Bezirksregierung Münster

25.04.01.01-5/14(A1/G-DEK)

Planfeststellungsbeschluss

für den

6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn 1 (A 1) von der Anschlussstelle Greven bis nördl. DEK-Brücke (bei Ladbergen)

von Bau-km 30+450,000 bis Bau-km 23+638,500

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Städte Greven, Hörstel, Steinfurt und der Gemeinde Ladbergen im Kreis Steinfurt

Münster, den 07. Juni 2018

Inhaltsverzeichnis

ABKÜRZUNGS- UND FUNDSTELLENVERZEICHNIS 7

ÜBERSICHTSPLAN 13

A ENTSCHEIDUNG 14

1 Feststellung des Planes 14

2 Festgestellte Planunterlagen 14

2.1 Planunterlagen, die öffentlich ausgelegen haben 14

2.2 Deckblattunterlagen, die öffentlich ausgelegen haben 16

2.3 Unterlagen, deren Inhalte in den unter Abschnitt A, Nrn. 2.1 und 2.2 dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen und Deckblättern Berücksichtigung gefunden haben oder zwecks aktualisierender Überprüfung aus diesen hervorgegangen sind und gemäß § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden 18

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

2.5 Unterlagen, die einwendungsbezogen planfestgestellt und gemäß § 9 Abs. 1b S. 2 UVPG als Umweltinformationen öffentlich ausgelegt werden 20

3 Wasserrechtliche Regelungen 21

4 Genehmigungen und Befreiungen 21

4.1 Genehmigungen im Rahmen der Konzentrationswirkung 21

4.2 Befreiungen 22

5 Nebenbestimmungen 23

5.1 Wasserwirtschaft 23

5.1.1 Allgemeines 23

5.1.2 Wassertechnische Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde 24

5.2 Kreislaufwirtschaft/Abfälle 26

5.3 Bodenschutz 27

5.3.1 Allgemeines 27

5.3.2 Altlasten 27

5.3.3 Bodenverwendung 28

5.3.4 Bodenverdichtung 28

5.4 Lärmschutz 28
5.4.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen 29
5.4.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen 29
5.4.3 Entschädigungsanspruch 30
5.5 Natur- und Landschaftsschutz 30
5.6 Landwirtschaft 32
5.7 Denkmalschutz / Bodendenkmäler 33
5.8 Baubedingte Nebenbestimmungen 34
5.8.1 Erschütterungen 34
5.8.2 Baulärm 35
5.9 Straßenbautechnische und -verkehrstechnische Nebenbestimmungen 36
5.9.1 Straßenquerschnitt 36
5.9.2 Wildschutzzäune 37
5.9.3 Baustellenverkehr und Brückenbauwerke 37
5.10 Nebenbestimmungen im privaten Interesse 37
5.10.1 Inanspruchnahme von Grundstücken 37
5.10.2 Ertragsminderungen 37
5.10.3 Zufahrten 38
5.10.4 Mehrwege 38
5.11 Sonstige Nebenbestimmungen 38
5.11.1 Änderung der Planunterlagen 38
5.11.2 Beweissicherung im Hinblick auf die Inanspruchnahme anderer Verkehrswege 38
5.11.3 Unterrichtungs-/ Abstimmungspflichten 39

6 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen 40
6.1 Berücksichtigte und gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen 40
6.2 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen 40
6.3 Spezielle Einwendungen und Forderungen 41

B BEGRÜNDUNG 42

1 Das Vorhaben 42

2 Vorgängige Verfahren 44
2.1 Bedarfsplan des Bundes 44
2.2 Landesplanung 44

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens 45
3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens 45
3.2 Umfang der auszulegenden Planunterlagen 45

3.3 Erörterungstermin 46
3.4 Planänderungen 46
3.5 Weitere eingereichte Unterlagen 49
3.6 Einwendungsinhalte 49

4 Flurbereinigungsverfahren „FMO K 1 n – A 1“ 49

5 Verfahrensrechtliche Bewertung 49
5.1 Notwendigkeit der Planfeststellung 49
5.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde 50
5.3 Umfang der Planfeststellung 50
5.4 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit 51
5.4.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen 53
5.4.1.1 Mensch 53
5.4.1.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft 54
5.4.1.3 Boden 57
5.4.1.4 Wasser 59
5.4.1.5 Luft und Klima 60
5.4.1.6 Kultur- und sonstige Sachgüter 61
5.4.1.7 Wechselwirkungen 62
5.4.2 Bewertung der Umweltauswirkungen 62
5.4.2.1 Mensch 63
5.4.2.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft 64
5.4.2.3 Boden 65
5.4.2.4 Wasser 66
5.4.2.5 Luft und Klima 67
5.4.2.6 Kultur- und sonstige Sachgüter 68
5.4.2.7 Zusammenfassung 68

6 Materiell-rechtliche Bewertung 68
6.1 Planrechtfertigung 68
6.2 Planungsleitsätze 70
6.3 Abwägung 71
6.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung 71
6.3.2 Verkehrliche Belange 73
6.3.2.1 Funktionale Bedeutung der Straße 73
6.3.2.2 Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation 73
6.3.2.3 Planungsziel 74
6.3.2.4 Verkehrsbelastung/Verkehrsuntersuchung 74
6.3.2.5 Ausbaustandard 78

6.3.3 Planungsvarianten 79
6.3.3.1 Nullvariante 79
6.3.3.2 Ausbauvarianten 80
6.3.3.3 Linienführung 80
6.3.4 Sonstige Planungsalternativen/Verkehrspolitische Einwendungen 81
6.3.5 Abschnittsbildung 81
6.3.6 Rastplätze 82
6.3.7 Radwege 85
6.3.8 Immissionsschutz 85
6.3.8.1 Lärmschutz 86
6.3.8.1.1 Rechtliche Grundlagen 86
6.3.8.1.2 Lärmschutzmaßnahmen 89
6.3.8.1.3 Einzelfälle und besondere Lärmschutzeinwendungen 101
6.3.8.1.4 Allgemeine Lärmschutzeinwendungen 103
6.3.8.2 Schadstoffbelastung 108
6.3.8.3 Erschütterungen 111
6.3.8.4 Bauimmissionen 112
6.3.9 Gewässer- und Grundwasserschutz 113
6.3.9.1 Überschwemmungsgebiete 116
6.3.9.2 Gewässerunterhaltung 117
6.3.10 Bodenschutz 117
6.3.11 Naturschutz und Landschaftspflege 118
6.3.11.1 Rechtsgrundlagen 118
6.3.11.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen 118
6.3.11.3 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen 119
6.3.11.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen 120
6.3.11.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 120
6.3.11.6 Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 123
6.3.12 Artenschutz 125
6.3.12.1 Rechtsgrundlagen 125
6.3.12.2 Verfahren 126
6.3.12.3 Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände 127
6.3.13 FFH-Gebiete 132
6.3.14 Landschaftsschutzgebiete 134
6.3.15 Geschützte Biotope gemäß § 42 LNatSchG 135
6.3.16 Land- und Forstwirtschaft 136
6.3.16.1 Allgemeines 136
6.3.16.2 Berücksichtigung des Flurbereinigungsverfahrens „FMO K 1n – A1“ 137
6.3.16.3 Grunderwerb 139

6.3.16.4 Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung angrenzender Grundstücke . 139
6.3.17 Kommunale Belange ... 141
6.3.18 Denkmalpflegerische Belange ... 142
6.3.19 Haushaltsrechtliche Belange ... 142
6.3.20 Private Belange ... 142
6.3.20.1 Eigentumsgarantie ... 142
6.3.20.2 Wertminderung von Grundstücken ... 144
6.3.20.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe ... 145
6.3.20.4 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken ... 146
6.3.20.5 Übernahmeanträge für Restflächen und Grundstücke ... 146
6.3.20.6 Ersatzlandgestellung ... 147
6.3.20.7 Umwege ... 148
6.3.20.8 Zufahrten ... 149
6.3.20.9 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren ... 149
6.3.21 Sonstige Einwendungen ... 150
6.3.21.1 Vorbemerkung ... 150
6.3.21.2 Sonstige Einwendungen der Naturschutz- und Umweltvereinigungen ... 150
6.3.21.3 Sonstige private Einwendungen ... 152

7 Abschließende Bewertung ... 164

8 Aussetzung der sofortigen Vollziehung ... 164

9 Rechtsbehelfsbelehrung ... 165

10 Hinweis zum Entschädigungsverfahren ... 167

11 Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses ... 168

12 Hinweis auf die Auslegung des Planes ... 168

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

AS	Anschlussstelle
AK	Autobahnkreuz
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
ASN	Abfallschlüsselnummer
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970)
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
BAB	Bundesautobahn
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BFH	Bundesfinanzhof
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte, seit dem 05.08.2010 außer Kraft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)

39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (amtliche Sammlung)
BV-Nr.	Nummer des Bauwerksverzeichnisses
dB(A)	Dezibel (A)
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
DIN	Deutsche Industrie Norm
DÖV	Die öffentliche Verwaltung
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
D_{StrO}	Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
ELA	Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA), Ausgabe 2013, ARS Nr. 135 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 29.07.2015 - StB 13/7143.2/05-04/2077594 (VkBl. 2015 S. 513)

ELES	Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW 2009 (Gem. RdErl. des MBV NRW – III.1-13-16/24 – und des MUNLV NRW – III-5-605.01.00.29 – vom 06.03.2009, MBl. NRW, 2009, S. 138)
ERS 2011	Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, ARS Nr. 2/2011 des BMVBS vom 02.03.2011
FFH-Gebiet	Fauna-Flora-Habitat-Gebiet
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat Richtlinie)
FFH - VP	FFH – Verträglichkeitsprüfung
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrAbÄndG	Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBl.	Gemeinsames Ministerialblatt
Gem.RdErl.	Gemeinsamer Runderlass
GV-Nr.	Nummer des Grunderwerbsverzeichnisses
GV.NRW.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
HNL-S 99	Hinweise zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege beim Bundesfernstraßenbau -Ausgabe 1999- Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 9/1999 vom 3.2.1999 des BMVBW –S 13/14.87.02-01/5 Va 99
Kf-Wert	Durchlässigkeitsbeiwert
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBodSchG	Landesbodenschutzgesetz
LG	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz NRW) gültig bis 24.11.2016

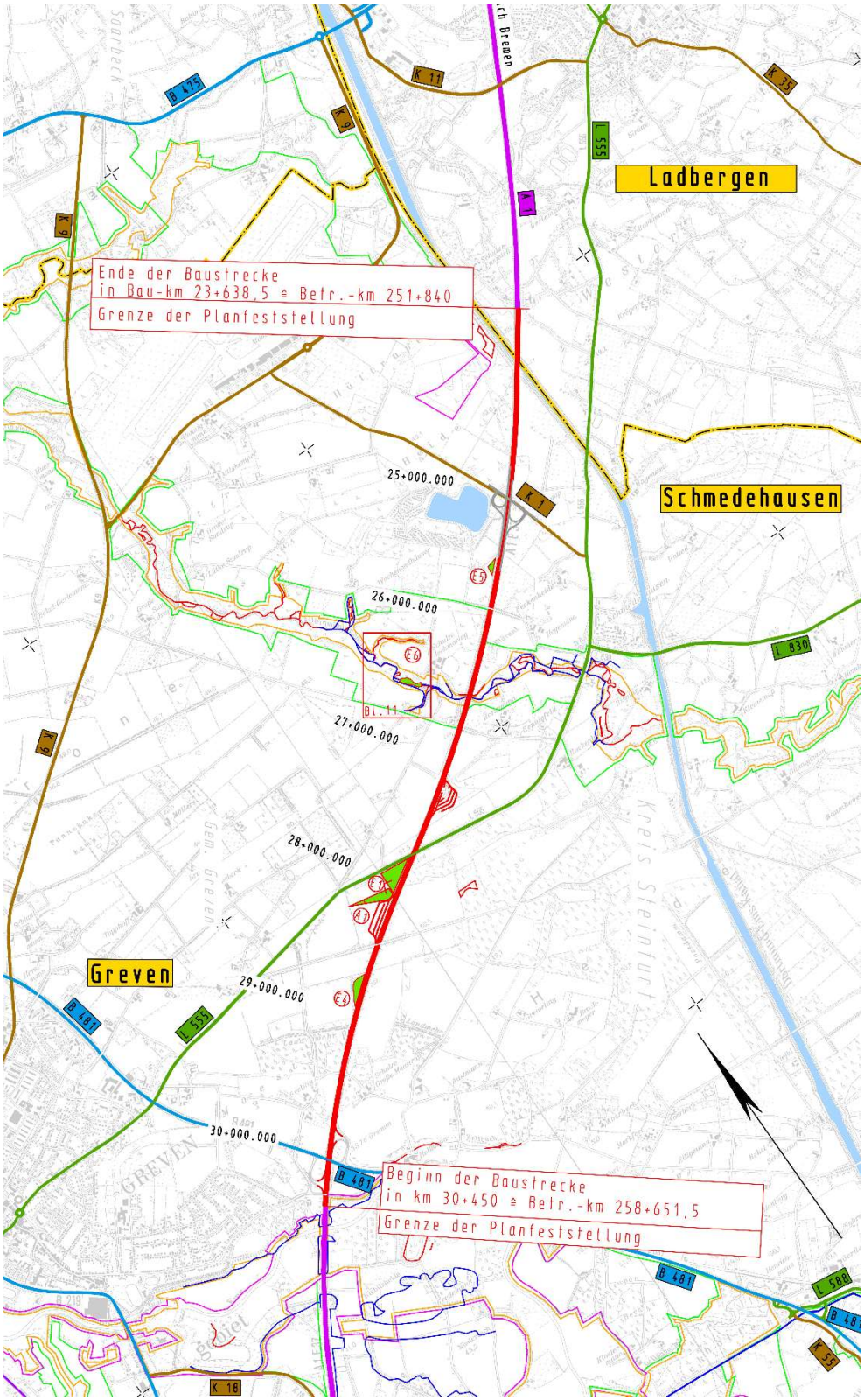
LME	Emissionspegel
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz)
LRT	Lebensraumtyp
LWG	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
MBl.NRW.	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MBV	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
MVEL	Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Natur und Recht
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
Obj.Nr.	Objektnummer
OPA	Offenporige Asphaltdeckschicht
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PM_{10}	Partikel mit aerodynamischem Durchmesser kleiner als 10 µm
$PM_{2,5}$	Partikel mit aerodynamischem Durchmesser kleiner als 2,5 µm
PROKAS	Berechnungsverfahren zur Bestimmung verkehrserzeugter Schadstoffbelastungen
PWC-Anlage	Unbewirtschafteter Rastplatz mit Toilettenanlage
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, BMVBS ARS Nr. 7/2009 vom 23. Juni 2009 – S 11/71.22.3/4-RAA – 83 6092a

RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen – Ausgabe 1999 –; ARS Nr. 20/1999 des BMVBW vom 20. Sept. 1999 – S 13/14.87.02-08/84 Va 99 – (VkBl. 1999, S 694)
RDN	Randnummer
RiStWaG	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten, Ausgabe 2002; ARS NR. 14/2002 des BMVBW vom 24. Juli 2002 -S26/38.67.03/6 F 2002
RKB/RRB	Regenklärbecken/Regenrückhaltebecken
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990; Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 und Nr. 17/1992 des Bundesministers für Verkehr - (VkBl. 1990 S. 258 und 1992, Heft 7, S. 208)
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung Ausgabe 2012; ARS Nr. 29/2012 des BMVBS vom 19. Dez. 2012 – StB 13/7144.3/02-01/1870741- (VkBl. 2013, S. 117),
SüwVO Abw	Selbstüberwachungsverordnung Abwasser
SV	Schwerverkehr
Synopse	Zusammenstellung der Stellungnahmen zu den Einwendungen durch den Vorhabenträger
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TKG	Telekommunikationsgesetz
UmwRG	Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz)
UPR	Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung

VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien) –VLärmSchR 97-; ARS Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. Juni 1997 -StB 15/40.80.13-65/11 Va 97 (VkBl. 1997 S. 434)
VR	Verwaltungsrundschau
VRL	Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG.NRW.	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie)
WSchuZR	Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen, Ausgabe Juli 1985 (Wildschutzzaunrichtlinien), ARS Nr. 13/1992 des Bundesministeriums für Verkehr vom 28. Februar 1992 (VkBl S. 147–149)

Die vorgenannten Gesetze und Verordnungen sind unter Berücksichtigung von Übergangsvorschriften in der jeweils aktuellen Fassung angewendet worden.

