biotoptypen ist daher nicht auszugehen.

5.3.16 Land- und Forstwirtschaft

5.3.16.1 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. 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 Kompensationsmaßnahmen ausgesucht worden, mit denen die Eingriffe in Natur und Landschaft optimal ausgeglichen bzw. ersetzt werden können. Hierbei sind Empfehlungen der Naturschutz- und Forstbehörden sowie der anerkannten Naturschutzverbände eingeflossen. Bei der Umsetzung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen lässt sich somit nicht vermeiden, dass hierfür – in der Regel – intensiv landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen.

Aufgrund der Einwendung **lfd. Nr. 194** wurde der Landschaftspflegerische Begleitplan überarbeitet und das Deckblatt VII in das Verfahren eingebracht. Hierdurch wird die ursprünglich auf den landwirtschaftlichen Flächen des Einwenders geplante Erweiterung des Retentionsraumes auf eine andere Fläche im Überschwemmungsgebiet der Ems verlagert. Da durch die Verlagerung kein 1:1 Tausch vorgenommen werden konnte, wird eine zusätzliche Ausgleichsmaßnahme in Form einer Entsiegelung von Flächen und Extensivierung von Grünland auf dem Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes Hopsten-Dreierwalde auf dem Gebiet der Stadt Hörstel realisiert.

Die Anbindung des Zufahrtsweges zum Regenklärbecken bei Bau-km 30+980 wurde aufgrund der Einwendung **lfd. Nr. 595** auf die Böschungsschulter der Richtungsfahrbahn Bremen verlegt und mit dem Deckblatt V in das Verfahren eingebracht. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen reduziert sich dadurch um 1.092 m^2.

Aufgrund der Einwendung **lfd. Nr. 448** wurde das Deckblatt IV in das Verfahren eingebracht und damit das Regenrückhaltebecken unter Beibehaltung der Flächengröße bei Bau-km 36+450 in Nord-Südrichtung gestreckt, damit die bisherige Ackerzufahrt beibehalten werden konnte. Im Zuge des Deckblattes wurden auch die Werte für die zu erwerbende Fläche korrigiert und um die Hälfte reduziert.

Sofern durch die Ausbaumaßnahme das vorhandene Wirtschaftswegenetz berührt wird, gelten die Regelungen in Abschnitt A, Nr. 5.6.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen ist in ausreichendem Maße gewährleistet.

5.3.16.2 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.

5.3.16.3 Auswirkungen auf die landwirtschaftliche bzw. gartenbauliche Nutzung angrenzender Grundstücke

Der eingriffsbedingte Flächenverlust von insgesamt 35,3 ha (ohne bereits versiegelte Verkehrsflächen und Lärmschutzwall – Anteil Steinfurt ca. 12,2 ha und Anteil Münster ca. 23,1 ha) schließt eine kompensationsbedingte Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Produktionsflächen von insgesamt ca. 15,6 ha (Anteil Steinfurt ca. 5,3 ha und Anteil Münster ca. 10,3 ha) ein.

Die Inanspruchnahme von Waldflächen in einer Größenordnung von ca. 3 ha (Anteil Steinfurt ca. 1,8 ha und Anteil Münster ca. 1,2 ha) wird durch die geplanten waldbaulichen Maßnahmen (Aufforstung, Waldentwicklung) ausgeglichen.

Der voraussichtliche Flächenbedarf für die Baumaßnahme beträgt etwa:

- für Straßenbauzwecke inkl. Entwässerungseinrichtungen ca. 9 ha

- für Kompensationsmaßnahmen ca. 26 ha

Die mit dem Vorhaben verbundene Neuversiegelung beträgt ca. 7,6 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. Sofern sich im Nachhinein dennoch nachteilige Auswirkungen für die landwirtschaftliche Nutzung ergeben sollten, so wären diese ggfls. zu entschädigen.

5.3.16.4 Existenzgefährdung als öffentlicher Belang

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

5.3.17 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 und Art. 78 Abs. 2 LVerf NRW). Dieses schließt die gemeindliche Planungshoheit zur Wahrnehmung der ortsplanerischen Belange mit ein. 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.

5.3.18 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. 5.7 dieses Beschlusses verwiesen.

5.3.19 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.

In Zeiten nach wie vor begrenzter 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 enge Grenzen setzt und wünschenswerte Alternativen zurückstehen lässt. Die Planfeststellungsbehörde hatte somit zwischen dem öffentlichen Belang an einer baldigen, möglichst kostengünstigen Realisierung der Baumaßnahme und den entgegenstehenden privaten Belangen der Anlieger abzuwägen.

5.3.20 Private Belange

5.3.20.1 Eigentumsgarantie

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

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 durch mehrfache Planänderungen (Deckblätter I – VII) 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 (Art. 14 GG) liegt somit nicht vor.

Im Verfahren erhobene Einwendungen sowohl gegen die vorübergehende als auch dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen werden zurückgewiesen. Für den vorgesehenen Ausbau der A 1 einschließlich der notwendigen Kompensations-, Immissionsschutz- und weiteren Folgemaßnahmen werden allenfalls im erforderlichen 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.

Soweit der Vorhabenträger diesen Einwendungen, Forderungen und Vorschlägen nicht entsprechen konnte, hat er 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.

5.3.20.2 Wertminderung von Grundstücken

In die planerische Abwägung sind auch solche Belange einzubeziehen, auf die sich das Vorhaben nur mittelbar auswirkt. Das Interesse eines betroffenen Eigentümers, von nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens verschont zu bleiben, insbesondere durch sie nicht in der bisherigen Nutzung seines Grundstücks gestört zu werden, gehört zu den abwägungsrelevanten Belangen. Die Wertminderung eines Grundstücks oder die Minderung der aus der Verpachtung oder Vermietung erzielbaren Einnahmen als solche oder nachteilige Veränderungen in der Nachbarschaft werden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

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. Nur mittelbare Beeinträchtigungen ohne Grundstücksinanspruchnahme wie z.B. solche durch Mietwert- oder Wertminderungen, die am Grundstücks- oder Mietwohnungsmarkt ggfls. allein durch die auf die Nachbarschaft zum geplanten Vorhaben bezogene veränderte Lage eines Grundstückes entstehen, werden von fachplanungs-rechtlichen Ausgleichsansprüchen des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG.NRW. nicht erfasst. (BVerwG, Urteil v. 24.05.1996 -4 A 39.95-, -UPR 1996, S. 388 und Urteil vom 09.02.1995 -4 NB 17.94- UPR 1995). 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.

