Bezirksregierung Münster

25.04.01.01-4/10

Planfeststellungsbeschluss

für den

6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn 1 (A 1)

von der Anschlussstelle Lengerich

bis zum Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück

von Bau-km 13+020 (südlich der Anschlussstelle Lengerich)

bis Bau-km 0+342 (nördlich des Autobahnkreuzes Lotte/Osnabrück)

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen und landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Städte Lengerich und Tecklenburg und der Gemeinden Lotte und Westerkappeln im Kreis Steinfurt

Münster, den 30.04.2015

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis……8

Übersichtsplan……13

A Entscheidung……14

1 Feststellung des Planes……14

2 Festgestellte Planunterlagen……14

2.1 Planunterlagen, die öffentlich ausgelegen haben……14

2.2 Unterlagen, die in die festgestellten Planunterlagen aufgenommen werden……17

2.3 Deckblattunterlagen, die aufgrund vereinfachter Verfahrensbeteiligung nicht öffentlich ausgelegen haben……17

2.4 Sonstige Unterlagen, die in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden……20

3 Wasserrechtliche Regelungen……21

4 Ausnahmen und Befreiungen……21

5 Nebenbestimmungen……21

5.1 Wasserwirtschaft……22

5.1.1 Allgemeines……22

5.1.2 Wassertechnische Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde……23

5.2 Kreislaufwirtschaft/Abfälle……25

5.3 Bodenschutz……26

5.3.1 Altlasten……26

5.3.2 Bodenverdichtung……26

5.3.3 Bodenverwendung……26

5.4 Lärmschutz……27

5.4.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen……27

5.4.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen 28

5.4.3 Entschädigungsanspruch 30

5.5 Natur- und Landschaftsschutz 31

5.6 Landwirtschaft 33

5.7 Denkmalschutz 35

5.8 Berücksichtigung von Planungen anderer Planungsträger 35

5.9 Straßenbautechnische und -verkehrstechnische Nebenbestimmungen 35

5.9.1 Straßenquerschnitt 35

5.9.2 Wildschutzzäune 36

5.10 Nebenbestimmungen im privaten Interesse 37

5.10.1 Inanspruchnahme von Grundstücken 37

5.10.2 Ertragsminderungen 37

5.10.3 Zufahrten 37

5.10.4 Mehrwege 38

5.10.5 Beweissicherung 38

5.11 Sonstige Nebenbestimmungen 39

5.11.1 Änderung der Planunterlagen 39

5.11.2 Unterrichtungs-/ Abstimmungspflichten 40

5.11.3 Zu beachtende Hinweise 42

6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen 42

6.1 Berücksichtigte und gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen 42

6.2 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen 43

6.3 Spezielle Einwendungen und Forderungen 43

6.4 Präkludierte Einwendungen 44

B Begründung 45

1 Das Vorhaben ... 45

2 Vorgängige Verfahren ... 47

2.1 Bedarfsplan des Bundes ... 47

2.2 Landesplanung ... 47

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens ... 48

3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens ... 48

3.2 Umfang der auszulegenden Planunterlagen ... 49

3.3 Erörterungstermin ... 49

3.4 Planänderungen ... 50

3.5 Weitere eingereichte Unterlagen ... 52

3.6 Einwendungsinhalte ... 53

4 Verfahrensrechtliche Bewertung ... 53

4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung ... 53

4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ... 53

4.3 Umfang der Planfeststellung ... 54

4.4 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit ... 55

4.4.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen ... 56

4.4.1.1 Mensch ... 56

4.4.1.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft ... 57

4.4.1.3 Boden ... 59

4.4.1.4 Wasser ... 61

4.4.1.5 Luft und Klima ... 64

4.4.1.6 Kultur- und sonstige Sachgüter ... 65

4.4.1.7 Wechselwirkungen ... 65

4.4.2 Bewertung der Umweltauswirkungen ... 65

4.4.2.1 Mensch ... 66

4.4.2.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft ... 67

4.4.2.3 Boden 68
4.4.2.4 Wasser 69
4.4.2.5 Luft und Klima 71
4.4.2.6 Kultur- und sonstige Sachgüter 71
4.4.2.7 Zusammenfassung 71
5 Materiell-rechtliche Bewertung 72
5.1 Planrechtfertigung 72
5.2 Planungsleitsätze 74
5.3 Abwägung 75
5.3.1 Verkehrliche Belange 76
5.3.1.1 Funktionale Bedeutung der Straße 76
5.3.1.2 Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation 77
5.3.1.3 Planungsziel 78
5.3.1.4 Verkehrsbelastung/Verkehrsuntersuchung 78
5.3.1.5 Ausbaustandard 80
5.3.2 Planungsvarianten 81
5.3.2.1 Nullvariante 81
5.3.2.2 Ausbauvarianten 81
5.3.2.3 Linienführung 82
5.3.3 Sonstige Planungsalternativen/Verkehrspolitische Einwendungen 83
5.3.4 Abschnittsbildung 83
5.3.5 Umleitungsstrecken und Rastplätze 84
5.3.6 Immissionsschutz 86
5.3.6.1 Lärmschutz 86
5.3.6.1.1 Rechtliche Grundlagen 87
5.3.6.1.2 Lärmschutzmaßnahmen 90
5.3.6.1.3 Einzelfälle und besondere Lärmschutzeinwendungen 110

5.3.6.1.4 Allgemeine Lärmschutzeinwendungen 113
5.3.6.2 Schadstoffbelastung 118
5.3.6.3 Erschütterungen 120
5.3.6.4 Bauimmissionen 121
5.3.7 Gewässer- und Grundwasserschutz 122
5.3.8 Bodenschutz 127
5.3.9 Naturschutz und Landschaftspflege 127
5.3.9.1 Rechtsgrundlagen 127
5.3.9.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen 128
5.3.9.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen 129
5.3.9.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen 130
5.3.9.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 131
5.3.9.6 Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 133
5.3.10 Artenschutz 135
5.3.10.1 Rechtsgrundlagen 135
5.3.10.2 Verfahren 137
5.3.10.3 Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbote 137
5.3.11 FFH-Gebiet Habichtswald 142
5.3.12 Landschaftsschutzgebiete 143
5.3.13 Geschützte Biotope gemäß § 62 LG NRW 144
5.3.14 Land- und Forstwirtschaft 146
5.3.14.1 Allgemeines 146
5.3.14.2 Grunderwerb 147
5.3.14.3 Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung angrenzender Grundstücke 148
5.3.15 Kommunale Belange 149
5.3.16 Denkmalpflegerische Belange 149

5.3.17 Haushaltsrechtliche Belange 150

5.3.18 Private Belange 150

5.3.18.1 Eigentumsgarantie 150

5.3.18.2 Wertminderung von Grundstücken 152

5.3.18.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe 153

5.3.18.4 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen 154

5.3.18.5 Übernahmeanträge für Restflächen und Grundstücke 155

5.3.18.6 Ersatzlandgestellung 156

5.3.18.7 Umwege 157

5.3.18.8 Zufahrten 158

5.3.18.9 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren 158

5.3.18.10 Einzelne Einwendungen 159

6 Abschließende Bewertung 164

7 Aussetzung der Vollziehung mit Ausnahme des Bauabschnitts von Bau-km 6+880 bis Bau-km 10+410 164

8 Rechtsbehelfsbelehrung 165

9 Hinweis zum Entschädigungsverfahren 167

10 Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses 169

11 Hinweis auf die Auslegung des Planes 169

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

AS	Anschlussstelle
AK	Autobahnkreuz
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
ASN	Abfallschlüsselnummer
BAB	Bundesautobahn
BauO NRW	Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
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)
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 (Bundesnatur-schutzgesetz)
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 Nord-rhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
DStrO	Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nord-rhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat Richtlinie)
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBl.	Gemeinsames Ministerialblatt
Gem.RdErl.	Gemeinsamer Runderlass
GV-Nr.	Nummer des Grunderwerbsverzeichnisses
GV.NRW.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen

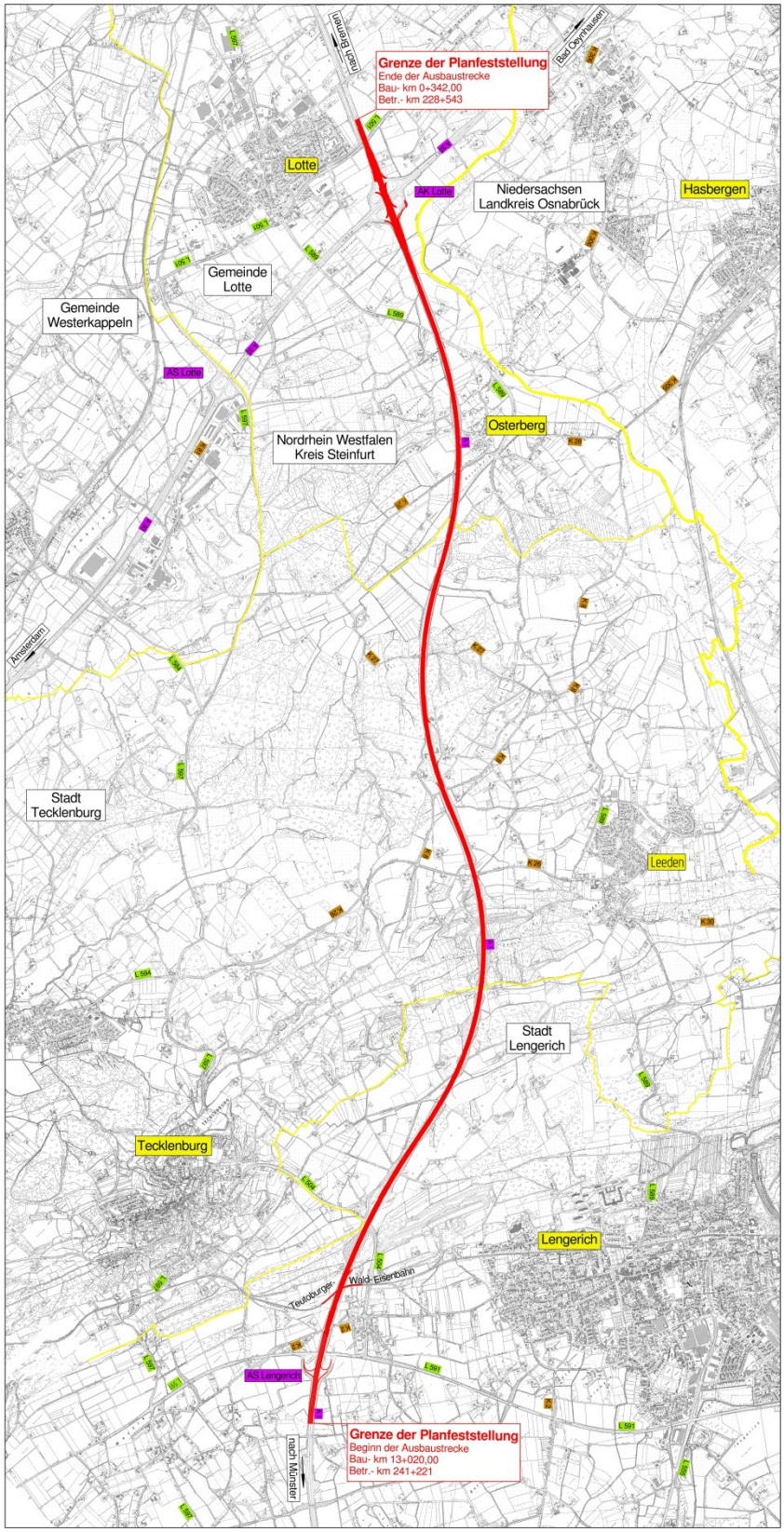
HNL-S 99	Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau -Ausgabe 1999- Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 9/1999 vom 3.2.1999 des BMVBW –S 13/14.87.02-01/5 Va 99
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz
LG	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz NRW)
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MBl.NRW.	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MBV	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2005; ARS Nr. 17/2002 des BMVBW vom 19. Sept. 2002 – S 13/14.83.10-01/38 Va 02 – (VkBl. 2002, S. 624) Geänderte Fassung 2005 ARS Nr. 06/2005 des BMVBW vom 12. April 2005 – S 13/14.83.10-01/10 Va 05 – (VkBl. 2005, S. 394)
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
MVEL	Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Natur und Recht

NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OPA	Offenporige Asphaltdeckschicht
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PM_{10}	Partikel mit aerodynamischem Durchmesser kleiner als 10 µm
$PM_{2,5}$	Partikel mit aerodynamischem Durchmesser kleiner als 2,5 µm
PROKAS	Berechnungsverfahren zur Bestimmung verkehrserzeugter Schadstoffbelastungen
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, BMVBS ARS Nr. 7/2009 vom 23. Juni 2009 – S 11/71.22.3/4-RAA – 83 6092a)
RAS-LP 2	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung; ARS Nr. 39/1993 des Bundesministers für Verkehr vom 30. Nov. 1993 – StB 11/14.87.02-06/117 Va 93 – (VkBl. 1994, S. 439), geändert durch ARS Nr. 11/2001 des BMVBW vom 2. Okt. 2001 – S 13/14.87.02-06/47 Va 01 -
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen – Ausgabe 1999 –; ARS Nr. 20/1999 des BMVBW vom 20. Sept. 1999 – S 13/14.87.02-08/84 Va 99 – (VkBl. 1999, S 694)
RDN	Randnummer
RiStWaG	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten, Ausgabe 2002; ARS NR. 14/2002 des BMVBW vom 24. Juli 2002 -S26/38.67.03/6 F 2002
RKB/RRB	Regenklärbecken/Regenrückhaltebecken
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990; ARS Nr. 8/1990 des Bundesministers für Verkehr vom 10. April 1990 – StB 11/14.86.22-01/25 Va 90 – (VkBl. 1990 S. 258) und Nr. 14/1991 vom 25. April 1991 – StB 11/26/14.86.22-01/27 – Va 91 – (VkBl. 1991 S. 480)
Synopse	Zusammenstellung der Stellungnahmen zu den Einwendungen durch den Vorhabenträger

TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien) - VLärmSchR 97-; ARS Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. Juni 1997 -StB 15/40.80.13-65/11 Va 97 (VkBl. 1997 S. 434)
VR	Verwaltungsrundschau
VRL	Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG.NRW.	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WSchuZR	Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen, Ausgabe Juli 1985 (Wildschutzzaunrichtlinien), ARS Nr. 13/1992 des Bundesministeriums für Verkehr vom 28. Februar 1992 (VkBl S. 147–149)

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

Übersichtsplan



A Entscheidung

1 Feststellung des Planes

Der Plan für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn 1 (A 1) zwischen der Anschlussstelle Lengerich und dem Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück von Bau-km 13+020 (südlich der Anschlussstelle Lengerich) bis Bau-km 0+342 (nördlich des Autobahnkreuzes Lotte/Osnabrück) einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter als auch der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Städte Lengerich und Tecklenburg und der Gemeinden Lotte und 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 FStrG in Verbindung mit §§ 72 ff. VwVfG.NRW. und §§ 5 ff. UVPG.

2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende mit meinem Feststellungsvermerk versehene Unterlagen:

2.1 Planunterlagen, die öffentlich ausgelegen haben

Mappe 1

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Erläuterungsbericht	1	12.05.2010	Text
2	Übersichtskarte	2	12.05.2010	25.000
3	Übersichtslagepläne, Blatt 1-3	3	12.05.2010	5.000

4	Übersichtshöhenplan, Blatt 1-3 RF-Münster, Blatt 1-3 RF-Bremen	4	12.05.2010	5.000/500
5	Bauwerksverzeichnis	5	12.05.2010	Text
6	Ausbauquerschnitt Blatt 1-10	6	12.05.2010	50
7	Lagepläne Blatt 1-17	7	12.05.2010	1.000/5.000

Mappe 2

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
8	Höhenpläne Blatt 1-15 RF Münster, Blatt 1-7, 9-15 RF Bremen Blatt 8 RF Bremen	8 Teil 1	 12.05.2010 20.05.2010	 1.000/100

Mappe 3

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
8	Blatt 16 Verteilerfahrbahn RF Münster Blatt 17, 18 Verteilerfahrbahn RF Bremen Blatt 19-23 Kreisfahrbahnen/Tangentialfahrten AK Lotte Blatt 24, 25 Rastanlagen Ost/West Blatt 26, 27 Zufahrt RKB 1/Teutoburger Waldeisenbahn Blatt 28, 29 Wirtschaftswege Peters-	8 Teil 2	12.05.2010	1.000/100 bzw. 500/50

	berg/Strubberg Blatt 30-33 Kreisfahrbahnen/Tangential-fahrten AS Lengerich			
9	Grunderwerbsverzeichnis	9	12.05.2010	Text
10	Grunderwerbspläne Blatt 1-15 Blatt 16, 17	10	12.05.2010	 1.000 5.000

Mappe 4

Lfd. Nr.	**Bezeichnung der Planunterlagen**	**Anlage Nr.**	**Datum**	**Maßstab 1:**
11	Lärmtechnischer Entwurf Erläuterungsbericht Berechnungsunterlagen Übersichtslagepläne Blatt 1-3	11 11.0 11.1 11.2	12.05.2010	Text Text Text 5.000
12	Wassertechnischer Entwurf Erläuterungsbericht Lage, Menge und Art der Einleitungen Übersichtslagepläne Blatt 1-3	13 13.0 13.1 13.2	12.05.2010	 Text Text 5.000
13	Schadstoffuntersuchung	14	12.05.2010	Text
14	Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht zum LBP Bestands- und Konfliktpläne, Blatt 1-3 Lageplan landschaftspflegerische Maßnahmen, Blatt 1-15	12 12.0 12.1 12.2	 12.05.2010	 Text 5.000 1.000

	Übersichtsplan landschaftspflegerische Maßnahmen, Blatt 1, 2	12.3		5.000/2.500

2.2 Unterlagen, die in die festgestellten Planunterlagen aufgenommen werden

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Datum
15	Umweltverträglichkeitsuntersuchung	Januar 2007
16	Artenschutzfachliche Betrachtung	Mai 2010
17	FFH-Verträglichkeitsprüfung "Habichtswald" (DE-3713-302)	September 2005
18	Überprüfung von Fledermausvorkommen	13.01.2006
19	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 1 - Verkehrsprognose 2025, AK Lotte/Osnabrück, AS Lengerich bis AK Lotte/Osnabrück	18.12.2009

2.3 Deckblattunterlagen, die aufgrund vereinfachter Verfahrensbeteiligung nicht öffentlich ausgelegen haben

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Anlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
20	**Deckblatt I**			
	<u>Landschaftspflegerischer Begleitplan</u>			
	Vorbemerkung und Maßnahmenblätter zum LBP	12.0 D I LBP	23.04.2014	Text
	Bauwerksverzeichnis	5 D I LBP		Text
	Grunderwerbsverzeichnis	9 D I LBP		Text
	Lageplan	7/16 D I		5.000

	Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	12.3/1 D I		5.000
	Grunderwerbsplan	10/16 D I		5.000
21	**Deckblatt II**			
	<u>Lärmtechnischer Entwurf</u>			
	Vorbemerkung	11.0 D II	23.04.2013	Text
	Bauwerksverzeichnis	5 D II		Text
	Berechnungsunterlagen	11.1 D II		Text
	Übersichtsplan	11.2/3 D II		5.000
22	**Deckblatt III**			
	<u>Regenrückhalte- und Regenklärbecken 1</u>			
	Vorbemerkung	1 D III	23.04.2013	Text
	Bauwerksverzeichnis	5 D III		Text
	Grunderwerbsverzeichnis	9 D III		Text
	Lageplan	7/2 D III		1.000
	Grunderwerbsplan	10/2 D III		1.000
23	**Deckblatt IV**			
	<u>Regenrückhalte- und Regenklärbecken 4</u>			
	Vorbemerkung	1 D IV	23.04.2013	Text

	Bauwerksverzeichnis	5 D IV		Text
	Grunderwerbsverzeichnis	9 D IV		Text
	Lageplan	7/5 D IV		1.000
	Grunderwerbsplan	10/5 D IV		1.000
24	**Deckblatt V** <u>Regenrückhalte- und Regenklärbecken 8 und Notumfahrung</u>			
	Vorbemerkung	1 D V	23.04.2013	Text
	Bauwerksverzeichnis	5 D V		Text
	Grunderwerbsverzeichnis	9 D V		Text
	Lageplan	7/9 D V		1.000
	Grunderwerbsplan	10/9 D V		1.000
25	**Deckblatt VI** <u>Regenrückhalte- und Regenklärbecken 13</u>			
	Vorbemerkung	1 D VI	23.04.2013	Text
	Bauwerksverzeichnis	5 D VI		Text
	Grunderwerbsverzeichnis	9 D VI		Text
	Lageplan	7/14 D VI		1.000
	Grunderwerbsplan	10/14 D VI		1.000
26	**Deckblatt VII** <u>Verlegung einer Fläche für vorüberge-</u>			

	hende Inanspruchnahme Vorbemerkung Grunderwerbsverzeichnis Grunderwerbsplan	 1 D VII 9 D VII 10/3 D VII	23.04.2013	 Text Text 1.000

2.4 Sonstige Unterlagen, die in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Datum
27	Niederschrift über den Erörterungstermin vom 10.-12.12.2012 in der Stiftsschänke in Tecklenburg-Leeden	13.12.2012
28	Dokumentation der Änderungen des Erläuterungsberichts Lärm durch das Deckblatt II	26.09.2013
29	Ergänzende Lärmschutzabwägungsdokumentation	16.03.2015
30	Ergänzende Angaben zu lärmtechnischen Berechnungspunkten	26.03.2013
31	Änderungen des Grunderwerbsverzeichnisses auf den Seiten 8, 10, 11, 12 wegen der Änderung von Flurstücksnummern	
32	Einordnung der Prognosewerte 2025 für die A 1 AK Lotte/Osnabrück - AS MS/Nord	05.11.2013

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. 12 und Abschnitt A, Nr. 2.3, lfd. Nr. 22-25 dieses Beschlusses) genannten Gewässer mit den dort aufgeführten maximalen Mengen einzuleiten und dem Grundwasser zuzuführen.

Die Regelung stützt sich auf die §§ 2, 8, 9, 10, 11, 18, 19 und 57 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit den §§ 24 ff. des Landeswassergesetzes (LWG).

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

Eine Untersuchung des eingeleiteten Wassers nach § 60 Abs. 1 LWG ist nicht erforderlich, da eine erhebliche Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes nicht zu erwarten ist (§ 60 Abs. 3 LWG) und die sich aus den Anforderungen nach § 57 Abs. 1 und 2 WHG ergebenden Grenzen eingehalten werden.

4 Ausnahmen und Befreiungen

Gemäß § 69 des Landschaftsgesetzes (LG) wird - soweit von der Trassenführung betroffen - eine Befreiung von den Verbotsvorschriften der Schutzausweisungen

- "Teutoburger Wald von Tecklenburg bis Holperdorper Tal" (Verordnung vom 09.11.1963)
- "Sundern-Habichtswald-Hagenberg" (Verordnung vom 30.11.1963)
- "Kulturlandschaft Haus Marck" als Bestandteil des Landschaftsplanes Va Talaue Haus Marck (in Kraft getreten am 23.03.2009)

aus überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit erteilt.

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. 12 und Abschnitt A, Nr. 2.3, lfd. Nr. 22-25 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 Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben“ (VAwSF) sowie der Runderlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz III.1 - 30-05/123/124 vom 31.03.2010 "Entwässerungstechnische Maßnahmen an Bundesfern- und Landstraßen" sind zu beachten.

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.

5.1.2 Wassertechnische Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde

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

5.1.2.2 Die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWaG) sind unabhängig von der rechtlichen Ausweisung des Wasserschutzgebietes "Schollbruch" auf der gesamten Ausbaustrecke im geplanten Schutzgebiet anzuwenden.

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

5.1.2.4 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.

5.1.2.5 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.