Übersichtsplan



A Entscheidung

1 Feststellung des Planes

Der Plan für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn 1 (A 1) von der Anschlussstelle Greven bis nördlich DEK-Brücke (bei Ladbergen) von Bau-km 30+450,000 (südlich der Anschlussstelle Greven) bis Bau-km 23+638,500 (nördlich der Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal) einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter als auch der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Städte Greven, Hörstel, Steinfurt und der Gemeinde Ladbergen im Kreis Steinfurt wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

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

2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende mit meinem Feststellungsvermerk versehene Unterlagen:

2.1 Planunterlagen, die öffentlich ausgelegen haben

Mappe 1

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
1	Erläuterungsbericht	1	06.12.2013	Text
2	Übersichtskarte, Blatt 1-2	2	06.12.2013	25.000/50.000
3	Übersichtslagepläne, Blatt 1-2	3	06.12.2013	5.000
4	Übersichtshöhenplan, Blatt 1-2	4	06.12.2013	5.000/500

5	Bauwerksverzeichnis	5	06.12.2013	Text
6	Ausbauquerschnitt, Blatt 1-2	6	06.12.2013	50
7	Lagepläne, Blatt 1a-11	7	06.12.2013	1.000/2.000

Mappe 2

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
8	Höhenpläne, Blatt 1-8 Fahrtrichtung Bremen Höhenpläne, Blatt 1-8 Fahrtrichtung Dortmund	8	06.12.2013	1.000/100
9	Grunderwerbsverzeichnis S. 1-8	9	06.12.2013	Text
10	Grunderwerbspläne, Blatt 1-11	10	06.12.2013	1.000/2.000

Mappe 3

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
11	**Lärmtechnischer Entwurf**	11	06.12.2013	
	Erläuterungsbericht	11.0		Text
	Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchungen	11.1.1-6		Text
	Lageplan mit Lärmschutzmaßnahmen, Blatt 1-2	11.2		5.000
	Lageplan (Luftbild)	11.3		2.000
12	**Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung**	12	06.12.2013	

	Erläuterungsbericht	12.0		Text
	Bestands- und Konfliktplan, Blatt 1-2	12.1		5.000
	Maßnahmenpläne, Blatt 1-8	12.2		1.000
	Lageplan, Blatt 1-4	12.3		5.000
	Übersichtsplan, Blatt 1-2	12.4		5.000
	Maßnahmenblätter	12.5		Text
	Artenschutzprüfung	12.6		Text
	FFH-Verträglichkeitsprüfung Eltingmühlenbach	12.7		Text
	Pläne, Blatt 1-3			25.000/2.000
13	**Wassertechnische Unterlage**	13	06.12.2013	
	Erläuterungsbericht	13.1		Text
	Lage, Menge und Art der Einleitungen, Liste A und B	13.1.2		Text
	Übersichtslageplan, Blatt 1-2	13.2.1		5.000
14	Schadstoffuntersuchung	14	06.12.2013	Text

2.2 Deckblattunterlagen, die öffentlich ausgelegen haben

Deckblatt II: Wassertechnik, LBP, Lärmtechnik, Brückenbauwerk „Schützenstraße“, Ausweichen an Wirtschaftswegen, Regenklärbecken AS Greven

Mappe 1

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
15	Erläuterungsbericht	1 DII	01.12.2016	Text
16	Übersichtskarte, Blatt 1-2	2 DII	01.12.2016	25.000/50.000
17	Übersichtslageplan, Blatt 1-2	3 DII	01.12.2016	5.000

18	Bauwerksverzeichnis	5 DII	01.12.2016	
19	Lageplan, Blatt 1 a -11	7 DII	01.12.2016	1.000/2.000
20	Höhenplan, Blatt 1 L - 8 L	8 DII	01.12.2016	1.000/100
21	Höhenplan, Blatt 1 R - 8 R	8 DII	01.12.2016	1.000/100

Mappe 2

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
22	Grunderwerbsverzeichnis	9 DII	01.12.2016	Text
23	Grunderwerbspläne, Blatt 1-11	10 DII	01.12.2016	1.000/2.000
24	**Lärmtechnische Unterlage**	11 DII	01.12.2016	
	Erläuterungsbericht zur immissionstechnischen Untersuchung	11.0 DII		Text
	Ergebnisse der immissionstechnischen Untersuchung	11.1 DII		Text
	Lageplan, Blatt 1	11.2 DII		5.000
	Lageplan	11.3 DII		2.000
25	**Landschaftspflegerischer Begleitplan**	12 DII	19.10.2016	
	Erläuterungsbericht	12.0 DII		Text
	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Blatt 1-2	12.1 DII		5.000
	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Blatt 1-8	12.2 DII		1.000
	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Blatt 1-4	12.3 DII		5.000
	Übersichtsplan Blatt 1-2	12.4 DII		5.000

	Maßnahmenblätter	12.5 DII	Oktober 2016	Text

Mappe 3

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
26	**Wassertechnische Unterlage**	13 DII	01.12.2016	
	Erläuterungsbericht	13.1 DII		Text
	Listen A und B	13.1.2 DII		Text
	Übersichtslageplan Wassertechnik, Blatt 1-2	13.2.1 DII		5.000
	Hydrogeologisches Gutachten	13.3 DII		

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

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Datum
27	Lärmtechnische Berechnung, Objekt 38	13.06.2016
28	Lärmtechnische Berechnung, Objekt 31	13.06.2016
29	Lärmtechnische Berechnung, Objekt 7	13.06.2016
30	Lärmtechnische Berechnung, Außenwohnbereiche, Objekt 614	13.06.2016
31	Lärmtechnische Berechnung, Objekt 955	13.06.2016

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Datum
32	Lärmtechnische Berechnung, Objekt 953	13.06.2016
33	Lärmtechnische Berechnung, Außenwohnbereiche, Objekt 52	13.06.2016
34	Lärmtechnische Berechnung, Objekt 45	13.06.2016
35	Dokumentation der positiven lärmtechnischen Auswirkungen einer nördlichen Verlängerung des -5 dB(A) lärmmindernden Asphaltes an den lärmbetroffenen Gebäuden	13.06.2016
36	Ergänzende Lärmschutzabwägung	24.01.2018
37	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 1 -Verkehrsprognose 2025	08.12.2009
38	Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 1 -Verkehrsprognose 2030	Mai 2018
39	Einordnung der Prognosewerte 2025 für die A 1 AK Lotte/Osnabrück – AS MS/Nord	05.11.2013
40	Änderung des Bauwerksverzeichnisses lfd. Nr. 918 neu und 919 neu	30.09.2015
41	FFH-Verträglichkeitsprüfung „Emsaue“	Mai 2013
42	Änderung der Kompensationsflächenplanung am Grafensteiner See A2/E2 neu	06.04.2017
43	Umweltverträglichkeitsuntersuchung	Januar 2006
44	Faunistische Untersuchungen	Februar 2005

2.4 Deckblattunterlagen, die aufgrund vereinfachter Verfahrensbeteiligung nicht öffentlich ausgelegen haben

Deckblatt I: Verlegung der Notumfahrungen südl. des Eltingmühlenbaches

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
45	Erläuterungsbericht	1 DI	24.02.2016	Text
46	Übersichtslageplan, Blatt 2	3 DI	24.02.2016	5.000
47	Bauwerksverzeichnis	5 DI	24.02.2016	
48	Lageplan, Blatt 5	7 DI	24.02.2016	1.000
49	Grunderwerbsverzeichnis	9 DI	24.02.2016	
50	Grunderwerbsplan, Blatt 5	10 DI	24.02.2016	1.000

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

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Datum
51	Niederschrift über den Erörterungstermin	11.04.2016

3 Wasserrechtliche Regelungen

Dem Träger der Straßenbaulast wird erlaubt, das von den befestigten Straßenflächen abfließende und gesammelte Niederschlagswasser in die in den wassertechnischen Unterlagen (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 13 und Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 26 dieses Beschlusses) genannten Gewässer an den dort ausgewiesenen Einleitungsstellen mit den dort aufgeführten maximalen Mengen einzuleiten und dem Grundwasser zuzuführen.

Die Regelung stützt sich auf die §§ 2, 8, 9, 10, 11, 18, 19, 27, 44, 47 und 57 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit den §§ 12 ff. des Landeswassergesetzes (LWG).

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

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

4 Genehmigungen und Befreiungen

4.1 Genehmigungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Die nach § 17 FStrG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG NRW erteilte Planfeststellung schließt im Rahmen ihrer Konzentrationswirkung für das hier in Rede stehende Straßenausbauvorhaben gleichzeitig

- die erforderliche Waldumwandlungsgenehmigung gemäß § 9 des Gesetzes zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz (BWaldG)) und § 39 Landesforstgesetz für das Land NRW (LFoG NRW) i. V. m. der Eingriffsregelung des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) und des Gesetzes zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG NRW)

mit ein.

4.2 Befreiungen

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

1. für die europäischen Schutzgebiete
   - FFH-Gebiet „Eltingmühlenbach“ DE-3811-301
   - FFH-Gebiet „Emsaue“ DE-3711-301
2. des Landschaftschutzgebietes
   - LSG-3811-043 „Eltingmühlenbach, Ladberger Mühlenbach und Glane“ (FFH-Gebiet) (L 2.2.8) (Bezeichnung in Klammern laut 3. Änderung des Landschaftsplanes Nr. 1 Grevener Sande v 18.05.2005)
3. zum Schutz der Gesetzlich geschützten Biotope gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 42 LNatSchG NRW (vergleiche vormals § 62 LG NRW)
   - GB-3811-304 Fließgewässer-, Au-, Bruch- und Sumpfwaldbereiche sowie
   - Nasswiesen am Eltingmühlenbachabschnitt westlich der Autobahnquerung
   - GB-3812-0102 seggen- und binsenreiche Nasswiesen nordwestlich der Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal
   - GB-3912-901 Fließgewässer- und Auwaldbereiche sowie Nasswiesen am Eltingmühlenbachabschnitt östlich der Autobahnquerung
4. der ordnungsbehördlichen Verordnung zur Neufestsetzung des Überschwemmungsgebietes für die Glane (Gewässerkennziffer 334) und ihre Nebengewässer vom 27.06.2013 für - die Glane und den Ladbergener Mühlenbach bei Hembergen ab dem Hof Große Glanemann bis zum Naturschutzgebiet Flaken, - den Lengericher Aa Bach bis in Höhe des Haus

Vortlage in Niederlengerich, - den Eltingmühlenbach bis in Höhe der Bornhorster Heide - die Lütke Beeke von der Ortschaft Schmedehausen bis zum Dortmund-Ems-Kanal.

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 Wasserbehörde-

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

In das Wasserbuch einzutragen sind die Einleitungen, wie sie sich aus dem wasserrechtlichen Antrag des Trägers der Straßenbaulast (siehe Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 13, Nr. 2.2, lfd. Nr. 26 dieses Beschlusses) ergeben.

5.1.1.2 Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Insbesondere ist bei der Verwendung wassergefährdender Stoffe (Treibstoffe, Öle und andere wassergefährdende Stoffe) die Verunreinigung eines Gewässers zu vermeiden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten. Die Vorschriften des WHG und der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSF) sowie der Runderlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

III.1 - 30-05/123/124 vom 31.03.2010 "Entwässerungstechnische Maßnahmen an Bundesfern- und Landstraßen" sind zu beachten.

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

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

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

5.1.1.6 Die Arbeiten an Gewässern sind in Abstimmung mit dem Unterhaltungsverband Greven auszuführen.

5.1.2 Wassertechnische Nebenbestimmungen aufgrund der Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde

5.1.2.1 Der Baubeginn und die Fertigstellung der wasserwirtschaftlichen Maßnahmen (Verlegung von Gewässern; Regenwasserbehandlungsanlagen) ist der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinfurt mitzuteilen. Bei der Bauabnahme ist die Untere Wasserbehörde des Kreises Steinfurt zu beteiligen.

5.1.2.2 Soweit durch die Bauarbeiten Schäden an den Gewässern, am Gewässerbett, an Ufern oder an den Böschungen entstehen sind diese unverzüglich und ordnungsgemäß zu beheben. Bodenablagerungen infolge der Baumaßnahmen sind

aus den Gewässern zu entfernen. Während der Bauausführung (Gewässerverlegungen/-kreuzungen) ist sicherzustellen, dass der ungehinderte Wasserabfluss jederzeit gewährleistet ist.

5.1.2.3 Die Gewässerunterhaltung darf durch die Maßnahmen nicht behindert werden.

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

5.1.2.5 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.

5.1.2.6 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.

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

5.1.2.8 Im Zuge der Beweissicherung hat die Straßenbauverwaltung in einem Zeitraum von 3 Jahren nach Fertigstellung der Baumaßnahme die Pegelstände der vorhandenen Grundwassermessstellen im Untersuchungsgebiet des Hydrogeologischen Gutachtens monatlich abzulesen und die Daten der Oberen und Unteren Wasserbehörde bei Bedarf vorzulegen.

Sollte nach Fertigstellung der Baumaßnahme eine Verschlechterung der jetzt schon stark vernässten Flächen eintreten, sind in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde und den betroffenen Anliegern weitere entwässerungstechnische Maßnahmen vorzusehen. Davon unbenommen behält sich die Planfeststellungsbehörde in diesen Fällen vor, dem Vorhabenträger gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf Rechte anderer erforderlich sind. Sollten entsprechende Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, wird ein Anspruch gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festgestellt. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden (vgl. Abschnitt B, Nr. 10 dieses Beschlusses).

5.1.2.9 Die Einleitungsbauwerke sind böschungsbündig herzustellen und gegen Aus- und Unterspülen zu sichern.

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

5.1.2.11 Drei Monate vor Baubeginn der Regenklärbecken sind der Unteren Wasserbehörde Kreis Steinfurt Detailpläne (Lageplan, Längs-/ Querschnitte) vorzulegen.

5.1.2.12 Die Drosselöffnung am vorhandenen Regenklärbecken auf dem Rastplatz Kroner Heide ist so zu vergrößern, dass ein Drosselabfluss von 25 l/s gewährleistet werden kann. Vor Inbetriebnahme des umgebauten Regenklärbeckens ist das ermittelte Retentionsvolumen durch die geplanten Rohrspeicher bereitzustellen.

5.1.2.13 Bei der Kreuzung/Dükerung mehrerer Gewässer mit Streckenfernmeldekabeln/Stromleitungen ist ein Mindestabstand von 1 m zwischen der Gewässersohle und Oberkante Schutzrohr einzuhalten. Am Gewässer 3000, Eltingmühlenbach, ist dieser Mindestabstand bei der Lage des Schutzrohres auch beidseitig in einem Bereich der Uferstreifen von 5 m, gemessen ab Böschungsoberkante, einzuhalten.

5.2 Kreislaufwirtschaft/Abfälle

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

- Gem. RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 21.12.1992 (MBl.NRW. Nr. 17, 1993, S. 511, -Hinweise für die Wiederverwendung teerhaltiger Straßenbaustoffe-) und Erlass des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr vom 13.11.2015
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBl.NRW. Nr. 75, 2001, S. 1472, -Anforderung an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau-)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBl.NRW. Nr. 76, 2001, S. 1494, -Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- und Erdbau-)

- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBl.NRW. Nr. 77, 2001, S. 1508, -Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungsaschen im Straßen- und Erdbau-)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBl.NRW. Nr. 78, 2001, S. 1528- Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen-und Erdbau-)
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 14.09.2004 (MBl.NRW. Nr. 36, 2004, S. 871), in der Fassung vom 08.04.2005 (MBl. NRW. Nr. 22, 2005, S. 550 - Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau-)

Auf die §§ 32 Abs. 2 und 48 Abs. 2 WHG wird hingewiesen. Weiter wird darauf hingewiesen, dass der Verwertung von Abfällen nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) sowie dem Landesabfallgesetz NRW - unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften - Vorrang einzuräumen ist.

Die Hinweise in der Stellungnahme des Kreises Steinfurt vom 16.12.2014 sind zu beachten.

5.3 Bodenschutz

5.3.1 Allgemeines

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

5.3.2 Altlasten

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 durch den verantwortlichen Bauleiter bzw. den Bauherren zu benachrichtigen, um ggf. eine ordnungsgemäße Entsorgung der Verunreinigung sicherzustellen.

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 BodSchG).

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 Umwelt- und Planungsamt des Kreises Steinfurt unaufgefordert vorzulegen (s. a. § 12 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung).

5.3.4 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.

5.4 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. 6.3.8.1 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

5.4.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

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

Der Träger der Straßenbaulast hat im Zuge der A 1 im Planfeststellungsabschnitt einen Straßenbelag aufzubringen, der sicherstellt, dass die in den lärmtechnischen Berechnungen angegebenen Korrekturwerte DStrO erzielt und dadurch die in den lärmtechnischen Unterlagen genannten Beurteilungspegel bzw. die durch die 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte auf Dauer eingehalten werden. Soweit die vorausgesetzten Korrekturwerte durch den Straßenoberflächenbelag nicht gewährleistet werden können, ist die Einhaltung der Pegelwerte bzw. der Immissionsgrenzwerte durch zusätzliche Maßnahmen sicherzustellen; ggf. ist für die Festlegung dieser Maßnahmen ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

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 der Planung zugrundeliegenden Prognosewerte für das Jahr 2025 heranzuziehen.

Ansprüche dem Grunde nach haben die Eigentümer folgender Wohngrundstücke

im Gebiet der Stadt Greven:

Schützenstraße 139 a, 141 b, 143, 145

Siedlungsweg 1/3, 5, 7, 11, 15

Am Horstkamp 10, 14, 14 a, 18, 22, 24, 26

Grevener Straße 62, 74

Hegemanns Damm 6, 8

Jochmarings Damm 5, 9, 9 a, 12, 18, 21 (incl. Waldarbeiterhütte)

Maestruper Brock 16, 17, 19, 23

Maestruper Straße 19, 23, 25

Schmedehausener Straße 55, 59/59 a, 65

Schützenstraße 164, 172

im Gebiet der Gemeinde Ladbergen:

Zur Woote 29, 37, 38

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 –sofern die zulässigen Grenzwerte hier überschritten sind- 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 Eigentümer dieser Grundstücke auf die Möglichkeit hinzuweisen, Entschädigungsansprüche geltend zu machen.

Ermittlung und Umfang der Entschädigung richten sich nach den Regelungen der VLärmSchR 97. Für den Fall, dass zwischen dem 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 bei Bedarf in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Das schließt auch eine sachgerechte Pflege ein.

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

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

Die in den Maßnahmenblättern für die Maßnahmen mit artenschutzrechtlichem Bezug getroffenen speziellen Regelungen zum Zeitpunkt ihrer Durchführung bleiben hiervon unberührt.

5.5.4 Die Erhaltung der Pflanzenbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen hat während der Bauzeit gemäß DIN 18 920 bzw. RAS-LP 4 zu erfolgen. Im Zuge der Bauausführung entstehende Schäden im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Einzelbäumen oder Gehölzbeständen sind durch sachgerechten Schnitt und Wundverschluss gemäß den einschlägigen Vorschriften zu beheben. Unvorhergesehene Beschädigungen oder Zerstörungen von Pflanzenbeständen sind zu ersetzen. Bodenverdichtungen sind im Bereich der durch die Baumaßnahme betroffenen Pflanzenbestände nach Möglichkeit zu vermeiden. Der Wurzelraum ist zu sichern. Unvermeidbare Eingriffe in Pflanzenbestände sind nach § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG außerhalb des Zeitraumes vom 1. März bis zum 30. September vorzunehmen.