5.3.20.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Die Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe als privater Belang ist im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nur beachtlich, wenn der mit diesem Beschluss planfestgestellte konkrete straßenbaubedingte Eingriff einschließlich der Kompensationsmaßnahmen hierfür ursächlich ist. Möglicherweise eintretende weitere Verschlechterungen der wirtschaftlichen Lage durch andere Ereignisse (z.B. kommunale Bauleitplanung, Agrarpolitik der EU, Schutzausweisungen der Landschaftsbehörden, andere Straßenbau- oder Wasserbaumaßnahmen, Erbfall) müssen insoweit unberücksichtigt bleiben.

Die langfristige Existenzfähigkeit eines Betriebes wird nicht dadurch beeinträchtigt, dass vorübergehend Flächen für Arbeitsstreifen, Lagerflächen oder Ähnliches in Anspruch genommen werden. Eine Existenzgefährdung scheidet im Regelfall auch dann aus, wenn der Flächenverlust 5 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche oder 0,5 ha absolut nicht überschreitet. Nach den Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann die Betriebsorganisation, die immer einige Spielräume aufweist, solche Flächenverluste im Regelfall ohne Nachteile ausgleichen.

Pachtflächen sind in die Prüfung der Existenzgefährdung nur dann einzubeziehen, wenn für sie langfristige Verträge bestehen.

Eine Existenzgefährdung oder gar -vernichtung privater landwirtschaftlicher Betriebe kann ausgeschlossen werden. Für die betroffenen Landwirte erfolgt ein Ausgleich für die durch das Straßenbauvorhaben entstehenden wirtschaftlichen Nachteile außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Entschädigungsverfahren (vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses).

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 Privateigentums – zu dem Ergebnis gelangt, dass sich der Eingriff in die Eigentumsposition der Einwender zur grundlegenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht umgehen lässt und selbst um den Preis möglicher Existenzgefährdungen realisiert werden müsste.

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.

Der Einwender l**fd. Nr. 524 der Synopse** hat sowohl der dauernden, wie auch der vorübergehenden Inanspruchnahme seiner Flächen widersprochen. Insbesondere hat er angeführt, dass der Flächenverlust seine Existenz als landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetrieb bedrohe. Der Vorhabenträger hat aus diesem Anlass ein Gutachten angefertigt, dass zu dem Ergebnis kommt, dass eine straßenbaubedingte Existenzgefährdung des Betriebs

des Einwenders mit dem Schwerpunkt Spezialveredelung in der Schweinezucht aufgrund des Flächenverlustes von 3,63 ha (-9,57 %) auf Dauer nicht auszuschließen ist. Zur Abwendung einer drohenden Existenzgefährdung hat der Vorhabenträger eine deutliche Reduzierung der in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen des Einwenders durch das Deckblatt VI in das Verfahren eingebracht (vgl. hierzu Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 30 dieses Beschlusses). Mit dieser Planänderung wurde die Lärmtechnik im Bereich Sprakel überarbeitet und der ursprünglich vorgesehene Lärmschutzwall durch in eine Wall-/Wandkombination ersetzt.

Durch die Planänderung hat sich auch die Betroffenheit für den Einwender lfd. Nr. 524 spürbar reduziert. Indem anstatt einer reinen Lärmschutzwalllösung nunmehr eine Wall-/Wandkombination realisiert werden soll, ist der Flächenbedarf für diese neue aktive Lärmschutzmaßnahme zum Schutz des Ortsteils Münster-Sprakel mehr als halbiert worden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass sich die Größe der auf Dauer zu erwerbenden Fläche von 3,63 ha auf 1,79 ha verringert. Das entspricht insgesamt nur noch einem Verlust von 4,72 % der landwirtschaftlich genutzten Flächen des Einwenders, wodurch nach der plausibel nachvollziehbaren ergänzenden fachlichen Stellungnahme des Vorhabenträgers eine Existenzgefährdung abgewendet werden kann.

Eine Lösung in Form einer reinen Lärmschutzwand, wie sie vom Einwender und seinem Nachbarn gefordert wird, steht deutlich außer Verhältnis zum angestrebten Zweck der Lärmschutzmaßnahme. Die ursprünglich geplante 10 m hohe Walllösung hätte Kosten in Höhe von 1.456.800,- € verursacht. Diese Kosten haben sich durch die Umplanung in eine flächensparende 9 m hohe Wall-/Wandkombination bereits auf 2.049.600,- € erhöht. Die Errichtung einer reinen, ca. 8 m hohen Lärmschutzwand anstatt einer 9 m hohen Wall-/Wandkombination würde nochmals etwa 2,3-fach teurer und Kosten in Höhe von 4.670.100,- € verursachen und damit selbst unter Berücksichtigung von einzusparenden Entschädigungsleistungen für den Flächenverbrauch ca. 2.500.000,- € Mehrkosten bedeuten.

Die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen durch das Vorhaben gegen Entschädigung ist notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das vertretbare Mindestmaß zugeschnitten worden. Insbesondere hat die Umplanung dazu geführt, dass der Verlust landwirtschaftlich genutzter Flächen auf unter 5 %

und somit erheblich reduziert werden konnte. Die Unterschreitung dieses Anhaltswerts berechtigt die Planfeststellungsbehörde auch ohne zusätzliche Einholung eines Gutachtens durch einen vereidigten landwirtschaftlichen Sachverständigen regelmäßig zu der Annahme, dass eine Existenzgefährdung nicht gegeben ist (vgl. BVerwG Urteil vom 14. April 2010 – 9 A 13/08, BVerwGE 136, 332, Rn. 27) und der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders ohne erhebliche Einschränkungen weitergeführt werden kann.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass zum Jahresbeginn der bisherige Einwender und alleinige Betriebsleiter verstorben ist und sein Sohn das Hoferbe angetreten hat und insofern auch die Einwendungen fortführt. Der Einwender trägt im Rahmen seiner Stellungnahme zum Deckblatt VI vor, dass der Viehbestand bereits im Jahr 2017 kontinuierlich abgestockt worden ist, so dass die bisherige Schweinezucht als Betriebsschwerpunkt inzwischen ausgelaufen ist. Lediglich der Ackerbaubetrieb werde fortgesetzt, perspektivisch auch unter Aufgabe der Pachtflächen.