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

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

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

5.1.2.9 Die Bauausführung der geplanten Regenklär- und Regenrückhaltebecken ist im Detail mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinfurt abzustimmen. Entsprechende Ausführungspläne sind mindestens 3 Monate vor Bauausführung vorzulegen.

5.1.2.10 Die Becken sind mit entsprechenden Verschlussmöglichkeiten auszustatten, damit sie auch als Havariebecken genutzt werden können.

5.1.2.11 Regenklärbecken und Regenrückhaltebecken und deren Einzäunung müssen einen Abstand zu angrenzenden, fremden Grundstücken und Gewässern von mindestens 5 m haben. In Ausnahmefällen darf dieser Abstand unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Gegebenheiten soweit erforderlich unterschritten werden.

5.1.2.12 Stellorgane sind vor unbefugtem Zugriff zu sichern.

5.1.2.13 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.

5.1.2.14 Eine Entschlammung der Becken darf nur durch Ausheben und Abfahren des Sedimentes erfolgen. Eine Nassentschlammung mit Einleitung in ein natürlich fließendes Gewässer ist nicht zulässig.

5.1.2.15 Anfallendes Mähgut ist unverzüglich aus dem Staubereich zu entfernen.

5.1.2.16 Die Bauausführung der Gewässerverlegungen (Gewässer Nr. 1300, 1310, 1311 sowie 1400 im Bereich der neuen Brücke) und des neuen Durchlasses im Gewässer Nr. 1310 sind im Detail mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinfurt abzustimmen. Entsprechende Ausführungspläne sind mindestens 3 Monate vor Bauausführung vorzulegen.

5.1.2.17 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.

5.1.2.18 Die Gewässerunterhaltung darf durch die Maßnahmen nicht behindert 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-)
- 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 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz sowie dem Landesabfallgesetz NRW - unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften - Vorrang einzuräumen ist.

5.3 Bodenschutz

5.3.1 Altlasten

5.3.1.1 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.

5.3.1.2 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 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.

5.3.3 Bodenverwendung

5.3.3.1 Anfallender Mutter-/Oberboden ist nach DIN 18300 und DIN 18320 zwischenzulagern und zur Böschungsprofilierung und Andeckung der Bankette etc. direkt wiederzuverwenden (§ 1 BBodSchG).

5.3.3.2 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.

5.3.3.3 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 Umweltamt des Kreises Steinfurt unaufgefordert vorzulegen.

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 und Lärmschutzwände) bzw. an den baulichen Anlagen (z.B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Auf Abschnitt B, Nr. 5.3.6 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. Darüber hinaus wird mit diesem Beschluss ergänzend angeordnet, dass im Bereich Lotte eine lärmmindernde Asphaltdeckschicht mit einem DStrO = -5 dB(A) (z.B. OPA) von Bau-km 0+342 bis Bau-km 1+500 einzubauen und die vorgesehene Lärmschutzwand im Bereich Osterberg bis zum Überführungsbauwerk "Am Hagenberg" (BV-Nr. 3713761) zu verlängern ist (Bau-km 3+438 bis Bau-km 3+374). Auch diese Anlagen sind dauerhaft 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 DStrO erzielt und dadurch die in den lärmtechnischen Unterlagen genannten Beurteilungspegel bzw. die durch die 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte auf Dauer eingehalten werden. Für den Bereich Lotte sind diese lärmtechnischen Berechnungen unter Berücksichtigung der ergänzend festgestellten lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit einem DStrO = -5 dB(A) anzupassen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Soweit die vorausgesetzten Korrekturwerte durch den Straßenoberflächenbelag nicht gewährleistet werden können, ist die Einhaltung der Pegelwerte bzw. der Immissionsgrenzwerte durch zusätzliche Maßnahmen sicherzustellen; ggf. ist für die Festlegung dieser Maßnahmen ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

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

Ansprüche dem Grunde nach haben die Eigentümer folgender Wohngrundstücke:

in 49504 Lotte
Osterberg
Am Hagenberg 6, 7, 9, 8, 10, 11

Dehrenkamp 1
Goldbachweg 1, 2
Grüner Brink 1
Hagelstraße 1
Hagenbergstraße 1, 2, 3
Im Kloster 1, 2, 3, 4, 5, 5a, 6, 7, 8
Klausberg 1, 2
Kornkamp 1, 2
Ledder Mühlenweg 2, 6
Lengericher Straße 8, 9, 10, 12
Münsterstraße 3, 3a, 8, 12, 14, 16
Schonhorst-Esch 1, 2, 3, 4
Vogelbreede 1
Westerheide 1, 2

Für die nachfolgenden Wohngrundstücke im Bereich des AK Lotte/Osnabrück bestehen Ansprüche dem Grunde nach nur insoweit, als auch unter Berücksichtigung des in diesem Beschluss angeordneten ergänzenden aktiven Lärmschutzes durch den Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit einem DStrO = -5 dB(A) (z.B.OPA) von Bau-km 0+342 bis Bau-km 1+500 noch Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte verbleiben. Die entsprechenden Lärmberechnungen sind vom Vorhabenträger zu berichtigen.

Bachstraße 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 23, 24, 26
Goethestraße 5, 8, 10, 11, 13
Händelstraße 1, 2, 3, 4, 5
Iserothweg 1, 3, zu 3, 4, zu 4
Kantstraße 1, 2, 4
Kornweg 2
Krümpelstraße 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15
Lönsweg 1, 3, 4, 5-7, 6, 8, 10
Osnabrücker Straße 8, 10, 11
Saerbecker Damm 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, zu 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20-22, 21, 23a, 24
Schillerstraße 8, 10, 12, 33
Schumannstraße 1, 3, 4, 5-7, 6
Vogelbreede 2

in 49545 Tecklenburg
An den Herkensteinen 1, 2, 3
Dunkbachstraße 3, 8, 9
Grafenstraße 16, 18, 20, 21, 22
Hermannsweg 14
Hermannsweg 14, 16
Im Esch 40
Leedener Straße 24, 25, 27, 28
Petersberg 2

in 49525 Lengerich
Alter Postweg 8
Am Birkenkamp 12, 18
Am Kleeberg 60, 61, 66
An der Bashake 19
An der Sandbreede 2, 15, 17, zu 17, 18
Antruper Esch 16, 19, 24, 25
Antruper Straße 17, 19, 26, 28
Brochterbecker Straße 25
Brochterbecker Straße 5
Exterheider Damm 29, 30, 33, 40
Kronenburg 12, 19
Lütke Esch 9
Smanforden 10, 16, 18
Strubberg 13
Tecklenburger Straße 200, 202
Zur Sandgrube zu 12

5.4.3 Entschädigungsanspruch

Die Eigentümer der in Abschnitt A Nr. 5.4.2 dieses Beschlusses genannten Grundstücke, die mit einem Außenwohnbereich ausgestattet sind, haben 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. Dem Träger der Straßenbaulast wird aufgegeben, die Eigen-

tümer dieser Grundstücke auf die Möglichkeit hinzuweisen, Entschädigungsansprüche geltend zu machen.
Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97. Für den Fall, dass zwischen dem 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 Landschaftsbehörde des Kreises Steinfurt 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 Gemäß § 6 Abs. 8 LG NRW sind der Unteren Landschaftsbehörde die Flächen der Kompensationsmaßnahmen sowie Art und Umfang der darauf durchzuführenden Maßnahmen innerhalb von drei Monaten nach Fertigstellung der Straße und nachfolgend der Umsetzung zwecks Abnahme mitzuteilen.

5.5.4 Im Bereich des geschützten Biotops "Orchideenwiese" an der Talbrücke Habichtswald hat vor Beginn der Bauarbeiten eine detaillierte Darstellung der Maßnahmen und der baubedingten Inanspruchnahme von Flächen zu erfolgen. Während der Baumaßnahme hat ein kontinuierliches mit der Unteren Landschaftsbehörde und der Biologischen Station des Kreis Steinfurt e.V.abzustimmendes Monitoring zu erfolgen.

Die in der FFH-Verträglichkeitsprüfung "Habichtswald" unter Kapitel 6 aufgeführten Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind einzuhalten (siehe Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 17 dieses Beschlusses).

5.5.5 Gemäß den unter Kapitel 4.2 des LBP beschriebenen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen sind angrenzende Wald- und sonstige Gehölzbestände während der Bautätigkeit zu schützen. Dieses ist insbesondere für ein Gehölz östlich der A 1 nahe der Talbrücke Exterheide, ein Bach-Auen Wäldchen, sowie einen kleinen bodenständigen Laubwald mit Bodendenkmal, Biotopkataster NRW: BK 3712-0029, westlich der A 1 nahe der AS Lengerich sicherzustellen (siehe Darstellungen im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen).

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 in Nr. 2.7.7 der RAS-LP 2 enthaltenen Vorgaben zu übernehmen. Die zeitliche Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist im Rahmen der Ausführungsplanung nach den in den RAS-LP 2 dargestellten Grundsätzen festzulegen.

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

5.5.7 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 vor-

zunehmen. Hierbei ist die jeweilige Vegetationsperiode zu berücksichtigen.

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

5.5.9 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.

5.5.10 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.

5.6 Landwirtschaft

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

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

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

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

5.7 Denkmalschutz

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

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 (§ 19 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 "Schollbruch" hat der Vorhabenträger bei der Ausführung der planfestgestellten Straßenbaumaßnahme nach dem jeweiligen Planungsstand zu berücksichtigen.

5.9 Straßenbautechnische und -verkehrstechnische Nebenbestimmungen

5.9.1 Straßenquerschnitt

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

Mittelstreifen	2,00 m

Randstreifen	0,75 m
linker Fahrstreifen	3,50 m
mittlerer Fahrstreifen	3,50 m
rechter Fahrstreifen	3,75 m
Randstreifen	0,50 m
Standstreifen	2,50 m
Bankett	1,50 m
½ Kronenbreite	18,00 m

Im Bereich der Steigungsstrecke von Bau-km 10+140 bis Bau-km 12+467 wird in Fahrtrichtung Bremen ein Zusatzfahrstreifen zwischen dem rechten Fahrstreifen und dem Randstreifen in einer Breite von 3,75 m angeordnet.

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 Pflanzen und Gehölzen des heimischen Wuchsraumes bepflanzt.

Zur zeichnerischen Darstellung des Regelquerschnitts wird auf Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 6 dieses Beschlusses verwiesen.

5.9.2 Wildschutzzäune

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

5.10 Nebenbestimmungen im privaten Interesse

5.10.1 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.

5.10.2 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).

5.10.3 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.

5.10.4 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).

5.10.5 Beweissicherung

Es wird davon ausgegangen, dass sich weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der A 1 Einwirkungen auf Nachbargrundstücke ergeben, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen.

Gleichwohl wird dem Vorhabenträger aufgegeben, vor Baubeginn für die Gebäude der Einwender

lfd. Nr. 25, Grafenstraße 22, 49545 Tecklenburg

lfd. Nr. 33, Goldbachweg 1, 49504 Lotte

lfd. Nr. 51, Iserothweg 3, 49504 Lotte

lfd. Nr. 72/99, Leedener Straße 28, 49545 Tecklenburg

lfd. Nr. 77, Oberberge 4, 6 und 63, 49545 Tecklenburg

lfd. Nr. 95, Exterheider Damm 29 und 33, 49525 Lengerich

lfd. Nr. 98, Klausberg 2, 49504 Lotte

ein Beweissicherungsgutachten über den Zustand der Objekte erstellen zu lassen, um die Feststellung etwaiger Schadensersatzansprüche, die auf das Straßenbauvorhaben zurückzuführen sind, zu ermöglichen.

Hierzu gehören insbesondere eine beweissichernde Erstaufnahme vor Beginn der Bautätigkeiten und eine abschließende Beweissicherung nach

Fertigstellung der Bauarbeiten. Die Beweissicherungsmaßnahmen im Einzelnen sind vor Ort durch einen vereidigten Bausachverständigen festzulegen.

Sofern in Folge von Bauarbeiten der Eintritt oder die Vergrößerung von Schäden an der baulichen Substanz von Gebäuden festgestellt wird, hat der Vorhabenträger unverzüglich auf seine Kosten geeignete Maßnahmen zur Verhinderung weiterer Schäden und zur Erhaltung der baulichen Substanz vorzunehmen.

Nachweislich auf die Bautätigkeit zurückzuführende Schäden sind vom Vorhabenträger auf seine Kosten zu beheben.

Soweit Unstimmigkeiten auftreten, ob ein baubedingter Schaden vorliegt und wie bzw. in welchem Umfang er auszugleichen ist, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung vor (§ 74 Abs. 3 VwVfG.NRW.).

5.11 Sonstige Nebenbestimmungen

5.11.1 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.

5.11.2 Unterrichtungs-/ Abstimmungspflichten

Der Beginn und das Ende der Baumaßnahme ist dem **Wehrbereichskommando** II G4 Dez VerkInfra in 55131 Mainz, Freiligrathstraße 6, (Tel. 06131 56-2340) anzuzeigen.

Die Ausführungsplanung des neuen Brückenbauwerkes in Bau-km 11,748 (lfd. Nr. 17 des Bauwerksverzeichnisses) sowie die in diesem Zusammenhang erforderlichen Änderungen der Bahnanlagen der Teutoburger-Wald Eisenbahn AG (Absenkung der Gleistrasse auf einer Länge von 421,70 m, einschließlich der höhen- und lagemäßigen Anpassung eines Wirtschaftsweges und der zugehörigen Bahnübergangssicherungsanlagen) in Bau-km 11+680 (lfd. Nr. 68 des Bauwerksverzeichnisses) ist der **Landeseisenbahnverwaltung NRW** vor Baubeginn zur eisenbahntechnischen Prüfung und Zustimmung vorzulegen. Die v.g. Vorhaben bedürfen der eisenbahntechnischen Abnahme durch die Landeseisenbahnverwaltung NRW. Etwaige weitere Auflagen bleiben der eisenbahntechnischen Prüfung der Ausführungsunterlagen bzw. der eisenbahntechnischen Abnahme des Vorhabens vorbehalten.

Bei der Ausführung, dem Bau und dem Betrieb der zuvor genannten Vorhaben sind im Einflussbereich der Bahnanlagen der Teutoburger-Wald Eisenbahn AG (TWE) die anerkannten technischen Regeln und einschlägigen technischen Vorschriften in der jeweils neuesten Fassung zu beachten, insbesondere:

a) Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)

b) Oberbaurichtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Anhang (Obri-NE und Az Obri-NE)

c) Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)

d) Auf die berufsgenossenschaftlichen Vorschriften für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (BGV), hier insbesondere BGV A1/VBG 1 „Allgemeine Vorschriften“, BGV D 30/VBG 11 „Schienenbahnen und BGV" D 33/VGB 38 a „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, wird hingewiesen.

Baubeginn und Bauende der Vorhaben im Bereich der Bahnanlagen der TWE sind der TWE nachweislich anzuzeigen.

Die Bauarbeiten im Bereich der Bahnanlagen der TWE sind mit der **TWE bzw. dem Eisenbahnbetriebsleiter der TWE** nachweislich abzustimmen.

Sofern die Bauarbeiten die Betriebssicherheit der Bahnanlagen der TWE beeinträchtigen, sind die erforderlichen Sicherheitsbestimmungen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes während der Bauausführung in Abstimmung mit der TWE/ dem Eisenbahnbetriebsleiter TWE zu erlassen. Sie sind allen Beteiligten in geeigneter Weise nachweislich bekannt zu geben.

Soweit Eisenbahnlasten der Gleisanlagen der TWE während und/ oder nach der Bauausführung abgefangen werden müssen, darf nur nach Ausführungsunterlagen (Zeichnungen mit dazugehöriger statischer Berechnung) gearbeitet werden, die von einem Prüfamt oder zugelassenen Prüfingenieur geprüft worden sind.

Die Ausführungsplanung für die Gleisabsenkung, den Bahnübergang und das Brückenbauwerk ist im Rahmen der Vereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz mit der **TWE** abzustimmen.

Die Ausführungsplanung ist mit dem **Unterhaltungsverband Goldbach** abzustimmen.

Die Ausführungsplanung ist vor Durchführung mit der **Westnetz GmbH (vormals: RWE Westfalen-Weser-Ems),** Netzservice GmbH, Regionalzentrum Münster, Weseler Straße 480, 48163 Münster abzustimmen. Der Beginn der Bauarbeiten ist mit eine Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen dem Leitungsbereich Gersteinhof, Herrn Stefan Schindelbauer, Alte Bockumer Straße 4, 59368 Werne, Tel.: 02389/77-3600 anzuzeigen.

Der Beginn der Baumaßnahme ist mit einer Vorankündigungsfrist von mindestens 14 Tagen der **Amprion GmbH**, Betrieb Nord-Leitungen, Herrn Ulrich Richter, Nikestraße 16, 49477 Ibbenbüren, Tel.: 05451/58-3016 anzuzeigen.

5.11.3 Zu beachtende Hinweise

5.11.3.1 Die Hinweise des Kreises Steinfurt im Schreiben vom 01.03.2011 sind zu beachten.

5.11.3.2 Die Hinweise der SWL Verteilungsnetzgesellschaft mbH im Schreiben vom 21.02.2011 sind zu beachten.

5.11.3.3 Die Hinweise der EWE Netz GmbH im Schreiben vom 22.02.2011 sind zu beachten.

5.11.3.4 Die Hinweise der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzwerk GmbH, Regionalzentrum Osnabrück, vom 30.12.2010 sind zu beachten.

5.11.3.5 Die Hinweise der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Spezialservice Strom, im Schreiben vom 26.01.2011 sind zu beachten.

5.11.3.6 Die Hinweise der Amprion GmbH Dortmund im Schreiben vom 19.01.2011 sind zu beachten

5.11.3.7 Die Hinweise der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Dortmund, im Schreiben vom 15.02.2011 sind zu beachten.

5.11.3.8 Die Hinweise der Autobahn Tank & Rast GmbH, Bonn, im Schreiben vom 24.02.2011 sind zu beachten.

6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

6.1 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.

Sofern zwischen der Straßenbauverwaltung und einzelnen Grundstücksbetroffenen bereits schriftliche Bauerlaubnisverträge geschlossen worden sind und erhobene Einwendungen einer einvernehmlichen Regelung zugeführt worden sind, werden diese Einwendungen ebenfalls als erledigt betrachtet, soweit sie nicht ausdrücklich für erledigt erklärt worden sind.

Sofern planbetroffene Grundstücke vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits an die Straßenbauverwaltung veräußert worden sind, sind nunmehr etwaige Einwendungen hinsichtlich der Flächeninanspruchnahmen gegenstandslos.

6.2 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,

werden diese aus den sich aus Abschnitt B dieses Beschlusses ergebenden Gründen zurückgewiesen.

6.3 Spezielle Einwendungen und Forderungen

Die von Behörden, Stellen und privaten Beteiligten im Übrigen erhobenen speziellen Forderungen und Einwendungen werden aus den in Abschnitt B, Nr. 5 dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

6.4 Präkludierte Einwendungen

Die Einwender lfd. Nr. 3.1, 3.2 und 3.3 sind nach § 17a Nr. 7 FStrG mit ihren Einwendungen gegen die offen gelegten Pläne ausgeschlossen. Sie haben ihre Einwendungen nicht innerhalb der Einwendungsfrist bzw. in der angeordneten Schriftform nach § 73 Abs. 4 VwVfG.NRW. abgegeben. Die Einwender wurden darüber mit Schreiben vom 11.03.2011, 14.03.2011 und 28.03.2011 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 03.03.2011 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 ausgeschlossen sind. Dies regelt § 17a Nr. 7 FStrG. Mit der dort vorgesehenen materiellen Präklusion sind die Einwendungen in der Sache verwirkt, so dass sie dem Einwender keine Rechtsposition mehr zu verleihen vermögen. Dies schließt aus, dass die Anhörungsbehörde durch inhaltliche Befassung mit den verspäteten Einwendungen eine einmal eingetretene materielle Präklusion nachträglich wieder beseitigt und Rechtsschutzmöglichkeiten neu eröffnet (BVerwG, Beschluss v. 18.9.1995 -11 VR 7.95- NVwZ 1996, S. 399).

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

B Begründung

1 Das Vorhaben

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst im Wesentlichen

- 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn 1 (A 1) von Bau-km 13+020,00 (etwa 650 m südlich des Achsschnittpunktes A 1/L 591 der AS Lengerich) bis Bau-km 0+342,00 (etwa 780 m nordöstlich des Achsschnittpunktes A 1/ A 30 des AK Lotte/Osnabrück)
- Neubau des Bauwerkes im Zuge der A 1 über den Goldbach in Bau-km 1+538,70
- Verbreiterung der Brücke im Zuge der A 1 über die L 589 „Lengericher Straße“ in Bau-km 2+475,99
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über die K 28 "Hagelstraße" und über den Osterberger Mühlenbach in Bau-km 3+726,54
- Verbreiterung der Brücke im Zuge der A 1 über den privaten Wirtschaftsweg "Petersberg" in Bau-km 4+816,17
- Verbreiterung der Brücke im Zuge der A 1 über die K 27 „Am Habichtswald“ in Bau-km 5+473,48
- Verbreiterung der Brücke im Zuge der A 1 über die K 8 „Grafenstraße“ in Bau-km 6+756,56
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1, Talbrücke „Habichtswald“, in Bau-km 7+564,00
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1, Talbrücke „Smanforde“, in Bau-km 8+659,00
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1, Talbrücke „Exterheidetal“, in Bau-km 9+574,00
- Überbauerneuerung der Brücke im Zuge der A 1 über die L 504 „Tecklenburger Straße“ in Bau-km 11+086,29
- Verbreiterung der Brücke im Zuge der A 1 über den Wirtschaftsweg „Strubberg“ in Bau-km 11+540,96
- Verbreiterung der Brücke im Zuge der A 1 über die Teutoburger-Wald-Eisenbahn in Bau-km 11+748,21
- Verbreiterung der Brücke im Zuge der A 1 über die „Brochterbecker Straße“ in Bau-km 12+122,78

- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über die L 591 „Südring“/„Ibbenbürener Straße“ in Bau-km 12+366
- Aufhebung und Rekultivierung der Rastplätze „Petersberg“ (Bau-km 4+350), „Habichtswald“ (Bau-km 4+535), „Bashake“ (Bau-km 10+775) und „Exterheide“ (Bau-km 10+790)
- Tieferlegung der Teutoburger-Wald-Eisenbahn bei Bau-km 11+748 um max. 0,51 m auf einer Länge von 421,79 m
- Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht in beiden Fahrtrichtungen als Lärmschutzmaßnahme von Bau-km 0+342 bis Bau-km 4+200 und von Bau-km 11+430 bis Bau-km 13+020 sowie zusätzlich in Fahrtrichtung Bremen von Bau-km 4+200 bis Bau-km 4+650
- Neubau einer Lärmschutzwand in einer Höhe von bis zu 5,00 m von Bau-km 3+374 bis Bau-km 3+688 auf der Ostseite der A 1
- Neubau einer Lärmschutzwand sowie Lärmschutzwand-Abtreppungen in einer Höhe von bis zu 6,00 m von Bau-km 11+430 bis Bau-km 12+504 auf der Ostseite der A 1
- Neubau einer Lärmschutzwand sowie Lärmschutzwand-Abtreppung in einer Höhe von bis zu 6,00 m von Bau-km 11+948 bis Bau-km 12+535 auf der Westseite der A 1
- Regelung der Strassenentwässerung einschließlich der Anlage von 13 Regenrückhaltebecken und 14 Regenklärbecken, verteilt zwischen Bau-km 1+200 und Bau-km 12+470
- landschaftspflegerische Maßnahmen im trassennahen Bereich
- landschaftspflegerische Maßnahmen sowie Maßnahmen des Naturschutzes außerhalb der Trasse und zwar in der Gemeinde Westerkappeln etwa 12,5 km nordwestlich des AK Lotte/Osnabrück - der Bereich befindet sich nördlich des Mittellandkanals im Naturraum „Plantlünner Sandebene“ - und etwa 10 km nördlich des AK Lotte/Osnabrück - der Bereich befindet sich südlich des Mittellandkanals im Naturraum „Osnabrücker Hügelland“ -

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter im Bereich der Städte Lengerich und Tecklenburg sowie der Gemeinden Lotte und Westerkappeln im Kreis Steinfurt nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen sowie der unter Abschnitt A aufgeführten Nebenbestimmungen.