5.5.5 Ersatzpflanzungen und Ansaaten sind grundsätzlich mit bodenständigen Arten vorzunehmen. Auf Torf, Dünger und chemische Mittel ist bei der Durchführung der landschaftspflegerischen Arbeiten und bei der Pflege der Anpflanzungen soweit wie möglich zu verzichten. Die Ersatzmaßnahme E 6.2 FFH ist unter gänzlichem Verzicht auf Pflanzenschutzmittel und mineralischen Dünger zu realisieren und aufrechtzuerhalten.

5.5.6 Der Träger der Straßenbaulast hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen auf seine Kosten Sorge zu tragen und die erforderlichen Pflegemaßnahmen entsprechend den Inhalten der Maßnahmenblätter des Landschaftspflegerischen Begleitplans und den in den Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA) enthaltenen

Vorgaben zu übernehmen. Die zeitliche Dauer der Entwicklungs- und Unterhaltungspflege ist im Rahmen der Ausführungsplanung nach den in den ELA dargestellten Grundsätzen festzulegen.

Bei nicht in das Eigentum des Straßenbaulastträgers übergehenden Kompensationsflächen obliegt dem jeweiligen Eigentümer grundsätzlich die Unterhaltungspflege, sofern diese gänzlich oder teilweise von ihm sichergestellt werden kann; die Kosten hierfür hat der Träger der Straßenbaulast zu tragen. Bei nicht erworbenen Flächen ist sicherzustellen, dass die Nutzung der nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan für Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Flächen durch Eintragung entsprechender Rechte in das jeweilige Grundbuch dinglich gesichert wird.

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

5.5.8 Die Tätigkeiten im Rahmen der ökologischen Baubegleitung sind durch das Fachpersonal des Landesbetriebs zu dokumentieren und bei Bedarf der Unteren wie auch der Höheren Naturschutzbehörde vorzulegen.

5.6 Landwirtschaft

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

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 Die Zufahrten zu den Hofparzellen und den landwirtschaftlichen Grundstücken sind mindestens in vorhandener Breite und die Durchlässe mit ausreichender Belastbarkeit herzustellen. Die im Erörterungstermin mit den jeweiligen Eigentümern getroffenen Vereinbarungen sind zu beachten.

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

5.6.5 Bei der Bepflanzung der Straßenseiten- und Ausgleichsflächen ist ein hinreichender Abstand zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen. Insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

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

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

5.7 Denkmalschutz / Bodendenkmäler

Im südlichen Planbereich liegt die mittelalterliche Landwehr Mkz. 3911,41. Im Norden des Planungsareals liegt eine mittelalterlich-neuzeitliche Einfriedung. Die Eingriffe in die Bodendenkmäler sind auf das technisch machbare Mindestmaß zu begrenzen. Diese Bodendenkmäler sind während der Bauzeit zu schützen. Der Zustand ist vor und nach dem Bau zu dokumentieren. Die Umsetzung

aller Maßnahmen ist durch einen qualifizierten Mitarbeiter der Straßenbauverwaltung sicherzustellen.

Der LWL-Archäologie für Westfalen ist im Gebiet der vermuteten mittelalterlichen Siedlungsstelle im Bereich des Eltingmühlenbaches rechtzeitig vor Baubeginn eine flächige Untersuchung zu ermöglichen.

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 Stadt Greven und der Gemeinde Ladbergen als Untere Denkmalbehörden sind Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) unverzüglich zu melden. Ihre Lage im Gelände darf nicht verändert werden (§§ 15 und 16 DSchG).

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

5.8 Baubedingte Nebenbestimmungen

5.8.1 Erschütterungen

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

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

Sollte sich darüber hinaus im Rahmen der Bauausführungsplanung ergeben, dass unvermeidbare Bauverfahren mit zu erwartenden erheblichen Erschütterungsimmissionen eingesetzt werden müssen, hat der Vorhabenträger betroffene Eigentümer zu informieren, um die Notwendigkeit von Beweissicherungsmaßnahmen zu klären. Davon unbenommen behält sich die Planfeststellungsbehörde in diesen Fällen vor, dem Vorhabenträger gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf Rechte anderer erforderlich sind. Sollten entsprechende Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, wird ein Anspruch gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festgestellt. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden (vgl. Abschnitt B, Nr. 10 dieses Beschlusses).

5.8.2 Baulärm

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

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

Sollte sich jedoch im Rahmen der Bauausführungsplanung ergeben, dass unvermeidbare Bauverfahren mit zu erwartenden erheblichen Baulärmimmissionen eingesetzt werden müssen, welche die Richtwerte der AVV überschreiten, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, dem Vorhabenträger gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf Rechte anderer erforderlich sind. Sollten entsprechende Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, wird ein Anspruch gem. § 74 Abs. 2 S.3 VwVfG NRW auf angemessene Entschädigung in Geld

dem Grunde nach festgestellt. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden (vgl. Abschnitt B, Nr. 10 dieses Beschlusses).

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

5.9 Straßenbautechnische und -verkehrstechnische Nebenbestimmungen

5.9.1 Straßenquerschnitt

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

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

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

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

5.9.2 Wildschutzzäune

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Wildschutzes wird auf beiden Seiten dieses Ausbauabschnittes auf gesamter Länge ein Wildschutzzaun nach dem Ausbau nach Maßgabe der WSchuZR errichtet.

5.9.3 Baustellenverkehr und Brückenbauwerke

Die Unterhaltung der von Baustellenverkehren genutzten Wege wird für die Zeit der Benutzung durch die Straßenbauverwaltung gewährleistet.

Die Abfolge der einzelnen Brückenbaumaßnahmen ist mit der Stadt Greven zu koordinieren.

Die notwendigen Umleitungen sind mit der Stadt Greven abzustimmen.

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. Auf Abschnitt B, Nr. 10 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

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. 10 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. 10 dieses Beschlusses).

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 Beweissicherung im Hinblick auf die Inanspruchnahme anderer Verkehrswege

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

5.11.3 Unterrichtungs-/ Abstimmungspflichten

Der Beginn und das Ende der Baumaßnahme sind unter folgender Anschrift der Bundeswehr anzuzeigen: Landeskommando Hessen Fachbereich Verkehrsinfrastruktur, Moltkering 9, 65189 Wiesbaden, E-Post: LKdoHEVerkInfra@bundeswehr.org.

Der Interoute Germany GmbH ist der Beginn der Arbeiten eine Woche vorher anzuzeigen bei: Wolfgang Hergert, Projektbetreuung / Bauleitung , Mühlenberg 9, 15837 Baruth / Mark, Fax: +49 (0) 33704 70817, Mobil: +49 (0) 162 23 16 90 8, Email : wolfgang-hergert_ pbl@t-online .de.

Das Bundesamt für Güterverkehr - Außenstelle Münster -, Grevener Straße 129, 48159 Münster ist zwei Monate vor Beginn der Bauarbeiten über die Zeitdauer der Baumaßnahme zu informieren.

Der Schiffsverkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal darf durch die Bauarbeiten nicht gestört oder gefährdet werden. Jegliche Arbeiten -auch nur mittelbarer Art-, die im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben stehen, und eine schifffahrtspolizeiliche Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs darstellen könnten, sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine rechtzeitig mitzuteilen.

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

Die Hinweise des Kreises Steinfurt in den Schreiben vom 16.12.2014 – Az.: 67-15-07-A1und 20.03.2017 - Az.: 67-15-07-A1 sind zu beachten.

Die Hinweise der Pledoc in den Schreiben vom 20.11.2014 – Az.: 1237024 und 15.03.2017 - Az.: 1435268 sind zu beachten.

Die Hinweise in den Schreiben der Deutsche Telekom GmbH vom 11.12.2014 – Az.: PTI 15 und 27.03.2017 sind zu beachten.

Die Hinweise in den Schreiben der GLH – Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH vom 08.12.2014 und 27.03.2017 – Az.: GLH Bau sind zu beachten.

Die Hinweise der Stadtwerke Greven GmbH im Schreiben vom 22.10.2014 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.

Soweit planbetroffene Grundstücke vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses im Rahmen von Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen bereits an die Straßenbauverwaltung oder an die Teilnehmergemeinschaft des Unternehmensflurbereinigungsverfahrens „FMO K1 n - A 1" veräußert worden sind, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass etwaige Einwendungen hinsichtlich der Inanspruchnahme dieser Grundstücke gegenstandslos geworden sind.

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

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

Fragen der Entschädigung sind in einem gesonderten Entschädigungsverfahren außerhalb dieser Planfeststellung zu regeln (vgl. Abschnitt B, Nr. 10 dieses Beschlusses).

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 dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

B Begründung

1 Das Vorhaben

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst im Wesentlichen

- den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn 1 (A 1) von der Anschlussstelle Greven, Bau-km 30+450,000, (etwa 80 m westlich vor der Brücke im Zuge der "Schützenstraße" über die A 1 in Greven) bis nördlich der DEK-Brücke, Bau-km 23+638,500, (etwa 300 m nördlich der Brücke im Zuge der A 1 über den Dortmund-Ems-Kanal) einschließlich
- Neubau der Brücke im Zuge der "Schützenstraße" über die A 1 in Bau-km 30+372,552
- Neubau der Brücke im Zuge der B 481 "Schifffahrter Damm" über die A 1 in Bau-km 30+111,611
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über die Viehtrift "Maestrup" in Bau-km 29+471,600
- Neubau der Brücke im Zuge des Wirtschaftsweges "Ostbeverner Damm" über die A 1 in Bau-km 28+480,800
- Neubau der Brücke im Zuge der A 1 über den Wirtschaftsweg "Am Horstkamp/Postdamm" in Bau-km 26+774,100
- Neubau der Brücke im Zuge des Wirtschaftsweges "Hegemanns Damm" über die A 1 in Bau-km 25+862,500
- Aufhebung und Rekultivierung der Rastplätze "Maestruper Brook" bei Bau-km 28+850,000 und "Hüttruper Heide" bei Bau-km 25+500,000
- Neubau des Rastplatzes "Maestruper Brook" einschließlich der Errichtung einer WC-Anlage bei Bau-km 28+300,000
- Erweiterung des Rastplatzes "Kroner Heide" bei Bau-km 27+275,000
- Einbau eines lärmmindernden Asphalt-Fahrbahnbelages mit DStrO -5 dB(A) in beiden Fahrtrichtungen als aktive Lärmschutzmaßnahme von Bau-km 29+150,000 bis Bau-km 30+450,000
- Einbau eines lärmmindernden Asphalt-Fahrbahnbelages mit DStrO -5 dB(A) in beiden Fahrtrichtungen als aktive Lärmschutzmaßnahme von Bau-km 23+638,500 bis Bau-km 23+900,000
- Neubau einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,75 m von Bau-km 28+145,800 bis Bau-km 28+433,400 auf der Westseite der A 1

- Neubau einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,00 m von Bau-km 30+115,000 bis Bau-km 30+260,000 auf der Westseite der A 1 (zuzüglich Abtreppung auf eine Höhe von 3 m)
- Neubau einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,00 m von Bau-km 30+235,000 bis Bau-km 30+325,000 auf der Westseite der A 1
- Neubau einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,00 m von Bau-km 30+325,000 bis Bau-km 30+370,000 auf der Westseite der A 1 (zuzüglich Abtreppung auf eine Höhe von 3 m)
- Neubau einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6,00 m von Bau-km 30+375,000 bis Bau-km 30+450,000 auf der Westseite der A 1
- Anlage eines Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 5,00 m von Bau-km 25+200,000 bis Bau-km 25+630,000 auf der Westseite der A 1
- Regelung der Straßenentwässerung einschließlich der Anlage von 3 Regenklärbecken (Kroner Heide in Höhe von Bau-km 27+315,000 östlich der A 1, Maestruper Brook in Höhe von Bau-km 28+400,000 westlich der A 1 sowie nördlich der Ems in Höhe von Bau-km 30+430,000 westlich der A 1)
- landschaftspflegerischer Maßnahmen im trassennahen Bereich
- landschaftspflegerischer Maßnahmen sowie Maßnahmen des Naturschutzes außerhalb der Trasse und zwar
    - in der Stadt Hörstel, etwa 60 km nordwestlich der Anschlussstelle Greven auf dem ehemaligen Militärflugplatz Hopsten-Dreierwalde,
    - der Stadt Steinfurt, etwa 20 km nordwestlich der Anschlussstelle Greven im Naturschutzgebiet „Grafensteiner See“ und
    - der Stadt Greven, im FFH-Gebiet "Eltingmühlenbach" nordwestlich der Hoflage Schulze Jochmaring

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen, dem Gewässernetz und Anlagen Dritter im Bereich der Städte Greven, Steinfurt und Hörstel sowie der Gemeinde Ladbergen im Kreis Steinfurt nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen sowie der unter Abschnitt A, Nr. 5 aufgeführten Nebenbestimmungen.

2 Vorgängige Verfahren

2.1 Bedarfsplan des Bundes

Die Neufassung des Bedarfsplans zum Fernstraßenausbaugesetz hat durch das am 31.12.2016 in Kraft getretene Sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354) Gesetzeskraft erlangt. Darin ist die hier festgestellte Maßnahme unter der lfd. Nr. 858 als "Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung" ausgewiesen. Damit ist gesetzlich festgelegt, dass die Maßnahme den fachgesetzlichen Zielvorstellungen entspricht und vernünftigerweise geboten ist.

2.2 Landesplanung

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

Im Regionalplan Münsterland wird das Areal zu beiden Seiten der Autobahn vornehmlich als Agrar- und Waldbereich dargestellt. Nördlich der querenden L 555 sind bis zum Dortmund-Ems-Kanal und teilweise diesseits des Gewässers Erholungsbereiche ausgewiesen, wobei der Franz-Felix-See als Freizeit- und Erholungsschwerpunkt abgegrenzt ist. Bereiche für den Schutz der Landschaft umfassen nahezu den gesamten Raum mit Ausnahme des nordwestlichen Autobahnumfeldes zwischen Greven und Eltingmühlenbach sowie südöstlich anschließender Bereiche nördlich des Eltingmühlenbaches. Dessen Verlauf und eine an den Dortmund-Ems-Kanal anschließende Fläche sind als Bereiche für den Schutz der Natur gekennzeichnet. Dies gilt ebenso für das Umfeld der Ems, welches zudem als Bereich zum Schutz der Gewässer gekennzeichnet ist.

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 26.08.2014 der Bezirksregierung Münster zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.

Der Plan hat auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Zeit vom 28. Oktober 2014 bis einschließlich 27. November 2014 in den Städten Greven, Hörstel und Steinfurt und der Gemeinde Ladbergen während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Gemeinden haben Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist Einwendungen gegen den Plan schriftlich zu erheben oder mündlich zur Niederschrift zu geben waren. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind. Zur Erörterung etwaiger Einwendungen wurde ein Erörterungstermin angekündigt.

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

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

Die nach § 3 UmwRG i. V. m. § 66 LNatSchG NRW (vergleiche vormals § 12 LG) anerkannten Vereinigungen sind über die Auslegung der Planunterlagen zusätzlich von der Bezirksregierung über das Landesbüro der Naturschutzverbände informiert worden.

3.2 Umfang der auszulegenden Planunterlagen

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

Die Planfeststellungsbehörde zeigt zwar Verständnis für das Bemühen von Betroffenen, wegen der höchst komplexen Sachverhalte über möglichst viele Details einer neuen Planung Kenntnis zu erhalten. Derartiges ist aber durch das Gesetz nicht geboten. § 73 Abs. 3 Satz 1 i.V.m. Abs. 1 Satz 2 VwVfG.NRW. verdeutlicht, was unter Plan im Sinne des Planfeststellungsrechts zu verstehen ist. Danach müs-

sen 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 11. bis 13. April 2016 im Rathaus der Stadt Greven 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 und II in das Verfahren eingebracht. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Folgendes:

Deckblatt I: Verlegung von Notumfahrungen

Aus Anlass von Einwendungen gegen die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen südlich des Eltingmühlenbaches wurden die Notumfahrungen bei Baukm 26+700 in Fahrtrichtung Bremen und in Fahrtrichtung Dortmund nach Absprache mit allen Anliegern verlegt.

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

Deckblatt II: Überarbeitung der Wassertechnik, des landschaftspflegerischen Begleitplanes und des Lärmschutzkonzeptes sowie der Ausführung einzelner Brückenbauwerke

Aufgrund der geäußerten Bedenken in den Stellungnahmen bzw. Einwendungen zur gewählten Entwässerung über sehr breite Versickerungsmulden, die mit erheblichem Grunderwerb verbunden war und eine mögliche zusätzliche Vernässung der bereits jetzt schon nassen landwirtschaftlichen Flächen befürchten ließ, hat der Landesbetrieb Straßenbau ein hydrogeologisches Gutachten vor dem Erörterungstermin erstellen lassen. Das Ergebnis dieses mit der Unteren Wasserbehörde im Vorfeld abgestimmten Gutachtens wurde im Erörterungstermin vorgestellt. Eine Überarbeitung der Wassertechnik wurde erforderlich und ein neues Konzept für die Entwässerung erstellt. Damit wird die Unterlage „Wassertechnische Untersuchung“, vom 06.12.2013, ungültig und durch das Deckblatt II ersetzt. Das Hydrogeologische Gutachten wird als Unterlage der Wassertechnik beigefügt.