Diese erhebliche Betriebsumstellung, erkennbar nicht durch den Autobahnausbau verursacht, liegt in der alleinigen Verantwortung des Hoferben bzw. der Familie des Einwenders. Die geltend gemachten Veränderungen der Einnahmesituation und sonst daraus resultierende Folgen sind somit ausschließlich vom Einwender zu vertreten.

In der Gesamtwürdigung aller Umstände deutet Einiges darauf hin, dass sich der bisherige landwirtschaftliche Vollerwerbsbetrieb zwischenzeitlich zu einem Nebenerwerbsbetrieb gewandelt haben könnte, der nicht mehr dem alleinigen Lebensunterhalt und der langfristigen Existenzsicherung des Einwenders zu dienen bestimmt ist.

Die - im Übrigen auch vom Einwender geforderte - Einbringung der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung mit einem Prognosehorizont 2030, die im Ergebnis niedrigere Verkehrszahlen konstatiert, führt nicht dazu, dass die geplante Lärmtechnik reduziert und in ihrer Dimensionierung kleiner ausfallen kann, um Flächen zu schonen. Die Emissionspegel an der Lärmquelle haben sich bei den Prognosewerten 2030 im Vergleich zu denen für 2025 lediglich um 0,5 dB(A) am Tage und 0,6 dB(A) in der Nacht verringert. Der Vorhabenträger hat sich infolge dessen aus Vertrauensschutzgründen zugunsten der Lärmbetroffenen dafür entschieden, die auf Basis der bisherigen Verkehrsprognose geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen – die an dieser Stelle allenfalls zu einer geringen Reduzierung der

Höhe der Lärmschutzwand aber nicht des Lärmschutzwalls bei einer Anpassung an die aktuellen Verkehrszahlen führen würde – beizubehalten. Diese positive Entscheidung ist seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass der Einwender durch die Inanspruchnahme spürbar betroffen bleibt. Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen wie hier des gebotenen aktiven Lärmschutzes überwiegt aber das private Interesse des Einwenders an dem unveränderten Erhalt seiner Eigentumsposition (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses). Die verbleibenden wirtschaftlichen Nachteile werden entschädigt (vgl. Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses).

Zudem hatte der Einwender gefordert, ein auf seinen Flächen bei Bau-km 35+275 geplantes Regenrückhaltebecken zu verlegen. Der Vorhabenträger hatte im Rahmen der Erörterung die Prüfung der Verschiebung des Beckens auf eine unwirtschaftliche Fläche bei Bau-km 35+700 zugesagt. Im Ergebnis ist jedoch eine Verschiebung des Beckens aus hydraulischen Gründen nicht möglich. Darüber hinaus ist durch die Umplanung der Lärmtechnik auch keine unwirtschaftliche Restfläche bei Bau-km 35+700 verblieben. Die vom Einwender bemängelten Zufahrten zu seinen landwirtschaftlichen Flächen im Bereich der Wall-/Wandkombination wurden auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in der Planung hinreichend berücksichtigt, sind ausreichend dimensioniert und können im Wege der Ausführungsplanung an die örtlichen Gegebenheiten angepasst werden. Einem spitzwinkeligen Anschluss des Wirtschaftsweges (BV Nr. 80) an die städtische Wegparzelle wird zugestimmt. Im Übrigen wird auf den Inhalt der Synopse sowie die Niederschrift der Einzelerörterung (s. Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 36 dieses Beschlusses) verwiesen.

Die Einwendungen werden daher - soweit ihnen nicht entsprochen werden konnte - zurückgewiesen.

5.3.20.4 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen

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

Einwendungen gegen die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen werden zurückgewiesen. Die Flächen werden lediglich 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 (vgl. auch Nebenbestimmungen unter Abschnitt A , Nr. 5.6.7 dieses Beschlusses).

5.3.20.5 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.

5.3.20.6 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. 27.03.1980 - 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.

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

Wird ein landwirtschaftlicher Betrieb durch die Planfeststellung beeinträchtigt, kann die Frage der Ersatzlandgestellung allerdings im Rahmen der planerischen Abwägung dann rechtliche Bedeutung erlangen, wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet werden wird und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Zeichnet sich ohne eine Landabfindung eine Existenzvernichtung oder -gefährdung als reale Möglichkeit ab, muss sich die Planfeststellungsbehörde Klarheit darüber verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings dann nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel daran lässt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG, Urteil v. 28.01.1999 – 4 A 18.99 - UPR 1999, S. 268).

5.3.20.7 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.

Nur dann, wenn sich die Wege für die Betroffenen erheblich verlängern und damit ihre Rechte nachteilig berührt werden, können diese einen Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW auslösen. Dies ist der Fall, wenn die zusätzlichen Wegstrecken für den landwirtschaftlichen Betriebsablauf erheblich sind und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann.

§ 8a Abs. 4 FStrG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüberhinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil v. 27.04.1990 -4 C 18.88- NVwZ 1990, S. 1165). Zufahrten werden im vorliegenden Verfahren jedoch 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 geringgehalten und die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

5.3.20.8 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 gewährleistet.

Die Richtlinien für den ländlichen Wegebau werden bei der Ausführungsplanung berücksichtigt.

5.3.20.9 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 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

5.3.21 Einzelne Einwendungen

Soweit Einwendungen im Rahmen der vorstehenden Ausführungen noch nicht behandelt wurden, werden diese nachfolgend betrachtet. Es ist jedoch zu beachten, dass sich dieser Beschluss nicht mit allen Einwendungen ausdrücklich unter Benennung der Einwendernummer befasst, sondern Einwendungen aus Gründen der Vereinfachung und des Sachzusammenhangs zusammenfasst und im allgemeinen Begründungsteil behandelt. Dies gilt insbesondere für die in Abschnitt B, Nr. 5.3 dieses Beschlusses genannten Einwendungsinhalte. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind aber alle Belange, die

im vorliegenden Verfahren entscheidungserheblich und bedeutsam sind, aufgeklärt und in der Gesamtabwägung berücksichtigt worden.