2 Vorgängige Verfahren

2.1 Bedarfsplan des Bundes

Die Neufassung des Bedarfsplans zum Fernstraßenausbaugesetz hat durch das am 16. Oktober 2004 in Kraft getretene Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) vom 4. Oktober 2004 (BGBl. I S. 2574) Gesetzeskraft erlangt. Darin ist der Neubau/Ausbau der A 1 von der AS Lengerich bis zum AK Lottte/Osnabrück unter der lfd. Nr. 54 als "Vordringlicher Bedarf" ausgewiesen. Damit ist gesetzlich festgelegt, dass die Maßnahme den fachgesetzlichen Zielvorstellungen entspricht und vernünftigerweise geboten ist.

2.2 Landesplanung

Der Landesentwicklungsplan (LEP NRW, Stand 1995, Teil B) stellt das gesamte Untersuchungsgebiet als Freiraum dar. Zusätzlich tritt hier in einigen Bereichen die Darstellung von Waldgebieten hinzu. Der Habichtswald nordwestlich der Raststätte Tecklenburger Land ist als Gebiet für den Schutz der Natur angegeben. Das südliche Drittel des Ausbauabschnittes liegt wegen der geologischen Struktur innerhalb eines Grundwassergefährdungsgebietes, für das in diesem Bereich auch Grundwasservorkommen dargestellt sind und in dem sich die öffentliche Wassergewinnungsanlage "Schollbruch" befindet.

Der Regionalplan Münsterland stellt die Waldbestände im Untersuchungsgebiet weitgehend in Übereinstimmung mit der realen Nutzung als Waldbereiche, die übrigen Flächen als Agrarbereiche dar. Der Habichtswald nordwestlich der A 1, der Goldbach sowie der Teutoburger Wald sind als Bereiche zum Schutz der Natur abgebildet. Die Flächen entlang der A 1 sind – mit Ausnahme des nördlichen Streckenabschnittes (etwa ab Rastplatz Petersberg) sowie einer Fläche nordöstlich der AS Lengerich – als Bereiche zum Schutz der Landschaft dargestellt. Das südliche Drittel des Ausbauabschnittes ist als Bereich zum Schutz der Gewässer gekennzeichnet. Als Erholungsbereich (Naturpark "TERRA.vita") wird nahezu der gesamte Streckenabschnitt dargestellt. Südöstlich des Habichtswaldes schließt ein Freizeit- und Erholungsschwerpunkt an (Leeden-Loose: Großcampingplatz mit vielfältigen Spiel- und Sportmöglichkeiten). Die A 1 ist als Straße für den

großräumigen Verkehr dargestellt, die vor allem einen bedarfsgerechten Leistungsaustausch zwischen Oberzentren, großen Mittelzentren und Verdichtungsgebieten ermöglichen soll und durch eine zügige Fertigstellung des 6-streifigen Ausbaus die Einbindung des Münsterlandes in das bedeutsame großräumige Straßenwegenetz verbessert.

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Gelsenkirchen, hat den von ihm aufgestellten Plan mit Schreiben vom 13.10.2010 der Bezirksregierung Münster zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.

Der Plan hat auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 18.01.2011 bis 17.02.2011 (einschließlich) in den Städten Lengerich und Tecklenburg und in den Gemeinden Lotte und 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 § 63 BNatSchG anerkannten Vereine sind über die Auslegung 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 Pläne 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 10.-12.12.2012 in die Stiftsschänke in Tecklenburg-Leeden eingeladen. Der Erörterungstermin ist vorab ortsüblich bekannt gemacht worden.

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

Aufgrund der schriftlichen 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 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Aus Anlass von Einwendungen (lfd. Nr. 40) gegen die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen im Bereich der Gemeinde Tecklenburg, Gemarkung Brochterbeck, für die Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat der Vorhabenträger die Kompensationsmaßnahmen von der Gemarkung Brochterbeck zur Gemeinde Westerkappeln, Gemarkung Westerkappeln, verlegt und als Deckblatt I ins Verfahren eingebracht.

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 I ebenfalls zur Stellungnahme übersandt worden. Der Kreis der von der Änderung Betroffenen ist bekannt, so dass eine öffentliche Auslegung des Deckblattes nicht erforderlich war.

Zum Deckblatt ist eine Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen eingegangen, zu der sich der Vorhabenträger schriftlich geäußert hat.

Deckblatt II Lärmtechnischer Entwurf

Im Verfahren gab es erhebliche Forderungen dahingehend, dass gegenüber den bisher geplanten Lärmschutzmaßnahmen ein optimierter aktiver Lärmschutz im Gebiet der Stadt Lengerich hergestellt werden soll, um insbesondere die noch bestehenden passiven Lärmschutzreste an Wohngebäuden im Nahbereich der Autobahn zu reduzieren.

Die Straßenbauverwaltung hat deshalb den Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit DStrO = - 5 dB(A) von Bau-km 11+430 bis Bau-km 13+020 auf gesamter Fahrbahnbreite (Fahrtrichtung Münster und Bremen) vorgesehen und als Deckblatt II ins Verfahren eingebracht.

Da durch diese Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter nicht erstmalig oder stärker als bisher berührt werden und der Kreis der von der Änderung positiv Betroffenen bekannt ist, war eine öffentliche Auslegung des Deckblattes nicht erforderlich.

Deckblatt III, IV, V, VI Verlegung und Änderung der Regenrückhalte- und Regenklärbecken 1, 4, 8, 13 und der Notumfahrung 4, Talbrücke Habichtswald

Aus Anlass von Einwendungen gegen die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen zur Errichtung von Regenrückhalte- und Regenklärbecken hat der Vorhabenträger verschiedene Planänderungen vorgenommen und als Deckblätter III - VI ins Verfahren eingebracht. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die

- Verlegung des Zufahrtweges zum RRB/RKB 1
- Verlegung des RRB/RKB 4 auf eine öffentliche Fläche
- Verlegung des RRB/RKB 8 und Änderung der Notumfahrung 4, Talbrücke "Habichtswald"
- Modifizierung des RRB 13.

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 sind die Deckblätter

ebenfalls zur Stellungnahme übersandt worden. Der Kreis der von der Änderung Betroffenen ist bekannt, so dass eine öffentliche Auslegung der Deckblätter nicht erforderlich war.

Lediglich gegen die Inhalte des Deckblatts V sind Einwendungen erhoben worden, zu denen sich der Vorhabenträger schriftlich geäußert hat.

Deckblatt VII Verlegung einer Fläche für vorübergehende Inanspruchnahme

Zur Ausräumung von Einwendungen gegen die vorübergehende Inanspruchnahme einer landwirtschaftlichen Nutzfläche (**Einwender lfd. Nrn. 33 und 77**) hat der Vorhabenträger die Verlegung dieser Fläche als Deckblatt VII ins Verfahren eingebracht.

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 ebenfalls zur Stellungnahme übersandt worden. Der Kreis der von der Änderung Betroffenen ist bekannt, so dass eine öffentliche Auslegung des Deckblattes nicht erforderlich war.

Gegen die Inhalte des Deckblattes VII sind Einwendungen erhoben worden, zu denen sich der Vorhabenträger schriftlich geäußert hat.

3.5 Weitere eingereichte Unterlagen

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

- lfd. Nr. 28 Dokumentation der Änderungen des Erläuterungsberichts Lärm durch das Deckblatt II
- lfd. Nr. 29 Ergänzende Lärmschutzabwägungsdokumentation
- lfd. Nr. 30 Ergänzende Angaben zu lärmtechnischen Berechnungspunkten
- lfd. Nr. 31 Änderungen des Grunderwerbsverzeichnisses wegen der Änderung von Flurstücksnummern

- lfd. Nr. 32 Einordnung der Prognosewerte 2025 für die A 1 AK Lotte/Osnabrück - AS MS/Nord

3.6 Einwendungsinhalte

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

4 Verfahrensrechtliche Bewertung

4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Nach § 17 Abs. 1 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 Lengerich bis zu dem AK Lotte/Osnabrück von Bau-km 13+020 (südlich der AS Lengerich) bis Bau-km 0+342 (nördlich des AK Lotte/Osnabrück) 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, die Tieferlegung der Eisenbahntrasse 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 Erdgasstichleitung Velpe der NOWEGA GmbH betroffen wird, werden die notwendigen Maßnahmen durch die Leitungsbetreiberin außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens eigenständig durchgeführt.

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 Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG) erfolgte hier durch das Anhörungsverfahren und entsprach damit den Anforderungen des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG.NRW. (§ 9 Abs. 1 Satz 3 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 3 UVPG von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden konnte.

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

Durch den Baubetrieb, der mit Lärm, Staub- und Abgasbelastungen sowie Erschütterungen verbunden ist, ist in der Bauzeit vorübergehend mit Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion zu rechnen. Im Bereich der Talbrücken, die neu errichtet werden, ist von einer deutlichen, vorübergehenden Beeinträchtigung des Wohnumfeldes der angrenzenden Einzelanwesen auszugehen insbesondere durch Lärm, Erschütterungen und ggfls. Staubentwicklung.

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, die i.d.R. in einigem Abstand zur A 1 liegen, bis auf ein Wohngebäude im Siedlungsbereich Osterberg 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 im Bereich der Stadt Lengerich und der Gemeinde Lotte errichtet und die außerhalb dieser Bereiche liegenden Wohngebäude 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.

Durch Verordnungen, die bereits vor dem Bau der Bundesautobahn A 1 in diesem Bereich in Kraft getreten sind, sind Landschafts- und Naturschutzgebiete festgesetzt worden. Danach steht nahezu der gesamte Bereich entlang der A 1 unter Schutz (Landschaftsschutzgebiete "Teutoburger Wald von Tecklenburg bis Holperdorper Tal" und "Sundern-Habichtswald-Hagenberg"). Das Vorhaben liegt teilweise zudem im Bereich des Landschaftsplanes Va „Haus Marck“, der seit dem 23. März 2009 rechtskräftig ist. Eine Betroffenheit ergibt sich durch den geplanten Ausbauabschnitt, da die Autobahn selbst nicht aus den Schutzgebieten herausgenommen ist. Die im LBP benannten Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen stehen jedoch nicht im Widerspruch zu dem Landschaftsplan bzw. den Landschaftsschutzgebieten.

Im Untersuchungsraum kommen vier nach § 62 LG NW Geschützte Biotope vor: GB-3713-239 Nass- und Feuchtgrünland im Bereich der Talbrücke Habichtswald, welches z. T. bauzeitlich in Anspruch genommen wird, GB 3713-701 Auwälder und GB-3713-703 Fließgewässer/Quellbereich innerhalb des FFH-Gebiets Habichtswald sowie GB-3713-241 Zwergstrauch-, Ginster- und Wacholderheide im Bereich der Margarethenegge, die alle anlagebedingt nicht in Anspruch genommen werden.

Im Planungsraum kommt ein NATURA 2000-Gebiet vor: das FFH-Gebiet DE-3713-302 Habichtswald.

Der Arten- und Biotopschutz ist wesentliche Grundlage für die Tier- und Pflanzenwelt. Als Ergänzung zum Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die besonders streng geschützten Arten im Artenschutzbeitrag untersucht worden. 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 Erhö-

hung 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 ist gekennzeichnet durch eine abwechslungsreiche Morphologie. Als Vorbelastung des Schutzguts Landschaft / Landschaftsbild sind die Hochspannungsfreileitungen im Norden des Untersuchungsgebiets sowie die Autobahn zu nennen. Der auffälligste Eingriff in das Landschaftsbild besteht in der anlage- und baubedingten Entfernung eines Großteils des Böschungsbewuchses (überwiegend Baumhecken mit 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

Der geologische Untergrund im Planungsgebiet besteht aus Ton-, Sand- und Kalksteinen mit Deckschichten aus Geschiebelehm, Gehängebildungen oder Flugsand. Daraus haben sich vorwiegend

Braunerden, Gleye und Pseudogleye gebildet. Daneben sind Parabraunerden sowie ferner Rendzinen und Plaggenesche vertreten.

Die Böden im Untersuchungsgebiet unterliegen zu einem Großteil land- und forstwirtschaftlicher Nutzung. 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. 5,27 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.

Aufgrund ihrer relativen Seltenheit und Natürlichkeit werden Bodentypen wie Gleye und Rendzinen als Böden mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung eingestuft. Des Weiteren zählt der Plaggenesch aufgrund seiner kulturhistorischen Bedeutsamkeit und die Böden mit besonderer biotischer Lebensraumfunktion zu den Böden mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung. Insgesamt werden Böden mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung in einem Flächenumfang von 2,84 ha (0,8 ha anlagebedingt, 2,04 ha baubedingt) in Anspruch genommen.

Als weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors Boden sind die als betriebsbedingte Beeinträchtigungen geltenden Immissionsbelastungen zu betrachten. 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.

Grundwasser

Die A 1 durchschneidet von Bau-km 8+315 bis Bau-km 10+546 ein geplantes Wasserschutzgebiet (Schutzzone III A und III B). Die Planungsgrundsätze entsprechend den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) - Ausgabe 2002 - werden unabhängig von der rechtlichen Ausweisung des Wasserschutzgebietes "Schollbruch" beachtet (s. Abschnitt A, Nr. 5.1.2.2 dieses Beschlusses).

Die Grundwasserergiebigkeit ist im Untersuchungsgebiet überwiegend von nachrangiger und mittlerer Bedeutung. Im Bereich des Teutoburger Waldes nördlich der AS Lengerich sind Kalk(mergel)steine vertreten, die als Grundwasserleiter mit hoher Durchlässigkeitsklasse eine hohe Bedeutung für die Grundwasserergiebigkeit haben. Eine ebenfalls hohe Bedeutung ist südlich des AK Lotte/Osnabrück im Bereich von Lockergesteinen (Sanden) gegeben. Eine sehr hohe Bedeutung bezüglich der Grundwasserergiebigkeit kommt im Untersuchungsgebiet nicht vor. Die mit dem Vorhaben verbundene Neuversiegelung beträgt ca. 5,27 ha. Das auf diesen Flächen anfallende Niederschlagswasser kann nicht direkt in den Untergrund gelangen, z.T. ist wie im Bestand eine Versickerung über die Böschungen und Mulden möglich. Streckenweise wird das Wasser jedoch gefasst und zunächst in Regenklärbecken/Regenrückhaltebecken und anschließend in benachbarte Fließgewässer eingeleitet. Hierdurch wird es dem Grundwasser weitgehend entzogen. In der Anlage der Entwässerungseinrichtungen ist jedoch eine Verbesserung der heutigen Situation zu sehen, da hierdurch das Risiko des Schadstoffeintrags in das Grundwasser deutlich gemindert wird.

Oberflächengewässer

Im Untersuchungsgebiet kommen zahlreiche Oberflächengewässer vor. Am häufigsten sind Gräben vertreten, die entlang der Autobahn und anderer Straßen oder im Bereich der landwirtschaftlich genutzten Flächen verlaufen. Ferner kommen Bäche mit unterschiedlich ausgeprägter Naturnähe vor. Hier sind vor allem der Goldbach im Norden des Untersuchungsgebietes, der Osterberger Mühlenbach bei Osterberg sowie Dunkbach und Pötterbach süd-

lich des Habichtswaldes zu nennen. Vereinzelt kommen Stillgewässer vor. Es handelt sich hierbei meist um kleinere Teiche, ferner um kleine Staugewässer. Die Bewertung der Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet erfolgt überwiegend auf Basis der Biotoptypenkartierung. Eine sehr hohe Bedeutung ist demnach nicht vertreten. Die bedingt naturnahen Bäche und die bedingt naturnahen Teiche werden mit "hoch" bewertet. Alle übrigen genannten Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet haben eine mittlere bis nachrangige Bedeutung. Eine Strukturgütekartierung liegt lediglich für die beiden Fließgewässer Leedener Mühlenbach im Bereich Exterheide und Dunkbach nördlich der Margarethen-Egge vor (STUA MÜNSTER, 2005). Beide Gewässer weisen im Bereich des Untersuchungsgebietes Strukturgüteklassen von mindestens 4 (merklich geschädigt / stark verändert) bis 6 (übermäßig geschädigt / vollständig verändert) auf und werden daher mit "nachrangig" bewertet.

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.

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. Innerhalb des Untersuchungsgebietes dominiert das Freilandklima gegenüber dem Waldklima. Ein eigenes Siedlungsklima bildet sich in dem betrachteten Bereich nicht aus, da es sich überwiegend um Einzelwohnlagen bzw. Streubebauung handelt. Eine sehr hohe klimatische Ausgleichsfunktion, die sich aus einer Frischluftzufuhr in Siedlungsgebiete begründet, liegt im Untersuchungsbereich nicht vor. Bezüglich der verkehrsbedingten Schadstoff-Immissionskonzentrationen werden die zur Beurteilung herangezogenen Immissions- und Grenzwerte der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung nicht überschritten. Lediglich im Bereich des AK Lotte/Osnabrück besteht an der A 30 bei einem (inzwischen abgerissenen) Wohnhaus eine geringfügige Grenzwertüberschreitung bei den Stickstoffdioxidimmissionen (NO_2-Belastung). Ausschlaggebend für diese Grenzwertüberschreitung sind jedoch die vorhandenen Emissionen der A 30 und nicht die des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes.

Eine wahrnehmbare Veränderung des bestehenden Klimas im angrenzenden Umfeld der Straße wird nicht eintreten, da die vorhandene Streckenführung und Höhenlage der A 1 durch den Ausbau nicht nennenswert verändert werden. Auswirkungen auf das Makro- und Mikroklima des Untersuchungsraumes sind nicht zu erwarten, da die A 1 im vorliegenden Abschnitt unter weitgehender Beibehaltung der vorhandenen Linien- und Gradientenführung ausgebaut wird.

4.4.1.6 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Bereich der Baumaßnahme, auf der Ostseite der Trasse bei Bau-km 7+930, befindet sich der archäologische Fundplatz Tecklenburg - Leeden Mkz. 3713,14. Weitere Denkmäler/Naturdenkmäler, Bildstöcke, Wegekreuze oder ähnliches werden im Bereich der Baumaßnahme nicht angetroffen und auch keine weiteren Bodendenkmäler vermutet.

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. 14 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) bleiben nach dem Ausbau nahezu unverändert.

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 überschritten. Diese Lärmbelastung ist nicht mit kostenverhältnismäßigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen vermeidbar und wird durch zumutbare passive Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen bzw. finanziell entschädigt. Bei der Bewertung ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der A 1 um eine bestehende, bereits belastende Autobahn handelt, von der bereits heute

schon Beeinträchtigungen insbesondere durch Lärm- und Schadstoffemissionen ausgehen.

Die Grenz- bzw. Schwellenwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid werden im Planfall an der bestehenden Wohnbebauung nicht erreicht und nicht überschritten.

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

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 Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer bleiben auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme bestehen bzw. werden wieder hergestellt.

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. 5.3.9 dieses Beschlusses) und des Artenschutzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 5.3.10 dieses Beschlusses) ergeben, vereinbar.

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

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 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) und dem Landesbodenschutzgesetz (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. Nr. 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. 5.3.8 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. 5.3.7 dieses Beschlusses) – vereinbar.

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. Durch die Vorreinigung (Ölabscheider, Sandfang) des gesammelten Niederschlagswassers und die Drosselung der Einleitungsmenge 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.

Die Entwässerung der Verkehrsanlagen und die Einleitung in die vorhandenen Vorfluter erfolgt gemäß den RAS-Ew 2005 und den RiStWaG. In Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden des Kreises Steinfurt und der Bezirksregierung Münster wurde in den Bereichen, wo ein klassifiziertes Gewässer am Böschungsfuß der A 1 liegt, über diese Richtlinien hinaus gegangen und zum Schutz der Gewässer eine geschlossene Entwässerung mit Regenwasserbehandlung vor der Einleitung geplant, um eine mögliche Belastung der Gewässer durch Leichtflüssigkeiten zu vermeiden. Gegenüber dem bestehenden Entwässerungssystem der A 1, ohne jegliche Rückhaltung und Regenwasserbehandlung im betrachteten Planfeststellungsabschnitt, ergibt sich hierdurch eine deutliche Verbesserung hinsichtlich der Einleitungsmengen und der Qualität der einzuleitenden Wassermengen.

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 B, Nr. 2.1, lfd. Nr. 13 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 steigenden Anteil an schadstoffarmen Kraftfahrzeugen gegenüber. 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.

4.4.2.6 Kultur- und sonstige Sachgüter

Durch die Auflagen in Abschnitt A, Ziffer 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 verbun-

den. 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.

5 Materiell-rechtliche Bewertung

5.1 Planrechtfertigung

Der Ausbau der A 1 im hier festgestellten Abschnitt ist gemessen an den Festlegungen des FStrAbG und den Zielen des Bundesfernstraßengesetzes erforderlich.

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

Diesen Anforderungen genügt der Plan für den Ausbau der A 1. Diese Feststellung beruht im Einzelnen auf folgenden Überlegungen:

Mit dem FStrAbG hat der Bundesgesetzgeber im Rahmen seiner Kompetenzen (Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG) festgelegt, wie das Netz der Bundesfernstraßen nach einem dem Gesetz als Anlage beigefügten Bedarfsplan auszubauen ist. Dabei soll der Ausbau der Bundesfernstraßen nach Stufen, die im Bedarfsplan bezeichnet sind, und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen.

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

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

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

Dass die Einwender auf der Grundlage teilweise abweichender Prognosen über die Entwicklung der Verkehrsströme Bedenken in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme, die sparsame Verwendung von Haushaltsmitteln und die hohe Umweltbelastung haben, ist noch nicht geeignet, Anhaltspunkte für eine Überschreitung des gesetzgeberischen Ermessens bei der Aufnahme der Maßnahme in den Bedarfsplan zu liefern (BVerwG, Beschluss v. 26.4.1996 -11 VR 47.95- NuR 1997, S. 79).

Der Ausbau der A 1 ist darüber hinaus aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der verkehrlichen Infrastruktur und aus strukturpolitischen Gründen und somit aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise

geboten, weil die vorhandene A 1 in diesem Planabschnitt aufgrund der steigenden Verkehrsbelastung einschließlich Schwerlastverkehr nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht. Infolge des sechsstreifigen Ausbaus wird die Stauanfälligkeit durch ein flüssigeres Verkehrsgeschehen reduziert und die Unfallgefahr verringert.

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

5.2 Planungsleitsätze

Die Planung für den sechsstreifigen Ausbau der A 1 zwischen der AS Lengerich und dem AK Lotte/Osnabrück einschließlich der Folgemaßnahmen sowie der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen orientiert sich an den im Bundesfernstraßengesetz und in den anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die bei der öffentlichen Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.

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

Als externer Planungsleitsatz ist vor allem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§ 15 BNatSchG), beachtet worden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt, dass ein Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Trasse oder durch Aufgabe des Vorhabens nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebots sein kann.

5.3 Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gem. § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Dieses Gebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis. Gegenstand der Abwägung ist das, was nach „Lage der Dinge“ in sie eingestellt werden muss. Die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials geschieht daher im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung ziel- und ergebnisorientiert. Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.

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

Bei dem Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielsetzung bei öffentlichen Planungen in Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den vorgenannten Planungsleitsätzen anhaftende Wirkung. Kennzeichnend hierfür sind Regelungen mit Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in § 15 Abs. 1 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss v. 21. August 1990 – 4 B 104/90 – NVwZ 1991, S. 69).

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.

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 nicht verkannt werden dürfen.