Durch das geänderte Konzept der Wassertechnik verändert sich die Inanspruchnahme der anliegenden Grundstücksflächen, so dass der gesamte Landschaftspflegerische Begleitplan “LBP“ überarbeitet werden musste. Die technischen Planänderungen haben keinerlei Auswirkungen auf die Fachbeiträge der Unterlage Artenschutz und FFH-Verträglichkeitsprüfung, so dass diese Fachbeiträge weiter gelten und nicht Bestandteil des Deckblattes II sind. Gleichzeitig wird im Deckblatt II der Forderung von Anliegern nachgekommen, einen zusätzlichen Sichtschutz

(dreireihige Bepflanzung) im LBP zu berücksichtigen. Die Grundstücksflächen werden als dauernd zu beschränkende Flächen vorgesehen.

Weiterhin ist aufgrund von Einwendungen im Erörterungstermin von den Vertretern des Vorhabenträgers zugesagt worden, den lärmmindernden Asphalt nordöstlich der Anschlussstelle Greven von Bau-km 29+937,500 bis Bau-km 29+150,000 zu verlängern.

Ferner war in Einwendungen die Forderung erhoben worden, dass bei einem Neubau des Brückenbauwerkes im Zuge der Stadtstraße “Schützenstraße“ das Bauwerk zu verbreitern sei, um einen Radweg anlegen zu können. Nach Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger wurde den Einwendungen mit dieser Planänderung nachgekommen.

Ebenfalls wurde gefordert, Bauwerke, die Wirtschaftswege überführen, zu verbreitern, damit sich landwirtschaftliche Fahrzeuge auch auf dem Bauwerk gefahrlos begegnen können. Die Vertreter der Straßenbauverwaltung haben im Erörterungstermin als Lösung zugesagt, auf drei Wirtschaftswegen (Ostbeverner Damm, Hegemanns Damm und Am Horstkamp) die Möglichkeit der Anlage von Ausweichbuchten einseitig im Bauwerksbereich zu prüfen. Nach Prüfung der örtlichen Gegebenheiten und um eine ausreichende Verkehrssicherheit bei Begegnungsverkehr von landwirtschaftlichen Fahrzeugen im Brückenbereich zu gewährleisten, wurde der Forderung durch diese Planänderung nachgekommen.

Im Erörterungstermin hat der Anlieger gefordert, die Lage des Regenklärbeckens östlich der A 1 bei Bau-km 30+430 zu verschieben, damit der erforderliche Grunderwerb seiner Flächen minimiert werden kann. Die Änderung der Lage des Regenklärbeckens im Bereich der AS Greven wurde zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme des Anliegers vorgenommen. Nach Absprache mit dem Anlieger und seinem rechtlichen Vertreter wurde die neue Lage des Regenklärbeckens und die Zufahrtsmöglichkeit des Anliegers zu seiner Fläche in das vorliegende Deckblatt II aufgenommen. Eine Beschreibung ist der BV-Nr. 401 DII zu entnehmen. Um eine Zuwegung für die Allgemeinheit zu unterbinden, wird ein Tor (BV-Nr. 38 DII) im Zufahrtsbereich angebracht.

Die Unterlagen des Deckblattes II haben in der Zeit vom 14.02. bis 13.03.2017 in den Städten Greven, Hörstel und Steinfurt sowie der Gemeinde Ladbergen öffentlich ausgelegen.

3.5 Weitere eingereichte Unterlagen

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

3.6 Einwendungsinhalte

Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen wird auf den Inhalt der Verfahrensakten und die Niederschrift zum Erörterungstermin (Abschnitt A, Nr. 2.5, lfd. Nr. 5.1) und auf Abschnitt B, Nr. 6.3 dieses Beschlusses verwiesen.

4 Flurbereinigungsverfahren „FMO K 1 n – A 1“

Von Bau- km 24+000 bis Bau-km 25+880 führt das geplante Straßenbauvorhaben durch den Bereich des gemäß § 87 Flurbereinigungsgesetz im Jahre 2007 eingeleiteten Unternehmensflurbereinigungsverfahrens für den Neubau der Kreisstraße 1n (inkl. des Autobahnanschlusses an die A1). Das Verfahren wird durch die zuständige Flurbereinigungsbehörde, Bezirksregierung Münster, Dezernat 33, durchgeführt.

Die für den Ausbau der A 1 in diesem Bereich erforderlichen Grunderwerbsflächen einschließlich geplanter Kompensationsmaßnahmen werden in diesem Verfahren ausgewiesen und zweckmäßigerweise mit einbezogen oder vom Vorhabenträger direkt freihändig erworben.

Zum Verhältnis der Planfeststellung zum Flurbereinigungsverfahren wird auf Abschnitt B, Nr. 6.3.16.2 dieses Beschlusses verwiesen.

5 Verfahrensrechtliche Bewertung

5.1 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 Anschlussstelle Greven, Bau-km 30+450,000, (etwa 80 m westlich vor der Brücke im Zuge der "Schützenstraße" über die A 1 in Greven) bis nördlich der DEK-

Brücke, Bau-km 23+638,500, (etwa 300 m nördlich der Brücke im Zuge der A 1 über den Dortmund-Ems-Kanal) 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.

5.2 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.

5.3 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.).

5.3.1 Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG.NRW.). Der Planfeststellungsbeschluss umfasst dabei auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine „Notwendigkeit“ i. S. der vorgenannten Vorschrift ist für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur „Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind“. Dabei dürfen die Folgemaßnahmen „über Anschluss und Anpassung" nicht wesentlich hinausgehen. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben“ (BVerwG, Urteil v. 12.2.1988 - 4 C 54.84- DVBl. 1988, S. 843).

Demnach stellen insbesondere der Abriss und der Neubau bzw. die Erweiterung der Überführungsbauwerke, die Verlegung von Gewässern, die Änderungen im Wirtschaftswegenetz und die Verlegung von Versorgungs- und Telekommunikationsleitungen notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammen-

hang 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.

5.3.2 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.

5.3.3 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.

5.4 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

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

parenter zu gestalten und damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen. Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht:

Für das Bauvorhaben ist nach § 3e UVPG i. V. mit Nr. 14.3 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese konnte nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden.

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

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

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

Die Anhörungsbehörde hat die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG) erfolgte hier durch das Anhörungsverfahren mit ortsüblicher Bekanntmachung der öffentlich ausgelegten Planunterlagen, in der auch auf das beantragte Zulassungsverfahren für das Straßenbauvorhaben und die zuständige Verfahrensbehörde, dessen UVP-Pflicht und auch darauf hingewiesen wurde,

dass die offengelegten Planunterlagen die notwendigen Angaben zur UVP enthalten, was ausnahmslos für alle ausgelegten Erläuterungsberichte zu den Fachplanungsunterlagen in übersichtlicher Art und Weise zutrifft. Mit ausgelegt wurden zur Information der Öffentlichkeit auch die UVS-Unterlagen. Das Anhörungsverfahren entsprach damit den Anforderungen des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG.NRW. (§ 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG).

Das Beteiligungsverfahren zu einwendungsbezogenen Planänderungen des Deckblattes II nach Einleitung des Verfahrens erfolgte in gleicher Weise durch Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach den Bestimmungen des § 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG. NRW. (§ 9 Abs. 1 Satz 4 und Abs. 1b UVPG).

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

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

5.4.1 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:

5.4.1.1 Mensch

Durch den Baubetrieb, der mit Lärm, Staub- und Abgasbelastungen sowie Erschütterungen verbunden ist, ist in der Bauzeit mit Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion und Verkehrsbehinderungen durch die geänderte Verkehrsführung zu rechnen.

Die Beseitigung von Straßenbegleitgrün führt vorübergehend zu einer verstärkten visuellen und akustischen Wahrnehmung des landschaftsuntypischen Straßenkörpers sowie potentiell betriebsbedingten Beeinträchtigung der Luftqualität.

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

Im Bereich der Ortslage Greven und an der Freizeitanlage Franz-Felix-See wird die Wohnqualität durch die Errichtung von aktiven Lärmschutzanlagen und die damit verbundene Reduzierung des Verkehrslärms für die Anlieger im Vergleich zur heutigen Situation spürbar verbessert. Darüber hinaus werden einzelne Wohngebäude mit passivem Lärmschutz versehen.

5.4.1.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft

Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen ergeben sich durch die Anlage selbst sowie durch den Bau und Betrieb der Straße. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes erfolgte in einvernehmlicher Abstimmung mit den für den Natur- und Landschaftsschutz zuständigen Institutionen (insbesondere Höhere und Untere Naturschutzbehörde, LANUV, Landesbüro der Naturschutzverbände) im Rahmen des 1. Beteiligungstermins des vom Vorhabenträger eingerichteten begleitenden Arbeitskreises am 03.03.2004.

Bezüglich der Einwendung **lfd. Nr. 32 der Synopse**, dass die Störungen der örtlichen Vogelwelt am Beispiel des Brachvogels rund 400 m betragen, sei darauf hingewiesen, dass im vorliegenden Fall eine vorhandene Straße ausgebaut wird, sodass der Wirkraum des Vorhabens unter der Belastung des aktuellen Verkehrs steht. Entscheidend für die Beurteilung der Folgen des Ausbaus sind deshalb ausschließlich die ausbaubedingten Veränderungen des Ist-Zustands. Der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ (BMVBS 2010), die den derzeit aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand bezüglich der Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Vogelwelt darstellt, ist zu entnehmen, dass bei einem Ausbauvorhaben ohne Zunahme der Verkehrsmengenklasse beispielsweise die Auswirkungen durch Lärmbelastungen unverändert bleiben. Der gewählte Untersuchungsraum ist daher fachlich als ausreichend anzusehen. 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. Ein Großteil der Inanspruchnahme findet auf vorbelasteten, anthropogen überprägten Flächen innerhalb des bestehenden Straßenkörpers statt. Die Nettoneuversiegelung beträgt ca. 4,4 ha (5,9 ha Neuversiegelung abzüglich 1,5 ha Entsiegelungsflächen im Rahmen von Rückbaumaßnahmen).

Das Vorhaben liegt im Bereich des Landschaftsplanes Nr. 1 Grevener Sande des Kreises Steinfurt, der seit 1982 rechtskräftig ist. Die dort benannten Entwicklungs-, Pflege- und Erschließungsmaßnahmen stehen jedoch nicht im Widerspruch zu dem geplanten Vorhaben und dem LBP.

Im Untersuchungsraum kommen drei nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 42 LNatSchG NRW Geschützte Biotope vor:

GB-3811-304	Fließgewässer-, Au-Bruch- und Sumpfwaldbereiche sowie Nasswiesen am Eltingmühlenbachabschnitt westlich der Autobahnquerung
GB-3812-0102	seggen- und binsenreiche Nasswiesen nordwestlich der Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal
GB-3912-901	Fließgewässer- und Auwaldbereiche sowie Nasswiesen am Eltingmühlenbachabschnitt östlich der Autobahnquerung,

die durch das Bauvorhaben keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung erfahren oder zerstört werden.

Im Planungsraum befinden sich die NATURA 2000-Gebiete: FFH-Gebiet "Emsaue" (DE 3711-301) und FFH-Gebiet "Eltingmühlenbach" (DE 3811-301), die unter Berücksichtigung der im LBP beschriebenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen durch die Baumaßnahme nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Die durchgeführten Prüfungen auf FFH-Verträglichkeit gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG für diese FFH-Gebiete ergaben, dass erhebliche Beeinträchtigungen einschließlich seiner für das Erhaltungsziel oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile und der zum Schutz der Gebiete formulierten Ziele ausgeschlossen werden können und der geplante Ausbau unter Berücksichtigung der im LBP benannten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verträglich im Sinne der FFH-Richtlinie ist.

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

Aufgrund der strukturellen Beschaffenheit und erheblichen Vorbelastung des Vorhabenbereiches ist von einer eingeschränkten Nutzung als Fortpflanzungs- und Ruhestätte artenschutzrechtlich relevanter Arten (insbesondere Vögel, Amphibien und Reptilien) auszugehen. Grundlegenden Veränderungen der bereits bestehenden Störungssituation ergeben sich nicht. Die Inanspruchnahme von Gehölzen durch die Verbreiterung und Anpasung der Böschungen ergibt gegenüber dem jetzigen Zustand keine wesentliche Änderung der Zerschneidesituation. Eine erhöhte Kollisionsgefahr, über das allgemeine Lebensrisiko hinaus ist bei den betrachteten Arten nicht erkennbar. Eine durch den Ausbau bedingte Störung, die den Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert, ist nicht anzunehmen, da sich keine grundlegenden Veränderungen der bereits bestehenden Störungssituation ergeben.

Als Landschaftsbildraum mit einem relativ großen Anteil naturnaher bzw. natürlicher Landschaftselemente, weitgehend fehlender oder geringer Überformung durch störende Nutzungseinflüsse und hoher landschaftlicher Attraktivität muss der Gewässerlauf des Eltingmühlenbaches einschließlich unterschiedlich breiter Randzonen herausgestellt werden.

Innerhalb der übrigen, nördlich und südlich anschließenden Areale besteht ein eher naturraumtypischer Nutzungswechsel, von dem keine überdurchschnittlich hohe ästhetische Wirksamkeit ausgeht. Dies schließt allerdings das Vorkommen bzw. die Einbindung von Strukturen, denen eine gliedernde und belebende Wirkung innerhalb des agrarisch bestimmten Gebietes zukommt, nicht aus (z. B. mehrere Gehölzstreifen südlich des Dortmund-Ems-Kanals, Gehölzbestände im Umfeld von Hoflagen sowie Autobahnbegleitgrün).

Der Autobahnausbau bedingt die räumliche Erweiterung bzw. Verlagerung vorhandener straßentechnischer Elemente (Bankett, Böschungen, Querungsbauwerke o. ä.). Das durch die Verbreiterung der Autobahn beanspruchte Begleitgrün kann trassenbegleitend an nahezu gleicher Stelle wiederhergestellt werden. Im Bereich der vorgesehenen Versickerungsmulden (vornehmlich nördlich der querenden L 555) bedingt das Ausbauvorhaben in Bezug auf das Autobahnbegleitgrün in Teilbereichen eine verminderte landschaftliche Einbindung der Trasse. Demgegenüber ist

aber relativierend festzustellen, dass dort und an anderer Stelle die Wahrnehmbarkeit der technischen Veränderungen sowie der unvermeidbaren Vegetationsverluste – insbesondere aus dem weiteren Umfeld - aufgrund der gehölzbestandenen Randzonen kaum oder nicht gegeben ist. Die Wahrnehmbarkeit der Lärmschutzwände im Bereich der AS Greven sowie am Rastplatz Maestruper Brook aus dem benachbarten Umfeld wird durch das bestehende Begleitgrün oder die geplanten Gestaltungsmaßnahmen auf dem Rastplatzgelände dauerhaft verhindert bzw. zumindest deutlich eingeschränkt.

Gravierende und dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes im Nahbereich der Autobahn treten nicht ein, zumal das Autobahnumfeld bereits heute optisch, akustisch und olfaktorisch durch die bestehende Trasse der A 1 deutlich vorbelastet ist.

Der Ausbau erfolgt zwar auch im Bereich von Landschaftsteilen mit einer besonderen ästhetischen Wirksamkeit (Gewässerauen des Eltingsmühlenbaches und der Ems – letztere wird allerdings höchstens randlich berührt); wesentliche zusätzliche Belastungen im Zuge des Vorhabens lassen sich aber nicht herleiten. Zu Veränderungen der Raumerschließung und der Nutzbarkeit für Freizeit-/ Erholungsaktivitäten wird es nicht kommen. Eine Verstärkung der Zerschneidungseffekte im Planungsgebiet bleibt aus.

5.4.1.3 Boden

Die Böden des Planungsgebietes unterliegen weitgehend nutzungsbedingten Einflüssen und sind vor allem innerhalb der bebauten und verkehrlich genutzten Flächen grundlegend verändert. Sie stellen im naturschutzfachlichen Sinne durchweg Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung dar, da sie weder besonders außergewöhnliche Standortbedingungen für die natürliche Vegetation noch besondere Seltenheit aufweisen.

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. 5,9 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. Dennoch werden die vorgefundenen Böden zum Teil auch als Böden mit Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung eingestuft, die im Hinblick auf das Biotopentwicklungspotenzial und die Archivfunktion als schutzwürdig eingestuft sind. Dabei handelt es sich um Plaggenesche, Auengleye, Ranker und Podsole.

Als weitere Beeinträchtigungen des Landschaftsfaktors Boden sind die als betriebsbedingte Beeinträchtigungen geltenden Immissionsbelastungen zu betrachten. Boden wird durch Schadstoffeintrag in seiner Struktur und in seinem Aufbau beeinträchtigt. Hinzu kommt das Aufbringen von Streusalzen. Die höchsten Salzgehalte finden sich in unmittelbarer Straßennähe. Neben streusalzbedingten physikalischen und chemischen Veränderungen des Bodens kann es zu einer Beeinträchtigung der Bodenlebewelt kommen. Die Beeinträchtigung des Bodens kann jedoch unter Berücksichtigung der hier bestehenden Vorbelastungen und der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen als tolerierbar bezeichnet werden.

5.4.1.4 Wasser

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

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

Grundwasser

Hinsichtlich der Grundwassersituation bestehen die für den Landschaftsraum charakteristischen und verbreiteten Verhältnisse. Bereiche mit mehr oder weniger ganzjährig oberflächennahen Grundwasserständen bestehen nicht; dennoch kann davon ausgegangen werden, dass der Grundwassereinfluss im Verbreitungsgebiet der Gleye (südlich der L 555 bis zur Emsaue) natürlicherweise größer ist. Die sandigen Böden bzw. Ausgangsgesteine bedingen eine durchweg hohe Wasserdurchlässigkeit. Die Ergiebigkeit der Grundwasservorkommen erreicht ein unterschiedlich hohes Maß. Ein unmittelbares Eingreifen in den Grundwasserkörper erfolgt nicht. Beeinträchtigungen von Wert- und Funktionselementen besonderer Bedeutung liegen im Hinblick auf das Grundwasser nicht vor.