Lfd. Nr. 58 der Synopse

Der Einwender hat im Erörterungstermin erklärt, dass er mit dem dauerhaften Erwerb der für den Lärmschutzwall erforderlichen Fläche von 4.161 m^2 auf dem Flurstück 25, Flur 57 nicht einverstanden ist. Die einzige Möglichkeit sei die Errichtung einer Lärmschutzwand anstatt eines Lärmschutzwalls. Darüber hinaus befürchtet der Einwender negative Auswirkungen auf das Grundwasser, weil nicht bekannt sei, welche nachteiligen Wirkungen von einem Lärmschutzwall ausgehen.

Der Vorhabenträger hat dargelegt, dass die Errichtung eines Lärmschutzwalls erheblich kostengünstiger ist als die Errichtung einer Lärmschutzwand. Zudem hat er klargestellt, dass für die Errichtung eines Lärmschutzwalls nur solche Materialien verwendet werden, von denen keine schädlichen Auswirkungen auf das Grund- und Oberflächenwasser ausgehen. Durch die Planänderung, die mit dem Deckblatt VI in das Verfahren eingebracht wurde, hat sich auch die Betroffenheit für den Einwender lfd. Nr. 58 geändert. Indem anstatt einer reinen Lärmschutzwalllösung nunmehr eine Wall-/Wandkombination realisiert werden soll, ist der Flächenverbrauch deutlich reduziert worden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass sich die Größe der auf Dauer zu erwerbenden Fläche von 4.161 m^2 auf 1.880 m^2 verringert. Auch die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche verringert sich von 2.876 m^2 auf 2.140 m^2. Hinzu kommt noch eine dauernd zu beschränkende Fläche von 330 m^2. Eine Lösung in Form einer reinen Lärmschutzwand zum Schutz des Ortsteils Münster-Sprakel, wie sie vom Einwender und seinem Nachbarn gefordert wird, steht außer Verhältnis zum angestrebten Zweck der Lärmschutzmaßnahme. Die ursprünglich geplante 10 m hohe Walllösung hätte Kosten in Höhe von 1.456.800,- € nach sich gezogen. Diese Kosten haben sich durch die Umplanung in eine flächensparende 9 m hohe Wall-/Wandkombination bereits auf 2.049.600,- € erhöht. Die Errichtung einer reinen, ca. 8 m hohen Lärmschutzwand anstatt einer 9 m hohen Wall-/Wandkombination würde nochmals etwa 2,3-fach teurer und Kosten in Höhe von 4.670.100,- € verursachen und damit selbst unter Berücksichtigung von einzusparenden Entschädigungsleistungen für den Flächenerwerb ca. 2.500.000,- € Mehrkosten bedeuten. Die Inan-

spruchnahme der Eigentumsflächen durch das Vorhaben gegen Entschädigung ist notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das vertretbare Mindestmaß zugeschnitten worden.

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. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses). Mit dem Deckblatt VI hat der Vorhabenträger eine entgegenkommende und noch kostenverhältnismäßige Lösung gefunden.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Lfd. Nr. 59 der Synopse

Die Einwenderin hat sich intensiv mit der Fortschreibung der Verkehrsprognose 2025 auseinandergesetzt und dabei herausgestellt, dass die prognostizierten Verkehrszahlen aus ihrer Sicht zu hoch gegriffen seien und wesentliche Verkehrsverflechtungen sowie der demographische Wandel keine Berücksichtigung erfahren hätten. Die von der Einwenderin eingehend geäußerte Kritik an der ursprünglichen Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2025 ist in großen Teilen hinfällig, da der Vorhabenträger die Verkehrsprognose fortgeschrieben hat auf das Prognosejahr 2030. Somit liegen Verkehrsstärken und lärmrelevante Parameter auf Grundlage der Analyseverkehrsstärken 2017 für das Prognosejahr 2030 vor (siehe Abschnitt A, Nr. 2.3, lfd. Nrn. 32 und 33 dieses Beschlusses).

Zwar hat sich im Zuge der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung mit einem Prognosehorizont 2030 gezeigt, dass die Verkehrszahlen gegenüber der auf das Jahr 2025 ausgerichteten Prognose rückläufig sind. Dies hängt aber im Wesentlichen mit wirtschaftlichen und großräumigen verkehrlichen Entwicklungen zum Teil auf anderen Autobahnen und nicht, wie von der Einwenderin vorgetragen, mit sachlichen oder methodischen Fehlern bei der Erstellung der Prognose zusammen.

Die von der Einwenderin geforderte detaillierte Betrachtung der kleinräumigen demographischen Entwicklung in der Region ist nicht notwendig, da diese bei dem überregionalen Verkehrsweg A 1 kaum spürbare Auswirkungen hat. Die von der Einwenderin aufgeführten Werte zur regionalen Bevölkerungsentwicklung aus dem Jahre 2011 dürften auch durch den zwischenzeitlichen Flüchtlingszustrom überholt sein, während in die Fortschreibung der Verkehrsprognose aus September 2017 aktuelle regionale wie überregionale Entwicklungen eingeflossen sind.

In der aktuellen Verkehrsprognose sind ebenfalls, wie von der Einwenderin gefordert, alle Verkehrsentwicklungen und –maßnahmen aller Verkehrsträger berücksichtigt, die im aktuellen Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf oder zur Engpassbeseitigung vorgesehen sind. Insofern sind auch potentielle Verkehrsverlagerungen zwischen Schiene, Straße und Wasserwegen prognostisch vom Verkehrsgutachter berücksichtigt worden. Im Weiteren wird auf Abschnitt B, Nr. 5.3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen. Der Kernforderung der Einwenderin, die Prognosezahlen nach unten zu korrigieren, trägt das aktualisierte Verkehrsgutachten mit dem Prognosehorizont 2030 Rechnung.