5.3.1 Verkehrliche Belange

5.3.1.1 Funktionale Bedeutung der Straße

Die Bundesautobahn 1 (E 37) 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 eine Hauptverbindung für den touristischen Verkehr zu Nord- und Ostsee.

Im AK Lotte/Osnabrück ergibt sich durch die Verknüpfung mit der A 30 eine weitere überregionale Bedeutung für den Planungsabschnitt im West-Ost-Verkehr auf der Achse Amsterdam - Berlin.

Durch die AS Lengerich wird das nördliche Münsterland, insbesondere die Städte Lengerich und Tecklenburg, an das Autobahnnetz angeschlossen.

Der vorliegende Ausbauabschnitt zwischen dem AK Lotte/Osnabrück und der AS Lengerich behält seinen Verkehrswert, der durch die künftige Sechsstreifigkeit jedoch eine bedeutende Aufwertung erhält. Es kann auch von einer Entlastung des umliegenden Straßennetzes insofern ausgegangen werden, als eine in ihrer Leistungsfähigkeit verbesserte A 1 einer Verkehrsverlagerung auf Umgehungsstrecken – oftmals durch Ortschaften - entgegenwirkt. Es ist sogar anzunehmen, dass die ausgebaute A 1 zusätzlich Verkehrsströme von parallel verlaufenden Bundes- und Landesstraßen aufnimmt und somit das Umland verkehrlich entlastet.

5.3.1.2 Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation

Die A 1 wurde in den 1960er Jahren als durchgehende Nord-Süd-Verbindung mit einem 4-streifigen Querschnitt und abschnittsweisen Zusatzfahrstreifen auf Teilstrecken des Abschnitts zwischen der AS Lengerich und dem AK Lotte/Osnabrück gebaut. Zwischen den AK 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 AK MS/Süd befahrbar ist. Die hohe Verkehrsbelastung und insbesondere der hohe Anteil an Schwerlastverkehr bedingen einen 6-streifigen Ausbau der A 1 zwischen Münster/Süd und Lotte/Osnabrück. Der 6-streifige 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. Durch den Bau eines vierten Fahrstreifens auf einer Länge von rund 2,3 km, von der AS Lengerich in Fahrtrichtung Bremen, wird dem dortigen Gefahrenpotenzial an der Steigungsstrecke durch langsam fahrende LKW und PKW-Gespanne entgegengewirkt.

5.3.1.3 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 Lärmschutzanlagen und die Schaffung einer den Anforderungen des Gewässerschutzes genügenden Ableitung der Autobahnabwässer.

Durch die zu erwartende Erhöhung des Verkehrsaufkommens werden bei dem derzeitigen Ausbauzustand die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs weiter abnehmen. Der Ausbau der A 1 ist deshalb zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Verkehrsqualität und der verkehrlichen Infrastruktur und somit aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise dringend geboten.

5.3.1.4 Verkehrsbelastung/Verkehrsuntersuchung

Die AVISO GmbH hat für den geplanten 6-streifigen Ausbau die Verkehrsprognose 2025 als Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 1 im Dezember 2009 erstellt. Die jeweiligen Verkehrsmengen wurden für das Prognosejahr 2025 ermittelt.

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

Die Verkehrsbelastung auf der freien Strecke zwischen der AS Lengerich und dem AK Lotte/Osnabrück betrug im Analysejahr 2008: 55.854 Kfz/24h. Als Prognosewert für das Jahr 2025 wurde ein DTV-Wert von 81.076 Kfz/24h ermittelt. Der Schwerlastverkehr betrug im Analysejahr

11.827 Kfz/24h und für das Jahr 2025 wurde ein SV-Wert von 18.069 Kfz/24h prognostiziert.

Die Verkehrsprognose berücksichtigt die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2005, der Verkehrsmengenentwicklung an der Dauerzählstelle Ladbergen, des integrierten Gesamtverkehrsplans NRW sowie die Verkehrsprognose 2025 mit der entsprechenden Prognose für den aktuellen 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) sowie der LKW-Verkehr auf der Tank- und Rastanlage Tecklenburger Land grundsätzlich berücksichtigt.

Eine Einordnung der Prognosewerte 2025 in die aktuellen wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen durch den Gutachter im Oktober 2013 kommt unter anderem auf Grundlage der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 zu der Feststellung, dass die in 2009 berechneten Prognoseverkehrsstärken voraussichtlich erst zwischen 2030 und 2035 eintreten werden, weil die Finanzkrise in eine noch nicht gelöste Eurokrise übergegangen ist. Dies zeigt sich insbesondere in einem schwachen Wirtschaftswachstum deutlich unterhalb der seinerzeit angenommenen 1,4%/a und daraus resultierend in einem schwachen bis stagnierenden Güterverkehrswachstum auf den Autobahnen. Im Mittel ist das Verkehrsniveau von 2005 gerade erst wieder erreicht. Das Bundesverkehrsministerium geht mittlerweile in seiner Verkehrsprognose 2030 von einem mittleren BIP-Wachstum von 1,14%/a aus. Des Weiteren ist aus heutiger Sicht der seinerzeit prognostizierte Fluggastzuwachs des FMO nicht erreichbar. Entscheidend aber für das Erreichen des Prognoseniveaus ist die Umsetzung der kommunalen Planungen entlang der A 1. Neuere, abschließende Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums auf Basis der Annahmen zur Verkehrsprognose 2030 liegen noch nicht vor. Sie werden erst im Zuge der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2015 zur Verfügung stehen. Die Annahmen deuten aber bereits jetzt darauf hin, dass im Vergleich zur Prognose 2025 mit einem geringeren Verkehrswachstum zu rechnen ist und daher das für 2025 berechnete Niveau erst später, voraussichtlich frühestens ab 2030 erreicht werden wird. Insoweit liegt der

verkehrsgutachterlichen Prognose auch aus heutiger Sicht ein in jeder Hinsicht ausreichender Prognosehorizont zugrunde.

Mehrere Einwender haben sich mit der der Planung zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung kritisch auseinander gesetzt. Beispielsweise sei die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke mit Blick auf die allgemein zu verzeichnende Verkehrszunahme deutlich zu gering bemessen, eine deutliche weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens insbesondere des Schwerlastverkehrs sei zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde weist die gegen die Verkehrsuntersuchung gerichteten Einwendungen aus den vorgenannten Gründen zurück. Sie hat weder aus den vorliegenden Einwendungen noch darüber hinaus Anhaltspunkte für die Annahme, dass den Gutachtern bei der Erstellung ihrer Gutachten sachlich-methodische Fehler unterlaufen wären. Die gutachterlichen Annahmen decken sich auch mit den Erkenntnissen der Bezirksregierung Münster in ihrer Eigenschaft als Straßenverkehrsbehörde für die Autobahnen.

5.3.1.5 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 verschiedenen Richtlinien für die Anlage von Straßen. 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 Regelquer-

schnitt von 36,00 m Kronenbreite für jeweils drei Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung. Im Bereich der Steigungsstrecke von Bau-km 10+140 bis Bau-km 12+467 wird in Fahrtrichtung Bremen ein Zusatzfahrstreifen in einer Breite von 3,75 m angeordnet.

Von der durch den neuen Regelquerschnitt bedingten Verbreiterung der vorhandenen Brückenbauwerke sind folgende, die A 1 querende Verkehrswegeverbindungen (Unterführungen) höhenmäßig betroffen: Teutoburger-Wald-Eisenbahn, Wirtschaftswege Petersberg und Strubberg. Die Eisenbahnlinie und die Wirtschaftswege werden durch Tieferlegung den geänderten Verhältnissen angepasst.

5.3.2 Planungsvarianten

Im Verlauf der vorbereitenden Planung wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung für die vorliegende Ausbaumaßnahme eine Umweltverträglichkeituntersuchung (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.

5.3.2.1 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. 5.3.1 dieses Beschlusses).

5.3.2.2 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.

5.3.2.3 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. Bei dem sechsstreifigen Ausbau der A1 zwischen der AS Lengerich und dem AK Lotte/Osnabrück ist die gewählte Lösung – symmetrische Verbreiterung – nach Abwägung aller Entscheidungskriterien wie Verkehr, Immissionen, Natur und Landschaft sowie privater Belange als die zweckmäßigste und wirtschaftlichste Lösung anzusehen.

Im Einzelnen wird auf die Umweltverträglichkeitsuntersuchung und auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

5.3.3 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.

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

Diese Einwendungen verkennen 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 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 de-

taillierte 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.

5.3.5 Umleitungsstrecken und Rastplätze

Der 6-streifige 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/A2, die im Bedarfsfall über bereits vorhandene Anzeigetafeln geschaltet werden könnte, um die A 1 zwischen dem AK Lotte/Osnabrück und dem AK Kamen zu umfahren.

Einige Einwendungen haben sich aus verschiedenen Gründen gegen möglicherweise einzurichtende Umleitungsstrecken gewandt. Umleitungsstrecken bzw. verkehrslenkende Maßnahmen während der Bauzeit wie auch unabhängig davon - so die Einrichtung der Bedarfsumleitungsstrecke U 16 -, werden ausschließlich am tatsächlichen Verkehrsaufkommen orientiert und werden aus Gründen der Sicherheit und Ordnung von den Straßenverkehrsbehörden (hier: Kreis Steinfurt) angeordnet. Ebenso wie verkehrslenkende Maßnahmen und sonstige straßenverkehrsbehördliche Anordnungen sind sie jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die erforderlichen Verkehrsführungen werden eng mit der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Steinfurt und der Stadt Tecklenburg sowie weiteren beteiligten Kommunen abgestimmt.

Die von Einwendern angeführte L 597 ist auf dem Abschnitt zwischen der Einmündung Weingarten und dem Kreisverkehr in Wechte keine Bedarfsumleitungsstrecke für die A 1 und wurde auf dem v.g. Streckenabschnitt in 2011 auf ganzer Länge saniert.

Auch die geforderte Polizeipräsenz ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Die **Sammeleinwendung Nr. 2** der Synopse, die Einwendung des Bürgerbündnisses Tecklenburg e.V. (**lfd. Nr. 13**) und entsprechende Einzeleinwendungen werden daher zurückgewiesen.

Der von Einwendern befürchtete Mehrbedarf an Rastplätzen aufgrund eines höheren Verkehrsaufkommens ist - jedenfalls für den vorliegenden Planungsabschnitt - nicht zu erwarten. Durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW wurde im Jahre 2009 auf Basis der vom BMVBS veranlassten Stellplatz-Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen 2008 eine Prognose des zukünftigen Stellplatzbedarfs erstellt und ein Netzkonzept für die Abschnitte der A 1 zwischen dem AK Kamen und AK Münster/Süd sowie AK Münster/Süd und AK Lotte/Osnabrück erarbeitet. Im Jahre 2010 wurde

diese Prognose mit dem Prognosehorizont 2025 aktualisiert und das Netzkonzept fortgeschrieben. Danach müssen die in dem vorliegenden Planfeststellungsabschnitt der A 1 liegenden Tank- und Rastanlagen Tecklenburger Land West und Tecklenburger Land Ost nicht erweitert werden. Der ermittelte zukünftige Stellplatzbedarf wird durch geplante Neubauten und Erweiterungen von Tank- und Rastanlagen an hierfür geeigneten Orten gewährleistet, weshalb das von Einwendern geforderte Parkleitsystem für LKW nicht erforderlich ist. Die kleinen Rastplätze Exterheide, Bashake, Habichtswald und Petersberg können aufgehoben und entsiegelt werden. Die südlich der AS Lengerich gelegenen Rastplätze und die von ihnen ausgehenden Immissionen liegen außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes der A 1 und sind somit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Nördlich als auch westlich und östlich des AK Lotte/Osnabrück liegen weitere zum Teil in den letzten Jahren neu errichtete bzw. erweiterte Rastanlagen/Autohöfe außerhalb des Planfeststellungsabschnittes.

5.3.6 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Ausbauplanung ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist oder wie dieser im Einzelnen hergestellt werden kann. Beeinträchtigungen - auch solche, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) liegen - werden grundsätzlich bereits bei der Variantenabwägung berücksichtigt. Soweit Immissionen durch die Wahl der Trassierung nicht vermieden werden können, werden sie wie folgt einer Problemlösung zugeführt.

5.3.6.1 Lärmschutz

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

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

5.3.6.1.1 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. 29.1.1991 -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. 22.3.1985 -4C 63.80- DÖV 1985, S. 786).

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) konkretisiert die Anforderungen, die sich un-

ter 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 Bundesfernstraßen 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 TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- bzw. Orientierungswerte vorsehen, finden im vorliegenden straßenrechtlichen Verfahren keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung

von Straßen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

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

- die Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von der zu ändernden Straße ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung nach § 1 Abs. 2 BImSchV ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Für den geplanten Ausbau der A 1 von der AS Lengerich bis zum AK Lotte/Osnabrück liegt nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung vor, da die Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird. 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, die wegen ihrer nachteiligen Wirkungen auf die Umgebung grundsätzlich nicht in Wohngebiete gehören, errichtet oder erweitert werden. Er muss daher auch in stärkerem Umfang als der Eigentümer eines in einem Wohngebiet gelegenen Hauses Verkehrsimmissionen als zumutbar hinnehmen.

5.3.6.1.2 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

Bereich Lotte

- lärmmindernde Asphaltdeckschicht mit einem DStrO = -5 dB(A) (z.B. OPA) in beiden Fahrtrichtungen von Bau-km 0+342 bis Bau-km 1+500, wobei die Planfeststellungsbehörde aufgrund einer Zusage des Vorhabenträgers davon ausgeht, dass im Wege der Ausführungsplanung im Sinne eines fachgerechten Übergangs des Fahrbahnbelags zur Bestandsstrecke sowie einer möglichst optimalen Lärmschutzwirkung bis Bau-km 0+053 angeschlossen wird

Bereich Osterberg

- Lärmschutzwand in einer Höhe von bis zu 5,00 m von Bau-km 3+374 bis Bau-km 3+688 auf der Ostseite der A 1
- lärmmindernde Asphaltdeckschicht mit einem DStrO = -5 dB(A) (z.B. OPA) in beiden Fahrtrichtungen von Bau-km 1+500 bis Bau-km 4+200 sowie (aus entwässerungstechnischen Gründen) nur in Fahrtrichtung Bremen von Bau-km 4+200 bis Bau-km 4+650

Bereich AS Lengerich

auf der Ostseite der A1

- Lärmschutzwand 5 m hoch von Bau-km 11+430 bis 11+735
- Lärmschutzwand 6 m hoch von Bau-km 11+735 bis 12+467
- Lärmschutzwand Abtreppung 6 - 3,5 m hoch von Bau-km 12+467 bis 12+492
- Lärmschutzwand 3,5 m hoch von Bau-km 12+492 bis 12+502
- Lärmschutzwand 3 m hoch von Bau-km 12+502 bis 12+504

auf der Westseite der A 1

- Lärmschutzwand 6 m hoch von Bau-km 11+948 bis 12+469
- Lärmschutzwand Abtreppung 6 - 3,5 m hoch von Bau-km 12+469 bis 12+535

- und eine lärmmindernde Asphaltdeckschicht mit einem DStrO = -5 dB(A) (z.B. OPA) in beiden Fahrtrichtungen von Bau-km 11+430 bis 13+020

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.

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

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, Nr. 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 dahingehend untersucht, ob Ansprüche auf eine Erweiterung der Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes bestehen. Auch in Ansehung von Einwendungen wurde eine partielle Optimierung in den Bereichen Lotte, Osterberg und an der AS Lengerich vorgenommen. Grundsätzlich ist die Kostenverhältnismäßigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen schrittweise ausgehend von gegebenenfalls kostenunverhältnismäßigen Vollschutzmaßnahmen zu ermitteln, um so die gerade noch mit verhältnismäßigem Aufwand zu leistenden maximalen Verbesserungen der

Lärmsituation zu identifizieren. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des durch sie erzielbaren Lärmschutzeffektes muss es aber auch sein, eine kostenverhältnismäßige Lärmschutzgesamtkonzeption zu finden, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen bleiben dagegen solche Lärmschutzkonzepte außer Betracht, die nur dem Wohnhaus eines Einzelnen oder einer Gruppe Schallschutz, nicht aber anderen in vergleichbarer Weise bebauten Ortslagen gleich wirksamen Schallschutz bei gleicher Kostenverhältnismäßigkeit verschaffen können (BVerwG, Urteil v. 13.05.2009 - 9 A 72/07 -, BVerwGE 134, 45).

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

Lärmschutzbereich Lotte (Bau-Km 0-053 bis Bau-Km 2+000)

In diesem Bereich befinden sich 93 Gebäude (375 Immissionsorte) im Wohngebiet und im bauplanungsrechtlichen Außenbereich.

Der vom Vorhabenträger vorgelegte Antrag sieht keinen zusätzlichen aktiven Lärmschutz vor, weil westlich der A 1 schon ein Lärmschutzwall mit Höhen zwischen 11,2 m und 13,7 m über Gradiente vorhanden ist, der das Wohngebiet teilweise schützt. In Verbindung mit dem vorgesehenen lärmmindernden Fahrbahnbelag (Splittmastixasphalt) mit einem DStrO = -2 dB(A) würden 52 Immissionsorte aktiv geschützt.

Ein aktiver Vollschutz wäre zu erreichen mit einer auf dem vorhandenen Wall aufgesetzten Lärmschutzwand von 13 m Höhe und 230 m Länge und einer Lärmschutzwand von 12 m Höhe und einer Länge von 430 m, lärmminderndem - 5 dB(A) Asphalt in einer Länge von 1447 m, einer

Lärmschutzwand südlich der L 501 von 10 m Höhe und 440 m Länge sowie einer Lärmschutzwand von 6 m Höhe und 230 m Länge, einer Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand nördlich Feldmark um 8 m auf 130 m Länge und zusätzlichen Lärmschutzwänden für die Außenbereiche südlich A 30 - westlich A 1 und nördlich A 30 - östlich der A 1, zu Gesamtkosten von ca. 20.307.500 € (ca. 54.153 €/Immissionsort).

Um 1 m niedrigere Lärmschutzwände und lärmmindernder - 5 dB(A) Asphalt in einer Länge von 1447 m würden 369 Immissionsorte schützen zu Kosten von ca. 17.683.500 € (ca. 47.923 €/Immissionsort).
Würde man die Lärmschutzwände um einen weiteren Meter verringern und lärmmindernden - 5 dB(A) Asphalt in einer Länge von 1447 m aufbringen, würden 360 Immissionsorte zu Kosten von ca. 15.773.500 € (ca. 43.815 €/Immissionsort) geschützt.
Auch die Verringerung der Lärmschutzwände um einen weiteren Meter mit der Aufbringung von lärmminderndem - 5 dB(A) Asphalt in einer Länge von 1447 m würde noch Kosten in Höhe von ca. 13.035.500 € verursachen und 341 Immissionsorte (ca. 38.227 €/Immissionsort) schützen.

Aufgrund der in diesem Bereich zum aktiven Schutz des Wohngebietes als auch der Außenbereichsbebauung beiderseits der Autobahn bzw. des AK Lotte/Osnabrück 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.

Ein aktiver Lärmschutz mit einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht mit einem DStrO = -5 dB(A) (z.B. OPA) in einer Länge von 1447 m würde bei Kosten von ca. 723.500 € (ca. 5.205 €/Immissionsort) 139 Immissionsorte schützen. Damit würde das Schutzniveau im Vergleich zur Plansituation mit dem Bestandswall von 14 % auf 37 % deutlich erhöht.

Der Vorhabenträger hat im Lärmschutzbereich AS Lengerich mit dem Deckblatt II zusätzlichen aktiven Lärmschutz mit einem lärmmindernden Fahrbahnbelag (z.B. OPA) mit einem DStrO = -5 dB(A) zu Schutzfallkosten von ca. 9.534 € in das Verfahren eingebracht, um weitere Immissionsorte zu schützen. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller Lärmbetroffenen hat die Planfeststellungsbe-

hörde daher im vorliegenden Lärmschutzbereich weitergehenden Lärmschutz durch den Einbau eines - 5 dB(A) Asphalts von Bau-Km 0+342 bis Bau-Km 1+500 angeordnet. Damit werden von 375 Immissionsorten mit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde noch verhältnismäßigen Kosten 139 Immissionsorte voll aktiv geschützt und auch bei den verbleibenden 236 Immissionsorten verringern sich die in den Lärmberechnungen angegebenen Werte um bis zu 3 dB(A). Zusätzlich wird passiver Lärmschutz gewährt. Dadurch wird bei allen Gebäuden zudem die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, die punktuell nachts überschritten war, eingehalten. Anders als einseitige Lärmschutzwall-/wandkombinationen entfaltet der lärmmindernde Asphalt seine Wirkung gleichmäßig in alle Richtungen und kommt somit auch spürbar der Außenbereichsbebauung zu Gute. Gegenüber dem Analysefall ohne Ausbau der A 1 tritt somit eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation ein.

Weiterer aktiver Lärmschutz stünde jedoch erkennbar aufgrund der hohen Schutzfallkosten außer Verhältnis zum Schutzzweck, zumal an den Gebäuden im Wohngebiet westlich der A 1 die Grenzwerte nur in der Nacht überschritten werden, die durch den angeordneten passiven Lärmschutz ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen geschützt werden können.

Für die im Außenbereich einzeln liegenden Gebäude des Einwenders **lfd. Nr. 51** besteht Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Die Immissionsgrenzwerte werden maximal um 1 dB(A) tags und 7 dB(A) nachts überschritten, übersteigen aber durch den angeordneten Einbau eines - 5 dB(A) Asphalts von Bau-Km 0+342 bis Bau-Km 1+500 nicht mehr die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen geschützt werden. Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäude kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.

Bei dem im Außenbereich liegenden Gebäude des Einwenders **lfd. Nr. 17** werden die Immissionsgrenzwerte durch den angeordneten Einbau eines - 5 dB(A) Asphalts von Bau-Km 0+342 bis Bau-Km 1+500 eben-

falls gesenkt. Der Immissionsgrenzwert wird um max. 4 dB(A) in der Nacht überschritten. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen geschützt werden. Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäude kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks

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

Lärmschutzbereich Osterberg (Bau-Km 2+000 bis Bau-Km 4+200)

In diesem Bereich befinden sich 62 Gebäude mit 471 Immissionsorten. Im Bereich des Osterbergs sind die vom Vorhabenträger angestellten Lärmberechnungen und Betrachtungen zu Gunsten der Betroffenen ausgerichtet worden indem in einem Teilbereich aufgrund der Dichte der vorliegenden Bebauung die Besiedlung am Osterberg als allgemeines Wohngebiet bei den Lärmschutzberechnungen eingestellt worden ist. Der vom Vorhabenträger vorgesehene Lärmschutz besteht aus einer Lärmschutzwand in einer Höhe von 5 m und einer Länge von 250 m und lärmminderndem -5 dB(A) Asphalt in einer Länge von 2.700 m. Dadurch werden mit Kosten von ca. 1.850.000 € (ca. 8.937 €/Immissionsort) 207 Immissionsorte aktiv geschützt. Für 264 Immissionsorte wird passiver Lärmschutz für diese verdichtete Bebauung im Außenbereich gewährt. Zusätzlich hat die Planfeststellungsbehörde einen Lückenschluss in Form der Verlängerung der Lärmschutzwand um 64 m bis zum Überführungsbauwerk "Am Hagenberg" angeordnet, um die besonders empfundene Lästigkeit des Verkehrslärms in diesem Übergangsbereich für die angrenzenden Anlieger im Wohngebiet zu reduzieren und die Sicht insbesondere auf vorbeifahrende LKW komplett zu unterbinden. Damit ist sie Einzeleinwendungen und insbesondere der im Erörterungstermin vom Vertreter der **Sammeleinwendung Nr. 3** vorgetragenen Forderung nachgekommen.