Grundwasserströme und Grundwasserhorizonte werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.

Oberfächenwasser

Die Oberflächengewässer des Planungsgebietes stellen aufgrund der weitgehend naturfernen Ausprägung und/oder bestehender Nutzungs-/Verkehrseinflüsse durchweg Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung dar. In positiver Weise herauszustellen ist hingegen der Eltingmühlenbach als relativ naturnahes Gewässer wie auch im Hinblick auf seine biotische Lebensraum- bzw. Verbundfunktion. Wertmindernd wirken sich Sohl- und Uferbefestigungen, Einleitungsstellen sowie die parallele Wegetrasse im Bereich der Autobahnbrücke aus, welche die „Gewässergüte“ beeinträchtigen bzw. die natürliche Gewässerdynamik mindern. Trotz der „punktuellen“ qualitativen Einschränkungen an der Querungsstelle mit der A 1 wird der Gewässerlauf des Eltingmühlenbaches wegen seiner ökologischen bzw. funktionalen Bedeutung als Wert- und Funktionselement besonderer Bedeutung eingestuft.

Die bisherige Entwässerung von Autobahnflächen in den Eltingmühlenbach wird eingestellt und damit auch dem in der Beschreibung zum FFH-Gebiet „Eltingmüh-

lenbach“ formulierten Entwicklungsziel, die „Einleitung der Autobahnflächenentwässerung“ zu unterbinden, entsprochen. Das anfallende Straßenabwasser wird in der Regel über die Dammschulter begleitenden und bis zu über 7 m breiten Versickerungsmulden (ohne Sohlgefälle) zugeführt. Stellenweise erfolgt eine flächenhafte Versickerung. Abfangmulden und zusätzliche Gräben gewährleisten weiterhin die Vorflut in den natürlicherweise angrenzenden Einzugsgebieten. Des Weiteren bestehen autobahnparallele Rückhaltegräben außerhalb des Einzugsgebietes Eltingmühlenbach, deren Breite ebenso variiert und die mit Sohlschwellen oder Querriegeln ausgestattet sind. Punktuell angeordnet sind einige Anlagen zur Behandlung des Straßenoberflächenwassers vor Einleitung in die oben erwähnten Versickerungsflächen bzw. bestehende Vorflut, worin eine Verbesserung im Vergleich zur heutigen Situation zu sehen ist, da hierdurch das Risiko des Schadstoffeintrags in das Grundwasser deutlich gemindert wird.

Hinsichtlich der geringflächigen Überbauung des Eltingmühlenbaches werden keine eingriffsrelevanten Wirkungen auf das Oberflächengewässer angenommen, welche die Gewässergüte in ihrer Gesamtheit negativ beeinflussen könnten. Der Bachlauf zeichnet sich im Brückenbereich ohnehin durch einen naturfernen Charakter aus. Aufwertend wird sich hingegen der Verzicht auf die Einleitung von Fahrbahnwasser der Autobahn niederschlagen. Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet für die Glane und ihre Nebengewässer wird durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt.

Die mit dem Vorhaben verbundene Neuversiegelung beträgt ca. 5,9 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 und anschließend in benachbarte Fließgewässer eingeleitet, womit insgesamt eine Verbesserung der heutigen Situation erzielt wird.

5.4.1.5 Luft und Klima

Das Planungsgebiet gehört zum vorwiegend ozeanisch geprägten nordwestdeutschen Klimabereich. Es ist gekennzeichnet durch mäßig warme Sommer und milde Winter. Die mittlere Jahrestemperatur liegt zwischen 9° C und 9,5° C. Die Niederschlagssummen belaufen sich im Jahresdurchschnitt auf 700 - 750 mm. Überprägt wird das Makroklima durch lokalklimatisch wirksame Klimafaktoren. So zeichnet sich der Talverlauf entlang der Ems am Südrand des Trassenabschnittes durch ein typisches Gewässerklima aus, mit geringen Lufttemperaturschwankungen, höherer Luftfeuchte und einer verstärkten Neigung zur Bodennebelbildung. Damit stellt er

aufgrund der nächtlichen Ausstrahlung einen Kaltluftsammel- und, in Abhängigkeit von Gefälle und Oberflächenstruktur, Kaltluftabflussbereich dar. Wegen des nahezu ebenen oder nur leicht geneigten Geländes kann aber ein Kaltluftstrom und somit auch eine spürbare Durchlüftung von Siedlungslagen in diesem Zusammenhang ausgeschlossen werden. Als Kaltluftproduzenten gelten vor allem Grünlandstandorte sowie Acker- oder vergleichbare vegetationsarme Flächen.

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.

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

Bezüglich der verkehrsbedingten Schadstoff-Immissionskonzentrationen werden die zur Beurteilung herangezogenen Immissions- und Grenzwerte der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung nicht überschritten.

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.

5.4.1.6 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Bereich der Baumaßnahme befinden sich keine Baudenkmäler/Naturdenkmäler, Bildstöcke, Wegekreuze oder ähnliches. In Bau-km 29+140 befindet sich das Bodendenkmal Mkz. 3911,44 b,c (Landwehrteilstück). Im Norden des Planungsareals liegt eine mittelalterlich-neuzeitliche Einfriedung.

Während der Bauzeit werden die Bodendenkmale (Schutzmaßnahme S1) gesichert. Weitere Bodendenkmäler sind nicht bekannt.

Gebäudeabbrüche werden im Zusammenhang mit der Baumaßnahme nicht erforderlich.

5.4.1.7 Wechselwirkungen

Zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß dem UVPG gehören nicht nur die unmittelbaren Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, 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. 12 und Nr. 2.2, lfd. Nr. 25 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.

5.4.2 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.

5.4.2.1 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 etwas 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 charakteristischen Merkmale hinsichtlich landschaftsbezogenem Erholungs- und Naturerlebnis bleiben insgesamt - nicht zuletzt wegen der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen - erhalten. Zu Veränderungen der Raumerschließung und der Nutzbarkeit für Freizeit-/Erho-

lungsaktivitäten wird es nicht kommen. Eine Verstärkung der Zerschneidungseffekte im Planungsgebiet bleibt aus. Die Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer bleiben auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme bestehen bzw. werden wiederhergestellt.

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

5.4.2.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sind mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 6.3.11 dieses Beschlusses) und des Artenschutzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 6.3.12 dieses Beschlusses) ergeben, vereinbar.

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

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

Durch die Eingrünung (insb. Gehölzpflanzungen) der Autobahnböschungen und sonstiger Nebenflächen werden der Straßenkörper und die Lärmschutzwände in die Landschaft eingebunden. Darüber hinaus erfüllen die Gehölze eine eingeschränkte Funktion als Lebensraum für die Tierwelt und schirmen die Trasse derart ab, dass Tiere vor Überquerung der Fahrbahn umgelenkt werden (z.B. Vögel und Fledermäuse). Durch die in weiten Bereichen des Vorhabens vorgesehene Straßenentwässerung (Bau von Regenrückhaltebecken/Regenklärbecken) ergibt sich eine positive Auswirkung für Tiere und Pflanzen, da das auf der Autobahn anfal-

lende 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.

5.4.2.3 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-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen 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. 12 und Nr. 2.2, lfd. Nr. 25 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. 12 und Nr. 2.2, lfd. Nr. 25 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. 6.3.10 dieses Beschlusses).

5.4.2.4 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. 6.3.9 dieses Beschlusses) – vereinbar und korrespondiert zudem mit den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL).

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.

Mit der Anlage von Entwässerungseinrichtungen, wie Regenklärbecken, wird insgesamt eine Verbesserung der heutigen Situation ohne jegliche Rückhaltung und Regenwasserbehandlung im betrachteten Planfeststellungsabschnitt erzielt (Minderung des Risikos von Schadstoffeinträgen in das Grundwasser). Die hydraulischen und stofflichen Auswirkungen der künftigen Autobahnentwässerung auf die Oberflächengewässer und das Grundwasser werden im Sinne von Artikel 4 der WRRL verringert.

Weder anlage- noch betriebsbedingt sind durch das Straßenbauvorhaben Auswirkungen zu erwarten, die die Bewirtschaftungsziele der Grundwasser- und Oberflächenwasserkörper gefährden oder eine Verschlechterung der Wasserkörper bewirken.

5.4.2.5 Luft und Klima

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

Nach dem Ergebnis der Schadstoffabschätzung werden die gültigen Grenz- und Orientierungswerte nach der 39. BImSchV nicht überschritten. (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 14 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 (Elektro-) 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.

Insgesamt sind daher erhebliche und nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima nicht zu erwarten.

5.4.2.6 Kultur- und sonstige Sachgüter

Durch die Auflagen in Abschnitt A, Nr. 5.7 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Belange des Denkmalschutzes in angemessener Weise berücksichtigt werden.

Das Ausbauvorhaben ist mit den gesetzlichen Anforderungen, die sich aus dem Denkmalschutzgesetz ergeben, vereinbar.

5.4.2.7 Zusammenfassung

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

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

Die Abwägung der Umweltbelange mit dem Vorhabensinteresse und allen anderen betroffenen Interessen gemäß § 17 FStrG erfolgt insbesondere unter Abschnitt B, Nrn. 6.3. ff.

6 Materiell-rechtliche Bewertung

6.1 Planrechtfertigung

Der Ausbau der A 1 im hier festgestellten Abschnitt (einschließlich des Neubaus des Rastplatzes "Maestruper Brook" und der Erweiterung des Rastplatzes "Kroner Heide") 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 "Laufend und fest disponiert - Engpassbeseitigung" hat die vom Gesetzgeber angeordnete Wirkung, dass die Planrechtfertigung für das Vorhaben gegeben ist und nicht mehr in Zweifel gezogen werden kann. Zugleich folgt aus der gesetzlichen Bindungswirkung, dass die der Bedarfszuweisung zugrundeliegende Verkehrsprognose einen entsprechenden Bedarf rechtfertigt und deshalb nicht mehr angezweifelt werden kann (BVerwG, Urteil v. 8.6.1995 -4 C 4.94- NVwZ 1996, S. 381).

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

Es handelt sich bei der Ausweisung in der Bedarfsplanung nach dem FStrAbG um eine politische Leitentscheidung, welche die für das Vorhaben sprechenden Gründe stärkt. Die Planfeststellungsbehörde ist daher befugt, aus der gesetzgeberischen Leitentscheidung für die Abwägung Gesichtspunkte abzuleiten, die für das Vorhaben sprechen. Die Überwindung solcher durch den Gesetzgeber unterstrichener Belange kann nur aufgrund besonderer Gegengründe geschehen, die ihrerseits über ein entsprechendes Gewicht verfügen müssen; ausgeschlossen ist jedoch, dass die Planfeststellungsbehörde die Frage, ob ein Verkehrsbedarf für ein Vorhaben besteht, anders als der Gesetzgeber entscheidet (BVerwG, Urteil v. 21.3.1996 -4 C 26.94- DVBl. 1996, S. 906). 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 sechsstreifige Ausbau der A 1 im planfestgestellten Abschnitt ist im Übrigen auch aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der verkehrlichen Infrastruktur und aus strukturpolitischen Gründen und somit aus Gründen des Allgemeinwohls vernünftigerweise geboten, da die A 1 eine hohe und steigende Verkehrsbelastung mit einem hohen Anteil an Schwerlastverkehr aufweist und im derzeitigen, ursprünglichen Ausbaustandard nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht. Durch den sechsstreifigen Ausbau wird die Stauanfälligkeit durch ein flüssigeres Verkehrsgeschehen wesentlich reduziert, u.a. da bei Unfällen und der daraus resultierenden Sperrung eines Fahrstreifens künftig immer noch zwei Fahrstreifen für den Verkehr verbleiben, und die Unfallgefahr verringert.

Des Weiteren macht insbesondere der nach wie vor bestehende akute Mangel an LKW-Stellplätzen die Erweiterung des Rastplatzes „Kroner Heide“ sowie den Neubau des Rastplatzes „Maestruper Brook“ notwendig. Dies entspricht den Vorgaben des § 3 Abs. 1 FStrG.

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

6.2 Planungsleitsätze

Die Planung für den Ausbau der A 1 zwischen der Anschlussstelle Greven bis nördlich DEK-Brücke (bei Ladbergen) und die Erweiterung des Rastplatzes „Kroner Heide“ sowie den Neubau des Rastplatzes „Maestruper Brook“ einschließlich der Folgemaßnahmen sowie der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen orientiert sich an den im Bundesfernstraßengesetz und in den in 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 (Umfang der Straßenbaulast) und § 4 FStrG (Sicherheitsvorschriften) beachtet worden. Diese Bestimmungen enthalten nicht nur das Planungsziel, sondern geben daneben auch bestimmte, der Zielverwirklichung dienende Planungsleitlinien vor.

Als weiterer Planungsleitsatz ist vor allem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§ 15 Abs. 1 und 2 Satz 1 BNatSchG), beachtet worden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt, dass ein Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Trasse nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebots sein kann.

6.3 Abwägung

6.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung

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

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

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine derartige Entscheidung auf der Grundlage der Planunterlagen (einschließlich der Deckblätter I und II), 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. 21.8.1990 – 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 entscheidungserheblich und bedeutsam waren, aufgeklärt und bei der Abwägung berücksichtigt. Dazu gehören auch alle mehr als 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 der Planung nicht verkannt werden dürfen.

6.3.2 Verkehrliche Belange

6.3.2.1 Funktionale Bedeutung der Straße

Die Bundesautobahn 1 (E 37) „Hansalinie“ führt mit einer Gesamtlänge von 730 Kilometern von Oldenburg in Holstein nach Saarbrücken und ist eine Hauptverkehrsader von europäischer Bedeutung. Sie verbindet die westlichen Industriegebiete Deutschlands und des benachbarten Auslands mit den norddeutschen Seehäfen Bremen, Hamburg und Lübeck sowie Skandinavien und ist eine Hauptverbindung für den touristischen Verkehr zu Nord- und Ostsee.

Die A 1 ist im Planungsraum, dem Kreis Steinfurt, ein wesentlicher Bestandteil des regionalen und überregionalen Verkehrsnetzes, wobei sich im AK Lotte/Osnabrück eine Verknüpfung mit der A 30 und dem West-Ost-Verkehr auf der Achse Amsterdam – Berlin ergibt. Sie ist zugleich eine Militärstraße.

Durch die Anschlussstelle Greven wird das nördliche Münsterland, insbesondere die Städte Greven und Emsdetten, an das Autobahnnetz angeschlossen und durch die Anschlussstelle Ladbergen insbesondere die Gemeinden Ladbergen und Saerbeck.

Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 1 von Anschlussstelle Greven bis nördlich DEK-Brücke (bei Ladbergen) auf einer Länge von ca. 6,8 km und der Erweiterung des Rastplatzes „Kroner Heide“ sowie dem Neubau des Rastplatzes „Maestruper Brook“, den vorgesehenen Lärmvorsorgemaßnahmen und der Anbindung der A 1 an die B 481 wird die eigenständige Verkehrsfunktion beibehalten und bedeutend aufgewertet, zumal die beiden nördlich anschließenden Ausbaubschnitte bis zum AK Lotte/Osnabrück bereits bestandskräftig planfestgestellt sind.

6.3.2.2 Derzeitiges Straßennetz und verkehrliche Situation

Die A 1 wurde in den 1960er Jahren als durchgehende Nord-Süd-Verbindung mit einem vierstreifigen Querschnitt gebaut. Die Verkehrsfreigabe zwischen den Autobahnkreuzen Münster-Süd und Lotte-Osnabrück, wo auch der hier planfestgestellte Abschnitt liegt, erfolgte im November 1968. In den 1970er Jahren folgte der Bau der A 43, die seit April 1981 durchgehend bis zum Autobahnkreuz Münster-Süd befahrbar ist.

Die hohe und weiter steigende Verkehrsbelastung und insbesondere der hohe Anteil an Schwerlastverkehr bedingen einen sechsstreifigen Ausbau der A 1 zwischen Münster-Süd und Lotte-Osnabrück.

Der sechsstreifige Ausbau von Bundesautobahnen bewirkt bekanntermaßen ein flüssigeres und "reibungsloseres" Verkehrsgeschehen, was sich unter anderem auch in der Abnahme von Unfällen und Stauzeiten widerspiegelt.

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

6.3.2.3 Planungsziel

Die bestehenden Kapazitätsprobleme, die zu erwartende Steigerung des Verkehrsaufkommens und der erhebliche Lkw-Anteil am Verkehrsaufkommen machen für beide Richtungsfahrbahnen eine Erweiterung auf jeweils 3 Fahrstreifen und eine entsprechende Anpassung der Anschlussstellen erforderlich, um eine sichere und störungsfreie Bewältigung des derzeitigen und zukünftigen Verkehrsaufkommens zu gewährleisten.

Da die vorhandene Autobahn im vorliegenden Streckenabschnitt außerdem nicht mehr den an den Umweltschutz zu stellenden Anforderungen entspricht, bietet der Autobahnausbau Gelegenheit, diesen nicht mehr zu vertretenden Zustand zu beseitigen. Das Ausbauvorhaben beinhaltet daher die Errichtung notwendiger, an den Maßstäben der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV orientierter aktiver Lärmschutzanlagen und die Schaffung einer den Anforderungen des Gewässerschutzes entsprechenden Ableitung der Autobahnabwässer.

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

6.3.2.4 Verkehrsbelastung/Verkehrsuntersuchung

Die AVISO GmbH hatte 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 war für den planfestgestellten Abschnitt die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) wie folgt prognostiziert:

AS Greven – AS FMO 87.078 Kfz/24h

AS FMO – DEK Brücke 83.879 Kfz/24h

Die Verkehrsbelastung auf der freien Strecke zwischen Brücke DEK - AS Greven betrug im Analysejahr 2008: 56.739 Kfz/24h. Als Prognosewert für das Jahr 2025 wurde für Brücke DEK - AS FMO ein DTV-Wert von 83.879 Kfz/24h, für AS FMO - AS Greven ein DTV-Wert von 87.078 Kfz/24h ermittelt. Der Schwerlastverkehr betrug im Analysejahr für DEK Brücke - AS Greven: 11.049 Kfz/24h und für das Jahr 2025 wurde ein SV-Wert von 17.716 Kfz/24h zwischen Brücke DEK - AS FMO und 18.003 Kfz/24h zwischen AS FMO -AS Greven prognostiziert.