Die Einwenderin trägt ferner vor, dass die ausgelegten Planunterlagen nicht ausreichend gewesen seien, um die vom Vorhaben Betroffenen zu informieren, die Frist der Offenlegung zu knapp bemessen gewesen sei und keine individuelle Benachrichtigung hierüber erfolgte. Diese Rügen werden zurückgewiesen unter Verweis auf Abschnitt B, Nrn. 3.1 und 3.2 dieses Beschlusses, weil die gesetzlichen Formvorschriften des Anhörungsverfahrens und zur Auslegung der Planunterlagen und Bekanntmachung eingehalten wurden. Welche umweltrelevanten Unterlagen im Planfeststellungsverfahren ausgelegt werden mussten, richtet sich nach § 6 UVPG a. F. Nach dessen Abs. 1 Satz 1 hat der Träger des Vorhabens die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens der zuständigen Behörde zu Beginn des Verfahrens vorzulegen, in dem die Umweltverträglichkeit geprüft wird. Welche Angaben er in diesem Zusammenhang zu machen hat, ergibt sich aus § 6 UVPG. Die dort genannten Angaben waren in den ausgelegten Unterlagen enthalten. Der Gesetzgeber lässt offen, in welcher Form der Vorhabenträger der Informationspflicht nachzukommen hat, die ihm nach dieser Regelung obliegt. Er schreibt insbesondere nicht vor, dass im vorgelagerten Verwaltungsverfahren angefertigte Unterlagen vorgelegt und offengelegt werden. Diesem Informationsanspruch ist durch die Auslegung der Pläne entsprochen worden, wofür auch die umfänglich von der Einwenderin vorgebrachten Anregungen

und Bedenken sprechen. Darüber hinaus sind der Einwenderin auf Nachfrage aktualisierte Unterlagen, insbesondere zur Verkehrsprognose, zur Kenntnis gegeben worden und werden alle entscheidungsrelevanten Planunterlagen nochmals mit der Bekanntmachung dieses Beschlusses öffentlich ausgelegt. Die gesetzlichen Formvorschriften des Anhörungsverfahrens und zur Auslegung der Planunterlagen und Bekanntmachung wurden eingehalten.

Die von der Einwenderin vorgetragenen Bedenken zur Abfallbeseitigung werden zurückgewiesen, da gemäß Erlass des MBWSV vom 13.11.2015 ab dem 01.01.2016 kein Einbau/Wiedereinbau von teerpechhaltigen Straßenbaustoffen mit einem Gesamtgehalt im Feststoff PAK nach EPA > 25 mg/kg in Bundesfern- und Landesstraßen im Zuständigkeitsbereich des Landes NRW erfolgt (s. auch Auflagen unter Abschnitt A, Nr. 5.2 dieses Beschlusses).

Die weiteren Einwendungen werden ebenfalls zurückgewiesen, zumal sie zum Teil auch einen spekulativen bzw. unsubstantiierten Inhalt haben. Zu den Gründen wird auf Abschnitt B, Nr. 3.1 (Auslegung), Nr. 5.3.6 (Rastanlagen), Nrn. 2.1, 5.1 (Planrechtfertigung), Nr. 5.3.9 (Wasser), Nr. 5.3.8.1.4 (Lärm) und Nr. 5.3.8.2 (Schadstoffe) dieses Beschlusses verwiesen.

Lfd. Nr. 104 der Synopse

Der Einwender hat im Erörterungstermin seine Einwendung zum Erwerb der Eigentumsflächen für erledigt erklärt. Hinsichtlich der vorübergehenden Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen hat sich der Einwender mit der Inanspruchnahme von 69 m^2 auf dem Flurstück 37, Flur 6, Gemarkung Nienberge einverstanden erklärt. Auf Antrag des Einwenders werden auf dem Flurstück 13, Flur 6, Gemarkung Nienberge nicht nur, wie bisher vorgesehen 4.848 m^2, sondern aus Bewirtschaftungsgründen die gesamte Teilfläche nördlich der Hofstelle vorübergehend für die Baumaßnahme in Anspruch genommen. Bezüglich der Einwendungen zur Schadstoffbelastung wird auf die Ausführungen zu Abschnitt B, Nr. 5.3.8.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Lfd. Nr. 157 der Synopse

Die Planfeststellungbehörde verkennt nicht die Betroffenheit des Einwenders. Gleichwohl werden die in Rede stehende relativ geringe Erwerbsfläche von 393 m^2 und die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche von 3.208

m² auf dem Flurstück 3, Flur 8, Gemarkung Gimbte, für die Durchführung der Baumaßnahme zwingend benötigt. Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen überwiegt das private Interesse des Einwenders an dem unveränderten Erhalt seiner Eigentumsposition (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses).

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Lfd. Nr. 171 der Synopse

Der Einwender ist weder mit der Veräußerung seiner relativ geringen Fläche von insgesamt 513 m², noch mit der vorübergehenden Inanspruchnahme seiner Fläche von insgesamt 5.474 m² auf dem Flurstück 21, Flur 118, Gemarkung Greven, sowie den Flurstücken 49 und 50, Flur 10, Gemarkung Gimbte, einverstanden. Auch hier verkennt die Planfeststellungbehörde nicht die Betroffenheit des Einwenders. Die zu erwerbenden Flächen sind aber für den Bau der Autobahn und die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen insbesondere für die Erstellung der Notumfahrungen unverzichtbar. Auch in diesem Fall hat das private Interesse des Einwender an dem unveränderten Erhalt seiner Eigentumsposition hinter dem überwiegenden öffentlichen Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen zurückzustehen (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses).

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Lfd. Nr. 194 der Synopse

Die Betroffenheit des Einwenders hat sich durch die Planänderung, die mit dem Deckblatt VII in das Verfahren eingebracht wurde, hinsichtlich der geplanten Retentionsfläche erledigt. Unter der Maßgabe, dass die geplante Verlagerung der Retentionsfläche zustande kommt, hatte der Einwender der dauerhaften wie vorübergehenden Inanspruchnahme der für diesen Ausbauabschnitt erforderlichen Flächen zugestimmt.

Lfd. Nr. 218 der Synopse

Die Planfeststellungbehörde verkennt nicht die Betroffenheit des Einwenders. Gleichwohl werden die in Rede stehenden relativ geringen Erwerbsflächen von 762 m^2 und die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen von 11.550 m^2 auf den Flurstücken 14 und 58, Flur 53, Gemarkung St. Mauritz, sowie dem Flurstück 20, Flur 4, Gemarkung Nienberge, für die Durchführung der Baumaßnahme zwingend benötigt. Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen überwiegt das private Interesse des Einwenders an dem unveränderten Erhalt seiner Eigentumsposition (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses).