Ein aktiver Vollschutz wäre erst mit einer Lärmschutzwand von 14 m Höhe und 250 m Länge und einer Verlängerung der Wand bis zum

Überführungsbauwerk "Am Hagenberg", lärmminderndem -5 dB(A) Asphalt von 2700 Länge, einer zusätzlichen Lärmschutzwand südlich der K 28, einer zusätzlichen Lärmschutzwand nördlich "Am Hagenberg" und 6 zusätzlichen Lärmschutzwänden für die westlichen Außenbereiche mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 17.374.000 € (ca. 36.887 €/Immissionsort), d.h. nur mit einem etwa 4-fachen finanziellen Aufwand / Immissionsort zu erreichen.

Eine Lärmschutzwand in gleicher Länge mit 8 m Höhe und Verlängerung bis "Am Hagenberg" und lärmminderndem -5 dB(A) Asphalt von 2700 Länge würde 243 Immissionsorte aktiv schützen zu Kosten in Höhe von ca. 2.857.200 € (ca. 11.758 €/Immissionsort). Das Schutzniveau würde sich im Vergleich zum planfestgestellten aktiven Lärmschutz um nur 8 % bei Mehrkosten in Höhe von ca. 1.007.200 € (54,5 %) erhöhen. Weitere Erhöhungen der Lärmschutzwand verbessern das Schutzniveau ebenfalls nur geringfügig bei deutlich höheren Kosten.

Eine 7 m hohe Lärmschutzwand mit lärmminderndem -5 dB(A) Asphalt von 2700 Länge und Kosten in Höhe von ca. 2.668.800 € (ca. 11.167 €/Immissionsort) würde 239 Immissionsorte aktiv schützen und das Schutzniveau um nur 7 % bei Mehrkosten in Höhe von ca. 818.800 € (44,2 %) im Vergleich zum planfestgestellten aktiven Lärmschutz erhöhen.

Eine Erhöhung der planfestgestellten Lärmschutzwand um 1 m auf 6 m Höhe hätte keine wesentliche Änderung der Situation zur Folge. Für eine nur geringfügige Verbesserung des Schutzniveaus um 3 % (221 geschützte Immissionsorte) sind Mehrkosten in Höhe von ca. 253.600 € (13,7 %) - auch unter Berücksichtigung der um ca. 17.500 € verringerten Kosten für passiven Lärmschutz - nicht gerechtfertigt, da sich hierbei für die 14 zusätzlich aktiv geschützten Immissionsorte Kosten in Höhe von ca. 16.864 € / Immissionsort ergeben.

Die planfestgestellte Kombination einer 250 m langen und 5 m hohen Lärmschutzwand ergänzt durch lärmminderndem -5 dB(A) Asphalt und die Verlängerung der Lärmschutzwand um 64 m bis zum Überführungsbauwerk "Am Hagenberg" bietet beidseitig der A 1 einen sehr guten aktiven Lärmschutz. Im Wohngebiet östlich der A 1 können 89 Immissionsorte mit Tag- und Nachtüberschreitunen auf 8 reduziert werden. 5 Gebäude erhalten einen vollständigen aktiven Lärmschutz. Im

Außenbereich werden die Tag- und Nachtüberschreitungen von 62 auf 14 Immissionsorte reduziert und 9 Gebäude können vollständig geschützt werden. Jede Erhöhung der Lärmschutzwand stünde erkennbar außer Verhältnis in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks, weil bei deutlichen Mehrkosten nur minimale Verbesserungen der Lärmsituation erreicht werden könnten.

Für die Gebäude der Einwender **lfd**. **Nr**. **2, 24, 29, 39, 39 a, 49, 57, 68,** und **100** besteht Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die Immissionsgrenzwerte werden zwar überschritten, jedoch nicht um mehr als 3 dB(A) (hörbarer Bereich). Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden Gebäude unverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.

Die Einwender **lfd**. **Nr**. **1, 26, 33, 37, 71, 91, und 96/97** haben Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die Immissionsgrenzwerte dieser einzeln im Außenbereich liegenden Gebäude werden max. um 8 dB(A) (**lfd. Nr. 26**) und 7 dB(A) **(lfd. Nr. 1**) tags und nachts überschritten, übersteigen aber nicht die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle. Bei den Gebäuden der Einwender lfd. Nr. **37, 71, 91** und **96/97** werden die Immissionsgrenzwerte max. um bis zu 5 dB(A) ausschließlich in der Nacht überschritten. Im Außenwohnbereich werden die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten. Weitergehender Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich einzeln liegenden Gebäude unverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.

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

Für das im Außenbereich einzeln liegende Gebäude des Einwenders **lfd. Nr. 98** werden die Immissionsgrenzwerte an 11 Immissionsorten um bis zu 4 dB(A) am Tag und 10 dB(A) in der Nacht überschritten. Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungs-

rechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) wird aber nur zur Nachtzeit überschritten. Im Außenwohnbereich werden die Grenzwerte am Tag nicht überschritten.
Für den aktiven Vollschutz dieses Gebäudes wäre eine Teillärmschutzanlage erforderlich, die Kosten in Höhe von ca. 588.000 € verursachen würde. Ein Schutz lediglich der Immissionsgrenzwerte für den Tag würde mit einer Teillärmschutzanlage von ca. 144.000 € erreicht.
Eine nur die grundsätzlich in Betracht kommende Eigentums- und Gesundheitsschwelle von 62 dB(A) nachts aktiv schützende Teillärmschutzanlage erforderte Kosten, die mit ca. 120.000 € ermittelt wurden. Allein dieser Kostenaufwand muss schon als unverhältnismäßig angesehen werden, da die des Nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmschR97 durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Dieses Gebäude liegt in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann, als in einem Wohngebiet und bei dem der Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden kann. Damit kann auch bei diesen ermittelten Grenzwertüberschreitungen zumutbar auf passive Lärmschutzansprüche verwiesen werden, ohne dass die sog. zumutbare Enteignungsschwelle überschritten wird, weil dort alle oberhalb der Immissionsgrenzwerte betroffenen Räume im Entschädigungswege auch mit schallgedämmten Lüftern nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 24. BImSchV ausgestattet werden können, um die Bewohner funktional gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen ausreichend zu schützen. Jeder weitergehende aktive Lärmschutz würde noch unverhältnismäßiger in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks auch im Hinblick auf die Vorbelastung dieses einzeln stehenden Gebäudes im Außenbereich. Die Kosten für passiven Lärmschutz verringern sich bei aktivem Vollschutz demgegenüber lediglich um ca. 13.750 € und fallen damit nicht ins Gewicht.

Bau-Km 4+200 bis Bau-Km 6+000

In diesem Teil des Planungsabschnittes befinden sich östlich und westlich der Ausbaustrecke 5 einzelne Gebäude mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte um maximal 8 dB(A) am Tag und in der Nacht, die ausnahmslos in einem Bereich liegen, 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. Damit kann auch bei diesen ermittelten Grenzwertüberschreitungen zumutbar auf passive Lärmschutzansprüche verwiesen werden.

Der geforderte Einbau von offenporigem Asphalt von Bau-km 4+650 bis Bau-km 6+000 in Fahrtrichtung Norden bzw. von Bau-km 4+200 bis 6+000 in Fahrtrichtung Süden würde 31 Immissionsorte aktiv voll schützen zu Kosten in Höhe von ca. 787.500 € (ca. 25.403 €/Immissionsort). Angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich einzeln liegenden Gebäude wären diese Kosten auch in der vergleichenden Betrachtung mit den anderen Lärmschutzbereichen erkennbar unverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.

Die Einwendungen **lfd. Nr. 52 und 94** und die **Sammeleinwendung Nr. 6** (incl. des ergänzenden Vortrags mit Schreiben vom 03.12.2012) werden deshalb zurückgewiesen.

Lärmschutzbereich Tank und Rastanlage Tecklenburger Land (Bau-Km 6+000 bis Bau-Km 7+500)

In diesem Bereich befinden sich 12 Gebäude (96 Immissionsorte) im Außenbereich. Es ergeben sich 68 Überschreitungen des Grenzwertes in der Nacht und 28 Grenzwertüberschreitungen sowohl am Tag als auch in der Nacht für die gewählte Planungsvariante ohne aktiven Lärmschutz. Ein Vollschutz aller Immissionsorte bestehend aus einer Lärmschutzwand südlich der Rastanlage mit einer Länge von 1050 m und einer Höhe von 8 - 9 m und im Bereich der Rastanlage mit einer

Länge von 360 m und einer Höhe 7 m würde Kosten in Höhe von ca. 6.774.000 € (ca. 70.563 €/Immissionsort) verursachen.

Bei einer in der Höhe um jeweils 1 m verringerten Lärmschutzwand südlich der Rastanlage verblieben immer noch Kosten in Höhe von ca. 6.552.000 € (8 m) und ca. 5.922.000 € (7 m), wobei ein aktiver Vollschutz für 94 bzw. 89 Immissionsorte erzielt würde. Die Kosten pro Immissionsort beliefen sich auf ca. 69.702 € und ca. 66.539 €.

Eine Lärmschutzwand südlich der Rastanlage in Höhe von 6 m und eine Lärmschutzwand in Höhe von 6 m im Bereich der Rastanlage (jeweils bei unveränderter Länge) würde 78 Immissionsorte schützen und Kosten in Höhe von ca. 3.384.000 € (ca. 43.385 €/Immissionsort) verursachen.

Würde auf der gesamten Streckenlänge nur eine lärmmindernde Asphaltdeckschicht (z.B. OPA) mit einem DStrO = -5 dB(A) aufgebracht, ergäben sich immer noch Kosten in Höhe von ca. 750.000 € (ca. 18.750 €/Immissionsort). Geschützt würden damit aber nur 4 Gebäude (40 Immissionsorte) und bei 8 Gebäuden (56 Immissionsorte) bestünden weiterhin Grenzwertüberschreitungen. Es würde damit nur ein Schutzniveau von 42 % erreicht und es müssten zusätzliche Kosten für passiven Lärmschutz in Höhe von ca. 70.000 € aufgewandt werden.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung der im Außenbereich liegenden Einzelgebäude und der hohen Schutzfallkosten steht aktiver Lärmschutz hier erkennbar außer Verhältnis zum Schutzzweck. Durch die planfestgestellten passiven Schallschutzmaßnahmen kann der Lärm auf zumutbare Innenpegel für gesundes Wohnen gesenkt werden.

Bei dem im Außenbereich liegenden Gebäude der Einwender **lfd. Nr. 25** besteht Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die Immissionsgrenzwerte werden nur an der Westseite des Gebäudes im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss jeweils um 1 dB(A) nachts überschritten. Auf den beiden Terrassen gibt es keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Bezüglich der Einwendungen zum Berechnungsverfahren, Summenpegelberechnung, Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten wie z.B. Windrichtung und Schwerlastverkehr wird auf die allgemeinen Ausführungen im Abschnitt B, Nr. 5.3.6.1.4 dieses Beschlusses verwiesen. Weitergehender Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelas-

tung dieses im Außenbereich liegenden Gebäudes unverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks und der nur geringen Überschreitungen der Grenzwerte.

Für die im Außenbereich einzeln liegenden Gebäude der Einwender **lfd. Nr. 10, 80 und 93** werden die Immissionsgrenzwerte deutlich überschritten. Bei der **lfd. Nr. 10** am Gebäude 1 um bis zu 3 dB(A) am Tag und 9 dB(A) in der Nacht, am Gebäude 2 der Einwenderin **lfd. Nr. 10** werden die Immissionsgrenzwerte nur in der Nacht um bis zu 6 dB(A) überschritten. Bei der **lfd. Nr. 80** werden die Immissionsgrenzwerte um bis zu 4 dB(A) am Tag und 10 dB(A) in der Nacht und bei der **lfd. Nr. 93** um 8 dB(A) am Tag und 14 dB(A) in der Nacht überschritten. Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, die auch dem Gesundheitsschutz dient, von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts (vgl. hierzu Urteil des OVG NRW vom 24.03.2014 -11 D 31/11.AK-) wird aber in allen drei Fällen nur zur Nachtzeit überschritten.

Für den aktiven Vollschutz dieser Einzelgebäude wären Teillärmschutzanlagen erforderlich, die Kosten in Höhe von ca. 2.322.000 € (**lfd. Nr. 10**), ca. 1.200.000 € (**lfd. Nr. 80**) und ca. 1.754.000 € (**lfd. Nr. 93**) verursachen würden. Die Kosten für passiven Lärmschutz verringern sich bei aktivem Vollschutz demgegenüber lediglich um ca. 32.500 € (**lfd. Nr. 10**), ca. 12.500 € (**lfd. Nr. 80**) und ca. 10.000 € (**lfd. Nr. 93**) und fallen damit nicht ins Gewicht.

Ein Schutz lediglich der Immissionsgrenzwerte für den Tag würde mit Teillärmschutzanlagen in Kostenhöhe von ca. 1.020.000 € (**lfd. Nr. 10**), ca. 160.000 € (**lfd. Nr. 80**) und ca. 500.000 € (**lfd. Nr. 93**) erreicht.

Um nur die grundsätzlich in Betracht kommende Eigentums- und Gesundheitsschwelle von 62 dB(A) nachts aktiv zu schützen, wären Teillärmschutzanlagen erforderlich, deren Kosten mit ca. 660.000 € (**lfd. Nr. 10**), ca. 96.000 € (**lfd. Nr. 80**) und ca. 352.000 € (**lfd. Nr. 93**) ermittelt wurden. Allein dieser Kostenaufwand ist bereits als unverhältnismäßig anzusehen, da die des Nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmschR97 durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann.

Die Belastung des nicht vom Lärmschutz erfassten Außenwohnbereichs liegt am Tage bei 65 dB(A) **(lfd. Nr. 80)** und 71 dB(A) **(lfd. Nr. 93)** und erreicht die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht. Diese Gebäude liegen ausnahmslos in Bereichen, 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. Damit kann auch bei diesen ermittelten Grenzwertüberschreitungen zumutbar auf passive Lärmschutzansprüche und Entschädigungsansprüche für den Außenwohnbereich verwiesen werden, weil dort alle betroffenen Räume im Entschädigungswege u.a. auch mit 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 unterhalb der für den Tag geltenden Enteignungsschwelle ebenfalls eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden kann.

Jeder weitergehende aktive Lärmschutz wäre kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks auch im Hinblick auf die Vorbelastung dieser einzeln stehenden Gebäude im Außenbereich.

Eine von dem Einwender **lfd. Nr. 93** im Erörterungstermin geforderte Übernahme des Anwesens kommt deshalb auch nicht in Betracht. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass der Einwender aufgrund der unmittelbaren Lage an der Autobahn sowie in der Nähe der Raststätte Tecklenburger Land in erheblichem Umfang Verkehrslärm ausgesetzt ist. Ein unzumutbarer Eingriff in Leben und Gesundheit, der die Übernahme des Anwesens erforderlich machen würde, ist jedoch nach den zugrunde zulegenden Maßstäben der Verkehrslärmschutzverordnung i.V.m. der dazu ergangenen Rechtsprechung nicht gegeben, weil das Anwesen im Außenbereich (einzustufen als Dorf- bzw. Mischgebiet) liegt, wo – dem Gebietscharakter entsprechend – höhere Lärmwerte zu erwarten und hinzunehmen sind als in festgesetzten Wohn- und Kleinsiedlungsgebieten. Insbesondere wird die hiernach anzunehmende enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle auch an diesem

betroffenen Gebäude tagsüber nicht überschritten. Ergänzend wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

Von Einwendern (insbesondere auch der **Sammeleinwendung Nr. 1**) und der Stadt Tecklenburg wurde aktiver Lärmschutz bzw. der Einbau von sog. offenporigem Asphalt zum Schutz des Luft- und Kneippkurortes und der sich in diesem Bereich befindlichen Campingplätze gefordert.

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße besteht ein Anspruch auf Lärmschutz grundsätzlich nur, wenn der von der neuen oder geänderten Straße ausgehende Verkehrslärm den nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreitet. Die 16. BImSchV stellt grundsätzlich nur auf Gebäude ab. Gemäß der VLärmSchR 97 sind Kureinrichtungen der 1. Schutzkategorie (Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen), Dauer- und Reisecampingplatzgebiete der 3. Schutzkategorie (Kern-, Dorf- und Mischgebiet) zuzuordnen (§10 BauNVO). Im Bereich der geschlossenen Wohnbebauung der Stadt Tecklenburg, des Campingplatzes "Auf dem Broekland" (Am Knoblauchsberg), der Ortslage Leeden und des Campingplatzes "Regenbogencamp" befinden sich die ermittelten Lärmimmissionen aufgrund der Entfernung von der Autobahn unterhalb der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung. Insofern besteht keine rechtliche Handhabe für die Festsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen. Bezogen auf die geforderten lärmarmen Fahrbahnübergänge an den Brückenbauwerken werden alle zu erneuernden Brückenbauwerke mit neuen, weniger Lärm verursachenden Fahrbahnübergängen nach dem Stand der Technik versehen.

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

Bau-Km 7+500 bis Bau-Km 11+300

In diesem Ausbaubereich befinden sich östlich der Ausbaustrecke 10 und westlich 23 einzelne Gebäude, die ausnahmslos in Bereichen lie-

gen, 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.

Die Immissionsgrenzwerte werden bei den in diesem Bereich am stärksten betroffenen Immissionsorten westlich (2 Gebäude) und östlich (1 Gebäude) der Ausbaustrecke am Tage um maximal 5 dB(A) und in der Nacht um maximal 12 dB(A) überschritten, wobei die Werte als Summenpegel berechnet wurden. Die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wird nur zur Nachtzeit überschritten. Für den aktiven Vollschutz dieser Gebäude wären Teillärmschutzanlagen erforderlich, deren Kosten zwischen ca. 1.810.000 € bis ca. 3.870.000 € betragen. Um nur die grundsätzlich in Betracht kommende Eigentums- und Gesundheitsschwelle von 62 dB(A) nachts aktiv zu schützen, wären Teillärmschutzanlagen erforderlich, mit Kosten in Höhe von ca. 112.000 € bis ca. 168.000 €. Allein dieser Kostenaufwand muss schon als unverhältnismäßig angesehen werden, da die des Nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmschR97 durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Jeder weitergehende aktive Lärmschutz würde noch unverhältnismäßiger in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks auch im Hinblick auf die Vorbelastung dieser einzeln stehenden Gebäude im Außenbereich. 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 Enteignungsschwelle betroffenen Räume im Entschädigungswege auch mit schallgedämmten Lüftern nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 24. BImSchV ausgestattet werden können, um die Bewohner funktional gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen ausreichend zu schützen.

Unter Betrachtung aller Belange ist das gewählte Lärmschutzkonzept auch in diesem Bereich erkennbar verhältnismäßig und trägt insbeson-

dere dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Betroffenen Rechnung.

Die Einwendung **lfd. Nr. 102,** bei der die Immissionsgrenzwerte nur in der Nacht um max. 3 dB(A) überschritten werden, wird daher zurückgewiesen.

Lärmschutzbereich AS Lengerich (Bau-Km 11+300 bis Bau-Km13+020)

In diesem Bereich sind östlich der A 1 eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 732 m in einer Höhe von 6 m, anschließend eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 305 m in einer Höhe von 5 m und westlich der A 1 eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 522 m in einer Höhe von 6 m und eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 110 m in einer Höhe von 3,5 - 6 m vorgesehen. Aufgrund zahlreicher Einwendungen ist durch das Deckblatt II zusätzlich zu den Lärmschutzwänden insbesondere zum Schutz des Wohngebiets Teutopark eine lärmmindernde Asphaltdeckschicht mit DStrO = - 5 dB(A) von Bau-km 11+430 bis Bau-km 13+020 auf gesamter Fahrbahnbreite vorgesehen. Dadurch werden mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 4.623.800 € (ca. 9.534 €/Immissionsort) von 552 Immissionsorten in diesem Lärmschutzbereich 485 Immissionsorte aktiv voll geschützt. Mit 88 % geschützter Immissionsorte wird ein sehr hohes Schutzniveau erreicht, welches mit der hohen Bebauungsdichte in diesem Bereich korrespondiert. Die verbleibenden 67 Immissionsorte erhalten zumutbar passiven Lärmschutz.

Eine Erhöhung der Lärmschutzwände östlich der A 1 um einen Meter und der Bau weiterer Lärmschutzwände östlich und westlich der A 1 würde bei Mehrkosten in Höhe von ca. 8.291.600 € weitere 65 Immissionsorte voll schützen (ca. 23.483 €/Immissionsort) und damit nahezu Vollschutz bieten. Die verbleibenden 2 Immissionsorte direkt an der AS Lengerich können nur mit einer zusätzlichen Wand parallel zur L 591 voll geschützt werden. In Anbetracht des insgesamt guten Schutzniveaus und der Vorbelastung wäre dieser ungefähr 2,5-fach höhere Kostenaufwand je Immissionsort erkennbar unverhältnismäßig, da mit den stark ansteigenden Kosten nur noch eine geringe Zahl zusätzlicher Immissionsorte zusätzlich geschützt würde. Die einzusparenden Kosten

für passiven Lärmschutz in Höhe von ca. 83.750 € fallen hierbei nicht ins Gewicht. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der hohen Zusatzkosten steht weiterer aktiver Lärmschutz hier erkennbar außer Verhältnis zum Schutzzweck.

Für das im Außenbereich liegende Gebäude der Einwender **lfd. Nr. 76** besteht Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Die Immissionsgrenzwerte werden maximal um 1,7 dB(A) und nur nachts überschritten. Für das ebenfalls im Außenbereich liegende Gebäude der Einwender **lfd. Nr. 82** werden die Immissionsgrenzwerte nur nachts um max. 6,1 dB(A) überschritten. Der Grenzwert für die Außenwohnbereiche wird nicht überschritten. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen geschützt werden. Weitergehender aktiver Lärmschutz wäre auch angesichts der Vorbelastung dieser im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäude kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks.

An dem im Außenbereich westlich der A 1 liegenden Gebäude der Einwender **lfd. Nr. 59/60** werden unter Berücksichtigung der durch das Deckblatt II eintretenden Verbesserung die Immissionsgrenzwerte am Tage um maximal 5 dB(A) und in der Nacht um max. 11 dB(A) überschritten, wobei die Werte als Summenpegel berechnet wurden. Um nur die grundsätzlich in Betracht kommende Eigentums- und Gesundheitsschwelle von 62 dB(A) nachts aktiv zu schützen wäre eine Teillärmschutzanlage erforderlich, deren Kosten mit ca. 188.000 € für 8 Immissionsorte ermittelt wurden. Allein dieser Kostenaufwand muss schon als unverhältnismäßig angesehen werden, da die des Nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmschR97 durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Die Belastung der nicht vom Lärmschutz erfassten Außenwohnbereiche liegt am Tage bei 67/68 dB(A) und somit deutlich unter der sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A). Diese Schwelle wird auch von den für das Gebäude ermittelten Immissionwerten am Tage nicht erreicht.

Damit kann auch bei diesen Grenzwertüberschreitungen zumutbar auf passive Lärmschutzansprüche und Entschädigungsansprüche für den Außenbereich verwiesen werden, weil dort alle oberhalb der Enteignungsschwelle betroffenen Räume im Entschädigungswege auch mit 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 unterhalb der für den Tag geltenden Enteignungsschwelle ebenfalls eine angemessene Wertminderungsentschädigung zu gewähren ist. Jeder weitergehende aktive Lärmschutz würde noch unverhältnismäßiger in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks auch im Hinblick auf die Vorbelastung dieses einzeln stehenden Gebäudes im Außenbereich. Die bei aktivem Lärmschutz einzusparenden Kosten für passiven Lärmschutz von ca. 10.000 € fallen dabei nicht ins Gewicht.