Diese im Jahr 2009 erstellte Verkehrsprognose berücksichtigte 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 Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Bedarfsplanprognose 2025). Des Weiteren wurden die Struktur und Netzentwicklungen im nachgeordneten Netz in den Städten Münster und Osnabrück sowie der unmittelbar benachbarten Gemeinden entlang des Planungsabschnittes und der A 30 im Bereich des AK Lotte/Osnabrück berücksichtigt. Ebenso wurden die Fluggastzahlen des Flughafens Münster-Osnabrück (FMO) grundsätzlich berücksichtigt.

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

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

AS Greven - AS FMO 71.900 Kfz/24h

AS FMO - DEK Brücke 70.500 Kfz/24h.

Die Verkehrsbelastung auf der freien Strecke zwischen DEK Brücke - AS FMO betrug im Analysejahr 2017: 59.850 Kfz/24h, für AS FMO - AS Greven 61.150 Kfz/24h. Als Prognosewert für das Jahr 2030 wurde für DEK Brücke - AS FMO ein DTV-Wert von 70.500 Kfz/24h, für AS FMO - AS Greven ein DTV-Wert von 71.900 Kfz/24h ermittelt. Der Schwerlastverkehr betrug im Analysejahr für DEK Brücke - AS FMO 10.250 Kfz/24h und für AS FMO - AS Greven 10.300 Kfz/24h. Für das Jahr 2030 wurde ein SV-Wert von 14.100 Kfz/24h zwischen DEK Brücke - AS FMO und 14.200 Kfz/24h zwischen AS FMO - AS Greven prognostiziert.

Bezogen auf die den beiden Verkehrsprognosen zugrundeliegenden Analyseverkehrsstärken DTV (= tatsächliche Verkehrsbelastungen) für die Jahre 2008 und 2017 ist somit festzustellen, dass der Gesamtverkehr im Planfeststellungsabschnitt in diesem Zeitraum um weniger als 10% angestiegen ist, während der Schwerlastverkehr sogar um ca. 7% abgenommen hat.

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

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

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

Ebenso wurde die Entwicklung der Fluggastzahlen des Flughafens Münster-Osnabrück (FMO) grundsätzlich berücksichtigt. Die Prognoseverkehrsstärken 2030 wurden auf der Basis der zunächst ermittelten Analyseverkehrsstärken 2017 unter Berücksichtigung der zuvor aufgeführten Grundlagen abgeleitet (s. Abschnitt A, Nr. 2.3 lfd. Nr. 38 dieses Beschlusses). Im Ergebnis zeigt sich, dass im Vergleich mit den Verkehrsstärken des Prognosejahres 2025 ein Rückgang beim DTV als auch beim SV zu verzeichnen ist.

Auch die auf der aktualisierten Verkehrsprognose aufbauende Neuberechnung des von der A1 ausgehenden Lärms in Form des Emissionspegels LME führt im Vergleich mit den auf Basis des Prognosejahres 2025 ermittelten Werten zu einem Rückgang um bis zu – 1 dB(A).

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

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

Die Festlegung der LKW-Stellplatzanzahl von 50 je Rastplatz erfolgte im Rahmen eines die A 1 auf größerer Länge (konkret im Abschnitt AK Münster-Süd bis AK Lotte/Osnabrück) betrachtenden Stellplatzkonzeptes. Dabei war zu berücksichti-

gen, dass gemäß den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ auf unbewirtschafteten Rastanlagen nicht mehr als 50 LKW-Stellplätze angelegt werden sollen (vgl. auch Abschnitt B, Nr. 6.3.6).

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

Die Planfeststellungsbehörde weist die gegen die Verkehrsuntersuchung gerichteten Einwendungen u.a. **lfd. Nr. 61, 63 und 65** der Synopse aus den vorgenannten Gründen zurück, weil die den Einwendungen zugrundeliegenden Argumente durch die nun vorliegende Fortschreibung, die auf die aktuellsten Daten und Entwicklungen abstellt, überholt sind. Sie hat weder aus den vorliegenden Einwendungen noch darüber hinaus Anhaltspunkte für die Annahme, dass dem Verkehrsgutachter bei der Erstellung seines Gutachtens sachlich-methodische Fehler unterlaufen wären. Der 2017 überarbeiteten verkehrsgutachterlichen Prognose liegt auch ein aus heutiger Sicht in jeder Hinsicht ausreichender Prognosehorizont zugrunde, der mit der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung 2030 deckungsgleich ist. Die gutachterlichen Annahmen decken sich auch mit den Erkenntnissen der Bezirksregierung Münster in ihrer Eigenschaft als Straßenverkehrsbehörde für die Autobahnen.

6.3.2.5 Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie die Folgemaßnahmen am nachgeordneten Straßennetz einschließlich der Anschlussstelle Greven 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. Die Knotenpunktsform in allen Ein- und Ausfahrbereichen unter Berücksichtigung der

Lichtsignalanlagen wurde ebenfalls nach entsprechender Abwägung und unter Berücksichtigung der geltenden Vorschriften und Richtlinien (unter anderem die Richtlinie für die Anlage von Autobahnen – RAA sowie die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen – RAL) gewählt. Diese Richtlinien bilden die Grundlage für den Entwurf von sicheren und funktionsgerechten Straßen. Hinsichtlich der geforderten Leistungsfähigkeit nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2009) ist mit der gewählten Knotenpunktsform in allen Ein- und Ausfahrbereichen insbesondere in der AS Greven unter Berücksichtigung einer Lichtsignalanlage mindestens die Qualitätsstufe D ermittelt worden. Der Knotenpunkt ist somit auch ohne Kreisverkehrsplatz oder zusätzliche Rampen ausreichend leistungsfähig. Die Einwendung **lfd. Nr. 36** der Synopse wird daher zurückgewiesen.

Unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmenge erhält die A 1 im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes einen Regelquerschnitt von 36,00 m Kronenbreite für jeweils drei Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung.

Kreuzungen der A 1 mit anderen Verkehrswegen werden höhenungleich hergestellt, Brückenbauwerke erforderlichenfalls angepasst.

6.3.3 Planungsvarianten

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

6.3.3.1 Nullvariante

Der Verzicht auf die Baumaßnahme kommt – unabhängig von den entgegenstehenden Festlegungen des Fernstraßenausbaugesetzes (vgl. Abschnitt B, Nr. 6.1 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. 6.3.2 dieses Beschlusses).

6.3.3.2 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.

6.3.3.3 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 Greven bis nördl. DEK-Brücke (bei Ladbergen) 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.

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

6.3.5 Abschnittsbildung

Die Rechtsfigur der Abschnittsbildung ist eine Ausprägung des allgemeinen Abwägungsgebots. Ihr liegt die Überlegung zugrunde, dass eine detaillierte Streckenplanung angesichts vielfältiger Schwierigkeiten nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann. Eine Abschnittsbildung ist dann fehlerhaft, wenn durch eine übermäßige Parzellierung eines einheitlichen Vorhabens eine planerische Gesamtabwägung in rechtlich kontrollierbarer Weise nicht mehr möglich ist. Insbesondere dürfen Teilabschnitte nicht ohne Bezug auf die Konzeption der Gesamtplanung gebildet werden,

d. h. die Teilplanung darf die der Gesamtplanung entgegenstehenden Belange nicht unbewältigt ausblenden. Sachfragen, die sachgerecht nur einheitlich gelöst werden können, dürfen verfahrensrechtlich nur einheitlich in Angriff genommen werden. Schließlich müssen die gebildeten Teilabschnitte eine selbstständige Verkehrsfunktion haben, um Gegenstand einer eigenständigen Planung zu sein. Dieses Erfordernis soll dem Entstehen eines Planungstorsos entgegenwirken, das bei Abschnitten ohne eigene Verkehrsbedeutung dann entstehen würde, wenn sich nach dem Bau mehrerer Abschnitte herausstellen sollte, dass das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein sich als nicht realisierbar erweist.

Ausgehend von diesen Grundsätzen ist die im vorliegenden Fall vorgenommene Abschnittsbildung nicht zu beanstanden, da dem Planungsabschnitt in jedem Fall eine eigenständige Verkehrsfunktion und -bedeutung zukommt und die beiden nördlich anschließenden Ausbauabschnitte bis zum AK Lotte/Osnabrück bereits bestandskräftig planfestgestellt sind und der südlich anschließende Ausbauabschnitt bis zur AS Münster – Nord parallel planfestgestellt wird. So wurde auch die Gesamtplanung der nördlich und südlich anschließenden Ausbauabschnitte insbesondere hinsichtlich des übergreifenden aktiven Lärmschutzes berücksichtigt.

6.3.6 Rastplätze

Die bisherigen Rastplätze „Maestruper Brook“ bei Bau-km 28+850 und „Hüttruper Heide“ bei Bau-km 25+500 werden aufgehoben, entsiegelt und rekultiviert. Der vorhandene Rastplatz „Kroner Heide“ bei Bau-km 27+275 wird erweitert und bei Bau-km 28+300 ist der Neubau des Rastplatzes „Maestruper Brook“ einschließlich der Errichtung einer WC-Anlage vorgesehen. Die Notwendigkeit ergibt sich aus einem nach wie vor nicht behobenen akuten Mangel vor allem an LKW-Stellplätzen und den Vorgaben des § 3 Abs. 1 FStrG.

Der neue Rastplatz „Maestruper Brook“ in Fahrtrichtung Dortmund erhält folgende Stellplatzkapazität: Pkw 42, Lkw 50, Pkw mit Anhänger 4 und somit insgesamt 34 Pkw und 46 Lkw Stellplätze mehr als bisher.

Der in Fahrtrichtung Bremen liegende erweiterte Rastplatz „Kroner Heide“ erhält künftig folgende Stellplatzkapazität: Pkw 27, Lkw 50, Pkw mit Anhänger 2 und somit 43 Lkw Stellplätze mehr als bisher bei gleichbleibender Pkw Stellplatzzahl.

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

Zum Schutz der Lkw-Fahrer ist an der Rastanlage „Maestruper Brook“ eine Lärmschutzwand in Höhe von 3,75 m von Bau-km 28+433,400 bis Bau-km 28+145,800 vorgesehen.

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

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

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

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

Für unbewirtschaftete Rastplätze (PWC-Anlagen) ist nach den ERS 2011 eine Mischnutzung der Lkw-/Bus-/Pkw mit Anhänger-Stellplätze und als max. Anzahl für LKW-Stellplätze 50, für PKW max. 30 Stellplätze vorgesehen. Eine dezidierte Berechnungsmethodik zu Busstellplätzen ist nicht bekannt und damit ins planerische Ermessen gestellt. Auf den Rastanlagen in diesem Abschnitt sind keine Parkstreifen für Großraum- und Schwertransporte vorgesehen.

Die Fläche des Rastplatzes „Maestruper Brook“ befindet sich bereits heute im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Dabei wird die Länge des Rastplatzes maßgeblich durch die LKW-Stellplätze in Schrägaufstellung bestimmt. Bei zentral gelegenem WC und Trennung des LKW- und PKW-Stellplatzbereiches durch einen Grünbereich ergibt sich ein Bereich für PKW-Stellplätze in Schrägaufstellung und

PKW mit Anhänger, der anders als geplant nicht sinnvoll aufgeteilt werden kann und die vorgesehene Anzahl an 42 Stellplätzen ergibt.

Die Dimensionierung der Erholungsflächen ist ebenfalls in den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, Abschnitt 8.3.4, geregelt. Danach sind die Erholungsflächen mit 75 bis 135 m² je unbewirtschaftetem PKW-Parkstand gefordert, das entspricht für die PWC-Anlage „Kroner Heide“ 29 PKW x 135 m² = 3.915 m². Die Ist-Fläche beträgt ca. 3.700 m², wovon 150 m² zur Freihaltung der Sichten nicht genutzt werden können.

Die Grünflächen für die Erweiterung der LKW-Stellplätze sind teilweise zur Freihaltung der Sichtfelder erforderlich und ergeben sich aus der geometrischen Form, werden jedoch auch als Standort der Regenwasserbehandlungsanlage genutzt.

Die Begründung zur geometrischen Form und Lage ergibt sich aus dem Standort des bestehenden Rastplatzes. Eine Verlegung des Rastplatzes parallel zur A 1 bedingt ein Vorziehen und eine Verlängerung der Verzögerungsspur mit der Folge, dass das Brückenbauwerk im Zuge der Landesstraße 555 (Schmedehausener Straße) über die A 1 ebenfalls erneuert werden müsste. Hinzu kämen die zusätzliche Neuerrichtung der WC-Anlage sowie die Verlegung des Gewässers 3313 entsprechend der „Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in Nordrhein-Westfalen“, so dass insgesamt die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen erheblich höher sein würde.

Um in der Nacht die von Einwendern befürchteten Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen der Beleuchtungsanlagen des Rastplatzes zu minimieren, werden Lampen aufgestellt, die nur einen abgegrenzten Lichtkegel erzeugen. Die neuesten technischen Erkenntnisse in Ausleuchtungen von Freiflächen werden berücksichtigt. Die Anordnung der Stellplätze erfolgt so, dass keine negativen Auswirkungen auf Anwesen in der Nachbarschaft zu erwarten sind, zumal vorgesehen ist, die zur Verfügung stehenden Freiflächen entsprechend dem Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Baum- und Strauchpflanzungen zu versehen, die ebenfalls zur Minderung der Lichtreflexionen beitragen.

Die geforderte Einfriedung der Rastplätze erfolgt regelmäßig. Die Details werden in der Ausführungsplanung festgelegt.

Die Erweiterung der Rastplätze entspricht den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS 2011) i.V.m. dem aktuellen Planungskonzept des Bundesverkehrsministeriums und trägt sowohl dem bestehenden Defizit an Lkw-Stellplätzen als auch dem bis 2030 prognostizierten Zuwächsen des Schwerlast- und Gesamtverkehrs Rechnung. Die öffentlichen und privaten Belange sind in angemessener

Weise in die Abwägung mit eingestellt worden. Die Eingriffe sind notwendig und auf das unvermeidbare Minimum reduziert.

Entsprechende Einwendungen u.a. **lfd. Nr. 46, 47, 48, 49, 50 und 65 der Synopse** werden daher zurückgewiesen.

6.3.7 Radwege

Die “Schützenstraße“ kreuzt die Trasse der A1 in Bau-Km 30+373.

Eine ganze Anzahl von Bürgern der Stadt Greven insbesondere **lfd. Nrn. 34 und 35 der Synopse** forderte in ihren Einwendungen, dass bei einem Neubau des Brückenbauwerkes im Zuge der Stadtstraße “Schützenstraße“ das Bauwerk zu verbreitern sei, um einen Radweg anlegen zu können und eine durchgehende Radwegverbindung zu schaffen. Mit der durch das Deckblatt II vorgenommen Planänderung wird dieser Forderung nachgekommen und das vorhandene Brückenbauwerk im Zuge der Baumaßnahme beseitigt und durch ein neues Brückenbauwerk ersetzt. Es bleibt in seiner Lage und Höhe unverändert. Im Anschlussbereich zum Bauwerk werden die Rampen und vorhandenen Böschungen angepasst. Um eine geplante Radwegführung an der Schützenstraße auch im Bauwerksbereich gewährleisten zu können, wird die Breite des Bauwerkes im Zuge der Stadtstraße zwischen den Geländern von 7,00 m auf 9,50 m vergrößert. Die Kosten tragen gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 2 FStrG die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) und die Stadt Greven im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste. Einzelheiten werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einer Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) und der Stadt Greven geregelt.

6.3.8 Immissionsschutz

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

6.3.8.1 Lärmschutz

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

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

6.3.8.1.1 Rechtliche Grundlagen

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

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

Allerdings löst nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagengebot aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des „Erheblichen“ nicht erreichen (BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 -4 C 10.77 – NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil v. 29.1.1991 -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 unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und den Betrieb von Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImschV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von 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 Greven bis nördl. DEK-Brücke (bei Ladbergen) 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.