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Lfd. Nr. 219 der Synopse

Der Einwender hat im Erörterungstermin erklärt, dass er mit der vorübergehenden Inanspruchnahme seiner Fläche von 405 m^2 auf dem Flurstück 19, Flur 4, Gemarkung Nienberge, einverstanden ist. Hinsichtlich der Einwendungen zur Schadstoffbelastung wird auf die Ausführungen zu Abschnitt B, Nr. 5.3.8.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Lfd. Nr. 251 der Synopse

Die in Rede stehende recht kleine Erwerbsfläche von 195 m^2 auf dem Flurstück 24, Flur 118, Gemarkung Gimbte, wird für die Durchführung der Baumaßnahme zwingend benötigt. Hinsichtlich der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen von 1.346 m^2 auf dem Flurstück 70, Flur 8, Gemarkung Gimbte und 7.694 m^2 auf dem o.a. Flurstück 24 hat der Vorhabenträger – insbesondere vor dem Hintergrund einer Abstandsvergrößerung zum Anwesen des Einwenders - für das Flurstück 24 eine Verkürzung des beanspruchten Lagerplatzes um 100 m in nördlicher Richtung und damit eine Flächenreduzierung um ca. 1/3 zugesagt. Die Planfeststellungbehörde verkennt nicht die besondere Betroffenheit des Einwenders. Insgesamt überwiegt aber das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen

das private Interesse des Einwenders an dem unveränderten Erhalt seiner Eigentumsposition (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses). Insoweit der Einwender eine Beeinträchtigung der Wasserqualität aus dem eigenen Hausbrunnen befürchtet, hat der Vorhabenträger zugesagt, vor Baubeginn sowie während und nach Abschluss der Baumaßnahme entsprechende Analysen des Grundwassers durch ein anerkanntes Fachbüro vornehmen zu lassen. Bezüglich der Einwendungen zur Schadstoffbelastung in der Luft wird auf die Ausführungen zu Abschnitt B, Nr. 5.3.8.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Insoweit den Einwendungen nicht entsprochen werden konnte, werden sie zurückgewiesen.

Lfd. Nr. 362 der Synopse

Die Einwender haben einer dauerhaften und vorübergehenden Inanspruchnahme der in Rede stehenden Flächen nicht widersprochen. Soweit bei den vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen eine extreme Verdichtung des Bodens durch Baumaschinen befürchtet wird, hat der Vorhabenträger eine Rückversetzung in einen ordnungsgemäßen Zustand nach Abschluss der Baumaßnamen zugesichert (s. Abschnitt A, Nr. 5.3.1 und 5.3.3 dieses Beschlusses).

Lfd. Nr. 398 der Synopse

Der Einwender hat sich im Erörterungstermin unter der Maßgabe, dass während der Baudurchführung entweder die Unterführung des Wirtschaftsweges / Viehtrifft (BV-Nr. 43) oder die des südlich gelegenen Wirtschaftsweges (BV-Nr. 39) aufrechterhalten bleibt und die anzulegende Notumfahrung BV-Nr. 46 eingezäunt und bezüglich der Nutzung der Viehtrifft mit einem Tor versehen wird, sowohl mit dem Erwerb als auch der vorübergehenden Inanspruchnahme seiner Flächen einverstanden erklärt.

Lfd. Nr. 710 der Synopse

Der Einwender hat sich im Erörterungstermin unter der Maßgabe, dass während der Baudurchführung entweder die Unterführung des Wirtschaftsweges / Viehtrifft (BV-Nr. 43) oder die des südlich gelegenen Wirtschaftsweges (BV-Nr. 39) aufrechterhalten bleibt und die anzulegende Notumfahrung BV-Nr. 46 eingezäunt und bezüglich der Nutzung der Viehtrifft mit einem Tor versehen wird, sowohl mit dem Erwerb als auch der vorübergehenden Inanspruchnahme seiner Flächen einverstanden erklärt. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen genau vermessen und mit Holzpfählen mit einer Drahtauflage abgegrenzt werden. Zudem sicherte der Vorhabenträger die Sicherung bzw. Umlegung der Wasser- und Stromleitungen im Bereich der Viehtrifft zu.

Hinsichtlich der Verlegung der Münsterschen Aa hatte der Vorhabenträger Korrekturen des Grunderwerbsverzeichnisses angekündigt, die er im Nachgang mit dem Deckblatt III in das Verfahren eingebracht hat. Gegen dieses Deckblatt wurden keine Einwendungen erhoben. Der Einwender hatte jedoch im Erörterungstermin der vorübergehenden Inanspruchnahme des Flurstücks 136, Flur 119, Gemarkung Greven als Lagerfläche widersprochen. Diese Flächen werden aber ebenfalls zwingend für die Durchführung der Baumaßnahme benötigt. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass der Einwender durch die Inanspruchnahme spürbar, wenngleich auch nur temporär, 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. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses).

Die Einwendungen, denen insoweit nicht entsprochen werden konnte, werden daher zurückgewiesen.

Lfd. Nr. 462 und 595 der Synopse

Der Einwender hat der dauerhaften, wie auch der vorübergehenden Inanspruchnahme grundsätzlich widersprochen und darum gebeten, die Inanspruchnahme auf das absolut Notwendige zu begrenzen. Dieser Bitte ist der Vorhabenträger mit der Einbringung des Deckblatt V (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 29 und Abschnitt B, Nrn. 3.4 und 5.3.9 dieses Beschlusses), mit der

die Zufahrt zu einem Regenklärbecken von den Flächen des Einwenders auf die Böschungsschulter der Autobahn verlegt wurde, nachgekommen. Darüber hinaus werden die in der Planung ausgewiesenen Flächen jedoch zwingend für die Durchführung der Baumaßnahme benötigt. 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 wie hier einer nach dem Stand der Technik erforderlichen Niederschlagsentwässerung überwiegt aber das private Interesse des Einwenders an dem unveränderten Erhalt seiner Eigentumsposition (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses). Im Übrigen wird auf die Synopse verwiesen.

Die Einwendungen, denen insoweit nicht entsprochen werden konnte, werden daher zurückgewiesen.

Lfd. Nr. 436 der Synopse

Die Einwenderin hat im Erörterungstermin erklärt, dass sie mit der dauerhaften, als auch vorübergehenden Inanspruchnahme auf dem Flurstück 1, Flur 8, Gemarkung Gimbte, in der der Planung zugrundeliegenden Flächengröße, einverstanden ist. Darüber hinaus hat sie sich auch mit der in der Planung vorgesehenen vorübergehenden Inanspruchnahme auf der Pachtfläche Flurstück 65, Flur 10, Gemarkung Gimbte, einverstanden erklärt. Im Übrigen wird auf die Synopse verwiesen.

Die Einwendungen haben sich damit erledigt.