Für die im Außenbereich liegenden Gebäude der Einwender **lfd. Nr. 62 und 84** besteht Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen, weil die Immissionsgrenzwerte am Tage um bis zu 3 dB(A) und in der Nacht um bis zu 9 dB(A) überschritten werden, wobei die Werte als Summenpegel berechnet wurden. Im Außenwohnbereich wird der Tagesgrenzwert eingehalten. Für den Vollschutz dieser Gebäude wären Teillärmschutzanlagen erforderlich, die Kosten in Höhe von ca. 2.008.000 € (**lfd. Nr. 62** und ein weiteres Gebäude) und ca. 1.260.000 € (**lfd. Nr. 84**) verursachen würden. Ein Schutz lediglich der Immissionsgrenzwerte für den Tag würde mit Teillärmschutzanlagen von ca. 186.000 € (**lfd. Nr. 62** und ein weiteres Gebäude) und ca. 156.000 € (**lfd. Nr. 84**) erreicht. Um nur die grundsätzlich in Betracht kommende Eigentums- und Gesundheitsschwelle von 62 dB(A) nachts aktiv zu schützen, wären Teillärmschutzanlagen erforderlich, deren Kosten mit ca. 124.000 € (**lfd. Nr. 62** und ein weiteres Gebäude) und ca. 104.000 € (**lfd. Nr. 84**) ermittelt wurden. Allein dieser Kostenaufwand muss schon als unverhältnismäßig angesehen werden, da die des Nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmschR97 durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Diese Gebäude liegen ausnahmslos in Bereichen, in denen den Be-

troffenen 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. 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 Enteignungsschwelle betroffenen Räume im Entschädigungswege auch mit schallgedämmten Lüftern nach Maßgabe von § 2 Abs. 1 24. BImSchV ausgestattet werden können, um die Bewohner funktional gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen ausreichend zu schützen. Jeder weitergehende aktive Lärmschutz würde noch unverhältnismäßiger in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks auch im Hinblick auf die Vorbelastung dieser einzeln stehenden Gebäude im Außenbereich. Die Kosten für passiven Lärmschutz verringern sich bei aktivem Vollschutz demgegenüber lediglich um ca. 17.500 € und ca. 13.750 € und können daher vernachlässigt werden.

Unter Betrachtung aller Belange ist das gewählte Lärmschutzkonzept in diesem Bereich erkennbar ebenfalls verhältnismäßig und trägt insbesondere dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Betroffenen Rechnung.

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

5.3.6.1.3 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, Ziffer 5.3.6.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

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

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 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 Aufwendungen zu leisten (§ 42 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 BImSchG), es sei denn, die vorhandenen Bauschalldämmmaße der baulichen Anlagen mindern den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel ab (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.4.2).

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 (vergl. hierzu Urteil des OVG NRW vom 24.03.2014 -11 D 31/11.AK-). Bei einigen in Rede stehenden Wohngebäuden überschreiten die Beurteilungspegel nachts den Wert von 62 dB(A) im Einzelfall um bis zu 6 dB(A), aber diese Gebäude liegen ausnahmslos in vorbelasteten, Dorf- oder Mischgebieten vergleichbaren Außenbereichen, in denen den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann, als in ei-

nem 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 Tagwert erreicht zwar in einem Fall die Schwelle von 72 dB(A), welche die Planfeststellungsbehörde als Enteignungsschwelle ansieht, überschreitet sie aber in keinem Fall. Damit kann auch bei diesen 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 Enteignungsschwelle betroffenen Raume 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 Außenwohnbereich ebenfalls eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden kann.

Einwender/Einwenderinnen **lfd. Nrn. 6, 12, 20, 20 a, 23, 34, 38, 43, 44, 45, 46, 53, 54, 56, 58, 59/60(teilweise), 64, 65, 66, 74, 75, 76(teilweise), 77, 83, 89, 90, 95, 101 und 104** der Synopse

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

Einwender/Einwenderinnen **lfd. Nrn. 8, 14, 15, 18, 21, 22, 30, 31, 32, 55, 63, 76 (teilweise), 87 und 88** der Synopse

In den Einwendungen wurde weiterer Lärmschutz gefordert, ohne dass bei den Gebäuden die nach der Verkehrslärmschutzverordnung geltenden Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Damit wird an den Wohngebäuden der vorzusehende Volllärmschutz erreicht, so dass keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Darüber hinaus liegen die Wohnhäuser bzw. Campingplätze Mielemeier und Bögel (Sonnenhügelsee) außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes. Für den Bauabschnitt der A 1 südlich der AS Lengerich wird ein eigenes Planfeststellungsverfahren durchgeführt, in dem sämtliche baulichen Maßnahmen, die Rechte Dritter berühren, in der Abwägung Berücksichtigung finden.

Die **Sammeleinwendung Nr. 1** wird aus den vorstehenden Gründen hinsichtlich der Lärmeinwendungen zurückgewiesen. Zu den in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen betreffend die Verkehrsprognose und die Schadstoffproblematik wird auf Abschnitt B, Nr. 5.3.1.4 und 5.3.6.2 verwiesen.

5.3.6.1.4 Allgemeine Lärmschutzeinwendungen

Forderung von verkehrslenkenden Maßnahmen

Die Forderung der **Sammeleinwendungen Nr. 4 und Nr. 6** sowie anderer Einwender nach Geschwindigkeitsbeschränkungen wird zurückgewiesen.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist beim 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.

Gleiches gilt für die von mehreren Einwendern erhobene Forderung, die Ortsdurchfahrt Tecklenburg für LKW über 7,5 t zu sperren, bei der es sich auch um eine verkehrslenkende Maßnahme handelt, die nicht Gegenstand der Planfeststellung ist und ggfls. von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzuordnen wäre.

Forderung nach Lärmschutz an den Brückenbauwerken

Die im Zuge des 6-streifigen Ausbaus zu erneuernden Brückenbauwerke werden alle mit neuen, weniger Lärm verursachenden Fahrbahnübergängen nach dem Stand der Technik versehen. Der Forderung aus Einwendungen nach lärmmindernden Fahrbahnübergängen wird somit Folge geleistet.

Einwendungen zum Berechnungsverfahren

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

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

sehen 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 folgende Vorgaben: In dem Diagramm 1 ist der Mittelungspegel in Abhängigkeit von der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke und dem maßgebenden LKW-Anteil dargestellt. Die für die einzelnen Straßengattungen maßgebende stündliche Verkehrsstärke und die maßgebenden LKW-Anteile sind in der Tabelle A zusammengestellt. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke wird über die der Planung zugrunde liegende, über alle Tage des Jahres ermittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) ermittelt, und zwar getrennt für die Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr und für die Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Soweit keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, wird dieser Wert nach den in der Straßenplanung gebräuchlichen Modell- und Trendprognosen bestimmt. Von diesem Berechnungsverfahren kann der Planungsträger nur dann abweichen, wenn er über anderweitiges Datenmaterial ver-

fügt, das unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung zur Ermittlung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke in Kfz/h und des maßgebenden LKW-Anteils in Prozent am Gesamtverkehr herangezogen werden kann.

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

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

Lärmmessungen, die zudem erst nach Abschluss der Bauarbeiten an der bestehenden Straße durchgeführt werden könnten, ergeben demgegenüber im Regelfall keine aussagekräftigen Vergleichswerte, da sie sehr stark von wechselnden Verhältnissen und Bedingungen beeinflusst werden (z.B. Witterung, von der Tageszeit abhängige Verkehrsstärken und Lkw-Anteile u.a.). Die nach dem o.g. Regelwerk ermittelten 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 zugrunde liegende Prinzip der energetischen Mittelung stellt auch sicher, dass kurzfristig auftretende, sehr hohe Pegel verstärkt in die Ermittlung des Beurteilungspegels einfließen.

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

Bei der Berechnung der Beurteilungspegel sind auch die für Steigungen und Gefälle vorgesehenen Korrekturwerte berücksichtigt worden.

Einwendungen zum lärmmindernden Belag

Viele Einwender bezweifeln, dass die lärmmindernde Wirkung der vorgesehenen Straßenbeläge dauerhaft ist. Die für die Verwendung der vorgesehenen Straßenbeläge angesetzten Korrekturwerte DStrO -5 dB(A) und DStrO -2 dB(A) für die Lärmminderung sind zulässig. Für den Belag mit DStrO -2 dB(A) wurde die dauerhafte Lärmminderung nachgewiesen (Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV). Auch für den hochwirksamen, lärmarmen Fahrbahnbelag mit DStrO = -5dB(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. 5.4.1 dieses Beschlusses).

Sonstige lärmschutzrelevante Einwendungen

Die von einigen Einwendern (insbesondere **Sammeleinwendung Nr. 5**) und Trägern öffentlicher Belange geforderte Bepflanzung/Begrünung der Lärmschutzwände und der Böschungen im Bereich der Lärmschutzwände wird der Vorhabenträger soweit technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar vornehmen.

Der Anregung der Stadt Lengerich, die Lärmschutzwände in transparenter Form auszugestalten, um den Ausblick auf den Teutoburger Wald nicht zu versperren, wird nicht gefolgt, weil die Kosten für eine transparente Ausgestaltung der Lärmschutzwände deren Nutzen deutlich übersteigen würden. Die geplanten Lärmschutzwände werden lärmtechnisch hoch absorbierend hergestellt. Die Kosten für transparente Lärmschutzwände sind bei gleichen Höhen und Längen ca. 40 % höher

anzusetzen und derartige Wände haben zudem den Nachteil, dass die Außenflächen lärmtechnisch schallhart sind und insofern den Verkehrslärm nicht „schlucken“ sondern reflektieren sowie häufig auf Dauer auch ihre Transparenz verlieren.

Der weiteren Anregung der Stadt Lengerich schon jetzt südlich der AS Lengerich Lärmschutzwände zum Schutz des Erholungsgebietes "Sonnenhügel" zu errichten, wird nicht nachgekommen, da für den Bauabschnitt der A1 südlich der AS Lengerich ein eigenes Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, in dem sämtliche bauliche Maßnahmen, die Rechte Dritter berühren, abgewogen werden.

Die **Sammeleinwendung Nr. 1** wird aus den oben genannten Gründen und unter Verweis auf Abschnitt B, Nr. 5.3.6.2 dieses Beschlusses zurückgewiesen.

Die **Sammeleinwendung Nr. 3** wird ebenfalls, soweit ihr nicht gefolgt wurde (s. vorstehende Ausführungen zum Lärmschutzbereich Osterberg unter Abschnitt B, Nr. 5.3.6.1.2 dieses Beschlusses), aus den oben genannten Gründen zurückgewiesen.

Der Planungsträger ist somit den gesetzlichen Anforderungen gerecht geworden. In die v.g. Untersuchung sind alle lärmtechnisch bedeutsamen Sachverhalte einbezogen worden. Der Vorhabenträger hat die zu erwartenden Lärmbelastungen ordnungsgemäß ermittelt und auf der aktuellen rechtlichen Grundlage – unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit – entsprechende Schutzmaßnahmen daraus abgeleitet, die in Teilbereichen von ihm selbst und der Planfeststellungsbehörde noch optimiert wurden.

5.3.6.2 Schadstoffbelastung

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

Die Straßenbauverwaltung hat für den 6-streifigen Ausbau der A 1 von der AS Lengerich bis zum AK Lotte/Osnabrück eine Luftschadstoffuntersuchung nach Maßgabe der 22. 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. 13 dieses Beschlusses).

Die Anwendung des Merkblatts über Luftverunreinigungen an Straßen ohne Randbebauung (MLuS 02, geänderte Fassung 2005) war für die Planung nicht in allen Bereichen gegeben, da im Untersuchungsgebiet querende sowie parallel verlaufende Straßen vorhanden sind und im Bereich der Anschlussstellen von mehreren getrennten Fahrspuren und Querspangen auszugehen ist. Dementsprechend wurde hier das für derartige Fragestellungen geeignete Straßennetzmodell PROKAS angewendet.

Auf der Grundlage der Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2025 wurden für das frühestmögliche Fertigstellungsjahr der Maßnahme 2015 die von den Kraftfahrzeugen emittierten Schadstoffmengen und Schadstoffimmissionen unter Einbeziehung der lokalen Wind- und Ausbreitungsklassenstatistik sowie der Hintergrundbelastung ermittelt. Das Schadstoffgutachten konzentriert sich unter Berücksichtigung der Grenzwerte und der derzeitigen Konzentrationsniveaus auf die vor allem vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Stickoxide und Feinstaubpartikel. Ebenso wurden die nicht motorbedingten Partikelemissionen aus Reifen-, Brems-, und Straßenabrieb sowie aus Wiederaufwirbelung von eingetragenem Straßenstaub berücksichtigt. Die Schadstoffe Benzol, Blei, Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid sind im Zusammenhang mit Beiträgen durch den Kfz-Verkehr von untergeordneter Bedeutung, da deren Konzentrationen in Deutschland typischerweise weit unterhalb der geltenden Grenzwerte liegen.

Die ermittelte Schadstoffabschätzung kommt zu dem Ergebnis, dass die in §§ 2 ff. der 22. BImSchV festgeschriebenen Immissionsgrenzwerte (Gesamtschadstoffbelastung) für Kohlenmonoxid, Benzol, Schwefeldioxid, Blei sowie Feinstaub (PM_{10}) im Planfall eingehalten werden.

Die Anzahl der erlaubten Überschreitungshäufigkeiten für Partikel (PM_{10}) und für NO_2 wird nicht überschritten.

An einem Wohngebäude an der A 30 wurden sowohl für den Planfall als auch für den Prognosenullfall Stickstoffdioxid (NO_2) -belastungen bis 41 µg/m³ und damit geringfügig über dem Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³ berechnet. Ausschlaggebend für diese Grenzwertüberschreitungen sind die Emissionen der A 30 und nicht die des mit diesem Beschluss festgestellten Ausbaus der A 1. Dieses Gebäude ist zwischenzeitlich jedoch abgerissen worden. An allen weiteren Gebäuden im Untersuchungsgebiet werden NO_2-Belastungen unter 36 µg/m³ berechnet. Im Planfall sind durch Verringerung der Stauhäufigkeit nach dem Ausbau geringere NO_2-Belastungen zu erwarten.

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, Bauabschnitt 1, die PM_{10} Jahresmittelwerte mit 24 µg/m³ und damit unter dem Grenzwert von 29 µg/m³ berechnet wurden, ist davon auszugehen, dass auch der Grenzwert für $PM_{2,5}$ von 25 µg/m³ nicht erreicht und nicht überschritten wird. 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 Pkws hat in den letzten Jahren beispielsweise zu einem Rückgang der Stickstoffdioxidimmissionen von etwa 25 % geführt. Darüber hinaus lassen sich Schadstoffemissionen auch durch die Verbesserung des Verkehrsflusses reduzieren.

5.3.6.3 Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der künftig ausgebauten Autobahn A 1 ergeben sich spürbare Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Dies gilt, obwohl bisher gesetzliche Vorschriften für den Erschütterungs-Immissionsschutz fehlen. Denn zum einen sind die Bauarbeiten unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst auszuführen und zum anderen befinden sich keine erschütterungsemp-

findlichen 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.

Der Vorhabenträger wird gleichwohl Beweissicherungsmaßnahmen durch einen Bausachverständigen für die in der Synopse oder in der Niederschrift zum Erörterungstermin genannten Gebäude durchführen, um die Feststellung etwaiger Schadensersatzansprüche, die auf das Straßenausbauvorhaben zurückzuführen sind, zu ermöglichen (s. Abschnitt A, Nr. 5.10.5 dieses Beschlusses).

5.3.6.4 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.

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. 1971, S. 264 und Urteil v. 30.10.2009 – V ZR 17/09 - NJW 2010, S. 1141):

a) Beeinträchtigt der Bau einer Straße nach Art und Ausmaß die Nutzung eines Nachbargrundstücks derart, dass diese Beeinträchtigungen vom Nachbarn der Straße nicht hingenommen zu werden brauchen, d.h. sind diese Beeinträchtigungen wesentlich und hervorgerufen durch eine Nutzung des störenden Straßengrundstücks, die nicht ortsüblich

ist, kann dem hiervon Betroffenen nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles eine Entschädigung nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zustehen. Soweit der Nachbar die Einwirkungen nach § 906 Abs. 1 BGB dulden muss, scheidet dagegen ein unter dem Gesichtspunkt der Entschädigung relevanter Eingriff von vornherein aus.

Ob die genannten Voraussetzungen für eine derartige Entschädigung vorliegen, wird in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren entschieden. Auf Abschnitt B, Nr. 9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

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

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

5.3.7 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. Die Ausdehnung des geplanten Wasserschutzgebietes (Schutzzone III A und III B) Schollbruch wurde bei der Aufstellung der Unterlagen berücksichtigt. 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 den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWaG) geplant worden.

In Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden des Kreises Steinfurt und der Bezirksregierung Münster wurde die Ausbildung der zukünftigen Einleitungsstellen und deren zulässige Einleitungsmengen erarbeitet. In den Bereichen, wo eine geschlossene Entwässerung geplant ist, wird zum Schutz der Gewässer vor der Einleitung eine Regenwasserbehandlung (Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Regenklärbecken) vorgesehen, um eine Entspannung der Gewässer zu erreichen und eine mögliche Belastung der Gewässer durch Leichtflüssigkeiten zu vermeiden. Bei den 13 geplanten Regenrückhaltebecken sind bei 12 Anlagen zusätzlich Regenklärbecken vorgeschaltet. Zudem sind an der AS Lengerich zwei weitere, in den Straßenkörper integrierte, Regenklärbecken vorgesehen. Bei allen 13 Regenrückhaltebecken werden durch die Ablaufbauwerke die Wasserabflüsse zusätzlich gedrosselt. Das Gesamtbeckenvolumen beträgt 8.695 m³. Das Regenwasser wird hierdurch zeitverzögert zum Regenereignis in die Vorfluter eingeleitet. Insofern erfolgt eine Verzögerung des Abflusses, die zur Entspannung der Gewässerauslastung und zu einer Optimierung der Grundwasserneubildungsrate beiträgt sowie auch dem Schutz der an den Vorflutern anliegenden, insbesondere landwirtschaftlichen Flächen, dient. Es kommt in diesem Planfeststellungsabschnitt nicht zu einer dauerhaften Grundwasserabsenkung, wie von Einwendern befürchtet. Nicht völlig auszuschließen ist eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung im Zuge der Fundamentarbeiten der Brückenbauwerke und der beiden Betonregenrückhaltebecken unter der Talbrücke "Exterheide". Diese Absenkung ist aber jeweils nur temporär.

Gegenüber dem bestehenden Entwässerungssystem der A 1, ohne jegliche Rückhaltung und Regenwasserbehandlung im betrachteten Planfeststellungsabschnitt, ergeben sich durch die vorgesehenen baulichen Maß-

nahmen deutliche Verbesserungen hinsichtlich der Einleitungsmengen und der Qualität der einzuleitenden Wassermengen.

Die ordnungsgemäße Behandlung und Einleitung des Straßenwassers ist in den Wassertechnischen Unterlagen für den hier vorliegenden Planfeststellungsabschnitt der A 1 dokumentiert und wurde mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 12 und Nr. 2.3, lfd. 22 - 25 dieses Beschlusses).

Die Lage und Ausführung der Regenrückhalte- und Regenklärbecken wurden insbesondere hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme auf das notwendige Maß beschränkt. Durch die Deckblätter III, IV, V, und VI wurden die Regenrückhalte- und Regenklärbecken 1, 4, 8 und 13 aufgrund von Einwendungen gegen die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen überarbeitet. Das Regenrückhalte- und Regenklärbecken 4 wurde auf eine öffentliche Fläche verlegt. Gegenüber der ursprünglichen Planung konnten somit nochmals Optimierungen Berücksichtigung finden.

Untersuchungen der Gewässer (z. B. Strukturgüte, biol. oder chem. Gewässergüte), wie von einigen Einwendern gewünscht, werden von den beteiligten Fachbehörden im Rahmen dieser Planfeststellung nicht für erforderlich gehalten. Im Vorfeld wurde mit den Fachbehörden abgestimmt, dass nur geringe Einleitungsmengen (Berechnungsgrundlage Merkblatt ATV DVWK- M 153) in die Vorfluter eingeleitet werden dürfen, die keine Überlastung - hydraulisch und gewässerökologisch - bewirken. Dieses gilt auch für den Einsatz von Auftaustoffen (Salz) im Winter, der durch den Straßenbaulastträger unter ökologischen wie wirtschaftlichen Gesichtspunkten so sparsam und gezielt wie möglich erfolgt. Der Einsatz von Auftaustoffen lässt sich insbesondere im Winter und Frühjahr im Grundwasser und in Oberflächenwässern feststellen. Die unvermeidbare Salzfracht ist nach ausreichender Verdünnung in der Regel nicht problematisch für Gewässer. Der Hauptanteil des ausgebrachten Tausalzes verbleibt innerhalb eines Bereiches von wenigen Metern vom Straßenrand entfernt. Schädliche Auswirkungen sind hier allenfalls in besonders gelagerten Einzelfällen zu erwarten. Im Allgemeinen stellt die Belastung der Gewässer mit Chloriden aus der Auftaustoffeverwendung derzeit kein vorrangiges Problem für den Gewässerschutz dar.

Weiterhin wird von Einwendern eine Beeinträchtigung des Wechter Mühlenbaches durch sonst verunreinigtes Niederschlagswasser, welches von

den versiegelten Fahrbahnflächen über ein Regenrückhaltebecken abgeleitet wird, befürchtet, verbunden mit sich daraus ergebenden nachteiligen Auswirkungen für 6 Fischteiche (Fischsterben etc., Überlaufen wegen zu geringen Beckenvolumens) und das Naturschutzgebiet "Talaue bei Haus Marck".

Seit der Verkehrsfreigabe der A 1 zwischen dem AK Münster/Süd und dem AK Lotte/Osnabrück im Jahr 1968 werden durch das vorhandene Entwässerungssystem für das Straßenoberflächenwasser der A 1 bereits bis zu 226,5 l/s (Einleitungsstelle 119) ungeklärt in das Gewässer 2180 eingeleitet. Von dort fließt anschließend das Oberflächenwasser über den Wechter Mühlenbach durch die genannten 6 Fischteiche. Durch die planfestgestellte Regenwasserbehandlung (Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Regenklärbecken) in diesem Abschnitt der A 1 wird eine mögliche Belastung der Gewässer durch Leichtflüssigkeiten vermieden und es ergibt sich gegenüber dem bestehenden Entwässerungssystem der A 1 ohne jegliche Rückhaltung und Regenwasserbehandlung eine deutliche Verbesserung hinsichtlich der Einleitungsmengen und der Qualität der einzuleitenden Wassermengen. Dies gilt insbesondere auch für den Wechter Mühlenbach und das Naturschutzgebiet "Talaue bei Haus Marck". Eine nicht ausreichende Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens ist durch die Beachtung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften sowie Abstimmung der Planung mit den Fachbehörden nicht zu befürchten.

Die **Sammeleinwendungen Nrn. 7, 8, 9 und 10** und **Einzeleinwendungen lfd. Nr. 4, 16, 27, 47, 48, und 86** der Synopse werden daher zurückgewiesen.

Eine von Privaten geltend gemachte Beeinträchtigung des Grundwassers im Einzugsbereich der Wassergewinnungsanlage Schollbruch ist nicht zu befürchten, weil keine unmittelbare Einleitung in die Schutzzone II erfolgt, sondern die Einleitungsstellen in den Leedener Mühlenbach in der geplanten Wasserschutzzone III liegen. Darüber hinaus wird durch die vorgesehenen Wasserbehandlungsanlagen (Regenklärbecken) eine deutliche Verbesserung der Qualität der eingeleiteten Straßenwässer gegenüber dem Ist-Zustand erreicht. Die Planungen zur Schutzgebietsausweisung der Oberen Wasserbehörde und die vorliegenden Ausbauplanungen werden weiterhin eng aufeinander abgestimmt. Der Wasserversorgungsver-

band Tecklenburger Land hat bezüglich des Wasserschutzgebietes Schollbruch im Rahmen der Anhörung ebenfalls keine Bedenken geltend gemacht, da im Bereich der Schutzzone die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) beachtet werden. Im Bereich der AS Lengerich ist die Anwendung der RiStWaG nicht notwendig, weil sich die A 1 in diesem Bereich nicht innerhalb der dortigen Wasserschutzgebiete Lengerich und Brochterbeck befindet.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass es in der Vergangenheit durch Starkregenereignisse zu erheblichen Hochwassersituationen im Bereich des Gewässersystems beidseits der Autobahn gekommen ist, die auch aufgrund einer partiell unzureichenden Ausbausituation der Vorfluter zu Schäden insbesondere landwirtschaftlicher Flächen geführt haben.