6.3.8.1.2 Lärmschutzmaßnahmen

Der vom Ausbau der A 1 im planfestgestellten Abschnitt ausgehende Verkehrslärm begründet im Ergebnis der lärmtechnischen Berechnungen an verschiedenen Punkten einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV wegen Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für die jeweilige Schutzkategorie. Durch die mit diesem Beschluss festgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der Straße, die an beiden Enden des Planfeststellungsabschnittes durchgehend im jeweils anschließenden Planfeststellungsabschnitt Fortsetzung finden und dort auch parallel festgestellt werden,

Bereich Greven

- Lärmschutzwand 6,00 m hoch von Bau-km 30+450 bis Bau-km 30+375 auf der Westseite der A 1
- lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von DStrO = -5 dB(A) (z.B. OPA) in beiden Fahrtrichtungen von Bau-km 30+450 bis Bau-km 29+150

(jeweils mit Fortsetzung über die südliche Planfeststellungsgrenze dieses Abschnitts hinaus)

Bauwerk Nr. 3911723 (Schützenstraße)

- Lärmschutzwand 6,00 m hoch von Bau-km 30+370 bis Bau-km 30+325 (zuzüglich einer Abtreppung auf eine Höhe von 3 m)
- Lärmschutzwand 6,00 m hoch von Bau-km 30+325 bis Bau-km 30+235

Trenninsel AS Greven

- Lärmschutzwand 6,00 m hoch von Bau-km 30+260 bis Bau-km 30+115 (zuzüglich einer Abtreppung auf eine Höhe von 3 m)

Bereich Rastanlage Maestruper Brook

- Lärmschutzwand 3,75 m hoch von Bau-km 28+433,400 bis Bau-km 28+145,800 auf der Westseite der A 1

Bereich Franz-Felix-See

- Lärmschutzwall 5,00 m hoch von Bau-km 25+630 bis Bau-km 25+200 auf der Westseite der A 1

Bereich DEK-Brücke

- lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von DStrO = -5 dB(A) (z.B. OPA) in beiden Fahrtrichtungen von Bau-km 23+900 bis 23+638,500 (mit Fortsetzung über die nördliche Planfeststellungsgrenze dieses Abschnitts hinaus)

sowie im Übrigen Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages mit einem Korrekturwert von DStro = - 2 DB(A) (jeweils in beiden Fahrtrichtungen)

wird das gebietsspezifische Immissionsschutzniveau tags und nachts berücksichtigt (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.4.1 dieses Beschlusses) und soweit darüber hinaus erforderlich im Übrigen passiver Lärmschutz gewährt (vgl. Abschnitt A, Nr. 5.4.2 dieses Beschlusses). Mit den aktiven, im Laufe des Verfahrens noch weiter optimierten Lärmschutzmaßnahmen hat der Vorhabenträger das vorrangige Ziel verfolgt, die Immissionsgrenzwerte für den Tag an möglichst allen Immissionsorten einzuhalten.

Als ein Ergebnis der Erörterung ist mit dem Deckblatt II der Einbau eines lärmmindernden Asphalt-Fahrbahnbelages mit einem DStrO = -5 dB(A) als aktive Lärmschutzmaßnahme von Bau-km 29+937,500 bis Bau-km 29+150,000 in beiden Fahrtrichtungen verlängert worden.

Die lärmmindernde Asphaltdeckschicht mit einem DStrO = -5 dB(A) am Beginn und am Ende dieses Planfeststellungsabschnittes wird in den angrenzenden Abschnitten weitergeführt, um die Gebäude in diesem Planfeststellungsabschnitt möglichst wirkungsvoll aktiv vor Lärm zu schützen.

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, Nrn. 5.4.2 und 5.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

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

Die Planfeststellungsbehörde hat das Lärmschutzkonzept der Straßenbauverwaltung im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG geprüft und es auch dahingehend untersucht, ob Ansprüche auf eine Erweiterung der Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes bestehen. Auch in Ansehung von Einwendungen wurde eine partielle Optimierung im Bereich nördlich der AS Greven vorgenommen. Grundsätzlich ist die Kostenverhältnismäßigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen schrittweise ausgehend von gegebenenfalls kostenunverhältnismäßigen Vollschutzmaßnahmen zu ermitteln, um so die gerade noch mit verhältnismäßigem Aufwand zu leistenden maximalen Verbesserungen der Lärmsituation zu identifizieren. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des durch sie erzielbaren Lärmschutzeffektes muss es aber auch sein, eine kostenverhältnismäßige Lärmschutzgesamtkonzeption zu finden, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen bleiben dagegen solche Lärmschutzkonzepte außer Betracht, die nur dem Wohnhaus eines Einzelnen oder einer Gruppe Schallschutz, nicht aber anderen in

vergleichbarer Weise bebauten Ortslagen gleich wirksamen Schallschutz bei gleicher Kostenverhältnismäßigkeit verschaffen können (BVerwG, Urteil v. 13.05.2009 - 9 A 72/07 -, BVerwGE 134, 45).

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

Lärmschutzbereich Greven - Rastplatz Maestruper Brook (Bau-km 30+450 - Bau-km 28+500)

In diesem Bereich befinden sich 66 Gebäude (291 Immissionsorte), davon 49 Gebäude im Wohngebiet und 17 Gebäude im bauplanungsrechtlichen Außenbereich der Stadt Greven. Ebenfalls 17 Gebäude (115 Immissionsorte) davon befinden sich im Ausstrahlungsbereich der Lärmwirkung. Der vom Vorhabenträger vorgelegte Antrag -modifiziert durch die aufgrund von Einwendungen mit dem Deckblatt II vorgenommene Verlängerung des lärmmindernden Asphalts- sieht in diesem Bereich einen lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{Stro} von - 5 dB(A) von Bau-km 30+450 bis Bau-km 29+150 sowie auf der Westseite der A 1 im Bereich der AS Greven mehrere Lärmschutzwände in einer Höhe von bis zu 6 m von Bau-km 30+450 bis Bau-km 30+115 jeweils mit Fortführung über die Planfeststellungsgrenze dieses Abschnitts hinaus vor, die bei der Abwägung zu berücksichtigen sind.

Hierdurch werden von den insgesamt betroffenen 291 Immissionsorten 239 Immissionsorte zu Gesamtkosten von 2.527.400 € (10.575 €/Immissionsort) aktiv geschützt, wodurch sich ein hohes Schutzniveau von ca. 82 % ergibt. Für 52 Immissionsorte wird passiver Lärmschutz gewährt. Gegenüber dem Analysefall ohne Ausbau der A 1 tritt eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation ein. Im Wohngebiet verbleiben hiernach nur vereinzelt an 9 Gebäuden geringe Nachtwertüberschreitungen um 1 bis 3 dB(A) und damit in einem vom menschlichen Gehör lärmphysikalisch nicht wahrnehmbaren Bereich. Tagwerte werden nicht überschritten, so dass insgesamt eine deutliche Absenkung der quantitativen und qualitativen Lärmbeeinträchtigungen eintritt.

Ein aktiver Vollschutz für alle 291 Immissionsorte wäre zu erreichen mit einem lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von D_{Stro} von - 5 dB(A) auf

ganzer Länge bis Bau-km 28+500 und zusätzlichen Lärmschutzwänden westlich der A 1 von 16 m Höhe und 722 m Länge und von 4,5 m Höhe und 122 m Länge am Brückenbauwerk, 8,5 m Höhe und 250 m Länge, 3,5 m Höhe und 720 m Länge sowie östlich der A 1 von 4,5 m Höhe und 870 m Länge, 5 m Höhe und 390 m Länge sowie von 3 m Höhe und 350 m Länge (teilweise außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsabschnitts im südlich angrenzenden Abschnitt).

Die Gesamtkosten hierfür würden 13.174.800 € (45.274 €/Immissionsort) betragen. Unter Berücksichtigung der einzusparenden Kosten für den passiven Lärmschutz wäre der Lärmvollschutz um das 4,2-fache/Immissionsort deutlich teurer als die gewählte Lärmschutzvariante und damit kostenunverhältnismäßig, zumal mit dem Mehraufwand nur (z.T. geringfügige) Überschreitungen der Nachtwerte geschützt würden.

Verringert man die Lärmschutzwand westlich der A 1 von 16 m Höhe auf 14 m, 12 m oder 10 m Höhe sind die Kosten/Immissionsort zwischen 4,0- und 3,4-fach höher im Vergleich zur gewählten Lärmschutzlösung und das Schutzniveau würde sich kaum verändern.

Weitere Verringerungen der Lärmschutzwand westlich der A 1 um jeweils 2 m auf minimal 6 m und entsprechende Verringerungen der zusätzlichen Lärmschutzwände auf minimal 2 m Mindesthöhe würden Kosten/Immissionsort in Höhe von 31.644 €, 22.005 € und 20.519 € verursachen, aber das Schutzniveau im Vergleich zur gewählten Variante nur um max. 15 % (36 Immissionsorte) erhöhen. Diese Varianten wären aber immer noch ca. 3-, 2,1- und 1,9- fach teurer als die gewählte Lärmschutzlösung und stehen unter Berücksichtigung der einzusparenden Kosten für passiven Lärmschutz im Vergleich zum planfestgestellten Lärmschutz damit ebenfalls außer Verhältnis zum Schutzzweck.

Würde man den lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{Stro} von - 5 dB(A) von Bau-km 30+450 bis Bau-km 29+150 in der gewählten Variante verlängern bis zum nördlichen Ende des betrachteten Lärmschutzbereiches bei Bau-km 28+500, ließe sich ein um ca. 1 % (3 Immissionsorte) höheres Schutzniveau erzielen, während die Kosten/Immissionsort um 1.522 € (ca. 14%) stiegen.

Diese minimale Verbesserung wirkte sich durch Senkung der Immissionswerte für 2 Immissionsorte im Wohngebiet von 49,1 dB(A) auf 49,0 dB(A) und einen Immissionsort im Außenbereich von 54,1 dB(A) auf 53,3 dB(A) aus. Die Verbesserung wäre damit nicht im hörbaren Bereich. Deshalb ist auch bei dieser Variante die Kostenunverhältnismäßigkeit in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks offensichtlich.

Die Einwender **lfd. Nrn. 37, 38, 39, 40, 41, 42 und 43** haben jedoch Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Die Immissionsgrenzwerte dieser einzeln im Außenbereich liegenden Gebäude werden nachts um max. 7 dB(A) und tags um max. 1 dB(A) überschritten.

Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts (vgl. hierzu Urteil des OVG NRW vom 24.03.2014 - 11 D 31/11.AK-) wird damit bei keinem der Einwender erreicht und nicht überschritten. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichenden und wirksamen Schutz gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen gewährleisten.

Die Außenwohnbereiche der Anwohner in diesem Lärmschutzbereich sind durch die angeordneten aktiven Lärmschutzmaßnahmen sämtlich wirksam geschützt, so dass es zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommt.

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 vom Vorhabenträger gewählte und durch das Deckblatt II noch weiter optimierte Lärmschutzkonzept in diesem Bereich verhältnismäßig und trägt auch dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller betroffenen Anwohner im Planungsabschnitt Rechnung.

<u>Lärmschutzbereich Rastplatz Maestruper Brook - ehemaliger Rastplatz Hüttruper Heide (Bau-km 28+500 - Bau-km 25+700)</u>

In diesem Bereich befinden sich lediglich 20 Gebäude (64 Immissionsorte) im bauplanungsrechtlichen Außenbereich. Der vom Vorhabenträger vorgelegte Antrag sieht - abgesehen von dem grundsätzlich zur Ausführung kommenden lärmmindernden Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} von - 2 dB(A) - keinen aktiven Lärmschutz vor.

Ein Vollschutz für alle Immissionsorte wäre mit lärmminderndem -5 dB(A) Asphalt auf der gesamten Länge von 2.800 m, westlich der A 1 mit zusätzlichen Lärmschutzwänden von 2,0 m Höhe, 740 m Länge, 5,5 m Höhe, 710 m Länge und östlich der A1 mit zusätzlichen Lärmschutzwänden von 3,0 m Höhe, 340 m Länge, 3,5 m Höhe, 580 m Länge und 3,0 m Höhe und 510 m Länge zu erreichen mit Gesamtkosten von 5.386.000 € (84.156 €/Immissionsort). Der Vollschutz kann hier bei den wenigen zu schützenden Gebäuden nur mit Lärmschutzwänden adäquat erreicht

werden, da Lärmschutzwälle in einer Gesamtlänge von 2.880 m einen zusätzlichen und erheblichen Flächenverbrauch und Grunderwerb nach sich ziehen würden.

Verringert man die Höhe der Lärmschutzwände um jeweils 1 m, wobei die Mindesthöhe von 2 m nicht weiter verringert werden kann, werden 57 Immissionsorte (89 %) zu Gesamtkosten von 4.530.000 € (79.474 €/Immissionsort) aktiv geschützt.

Bei einer weiteren Verringerung der Höhe um einen Meter werden 50 Immissionsorte (78 %) zu Gesamtkosten von 4.130.000 € (82.600 €/Immissionsort) aktiv geschützt.

Verringert man die Höhe der Lärmschutzwände weiter, werden zwar die Gesamtkosten niedriger, aber es werden weniger Immissionsorte zu höheren Kosten geschützt, z.B. bei einer durchgehenden Mindesthöhe von 2 m westlich und östlich der A 1 sind es nur noch 44 Immissionsorte (69 %), die zu Gesamtkosten in Höhe von 3.704.000 € (84.182 € /Immissionsort) aktiv geschützt werden.

Würde als aktiver Lärmschutz nur lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} von - 5 dB(A) von Bau-km 28+500 bis Bau-km 25+700 aufgebracht, würden 31 Immissionsorte (48 %) zu Kosten von 1.400.000 € (45.161 €/Immissionsort) voll geschützt. Da es sich hierbei aber lediglich um 4 Wohngebäude handelt, wird auch bei dieser Variante die Kostenunverhältnismäßigkeit in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks offensichtlich.

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

Die Einwender **lfd. Nrn. 46, 47, 48, 52, 53, 54, 55, 56 und 57** haben jedoch Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Die Immissionsgrenzwerte dieser einzeln im Außenbereich liegenden Gebäude werden bei den Einwendern **lfd. Nrn. 46, 47 (Hausnummer 9a), 53 (Obj.Nr. 3), 56 (Obj.Nr. 8)** zwar geringfügig nachts überschritten, jedoch nicht um mehr als 3 dB(A) (hörbarer Bereich). Die Immissionsgrenzwerte der **Einwender lfd. Nr. 48, 52, 53 (Obj. Nr. 4 und 5), 56 (Obj.Nr. 38 einschließlich der Waldarbeiterhütte)** werden nachts überschritten, jedoch nicht um mehr als 7 dB(A).

Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts (vgl. hierzu Urteil des OVG NRW vom 24.03.2014 - 11 D 31/11.AK-) wird damit bei keinem der Einwender erreicht und nicht überschritten. Durch den angeordneten passiven Lärmschutz können die Innenraumpegel auf Werte abgesenkt werden, die ausreichen-

den 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.

Die Belastung der nicht vom Lärmschutz erfassten Außenwohnbereiche des Einwenders **lfd. Nr. 52** liegt bei max. 65 dB(A) und erreicht die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitschwelle somit nicht, kann aber angemessen entschädigt werden.

Die Immissionsgrenzwerte für die einzeln im Außenbereich auf der Westseite der A 1 liegenden Gebäude der Einwender **lfd. Nr. 54, 55 und 56 (Obj. Nr. 37)** werden Tags max. um 7 dB(A) und nachts um bis zu 13 dB(A) überschritten. Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts (vgl. hierzu Urteil des OVG NRW vom 24.03.2014 - 11 D 31/11.AK-) wird nur zur Nachtzeit überschritten.

Die Belastung der nicht vom Lärmschutz erfassten Außenwohnbereiche der Einwender **lfd. Nr. 54, 55 und 56 (Obj. Nr. 37)** liegt bei max. 68 dB(A) und erreicht die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle somit nicht, kann aber angemessen entschädigt werden.

Für den aktiven Vollschutz dieser Einzelgebäude wären Teillärmschutzanlagen erforderlich, die Kosten in Höhe von 4.002.000 € **(lfd. Nr. 54, 55)** und 3.713.000 € **(lfd. Nr. Nr. 56, Obj. Nr. 37)** verursachen**.** Die Kosten für passiven Lärmschutz verringern sich bei aktivem Vollschutz demgegenüber lediglich um ca. 12.500 € bzw. 7.500 € und fallen damit nicht ins Gewicht.

Ein Schutz der Immissionsgrenzwerte für den Tag würde mit Teillärmschutzanlagen in Kostenhöhe von 762.000 € **(lfd. Nr. 54, 55)** und 623.000 € (**lfd. Nr. Nr. 56, Obj. Nr. 37)** erreicht.

Um nur die grundsätzlich in Betracht kommende Eigentums- und Gesundheitsschwelle von 62 d(B)A nachts für die Gebäude der Einwender **lfd. Nr. 54 und 55** aktiv zu schützen wäre eine Lärmschutzwand von 2,40 m über Gradiente mit einer Länge von 516 m zu Kosten von 496.000 € erforderlich. Für das Gebäude der **Einwender lfd. Nr. 56 (Obj. Nr. 37)** wäre eine Lärmschutzwand von 2,00 m über Gradiente mit einer Länge von 512 m erforderlich. Die Kosten dafür liegen bei 410.000 €. 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.

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 der 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 wenigen einzeln stehenden Gebäude im Außenbereich mit ganz überwiegenden Nachtwertüberschreitungen und sehr hohen Schutzfallkosten für aktiven Lärmschutz. Das gewählte Lärmschutzkonzept in diesem Bereich ist verhältnismäßig und trägt auch dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller Betroffenen Rechnung.

Lärmschutzbereich ehemaliger Rastplatz Hüttruper Heide - nördl. DEK-Brücke (Bau-km 25+700 - Bau-km 23+638,500)

In diesem Bereich befinden sich 17 Gebäude, davon 3 im Ausstrahlungsbereich der Lärmwirkung am nördlichen Planfeststellungsende, (68 Immissionsorte) im bauplanungsrechtlichen Außenbereich.

Der Vorhabenträger hat in diesem Bereich einen lärmmindernden Asphalt mit einem DStrO = -5 dB(A) (z.B. OPA) in beiden Fahrtrichtungen von Bau-km 23+900 bis Bau-km 23+638,500 (mit Fortsetzung über die Planfeststellungsgrenze hinaus in den bereits planfestgestellten nördlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitt) und einen Lärmschutzwall auf der Westseite der A 1 von Bau-km 25+630 bis Bau-km 25+200 in Höhe vom 5 m mit einer Länge von 430 m vorgesehen. Dadurch werden mit Kosten von 442.750 € (15.267 €/Immissionsort) 29 Immissionsorte aktiv geschützt. Für 39 Immissionsorte wird passiver Lärmschutz gewährt. Durch den vorgesehenen Lärmschutzwall erhalten die Ferienhäuser in dem Freizeit- und Erholungsgebiet „Franz-Felix-See“ einen aktiven Vollschutz. Mit einem Schutzniveau

von 43 % wird eine deutlich spürbare Verbesserung der Lärmsituation für diesen Außenbereich erzielt.