Lfd. Nr. 448 der Synopse

Der Einwender hat der dauerhaften Inanspruchnahme seiner landwirtschaftlichen Flächen grundsätzlich nicht widersprochen. Hinsichtlich der vorübergehenden Inanspruchnahme hatte der Einwender Bedenken vorgetragen. Zudem hatte der Einwender im Erörterungstermin darum gebeten, das Regenrückhaltebecken auf seiner Fläche so anzulegen, dass die Zufahrt zu seiner Ackerfläche Flurstück 67, Flur 55, Gemarkung St. Mauritz, erhalten bleibt. Dieser Bitte ist der Vorhabenträger mit der Einbringung des Deckblatt IV (vgl. Ab-

schnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 28 und Abschnitt B, Nrn. 3.4 und 5.3.9 dieses Beschlusses), mit der die Ausrichtung des Regenklärbeckens parallel zur Autobahn gestreckt wurde und so die bisherige Zufahrt erhalten bleiben konnte, nachgekommen. Darüber hinaus werden die in der Planung ausgewiesenen Flächen jedoch zwingend für die Durchführung der Baumaßnahme benötigt. 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. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses). Im Weiteren hat der Vorhabenträger erklärt, dass die Brücke „Landwehr“ zukünftig eine Tragfähigkeit von 40 t haben wird und zugesichert, im Zuge der Brückenerneuerung auf der Ostseite der Autobahn eine Ausweichbucht anzulegen und den Straßenquerschnitt in diesem Bereich auf 6 m auszuweiten.

Soweit den Einwendungen nicht entsprochen werden konnte, werden sie zurückgewiesen.

Lfd. Nr. 535 und 567 der Synopse

Die Einwender haben sich gegen eine Veräußerung der Fläche von 2.272 m^2 auf dem Flurstück 44, Flur 55, Gemarkung St. Mauritz, ausgesprochen. Gleichwohl wird die in Rede stehende Fläche jedoch zwingend für die Durchführung der Baumaßnahme benötigt. Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen überwiegt das private Interesse der Einwender an dem unveränderten Erhalt ihrer Eigentumsposition (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses).

Im Erörterungstermin wurde vom Vorhabenträger dargelegt, dass den Einwendern ein 2,50 m breiter Arbeitsstreifen zur Pflege ihres privaten Lärmschutzwalls auf der Westseite erhalten bleibt. Hierzu soll der bestehende Graben in eine Mulde, die dann auch überfahren werden kann, umgestaltet werden. Der Einwender erklärte, dass für den Arbeitsstreifen aus seiner Sicht eine Breite von 4,00 m erforderlich sei. Eine nachträgliche Prüfung durch den Vorhabenträger kam zu dem Ergebnis, dass es bei der veranschlagten Breite von 2,50 m verbleiben muss, da eine Verbreiterung einen umfangreichen Eingriff in die

Entwässerung zur Folge hätte. Die Planfeststellungsbehörde hält einen Arbeitsstreifen mit einer Breite von mindestens 2,50 m für eine sachgerechte Pflege des privaten Lärmschutzwalls ebenfalls für ausreichend.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Lfd. Nr. 592 und 593 der Synopse

Die Einwender richten sich grundsätzlich gegen einen weiteren Ausbau der Autobahn A 1, ohne der dauerhaften bzw. vorübergehenden Inanspruchnahme ihrer Flächen explizit zu widersprechen. Gleichwohl scheint hier die Klarstellung geboten, dass die in Rede stehenden Flächen der Einwender zwingend für die für die Durchführung der Baumaßnahme benötigt werden. Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen überwiegt das private Interesse der Einwender an dem unveränderten Erhalt ihrer Eigentumsposition (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses). Der Absicht der Einwender, entlang der Autobahn einen privaten Lärmschutzwall zu errichten, steht die geplante Ausbaumaßnahme nicht entgegen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Lfd. Nr. 594 der Synopse

Der Einwender hat im Erörterungstermin erklärt, dass er mit der dauerhaften wie auch vorübergehenden Inanspruchnahme der in der Planung aufgezeigten Flächen einverstanden ist. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Lfd. Nr. 597 der Synopse

Der Einwender hat der dauerhaften Inanspruchnahme seiner landwirtschaftlichen Flächen mit der Maßgabe, dass sich die Entschädigung an den aktuellen Kaufpreisen orientiert, zugestimmt.

Der im Nachgang zum Erörterungstermin mit dem Deckblatt II ausgewiesenen Planung für die Zuwegungen zur Sicherung der Gasleitung hat der Einwender hinsichtlich der vorübergehenden Inanspruchnahme zunächst widersprochen.

Ein aus diesem Anlass durchgeführter Ortstermin führte mit der Einbringung eines überarbeiteten Deckblatts II zu dem Ergebnis, dass sich die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche auf den Flurstücken 4 und 13, Flur 42, Gemarkung Gimbte von 3.571 m^2 auf 1.449 m^2 verringert. Gegen das überarbeitete Deckblatt wurden keine Einwendungen mehr erhoben.

Im Übrigen wird auf die Inhalte der Synopse und der Niederschrift zum Erörterungstermin (Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 35 dieses Beschlusses) verwiesen.

Lfd. Nr. 598 der Synopse

Der Einwender ist zwischenzeitlich verstorben. Die Erbengemeinschaft hat sich als Rechtsnachfolger des Einwenders im Erörterungstermin mit der dauerhaften und vorübergehenden Inanspruchnahme der für den Autobahnausbau benötigten Flächen einverstanden erklärt.

Lfd. Nr. 675 und 711 der Synopse

Die Einwender haben einer dauerhaften und vorübergehenden Inanspruchnahme ihrer Flächen nicht widersprochen. Die Flächenangabe für das Flurstück 19, Flur 53, Gemarkung St. Mauritz wurde mit dem Deckblatt I hinsichtlich der zu erwerbenden Grundfläche von 108 m^2 auf 702 m^2 korrigiert. Gegen das Deckblatt wurden keine Einwände vorgetragen. Die auf dem Grundstück der Einwender vorhandene Heckenanpflanzung kann nicht erhalten bleiben, wird aber im Vorfeld der Baumaßnahme durch den Vorhabenträger mit einer Ersatzanpflanzung kompensiert.