Im Rahmen dieses Ausbauvorhabens ist neben den bereits versiegelten Fahrbahnflächen der durch die Mehrversiegelung von Flächen in Höhe von ca. 16 % eintretende zusätzliche Abfluss zu erfassen und ein schneller Abfluss in den Leedener Mühlenbach auszugleichen. Das planfestgestellte Vorhaben hat jedoch nicht -wie von mehreren Einwendern gefordert- einen umfassenden Hochwasserschutz zu gewährleisten. Den geforderten Schutz vor Überschwemmungen infolge von außergewöhnlichen Hochwasserereignissen wie beispielsweise im August 2010 können die genannten Maßnahmen nicht erfüllen. Hierzu wären Maßnahmen erforderlich, die den Abfluss aus dem gesamten Einzugsgebiet der betroffenen Gewässer zurückhalten. Solche Hochwasserschutzmaßnahmen sind im Zusammenhang mit neuen Flächenversiegelungen nicht geboten, weil der Einfluss der Abflüsse der versiegelten Autobahnflächen auf den Gesamtabfluss bei außergewöhnlichen Hochwasserereignissen im Betrachtungsgebiet nur sehr gering ist. Die versiegelten Flächen des hier vorliegenden Planfeststellungsabschnittes der A 1 können allein keine Hochwasserabflüsse hervorrufen. Die negativen Einflüsse der Baumaßnahme auf das Abflussgeschehen werden durch die geplanten Schutzmaßnahmen (Regenklär- und Regenrückhaltebecken sowie Versickerung) ausreichend kompensiert. Zudem entfällt zukünftig das Oberflächenwasser der Rastplätze Bashake, Exterheide, Petersberg und Habichtswald, da diese Rastplätze rekultiviert werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen wird eine Reduzierung der Einleitungsmenge auf ca. 1/8 gegenüber der heutigen Situation am Leedener Mühlenbach erreicht und damit eine deutliche Verbesserung gegenüber der bisherigen Einleitungssituation bis in den Be-

reich des Goldbaches hinein erzielt. Dies entspricht auch den Vorgaben der Wasserbehörden, dass nur so geringe Einleitungsmengen in die Vorfluter (gedrosselt und vorgeklärt) eingeleitet werden, die keine hydraulische oder gewässerökologische Überbelastung des Gewässers verursachen.

5.3.8 Bodenschutz

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

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

5.3.9 Naturschutz und Landschaftspflege

5.3.9.1 Rechtsgrundlagen

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 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

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

5.3.9.2 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.

5.3.9.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen

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

- Verminderung der anlagebedingten Flächeninanspruchnahme durch überwiegende Erstellung der Straßenböschungen im Bereich des bestehenden Straßenkörpers
- Fassung, Rückhaltung und Reinigung des auf der A 1 anfallenden Niederschlagswassers vor Einleitung in klassifizierte Gewässer
- Anlage der Entwässerungseinrichtungen in relativ unempfindlichen, landwirtschaftlich genutzten Bereichen
- Bei besonders schutzwürdigen angrenzenden Flächen (FFH-Gebiet Habichtswald, ältere Gehölzbestände, bedingt naturnahe Fließgewässer, Feuchtwiesen sowie archäologischer Fundplatz Tecklenburg-Leeden Mkz. 3713,14 südöstlich der Talbrücke Habichtswald) Ausführung der Bauarbeiten grundsätzlich von der Trasse aus
- Im Bereich besonders schützenswerter Biotope wie der Orchideenwiese an der 'Talbrücke Habichtswald Reduzierung des Arbeitsstreifens auf das absolute Minimum (5m ab Brückentraufe) und Errichtung von Bauzäunen
- Schutz der vorhandenen Vegetation gemäß DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen)
- Abtrag und sachgerechte Lagerung des wieder einzubauenden Oberbodens (z.B. unter Beachtung der DIN 18915)
- Sachgerechte Lagerung von Baumaterialien
- Einhaltung spezieller Vorsichtsmaßnahmen im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen einschließlich Beachtung von Unfallvorsorgemaßnahmen zur Schadensminimierung etc. (z.B. in Anlehnung an RiSt-Wag)
- Bei der Gründung von Brückenpfeilern: Bohrpfahlgründung zur Vermeidung von Grundwasserabsenkungen
- Im Bereich der Talbrücken: bei baubedingter Querung von Fließgewässern ggf. Errichtung von Behelfsbrücken unter Berücksichtigung der Uferstruktur
- Im Bereich der Talbrücken: Verminderung von baubedingten Staubeinträgen durch Anbringen von Schutzplanen am Baugerüst

- Zügige standortgerechte Wiederbepflanzung der Straßenböschung nach Abschluss der Bauarbeiten, Wiederherstellung der bestehenden Schutzfunktion, erneute Einpassung in das Landschaftsbild
- Standortgerechte Wiederherstellung baubedingt in Anspruch genommener Flächen
- Ggf. Durchführung archäologischer Prospektionsmaßnahmen .

Des Weiteren sind folgende Schutzmaßnahmen vorgesehen:

Die Flächeninanspruchnahme und temporäre Inanspruchnahme für von an Bauflächen angrenzende Flächen wird auf ein Minimum reduziert.

Angrenzende Wald- und sonstige Gehölzbestände werden während der Bautätigkeit durch spezielle Maßnahmen in Anlehnung an die RAS LP-4 sowie die DIN 18920 geschützt und gesichert durch z.B. Schutzzäune und durch Stammschutz in Form von Bretterzäunen oder Drainschläuchen. Grundsätzlich wird darauf geachtet, dass Stamm-, Wurzel- und Kronenbereich der zu erhaltenen Gehölze während der gesamten Bauzeit ausreichend vor Beschädigungen (insbesondere mechanische Verletzungen, Eindringen schädlicher Stoffe in den Untergrund, Bodenverdichtung durch Befahren, Freilegen der Wurzeln, Ablagern von Baumaterial im Wurzelbereich) geschützt sind. Sonstige wertvolle Biotoptypen (wie z.B. das Nass-, Feuchtgrünland und geschützte Biotop im Bereich der Talbrücke Habichtswald oder das FFH-Gebiet Habichtswald) werden ebenfalls durch Bauzäune geschützt. Weitere Einzelheiten sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 14 und Nr. 2.2, lfd. Nr. 17 dieses Beschlusses).

5.3.9.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Trotz Berücksichtigung der vorgenannten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie der Gestaltungsmaßnahmen verursacht das Straßenausbauvorhaben erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Von der Baumaßnahme gehen Einflüsse unterschiedlicher Art und Intensität auf die Nutzungsansprüche aus, nämlich Auswirkungen auf die Faktoren Boden, Wasserhaushalt, Tier- und Pflanzenwelt und Landschaftsbild, Erholung und Freizeit. Die Beeinträchtigungen sind insbesondere folgende:

- Verlust von allgemeinen Bodenfunktionen und Vegetationsbeständen (Gehölzbestände, Grünland, Säume, Ruderalfluren) im unmittelbaren Straßenrandbereich durch Versiegelung und Umlagerung
- Verlust von Gewässern
- Temporärer Verlust von Gehölzbeständen, Grünland, Ackerbrachen, Ruderalfluren, Gewässern
- Beeinträchtigung der Bodenfunktionen durch Verdichtung
- Bestandsrückgang der Feuchtwiesenarten
- Verlust von Böden mit biotischer Lebensraumfunktion und/oder kulturhistorischer Bedeutung
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Versiegelung und den Verlust des Straßenbegleitgrüns

Im Hinblick auf Details bezüglich der von der Maßnahme ausgehenden Beeinträchtigungen wird auf den LBP (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 14 und Nr. 2.3, lfd. Nr. 20) sowie die Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG, insbesondere auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 4.4.1 verwiesen.

5.3.9.5 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 kompensiert, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder 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.

Im vorliegenden Fall können die aus dem Eingriff in Natur und Landschaft resultierenden Beeinträchtigungen nicht ausgeglichen werden. Die nicht ausgleichbaren Eingriffe sind nach § 15 Abs. 2 BNatSchG vom Verursacher in sonstiger Weise zu kompensieren. In sonstiger Weise kompensiert ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in der betroffenen naturräumlichen Region in gleichwertiger Weise ersetzt sind oder das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG).

Die Ersatzmaßnahmen sind geeignet, das bestehende Ausgleichsdefizit zu kompensieren. Näheres ist dem Erläuterungsbericht und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nrn. 1, 14; Nr. 2.3, lfd. Nr. 20).

Im Verlauf des Verfahrens wurde aufgrund einer privaten Einwendung der Landschaftspflegerische Begleitplan partiell überarbeitet und als Deckblatt I in das Verfahren eingebracht. Es umfasst die Verlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, um die Inanspruchnahme einer privaten Grundstücksfläche zu vermeiden. Danach entfallen die Maßnahmen A 1, A 2, A 3, E 1, E 2 und E 3 und werden ersetzt durch die Maßnahmen E 7 und E 8.

Im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung sind insgesamt folgende konzentrierte Kompensationsmaßnahmen vorgesehen und werden angeordnet:

- Kompensationsflächenpool "Schöllerhof Vinte"
    - Entwicklung eines naturnahen, bodensauren Birkenmoorwaldes mit arten- und strukturreichem Waldrand durch Waldumwandlung (Maßnahmen E 4 und E 5)

    - Entwicklung eines naturnahen, bodensauren Stieleichenwaldes mit arten- und strukturreichem Waldrand durch Waldumwandlung (Maßnahme E 6)
- Maßnahmenkomplex "Wersener Heide /Vogelpohl"
    - Entwicklung einer naturnahen Waldfläche (Maßnahme E 7)
    - Entwicklung einer extensiv genutzten Grünlandfläche einschl. Blänke (Maßnahme E 8)

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

Daneben sieht die Landschaftspflegerische Begleitplanung umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen (G 1 bis G 3) entlang der Trasse, auf den neu entstehenden Straßenböschungen und im Bereich der Regenrückhaltebecken vor (Anpflanzung von Baum- und Strauchhecken, Einsaat von Landschaftsrasen), die dazu beitragen, dass

- die Trasse erneut in die Landschaft eingebunden wird,
- Funktionen des Immissions- und Erosionsschutzes übernommen werden,
- Tiere (z. B. Vögel, Fledermäuse) vor der Überquerung der Fahrbahn umgelenkt werden,
- die Entwässerungsanlagen in die Landschaft eingebunden werden.

Da die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ausgeglichen bzw. – soweit nicht ausgleichbar – jedenfalls in sonstiger Weise kompensiert werden können, wird der Eingriff zugelassen.

5.3.9.6 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. neu gestalten. Auch der Ersatz muss noch in einer nachvollziehbaren Beziehung zu dem stehen, was es zu ersetzen gilt. Da also ein biologisch-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden.

Die durch die zusätzliche Versiegelung gestörten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes können nicht allein durch eine entsprechende Bodenentsiegelung funktionsloser Straßenabschnitte und Gebäudeflächen ausgeglichen werden, sondern auch durch Überführung von Flächen in einen – bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen – höherwertigen Zustand, so dass diese die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernehmen. Dies wird hier durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen erreicht. Es ist nicht erforderlich und in der Regel auch kaum möglich, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Entsiegelungen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

Zu den Einwendungen gegen die Auswahl der Flächen für die Kompensationsmaßnahmen ist grundsätzlich Folgendes zu sagen:

Vor der Inanspruchnahme privaten Eigentums sind im öffentlichen Eigentum stehende Flächen (aus dem allgemeinen Grundvermögen des Bundes sowie anderer öffentlicher Körperschaften) im Umfeld der Straßenbaumaßnahme auf ihre ökologische Aufwertbarkeit und Nutzbarkeit für Kompensationsmaßnahmen zu prüfen (vgl. BVerwG, Urteil v. 26.1.2005 – 9 A 7/04 – DVBl. 2005, 900). Diese Vorgabe wurde im vorliegenden Fall in besonderer Weise beachtet, indem ausschließlich entsprechend verwertbare Flächen der Bundesrepublik Deutschland und der Stiftung Schöllerhof einbezogen worden sind und somit im Privateigentum stehende landwirtschaftliche Flächen geschont werden konnten.

Es sind nur solche Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen worden, die sich zum Erreichen des naturschutzrechtlich vorgegebenen Zwecks eignen. Insbesondere wird durch die Kompensationsmaßnahmen nicht die wirtschaftliche Existenz von Einwendern gefährdet oder gar vernichtet.

Vielmehr wurde durch das Deckblatt I eine Kompensationsfläche verlegt, um landwirtschaftlichen Interessen entgegenzukommen und auf die Betroffenheit eines landwirtschaftlichen Betriebes (Einwender **lfd. Nr. 40**) zu verzichten.

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

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

5.3.10 Artenschutz

5.3.10.1 Rechtsgrundlagen

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

§ 44 Abs. 1 BNatSchG verbietet:

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

2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,

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

4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören

(Zugriffsverbote).

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

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässige 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 das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wild lebender 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 ein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nicht vor.

5.3.10.2 Verfahren

Der Vorhabenträger hat die für eine artenschutzrechtliche Beurteilung erforderliche Datengrundlage geliefert und als Artenschutzfachliche Betrachtung (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 16 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, die u.a. durch eine Abfrage bei den Landschaftsbehörden und ehrenamtlichen Institutionen des Naturschutzes ermittelt worden sind sowie eines erstellten Fledermausfachgutachtens zum Fledermausvorkommen im Habichtswald (vergl. Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 18 dieses Beschlusses) liegen umfangreiche Erkenntnisse über das relevante Artenvorkommen vor, so dass die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange auf einer hinreichenden Planungsgrundlage erfolgt.

Die artenschutzrechtliche Prüfung des Vorhabenträgers kommt in Übereinstimmung mit der Einschätzung der Landschaftsbehörden zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben unter Beachtung der mit diesem Beschluss festgestellten Vermeidungsmaßnahmen keine Konflikte mit artenschutzrechtlichen Vorgaben erwarten lässt und die Verbotstatbestände der §§ 15 Abs. 5 und 44 Abs. 1 BNatSchG demnach nicht erfüllt werden.

5.3.10.3 Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbote

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

Im Artenschutzgutachten (siehe Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 16 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 Minderungs-

maßnahmen so verringert wird, dass der Erhaltungszustand der lokalen Populationen gewahrt bleibt und deshalb keine Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG entgegenstehen. Für alle anderen geprüften Arten, aber auch bei den übrigen landesweit ungefährdeten Vogelarten sind keine Beeinträchtigungen mit Relevanz für die lokale Population zu erwarten. Für diese Allerweltsvogelarten kann wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und ihres landesweit günstigen Erhaltungszustandes davon ausgegangen werden kann, 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 (hier: Maßnahmen während der Bauzeit wie Bauzeitenregelung mit Rodungs- und Baumfällarbeiten, Kennzeichnung von Tabuzonen, die von einer bauzeitlichen Inanspruchnahme ausgenommen werden, Errichtung von Schutzzäunen, Kontrollen von potentiellen Quartierbäumen bei Fledermäusen, zügige Wiederbepflanzung der Böschungen nach der erdbaulichen Fertigstellung) 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 Vogel- und Fledermausarten sowie drei Amphibienarten und eine Reptilienart als besonders geschützte Arten nachgewiesen bzw. es konnte aufgrund der vorliegenden Habitatstrukturen ein Vorkommen nicht ausgeschlossen werden.

<u>Fledermäuse</u>

- Großer Abendsegler
- Kleiner Abendsegler
- Große Bartfledermaus
- Bechsteinfledermaus
- Braunes Langohr
- Breitflügelfledermaus
- Fransenfledermaus
- Großes Mausohr
- Wasserfledermaus
- Zwergfledermaus

Reptilien

- Zauneidechse

Amphibien

- Kammmolch
- Kreuzkröte
- Laubfrosch

Vögel

- Bekassine
- Eisvogel
- Gartenrotschwanz
- Kiebitz
- Mäusebussard
- Nachtigall
- Neuntöter
- Rebhuhn
- Schleiereule
- Schwarzspecht
- Steinkauz
- Teichrohrsänger
- Uferschwalbe
- Uhu
- Waldlaubsänger
- Waldschnepfe

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

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

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

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

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

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

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

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

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.

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

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

Aufgrund der Vorbelastung der A 1 ist davon auszugehen, dass die vorhabenbedingt beanspruchten Biotoptypen höchstens sporadisch aufgesucht werden und es sich 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 wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören, liegt im Zusammenhang mit der Planung nicht vor, da die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Die fachlichen Darlegungen des Gutachters sind nachvollziehbar und plausibel. Begründete Zweifel an diesen Aussagen 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.

5.3.11 FFH-Gebiet Habichtswald

Im Planungsraum kommt ein NATURA 2000-Gebiet vor. Es handelt sich hierbei um das FFH-Gebiet DE-3713-302 (Habichtswald).

Der Habichtswald wird von der BAB 1 durchquert, wobei der überwiegende Teil des FFH-Gebietes nordwestlich der Autobahn liegt.

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. 2.2, lfd. Nr. 17 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. 14 und Nr. 2.3, lfd. Nr. 20 dieses Beschlusses) verträglich im Sinne der FFH-Richtlinie ist. Gemäß der „Vollzugshilfe zur Ermittlung erheblicher und irrelevanter Stoffeinträge in Natura 2000-Gebiete“ (LUA Brandenburg, 2009) gehören die im Habichtswald als maßgebliche Bestandteile des Schutzgebietes vorkommenden Lebensraumtypen 9130 (Waldmeister-Buchenwald) und 91E0 (hier: Bachbegleitender Erlenwald) nicht zu den gegenüber Randeutrophierung empfindlichen Lebensraumtypen. Daher wird der Ausbau der bestehenden A1 nicht zu einer relevanten Standortveränderung im FFH-Gebiet Habichtswald führen. Aufgrund einzuhaltender Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (u.a. Einrichtung des Arbeitsstreifens auf

vorhandenen befestigten Flächen der A 1 und Sicherungsmaßnahmen an den Baustellen) verursacht das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgebietes. Daraus ergibt sich, dass das Vorhaben bei Einhaltung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen verträglich im Sinne der FFH-RL ist.

5.3.12 Landschaftsschutzgebiete

Die BAB 1 liegt im Geltungsbereich der Landschaftsschutzgebiete „Teutoburger Wald von Tecklenburg-Lengerich“ und „Sundern- Habichtswald-Hagenberg“. Im Nahbereich des beplanten Autobahnabschnittes befindet sich außerdem das Landschaftsschutzgebiet „Kulturlandschaft Haus Marck“ als Bestandteil des Landschaftsplanes Va Talaue Haus Marck.

Die Flächeninanspruchnahme im Bereich der o. g. Landschaftsschutzgebiete wird auf ein Minimum reduziert. Darüber hinaus werden 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 § 69 Abs. 1 Satz 1 Buchst. b) LG erfüllt.

Das Landschaftsbild wird bereits heute durch die vorhandenen Verkehrswege, insbesondere durch die A 1 und die A 30 geprägt, und die Auswirkungen auf die Landschaft werden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ausgeglichen. 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.

5.3.13 Geschützte Biotope gemäß § 62 LG NRW

Im Umfeld des Bauvorhabens befinden sich die gem. § 62 LG NRW geschützten Biotope GB-3713-239, GB-3713-241, GB-3713-701 und GB-3713-703. Davon befinden sich zwei in unmittelbarer Nähe zur A 1:

Biotop GB-3713-239

Das geschützte Biotop GB-3713-239 (Nass- und Feuchtgrünland) liegt im Bereich der Talbrücke Habichtswald. Es handelt sich um eine Orchideenwiese mit Breitblättrigem Knabenkraut (Dactylorhiza majalis, RL 2 NW).
Bei diesem geschützten Biotop können Beeinträchtigungen im Bereich der Talbrücke nicht gänzlich vermieden werden. Der Baustreifen, der im Bereich der Talbrücken im Regelfall 10 m breit ist, wird in diesem Fall auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt (Bereich unter der Talbrücke sowie 5 m ab neuer Brückentraufe) und durch einen Bauzaun begrenzt. Die unvermeidbare, vorübergehend bauzeitliche Inanspruchnahme beträgt damit ca. 1.120 m². Mögliche andere baubedingte Auswirkungen (z.B. Verdriftung belasteter Stäube) werden durch geeignete Schutz- und Sicherungsmaßnahmen zurückgehalten (z.B. Schutzplane am Gerüst). Die Bauausführung bei der Gründung der neuen Widerlager und Brückenpfeiler hat so zu erfolgen, dass keine Grundwasserabsenkung damit verbunden ist. Durch die Verbreiterung der Brücke erfolgt anlagebedingt eine lineare dauerhafte Inanspruchnahme in einem Umfang von ca. 130 m². Im Hinblick auf die lichte Höhe der Talbrücke und die bereits bestehende Beeinträchtigung durch das Brückenbauwerk wird diese Beeinträchtigung als

nicht erheblich eingestuft. Darüber hinaus wird im Bereich des geschützten Biotops "Orchideenwiese" an der Talbrücke Habichtswald vor Beginn der Bauarbeiten eine detaillierte Darstellung der Maßnahmen und der baubedingten Inanspruchnahme von Flächen erfolgen und während der Baumaßnahme ein kontinuierliches mit der Unteren Landschaftsbehörde und dem ehrenamtlichen Naturschutz abgestimmtes Monitoring stattfinden. Die innerhalb des Baustreifens stehenden Orchideen werden in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Steinfurt und der Biologischen Station Kreis Steinfurt e.V. vor Baubeginn zu ihrem Schutz umgepflanzt. Im Zuge des Ausbaus werden Veränderungen an der Autobahnentwässerung vorgenommen (Fassung des auf der A 1 anfallenden Niederschlagswassers, Errichtung eines RRB/RKB). Beeinträchtigungen der Orchideenwiese sind hiermit nicht verbunden.

Biotop GB-3713-241

Im Bereich des geschützten Biotops GB-3713-241 (Zwergstrauch-, Ginster-, Wacholderheiden) bei der Margarethen-Egge verläuft die A 1 in einem deutlichen Einschnitt. Die Bauarbeiten werden hier von der Trasse aus erfolgen (Einrichtung des Baustreifens im Bereich des Böschungsfußes der Autobahn). Eine Beeinträchtigung des geschützten Biotops, welches durch den äußeren gehölzbestandenen Teil der Autobahnböschung und den Hermannsweg von der A 1 getrennt wird, ist nicht zu erwarten, zumal eine baubedingte Inanspruchnahme als Lagerfläche auszuschließen ist.

Biotop GB-3713-701

Innerhalb des FFH-Gebiets Habichtswald (Ostseite) grenzt eine Teilfläche des GB-3713-701 (Auwälder) an die A 1 an. Dies Biotop befindet sich zu der geplanten Baustellenfläche in einer Entfernung von 10 m, so dass nicht von einer Beeinträchtigung ausgegangen wird.

Biotop GB-3713-703

Das Biotop GB-3713-703 (Fließgewässer/Quellbereiche) befindet sich in ca. 120 m Entfernung zum Bauvorhaben, sodass es weder zu bau- oder anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen noch zu betriebsbedingten Auswirkungen kommt.