Lfd. Nr. 702 der Synopse

Eine im Nachgang zum Erörterungstermin durchgeführte Ortsbegehung mit Vorhabenträger und Einwender hat zu dem Ergebnis geführt, dass auf die vorübergehende Inanspruchnahme der in Rede stehenden Fläche von 1.358 m^2 auf dem Flurstück 73, Flur 5, Gemarkung Gimbte, vollständig verzichtet wird. Die Einwendung hat sich damit in vollem Umfang erledigt.

Lfd. Nr. 714 der Synopse

Der Einwender hat erklärt, dass er mit der vorübergehenden Inanspruchnahme seiner Flächen nicht einverstanden ist. Es ist jedoch zwingend erforderlich, dass der Einwender die in Rede stehenden Flächen für die Durchführung der Baumaßnahme zur Verfügung stellt. Die Planfeststellungbehörde verkennt nicht die - wenngleich auch nur temporäre - Betroffenheit des Einwenders. Insgesamt überwiegt aber das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen das private Interesse des Einwenders an dem unveränderten Erhalt seiner Eigentumsposition (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses).

Im Übrigen wird auf die Inhalte der Synopse und der Niederschrift (Abschnitt A, Nr. 2.4, lfd. Nr. 35 dieses Beschlusses) verwiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Lfd. Nr. 721 der Synopse

Der Einwender hatte darum gebeten, die Notwendigkeit der Flächeninanspruchnahme zu prüfen, zumindest aber auf das zwingend erforderliche Maß zu begrenzen. Des Weiteren hatte der Einwender vorgetragen, dass seine Betroffenheiten hinsichtlich der Verlegung der Münsterschen Aa im Grunderwerbsplan fehlerhaft dargestellt seien. Hierzu hatte der Vorhabenträger Korrekturen angekündigt, die er im Nachgang mit dem Deckblatt III in das Verfahren eingebracht hat. Gegen dieses Deckblatt wurden keine Einwendungen erhoben. Insgesamt werden demnach aus dem Flurstück 72, Flur 5, Gemarkung Gimbte, 374 m^2 dauerhaft erworben, 445 m^2 dauerhaft beschränkt und 3519 m^2 vorübergehend in Anspruch genommen. Diese Flächen sind für die Durchführung der Baumaßnahme zwingend erforderlich. Die Planfeststellungbehörde verkennt nicht die Betroffenheit des Einwenders. Insgesamt überwiegt aber das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen das private Interesse des Einwenders an dem unveränderten Erhalt seiner Eigentumsposition (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses).

Soweit den Einwendungen durch die geänderte Planung nicht entsprochen werden konnte, werden sie zurückgewiesen.

Lfd. Nr. 750 der Synopse

Die Einwender haben Bedenken hinsichtlich der Erreichbarkeit ihres Anwesens vorgetragen, da die Erschließungsstraße in Teilen durch eine vorübergehende Inanspruchnahme für einen Arbeitsstreifen entlang der A 1 benötigt wird. Der Vorhabenträger hat die Erreichbarkeit des Anwesens der Einwender zugesichert, jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend darauf hingewiesen, dass eventuelle temporäre Beeinträchtigungen während der Bauzeit nicht gänzlich verhindert werden können und hinzunehmen sind.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Lfd. Nr. 755 der Synopse

Die Einwender wenden sich sowohl gegen die dauerhafte (71 m^2), wie auch vorübergehende (983 m^2) Inanspruchnahme ihrer Flächen auf dem Flurstück 13, Flur 119, Gemarkung Greven. Die Flächen werden aber zwingend für die Durchführung der Baumaßnahme benötigt. Die Planfeststellungbehörde verkennt nicht die Betroffenheit der Einwender. Insgesamt überwiegt aber das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen das private Interesse der Einwender an dem unveränderten Erhalt ihrer Eigentumsposition (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.20.1 und 5.3.20.9 dieses Beschlusses). Im Übrigen wird auf den Inhalt der Synopse verwiesen.

Die Einwendungen werden daher 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 Planfeststellungsbehörde 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, 571 und Beschluss v. 13.06.2013 -9 VR 3/13- NVwZ 2013, 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 auch absehbar erfolgen soll und möglich ist.

8 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss 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, hier gilt der Tag der Zustellung. Insoweit kann Klage nur innerhalb eines Monats nach Zustellung erhoben werden.

Die Klage ist beim Bundesverwaltungsgericht schriftlich zu erheben. Der Klage sollen 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.

Erklärungen und Beweismittel, die nach Ablauf der v. g. Frist vorgebracht werden, kann das Gericht zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und die Klägerin/der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt.

Falls die genannten Fristen durch das Verschulden eines Bevollmächtigten 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.

Die Klage und Begründung können auch durch die Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts erhoben werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Das elektronische Dokument muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermitt-

lungsweg gemäß § 55a Absatz 4 VwGO eingereicht werden. Die für die Übermittlung und Bearbeitung geeigneten technischen Rahmenbedingungen bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803).

Hinweis:

Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite www.justiz.de.

9 Hinweis 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 EEG NRW).

Ein Anspruch auf Gestellung von Ersatzland besteht nur unter den Voraussetzungen des § 16 EEG NRW. Nach Absatz 1 dieser Vorschrift ist „im Falle des Eigentumsentzugs auf Antrag des Eigentümers die Entschädigung in geeignetem Ersatzland festzusetzen, wenn er zur Sicherung seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben auf Ersatzland angewiesen ist und der Enteignungsbegünstigte über als Ersatzland geeignete Grundstücke verfügt, auf die er nicht mit seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben angewiesen ist, oder der Enteignungsbegünstigte geeignetes Ersatzland nach pflichtgemäßem Ermessen der Enteignungsbehörde freihändig zu angemessenen Bedingungen beschaffen kann oder 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 Städten Münster, Greven und Hörstel und der Gemeinde 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 den Städten Münster, Greven und Hörstel sowie der Gemeinde 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.

12 Hinweise zur Zustellung

Die Planfeststellungsbehörde wird diesen Planfeststellungsbeschluss dem Vorhabenträger zustellen (§ 74 Abs. 4 Satz 1 VwVfG NRW). Gegenüber den Behörden und Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, wird die Zustellung aufgrund der Vielzahl der Einwender durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt (§ 74 Abs. 5 Satz 1 VwVfG NRW).

Bezirksregierung Münster

- Planfeststellungsbehörde –

Im Auftrag

gez. Richter

Regierungsdirektor

Ausgefertigt

(Espenkott)

Regierungsamtsrat