5.3.14 Land- und Forstwirtschaft

5.3.14.1 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 Ausgleichsmaßnahmen ausgesucht worden, mit denen die Eingriffe in Natur und Landschaft optimal ausgeglichen werden können. Hierbei sind Empfehlungen der Landschafts- und Forstbehörden sowie der anerkannten Naturschutzverbände eingeflossen. Bei der Umsetzung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen lässt sich somit nicht vermeiden, dass hierfür – in der Regel – intensiv landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen. Denn allein durch Aufwertung solcher Flächen können die mit den Ausgleichsmaßnahmen verfolgten Ziele erreicht werden.

Aufgrund der Einwendung **lfd. Nr. 40** wurde der Landschaftspflegerische Begleitplan überarbeitet und als Deckblatt I ins Verfahren eingebracht. Hierdurch werden nun vorrangig öffentliche Flächen für Kompensationsmaßnahmen verwendet und auf die Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen des Einwenders verzichtet.

Die Anbindung des Zufahrtsweges zum Regenrückhalte- und Regenklärbecken 1 an die Tangentialausfahrt wurde aufgrund der Einwendung **lfd. Nr. 7** überarbeitet und als Deckblatt III ins Verfahren eingebracht. Die Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen reduziert sich dadurch um 2.612 m^2.

Das Regenrückhalte- und Regenklärbecken 4 wurde wegen Einwendungen gegen die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen (**lfd. Nr. 79**) auf die unmittelbar angrenzende öffentliche Fläche (ehem. Rastplatz Petersberg) verlegt und als Deckblatt IV ins Verfahren eingebracht. Die Inanspruchnahme der ursprünglich vorgesehenen Fläche ist nicht mehr erforderlich.

Wegen der Berücksichtigung der Einwendungen **lfd. Nr. 69 und 79** gegen die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen wurde im Einvernehmen mit der Eigentümerin das Regenrückhalte- und Regenklärbecken 8 verlegt sowie die Notumfahrung 4 modifiziert und als Deckblatt V ins Verfahren eingebracht. Ein entsprechender Bauerlaubnisvertrag wurde zwischenzeitlich geschlossen.

Das Regenrückhalte- und Regenklärbecken 13 wurde wegen der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen einvernehmlich mit der Einwenderin **lfd. Nr. 61** modifiziert und als Deckblatt VI ins Verfahren eingebracht.

Aufgrund der Einwendungen **lfd. Nr. 33 und 77** gegen die Inanspruchnahme einer landwirtschaftlichen Nutzfläche für eine vorübergehende Inanspruchnahme wurde in Abstimmung mit den Einwendern ein Alternativstandort erarbeitet und als Deckblatt VII ins Verfahren eingebracht. Ein entsprechender Bauerlaubnisvertrag wurde zwischenzeitlich geschlossen.

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.

5.3.14.2 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 Eigen-

tümers 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.

5.3.14.3 Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung angrenzender Grundstücke

Die mit dem Vorhaben verbundene Neuversiegelung beträgt ca. 5,27 ha. Das auf diesen Flächen anfallende Niederschlagswasser kann nicht direkt in den Untergrund gelangen. Z.T. ist wie im Bestand eine Versickerung über die Böschungen und Mulden möglich. Streckenweise wird das Wasser jedoch gefasst und zunächst in RKB/RRB und anschließend in benachbarte Fließgewässer eingeleitet. Hierdurch wird es dem Grundwasser weitgehend entzogen. In der Anlage der Entwässerungseinrichtungen ist jedoch eine Verbesserung der heutigen Situation zu sehen, da hierdurch das Risiko des Schadstoffeintrags in das Grundwasser deutlich gemindert wird.

Durch die vorgesehenen Regenrückhaltemaßnahmen wird eine Reduzierung der maximal zulässigen Einleitungsmenge auf ca. 1/8 gegenüber der heutigen Situation von insgesamt 711 l/Sek. am Leedener Mühlenbach erreicht. Hierdurch ergibt sich eine deutliche Verbesserung gegenüber der bisherigen Einleitungssituation auch im Hinblick auf den Böschungsbereich der angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücksflächen.

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 Straßenablaufwasser statt.

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

lung von hydrologischen, klimatologischen und pflanzensoziologischen Gutachten im Rahmen der Planfeststellung war daher nicht geboten.

5.3.14.4 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.

5.3.15 Kommunale Belange

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

5.3.16 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.

5.3.17 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 Belange als optimal zu bezeichnen. Die Kosten für die Baumaßnahme sind in die Abwägung mit einbezogen worden; sie waren letztlich aber nicht entscheidungsrelevant.

Zu Zeiten immer knapper werdender Haushaltsmittel für Infrastrukturmaßnahmen auf dem Verkehrssektor ist die Forderung nach äußerst sparsamem und effektivem Einsatz von Haushaltsmitteln ein öffentlicher Belang, der besonderes Gewicht erhalten hat und der der Verwirklichung eines Vorhabens oft sehr enge Grenzen setzt und wünschenswerte Alternativen zurückstehen lässt. Die Planfeststellungsbehörde hatte somit zwischen dem öffentlichen Belang an einer baldigen, möglichst kostengünstigen Lösung und den entgegenstehenden privaten Belangen der Anlieger abzuwägen. Hierbei war auch zu berücksichtigen, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgrund des bautechnischen Zustandes der drei Talbrücken Habichtswald, Smanforde und Exterheidetal im Planungsabschnitt mit Erlass vom 08.12.2014 Haushaltsmittel für den sofortigen Ersatzneubau zur Verfügung gestellt hat.

5.3.18 Private Belange

5.3.18.1 Eigentumsgarantie

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

Die Prüfung hat ergeben, dass mit Rücksicht auf die im Interesse der Allgemeinheit notwendige Straßenbaumaßnahme die sich für die Betroffenen ergebenden Nachteile in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden müssen.

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

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

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

Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor.

Im Verfahren erhobene Einwendungen gegen die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen werden zurückgewiesen. Für den vorgesehenen Ausbau der A 1 einschließlich der notwendigen Kompensations-, Immissionsschutz- und Folgemaßnahmen werden allenfalls in erforderlichem Umfang Grundstücke teilweise in Anspruch genommen. Die Belastungen, die hiermit für die betroffenen Grundstückseigentümer verbunden sind, werden nicht verkannt. Gleichwohl ist die Inanspruchnahme nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unvermeidbar. Die Begründung für die Inanspruchnahme ergibt sich aus Abschnitt B dieses Beschlusses.

Durch sorgfältige Prüfung möglicher Varianten hat der Vorhabenträger Einwendungen, Forderungen und Vorschläge zu einer geringeren oder alternativen Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen in jedem Einzelfall untersucht. Dazu gehören auch Verlegungen von Wegen und Regenrückhaltebecken, Notumfahrungen sowie Größe und Umfang von Ausgleichsmaßnahmen.

Der Vorhabenträger hat in allen Fällen detailliert dargelegt, aus welchen Gründen es bei der vorgesehenen Planung verbleibt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ergebnissen an. Ergänzend wird darauf verwiesen, dass alternative Lösungen neue private Betroffenheiten durch die Inanspruchnahme von anderen Grundstücksflächen zur Folge hätten.

5.3.18.2 Wertminderung von Grundstücken

Hinsichtlich der von einigen Einwendern angesprochenen Wertminderung ihrer Grundstücke ist festzuhalten, dass die Auswirkungen des Planfeststellungsbeschlusses auf den Verkehrswert eines Grundstücks zum Abwägungsmaterial gehören.

Die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf "Nachbargrundstücke" beurteilt sich grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren Beeinträchtigungen. Der Verkehrswert ist nur ein Indikator für die gegebenen und erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks. Der Wert einer Liegenschaft hängt von vielen Faktoren ab. Wesentlichen Einfluss hat die Nutzung der umliegenden Grundstücke. In die Abwägung sind nicht die potenziellen Wertveränderungen von Grundstücken einzustellen, sondern nur die Auswirkungen, die von der geplanten Straße faktisch ausgehen (BVerwG, Urteil v. 9.2.1995 -4 NB 17.94- UPR 1995, S. 390). Vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft ist ein Grundstückseigentümer nur geschützt, soweit das Recht ihm Abwehransprüche zubilligt. Gegenüber hoheitlichen Maßnahmen, wie dem Bau einer öffentlichen Straße, können sich solche Abwehrrechte in erster Linie aus den Vorschriften ergeben, die von der Behörde bei der Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens zu beachten sind (BVerwG, Urteil v. 14.4.1978 -4 C 96.76- NJW 1979, S. 995; und Urteil v. 4.5.1988 -4 C 2.85- NVwZ 1989, S. 151). Derartige Vorschriften wurden im vorliegenden Fall beachtet. Gleichwohl besteht die Möglichkeit für den Einwender entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens beim Straßenbaulastträger geltend zu machen.

5.3.18.3 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) 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.

Im Verfahren hatte der Eigentümer eines landwirtschaftlichen Betriebes (**lfd. Nr. 40** der Synopse) Einwendungen dahingehend erhoben, dass die mit der Ausbaumaßnahme verbundene Inanspruchnahme seine wirtschaftliche Existenz gefährde.

Der Vorhabenträger hat im Erörterungstermin erklärt, auf die für Kompensationsmaßnahmen vorgesehene Fläche des Einwenders **lfd. Nr. 40** zu verzichten. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen wurden im Rahmen des Deckblattes I verlegt. Die Einwendung ist damit erledigt. Weitere Einwendungen im Hinblick auf eine Existenzgefährdung wurden nicht vorgebracht.

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 Er-

satzmaßnahmen 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.

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

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

Daher müsste das Vorhaben selbst um den Preis möglicher Existenzvernichtungen realisiert werden.

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

5.3.18.4 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 Enteig-

nungsverfahren zugrunde zulegen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

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

5.3.18.5 Übernahmeanträge für Restflächen und Grundstücke

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).

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

Die vorliegende Ausbauplanung berücksichtigt auch die Belange der Einwender **lfd. Nr. 59/60** und stellt sie in die Abwägung ein (s. hierzu Abschnitt B, Nr. 5.3.6.1, 5.3.18.1 und 5.3.18.2 und Abschnitt A, Nr. 5.6.4 dieses Beschlusses).

Unter Berücksichtigung aller Aspekte besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein Anspruch auf Übernahme des Grundstücks auf der Westseite der A 1. Zwar sind die ausbaubedingten Beeinträchtigungen des Grundstücks durchaus erheblich. Zu berücksichtigen ist hierbei allerdings, dass auch schon derzeit -vor dem geplanten Ausbau der A 1- erhebliche Grundstücksbeeinträchtigungen aufgrund der unmittelbaren Lage an der Autobahn bestehen, die als Vorbelastung anzurechnen sind. Die durch den Autobahnausbau eintretenden Änderungen der Grundstückssi-

tuation und der Nutzungseinschränkungen durch die planfestgestellte Teilinanspruchnahme (1.518 m^2 von 13.645 m^2) stellen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als nicht so gravierend dar, dass die Gesamtsituation im Vergleich zum Status quo nunmehr als unzumutbar eingestuft werden müsste, zumal die Lärmsituation des Anwesens durch die Ausbauplanung verbessert wird und das RRB/RKB 12 ausweislich des Ergebnisses einer eingehenden Erörterung bereits optimal vom Vorhabenträger in das Grundstück eingepasst wurde. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger in der Synopse zugesagt, dass zum Schutz vor Lichtimissionen soweit technisch machbar und wirtschaftlich sinnvoll Ersatzanpflanzungen auf den Böschungsflächen der A 1 und den seitlichen Grünstreifen des RRB/RKB 12 vorgenommen werden.
Die Grundstückseigentümer sind zur Regelung der sich aus der Inanspruchnahme des Grundeigentums ergebenden Entschädigungsfragen auf das Entschädigungsverfahren zu verweisen, in dem sie entsprechende Forderungen geltend machen können und auch das Problem der Wertminderung des Restgrundstückes angemessenen zu berücksichtigen ist.

5.3.18.6 Ersatzlandgestellung

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

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 bedeu-

tet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist.

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

5.3.18.7 Umwege

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

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

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

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.NRW. betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, un-

mittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht, so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten und die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

5.3.18.8 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.

5.3.18.9 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

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

Es besteht die Möglichkeit für den Einwender, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens beim Straßenbaulastträger geltend zu machen. Auf Abschnitt B, Nr. 9 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

5.3.18.10 Einzelne Einwendungen

Lfd. Nr. 5 der Synopse

Der Einwender hat im Erörterungstermin seine Einwendung zur Inanspruchnahme der Eigentumsflächen (Punkt I.), zu den Notumfahrungen (Punkt III. 1 und 2) und zur Lärmbetroffenheit (Punkt V.) für erledigt erklärt. Die Planung der RRB/RKB 13 wurde zwischenzeitlich in Übereinstimmung mit der Eigentümerin überarbeitet (Punkt II. 2). Mit dem Eigentümer der unter Punkt II. 7 aufgeführten, vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen wurde zwischenzeitlich ein Bauerlaubnisvertrag geschlossen. Der Vorhabenträger hat sich um eine Verlegung des RRB/RKB 11 bemüht, jedoch keine Einigung mit der Eigentümerin der Alternativfläche erzielen können. Deshalb kann auf die Inanspruchnahme der Pachtflächen für die Erstellung des RRB/RKB 11 nicht verzichtet werden (Punkt II. 1). Die vorübergehende Inanspruchnahme der weiteren Pachtflächen (Punkt II. 3, 4, 5 und 6) durch das Vorhaben gegen Entschädigung der Eigentümer ist notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.18.4 und 5.3.18.9 dieses Beschlusses). Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass der Einwender, durch die Inanspruchnahme von Flächen spürbar betroffen ist. Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges überwiegt aber das private Interesse des Einwenders.

Lfd. Nr. 7 der Synopse

Die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen durch das Vorhaben für die Herstellung des RRB/RKB 1 gegen Entschädigung ist notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden. Mit dem Deckblatt III wurde die Anbindung des Zufahrtsweges an die Tangentialausfahrt überarbeitet. Die Flächeninanspruchnahme der landwirtschaftlichen Nutzflächen reduziert sich dadurch um 2.612 m^2. Eine Verlegung des RRB/RRK 1 ist aus technischer und wirtschaftlicher Sicht nicht möglich. Die Lage ergibt sich maßgeblich aus geländetopographischen und

wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Einwender durch die Inanspruchnahme spürbar betroffen sind. Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen überwiegt aber das private Interesse der Einwender an dem unveränderten Erhalt ihrer Eigentumsposition (s. auch Abschnitt B, Nr. 5.3.18.1 und 5.3.18.9 dieses Beschlusses).

Lfd. Nr. 16 der Synopse

Die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen durch das Vorhaben für die Herstellung des RRB/RKB 11 gegen Entschädigung sind notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden. Der Vorhabenträger hat sich um eine Verlegung des RRB/RKB 11 bemüht, jedoch keine Einigung mit der Eigentümerin der Alternativfläche erzielen können. Deshalb kann auf die Inanspruchnahme der Pachtflächen für die Erstellung des RRB/RKB 11 nicht verzichtet werden (s. auch Abschnitt B, Nr. 5.3.18.1 und 5.3.18.9 dieses Beschlusses).

Lfd. Nr. 20 a der Synopse

Die Herstellung des vorgeschlagenen Tunnelbauwerkes ist auf Grund der bestehenden Infrastruktur nicht erforderlich und nicht gerechtfertigt (s. auch Abschnitt B Nr. 5.3.5 dieses Beschlusses). Darüber hinaus kann aus Gründen des erheblichen technischen Aufwandes und der daraus resultierenden sehr hohen Baukosten dem Antrag des Einwenders auf Herstellung eines Tunnelbauwerkes nicht entsprochen werden. Eine entsprechende Forderung wurde auch von keinem anderen Einwender oder beteiligten Träger öffentlicher Belange erhoben.

Lfd. Nr. 33 der Synopse

Sofern die Einwender befürchten, dass ihre Hauswasserversorgung durch Grundwasserabsenkungen im Rahmen der Erstellung des Brückenbauwerkes 4 beeinträchtigt werden könnte, kann dieses ausgeschlossen wer-

den. Zum einen werden Grundwasserabsenkungen lediglich im Zuge der Fundamentarbeiten für das Brückenbauwerk und das RRB/RKB 2 und somit zeitlich beschränkt erforderlich und zum anderen werden sich die Auswirkungen dieser kleinräumigen Maßnahme nicht mehr im Bereich der rd. 270 m entfernten Hofstelle mit dem Hausbrunnen zeigen.

Lfd. Nr. 36 der Synopse

Die vorübergehende Inanspruchnahme der Eigentumsflächen durch das Vorhaben gegen Entschädigung ist notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5. 3.18.1, 5.3.18.4 und 5.3.18.9 dieses Beschlusses).

Lfd. Nr. 45 der Synopse

Die vorübergehende Inanspruchnahme der Eigentumsflächen für die Herstellung der Notumfahrung 2 und die endgültige Inanspruchnahme der Eigentumsflächen zur Verlegung des Osterberger Mühlenbaches gegen Entschädigung sind notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5. 3.18.1, 5.3.18.4 und 5.3.18.9 dieses Beschlusses). Die Übernahme möglicher unwirtschaftlicher Restflächen durch die Straßenbauverwaltung kann im Wege des Entschädigungsverfahrens erfolgen (s. auch Abschnitt B, Nr. 5.3.18.5 dieses Beschlusses).

Lfd. Nr. 65 der Synopse

Die vorübergehende Inanspruchnahme der Eigentumsflächen durch das Vorhaben gegen Entschädigung sind notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5. 3.18.1, 5.3.18.4 und 5.3.18.9 dieses Beschlusses).

Lfd. Nr. 67 der Synopse

Die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen durch das Vorhaben für die Herstellung des RRB/RKB 6 gegen Entschädigung sind notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.18.1, 5.3.18.4 und 5.3.18.9 dieses Beschlusses).

Lfd. Nr. 77 der Synopse

Punkt I.1, I.2 und II.1 und II.2 der Einwendung wurden im Erörterungstermin für erledigt erklärt. Hinsichtlich Punkt II.3 der Einwendung wird zunächst darauf hingewiesen, dass vom Eigentümer der Fläche keine Einwendung erhoben wurde. Die vorübergehende Inanspruchnahme der Pachtfläche durch das Vorhaben gegen Entschädigung des Eigentümers ist notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.18.4 und 5.3.18.9 dieses Beschlusses). Der Vorfluter WL 1300 wird auf einer Länge von 90 m fachgerecht und funktionstüchtig verlegt. Die vorübergehende Inanspruchnahme der unter Punkt II.4 der Einwendung aufgeführten Pachtfläche durch das Vorhaben gegen Entschädigung des Eigentümers ist ebenfalls notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5.3.18.4 und 5.3.18.9 dieses Beschlusses). Im Regelfall wird auf dieser Fläche nur Mutterboden gelagert. In Punkt II.5 und II.6 werden Pachtflächen angesprochen, über deren vorübergehende Inanspruchnahme Einverständnis erzielt wurde. Bestehende Drainagen werden funktionsfähig erhalten bzw. wiederhergestellt. Technische Einzelheiten werden im Rahmen der Bauausführung von der Straßenbauverwaltung mit den betroffenen Grundstückseigentümern bzw. dem Pächter abgestimmt (s. hierzu Abschnitt A, Nr. 5.6.4 dieses Beschlusses).

Lfd. Nr. 79 der Synopse

Für den Ausbau des hier vorliegenden Planfeststellungsabschnittes der A 1 ist die geforderte Verrohrung des Wasserlaufes nicht erforderlich und in-

sofern nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Zuständigkeit für den Wasserlauf liegt bei der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinfurt.

Lfd. Nr. 83 der Synopse

Die vorübergehende Inanspruchnahme der Eigentumsflächen durch das Vorhaben gegen Entschädigung ist notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5. 3.18.1, 5.3.18.4 und 5.3.18.9 dieses Beschlusses). Bestehende Drainagen werden funktionsfähig erhalten bzw. wiederhergestellt. Technische Einzelheiten werden im Rahmen der Bauausführung von der Straßenbauverwaltung mit dem betroffenen Grundstückseigentümern bzw. Pächter abgestimmt (s. hierzu Abschnitt A, Nr. 5.6.4 dieses Beschlusses).

Lfd. Nr. 95 der Synopse

Die vorübergehende Inanspruchnahme der Eigentumsflächen durch das Vorhaben gegen Entschädigung ist notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5. 3.18.1, 5.3.18.4 und 5.3.18.9 dieses Beschlusses). Der Eigentümer hat zwischenzeitlich einen Bauerlaubnisvertrag mit dem Vorhabenträger über die beanspruchte Eigentumsfläche abgeschlossen. Beeinträchtigungen der Nachbargrundstücke durch den Baustellenbetrieb können nicht gänzlich verhindert werden, sind aber regelmäßig zumutbar oder im besonderen Falle zu entschädigen (s. auch Abschnitt B, Nr. 5.3.6.4 dieses Beschlusses). Zu den eingewendeten Befürchtungen von Gebäudeschäden hat sich der Vorhabenträger bereiterklärt, Beweissicherungen u.a. an den Gebäuden Exterheider Damm 33 und Exterheider Damm 29 durchzuführen (s. auch Abschnitt A, Nr. 5.10.5 dieses Beschlusses).

Lfd. Nr. 102 der Synopse

Die vorübergehende Inanspruchnahme der Eigentumsflächen durch das Vorhaben gegen Entschädigung ist notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden (s. auch Abschnitt B, Nrn. 5. 3.18.1, 5.3.18.4 und 5.3.18.9 dieses Beschlusses).

6 Abschließende Bewertung

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

Im Ergebnis kann sich das Vorhaben mit seinem durch die Planrechtfertigung gegebenem Gewicht gegenüber den abgewogenen gegenteiligen öffentlichen und privaten Interessen durchsetzen.

7 Aussetzung der Vollziehung mit Ausnahme des Bauabschnitts von Bau-km 6+880 bis Bau-km 10+410

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, weil Haushaltsmittel für die Realisierung des Vorhabens noch nicht bereitstehen, 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 erfor-

derlichen 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 aktuell seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nur für die Sanierung der drei großen Brückenbauwerke (Habichtswald, Smanforde, Exterheidetal) mit Erlass vom 08.12.2014 Haushaltsmittel unmittelbar zur Verfügung stehen, trägt die Planfeststellungsbehörde diesem Umstand im Interesse von Betroffenen Rechnung und setzt die kraft Gesetzes gegebene Anordnung der sofortigen Vollziehung dieses Beschlusses - mit Ausnahme des Abschnitts von Bau-km 6+880 bis Bau-km 10+410, in dem die drei großen Talbrücken liegen und im Hinblick auf die dort vorgesehenen Baumaßnahmen - vorübergehend aus.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO zu gegebener Zeit die sofortige Vollziehung auch für die übrigen Planungsabschnitte von Bau-km 0+342 bis Bau-km 6+880 und Bau-km 10+410 bis Bau-km 13+020 wieder anzuordnen, wenn die beabsichtigte Vollziehung dieses Beschlusses auch dort absehbar möglich ist.

8 Rechtsbehelfsbelehrung

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

Bundesverwaltungsgericht

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

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

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

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss mittels Postzustellungsurkunde gesondert zugestellt wurde.

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

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung, soweit die gesetzliche Anordnung der sofortigen Vollziehung für den Planungsabschnitt von Bau-km 6+880 bis Bau-km 10+410 besteht.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

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

gestellt und begründet werden (§ 17e Abs. 2 FStrG).

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

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen (§ 67 Absatz 4 i.V.m.

Absatz 1 Satz 1 VwGO). Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

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

Hinweis:

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

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

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

Die Planunterlagen können auch beim

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Regionalniederlassung Münsterland

Wahrkamp 30

48653 Coesfeld

eingesehen werden.

Bezirksregierung Münster

Im Auftrag

gez. Richter

(Regierungsdirektor)

Ausgefertigt

(Wecke-Behnert)

Regierungsamtsrätin