Ein Vollschutz für alle Immissionsorte wäre mit lärmmindernden -5 dB(A) Asphalt auf der gesamten Länge von 2.062 m, westlich der A 1 mit einem Lärmschutzwall in einer Höhe von 5,0 m und einer Länge von 430 m und einer zusätzlichen Lärmschutzwand in Höhe von 6,0 m und einer Länge von 380 m sowie östlich der A 1 mit zusätzlichen Lärmschutzwänden in Höhe von 2,0 m, Länge 380 m, in Höhe von 4,0 m, Länge 550 m, in Höhe von 3,0 m, Länge 430 m und in Höhe von 6,50 m, Länge 520 m zu erreichen mit Gesamtkosten in Höhe von 5.382.000 € (79.147 €/Immissionsort). Der Vollschutz kann hier bei den wenigen zu schützenden Gebäuden nur mit Lärmschutzwänden adäquat erreicht werden, da weitere Lärmschutzwälle in einer Gesamtlänge von 2.260 m einen zusätzlichen und erheblichen Flächenverbrauch nach sich ziehen würden.

Um Vollschutz zu erreichen wäre somit ein mehr als 5-fach höherer Kostenaufwand erforderlich, als bei der gewählten Lärmschutzvariante. In Anbetracht der Vorbelastung wäre dieser zusätzliche Aufwand- auch unter Berücksichtigung der einzusparenden Kosten für passiven Lärmschutz in Höhe von insgesamt 48.750 € im Vergleich zum planfestgestellten Lärmschutz- erkennbar unverhältnismäßig.

Selbst nur bei der Verlängerung des lärmmindernden -5 dB(A) Asphalts bis Baukm 25+700 wäre der Kostenaufwand pro Immissionsort bereits ca. zweimal so hoch (31.511 €), aber das Schutzniveau verbesserte sich nur um 16 Immissionsorte (23 %) auf 45 Immissionsorte (66 %). Auch diese aktive Lärmschutzmaßnahme wäre bereits deutlich unverhältnismäßig in Anbetracht der Vorbelastung der einzeln stehenden Gebäude im Außenbereich.

Die Einwender **lfd. Nr. 58, 59, 61 und 64** haben Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Die Immissionsgrenzwerte dieser einzeln im Außenbereich liegenden Gebäude werden bei den Einwendern **lfd. Nr. 58 und 61** um maximal 1 dB(A) nachts (nicht hörbarer Bereich) überschritten. Bei dem Einwender **lfd. Nr. 59** wird der Immissionsgrenzwert nachts max. um 6 dB(A) überschritten. Im Außenwohnbereich werden die Immissionsgrenzwerte bei allen nicht überschritten.

Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts (vgl. hierzu Urteil des OVG NRW vom 24.03.2014 - 11 D 31/11.AK-) wird damit bei keinem Einwender erreicht und nicht überschritten.

Weitere aktive Lärmschutzanlagen mit ergänzenden, abgestuften Lärmschutzwänden würden zwischen 2.506.000 € (51.143 €/Immissionsort) und 3.118.000 € (61.137 €/Immissionsort) an Kosten verursachen und zwar 30 % und 33 % mehr Immissionsorte aktiv schützen, aber einen ca. 3,3- bzw. 4-fachen Kostenaufwand erforderlich machen. Dieser jeweilige Kostenaufwand wird als unverhältnismäßig angesehen, da die nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR97 durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Diese Gebäude liegen ebenfalls in einem Bereich, in dem den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem der Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden kann.

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

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

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

Bei dem ebenfalls im Außenbereich liegenden Gebäude der **Einwenderin lfd. Nr. 64** im Lärmausstrahlungsbereich nördlich der Planfeststellungsgrenze werden die Immissionsgrenzwerte maximal um 5 dB(A) tags und um maximal 11 dB(A) nachts überschritten.

Die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts wird nur in der Nachtzeit um 3 dB(A) überschritten.

Mit zusätzlichen Kosten für weiteren aktiven Lärmschutz durch eine 5,20 m hohe und 360 m lange Lärmschutzwand in Höhe von 748.000,- € würde das Gebäude der Einwenderin **lfd. Nr. 64** voll geschützt.

Auch dieser Kostenaufwand (124.667,- €/Immissionsort) wird als unverhältnismäßig angesehen, da die des Nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen eher hinnehmbar sind und den Überschreitungen der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entsprechend den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR97 durch geeignete bauliche Maßnahmen entgegengewirkt werden kann. Dieses Gebäude liegt ebenfalls in einem Bereich, in dem der Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet und bei dem der Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden kann.

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

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

Weitergehender und mit durchgehendem lärmmindernden Asphalt von DStrO -5 dB(A) bereits optimierter aktiver Lärmschutz - wie von der Einwenderin gefordert - wäre auch aufgrund der Vorbelastung dieses im Außenbereich liegenden einzelnen Gebäudes kostenunverhältnismäßig in Anbetracht des angestrebten Schutzzwecks und trägt auch dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller Betroffenen in diesem Bereich Rechnung, zumal hier auch geringere Höhen einer Lärmschutzwand schon erhebliche Mehrkosten verursachen würden, aber angesichts der wenigen Immissionsorte mit überwiegenden Nachtwertüberschreitungen einen kaum nennenswerten Schutzeffekt bieten würden.

Im Außenwohnbereich der Einwenderin werden die Immissionsgrenzwerte um bis max. 4 dB(A) tags überschritten, erreichen aber die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht. Für die beeinträchtigten Außenwohnbereiche kann eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden. Dieses Ergebnis

entspricht auch dem Lärmabwägungskonzept und –ergebnis für die Einwenderin im bereits bestandskräftig planfestgestellten Nachbarabschnitt (dort Lärmschutzbereich VI, lfd. Nr. 98 der Synopse).

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

Die diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

6.3.8.1.3 Einzelfälle und besondere Lärmschutzeinwendungen

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

Es handelt sich um Anwesen im Außenbereich (einzustufen als Dorf- bzw. Mischgebiete), wo – dem Gebietscharakter entsprechend – höhere Lärmwerte zu erwarten und hinzunehmen sind als in festgesetzten Wohn- und Kleinsiedlungsgebieten. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 6.3.8.1.1 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) zu-

mutet, 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 dieses Beschlusses).

Mittelbar enteignende Wirkungen im Sinne von Art. 14 Abs. 1 GG wären anzunehmen, wenn der von der Straßenbaumaßnahme künftig auf die anliegende Bebauung einschließlich der Außenwohnbereiche einwirkende Verkehrslärm die Grenze der Sozialbindung zum enteignenden Eingriff in das Eigentum überschreitet. Dies ist der Fall, wenn durch das Straßenbauvorhaben Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und dadurch Nachbargrundstücke schwer und unerträglich treffen (vgl. BVerwG, Urteil v. 23.1.1981 -4 C 4.78- DVBl. 1981, S. 932). Die Frage, wo die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle liegt, darf nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht schematisch von der Erreichung bestimmter Immissionswerte abhängig gemacht werden, sondern muss aufgrund einer wertenden Beurteilung im Rahmen einer Würdigung der Umstände des Einzelfalls beantwortet werden. Dabei können auch Gebietsart und Lärmvorbelastung eine wesentliche Rolle spielen (BVerwG, Urteil v. 12.04.2000, -11 A 25/98-). Danach kann die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle sogar für ein allgemeines Wohngebiet bei Lärmwerten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen sein (BVerwG, Beschluss vom 08.09.2004, 4 B 42/04-).

Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe hätte der Verkehrslärm im Rahmen des hiermit planfestgestellten Bauvorhabens bei einem Tagwert von mehr als 72 dB(A) und einem Nachtwert von mehr als 62 dB(A) möglicherweise mittelbar enteignende Wirkung (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 5 dB(A), aber diese Gebäude

liegen ausnahmslos in vorbelasteten, Dorf- oder Mischgebieten vergleichbaren Außenbereichen, in denen den Betroffenen ein höheres Maß an Lärmimmissionen zugemutet werden kann, als in einem Wohngebiet und bei denen der Innenraumpegel ausreichend und wirksam gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen durch Entschädigung von passivem Lärmschutz und somit gegen die Überschreitung der Gesundheitsschwelle geschützt werden kann.

Der Tagwert erreicht in keinem Fall die Schwelle von 72 dB(A), welche die Planfeststellungsbehörde als Enteignungsschwelle ansieht. 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. 10 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 der 24. BImSchV ausgestattet werden können, um die Bewohner funktional gegen Schlaf- und Kommunikationsstörungen ausreichend zu schützen, und darüber hinaus für eine verbleibende Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches ebenfalls eine angemessene Wertminderungsentschädigung gewährt werden kann.

Einwender/Einwenderinnen lfd. Nrn. 60, 62, 63

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. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

6.3.8.1.4 Allgemeine Lärmschutzeinwendungen

Forderung von verkehrslenkenden Maßnahmen

Die in Einwendungen geforderten Geschwindigkeitsbeschränkungen werden 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.

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 Immissionsgrenzwerte fest, die der Beurteilungspegel (der grundsätzlich nicht als Summenpegel ermittelt wird) nicht überschreiten darf. Dieser Beurteilungspegel ist gemäß § 3 Satz 1 der 16. BImSchV nach Anlage 1 der Verordnung ausschließlich zu berechnen. Wie aus dieser Anlage zu ersehen ist, handelt es sich bei dem Beurteilungspegel um einen Mittelungspegel. Er wird auf der Grundlage des prognostizierten durchschnittlichen Verkehrsaufkommens ermittelt. Diese Methode gewährleistet zuverlässigere Ergebnisse und ist für den Betroffenen durchweg günstiger als Messungen. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnissen und anderen Faktoren erheblichen Veränderungen unterliegt. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden der RLS-90 auf langfristigen, empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit – im Gegensatz zu Messungen – imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse zu liefern. Sie gewähren eine Gleichbehandlung der vom Lärm betroffenen Bürger. Das an den Ergebnissen vieler Messungen geeichte Rechenmodell der RLS-90

stellt eine Konvention zur Gleichbehandlung dar; es geht – zu Gunsten der Betroffenen – stets von der Mitwind-Situation aus, obwohl diese nicht häufiger ist als die Gegenwind-Situation. Auch andere Komponenten der RLS-90 sind so gewählt, dass in der überwiegenden Zahl der Fälle der errechnete Beurteilungspegel über dem Ergebnis von Messungen des Mittelungspegels liegt. Darüber hinaus kann der Verkehrslärm für ein Prognosejahr in der Zukunft durch Messungen nicht ermittelt werden. Die Rechtmäßigkeit dieser Vorgehensweise ist durch höchstrichterliche Rechtsprechung bestätigt (Urteil des BVerwG v. 20.01.2010 - 9 A 22/08- NVwZ 2010, S. 1151).

Für die Berechnung enthält Anlage 1 folgende Vorgaben: In dem Diagramm 1 ist der Mittelungspegel in Abhängigkeit von der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke und dem maßgebenden Lkw-Anteil dargestellt. Die für die einzelnen Straßengattungen maßgebende stündliche Verkehrsstärke und die maßgebenden LKW-Anteile sind in der Tabelle A zusammengestellt. Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke wird über die der Planung zugrundeliegende, über alle Tage des Jahres ermittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) ermittelt, und zwar getrennt für die Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr und für die Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Soweit keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen, wird dieser Wert nach den in der Straßenplanung gebräuchlichen Modell- und Trendprognosen bestimmt. Von diesem Berechnungsverfahren kann der Planungsträger nur dann abweichen, wenn er über anderweitiges Datenmaterial verfügt, das unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung zur Ermittlung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke in Kfz/h und des maßgebenden LKW-Anteils in Prozent am Gesamtverkehr herangezogen werden kann.

Die lärmtechnische Untersuchung wurde nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) unter Verwendung des elektronischen Rechenprogramms "SoundPLAN" in der Version 6.50 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 zugrundeliegende Prinzip der energetischen Mittelung stellt auch sicher, dass kurzfristig auftretende, sehr hohe Pegel verstärkt in die Ermittlung des Beurteilungspegels einfließen.

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

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

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

Dementsprechende Einwendungen u. a. in den **lfd. Nrn. 29, 39, 40, 41, 42, 46, 47, 48, 56, 60, 61, 62, 63 und 65** der Synopse werden daher zurückgewiesen.

<u>Einwendungen zum lärmmindernden Fahrbahnbelag</u>

Einige 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 = -5 dB(A) (z.B. OPA) kann nach dem Allg. Rundschreiben Straßenbau des BMVBS (ARS) Nr. 3/2009 von einer lärmtechnischen Wirksamkeit von mindestens 8 Jahren ausgegangen werden. Unabhängig davon ist der Straßenbaulastträger für eine dauerhafte Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV verantwortlich (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 5/2002 vom 26.03.2002 zu den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen -RLS 90- und Abschnitt A, Nr. 5.4.1 dieses Beschlusses). Entsprechende Einwendungen u. a. in **lfd. Nr. 46, 47, 48, 56, 60, 61, 62 und 63 der Synopse** werden zurückgewiesen.

Gestaltung der Lärmschutzwände

Der vorliegende Landschaftspflegerische Begleitplan beinhaltet eine weitest mögliche Eingrünung des Trassenverlaufs einschließlich der geplanten Lärmschutzwände.

So wird die landschaftsseitige Eingrünung der geplanten Lärmschutzwand auf Höhe des Rastplatzes Maestruper Brook durch die geplanten Baum- und Strauchpflanzungen (Gestaltungsmaßnahmen G 1 und G 3) sowie die geplanten Aufforstungen auf dem westlich angrenzenden Acker (Maßnahmen A 1 und E 1, sowie Kompensationsflächenplanung zum Ausbauabschnitt AS Münster-Nord bis AS Greven) gewährleistet.

Im Bereich der geplanten Lärmschutzwand auf Höhe der Stadt Greven (Höhe 4,5 m – 6,0 m) stehen zwischen Ortschaft und A 1 eine Vielzahl von Gehölzstrukturen (Gestaltungsmaßnahme G 1, Wald, Feldgehölze, Hecken), die eine direkte Sichtbeziehung zur Lärmschutzwand weitestgehend unterbinden. Vor diesem Hintergrund wird keine Notwendigkeit zu einer weitergehenden Eingrünung des Bauwerks gesehen.

Forderung der Berücksichtigung von Lärmsummenwirkungen

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

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

Die Überprüfung der Anspruchsgrundvoraussetzung auf Lärmschutzmaßnahmen gemäß Nr. 10.6 – Bestimmung des Beurteilungspegels - der VLärmSchR 97 erfolgt nur unter Berücksichtigung des jeweils auszubauenden Verkehrsweges.

In der vorliegenden Situation sind damit keine Summenpegel zu bilden. Es erfolgte eine eigenständige Betrachtung der A 1.

Lediglich im Einwirkungsbereich der beiden zur A 1 zugehörigen Rastplatzanlagen Kroner Heide (Ost) und Maestruper Brook (West) erfolgte die Ermittlung eines Lärmsummenpegels aus der A 1 und dem “ruhenden Verkehr“ auf den Rastplätzen nach den Vorgaben im Abschnitt 4.5.4 der RLS-90 – Zusammenwirken von Straßen und Parkplätzen.

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 noch optimiert wurden.

6.3.8.2 Schadstoffbelastung

Das hiermit planfestgestellte Straßenbauvorhaben ist unter Einbeziehung der im Beschluss angeordneten Lärmschutzanlagen mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Entsprechenden Einwendungen u. a. **lfd. Nrn. 39, 40, 43, 46, 47, 48, 56, 61, 62 und 65 der Synopse** werden zurückgewiesen.

Die Straßenbauverwaltung hat für den 6-streifigen Ausbau der A 1 von der AS Greven bis nördlich DEK-Brücke (Ladbergen) eine Luftschadstoffuntersuchung nach Maßgabe der 39. BImSchV auf der Grundlage der Prognoseverkehrsbelastung für

das Jahr 2025 und dem Berechnungsverfahren PROKAS zur Ermittlung der Gesamtschadstoffbelastung durchgeführt (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 14 dieses Beschlusses).

Die Anwendung des Merkblatts über Luftverunreinigungen an Straßen ohne Randbebauung (RLuS 2012) 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. Unter Einbeziehung der Auftretenshäufigkeit aller möglichen Fälle der meteorologischen Verhältnisse (lokale Wind- und Ausbreitungsklassenstatistik), der berechneten Emissionen des Verkehrs auf den Straßen innerhalb des Untersuchungsgebietes und des Wochengangs der Emissionen sowie der typisiert berücksichtigten Lärmschutzbauten wurden die im Untersuchungsgebiet auftretenden Immissionen berechnet.

Auf der Grundlage der Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2025 wurden für das frühestmögliche Fertigstellungsjahr der Maßnahme 2019 die von den Kraftfahrzeugen emittierten Schadstoffmengen und Schadstoffimmissionen auch unter Berücksichtigung der Hintergrundbelastung ermittelt. Das Schadstoffgutachten konzentriert sich unter Beachtung der Grenzwerte und des 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 wurden nicht näher betrachtet, da sie im Zusammenhang mit Beiträgen durch den Kfz-Verkehr von untergeordneter Bedeutung sind, weil deren Konzentrationen in Deutschland typischerweise weit unterhalb der geltenden Grenzwerte liegen.

Die ermittelte Schadstoffabschätzung kommt zu dem Ergebnis, dass die in der 39. BImSchV festgeschriebenen Immissionsgrenzwerte (Gesamtschadstoffbelastung) für Stickstoffdioxid (NO_2) sowie Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$) im Planfall (nach Ausbau) eingehalten werden.

Für die Berechnungs-Punkte 1 bis 5 ergeben sich im Maximum für diese Schadstoffe folgende Gesamtbelastungen:

NO_2: Die Gesamtbelastung im Jahresmittelwert für NO_2 beträgt zwischen 25 µg/m³ und 30 µg/m³ bei einem Grenzwert von 40 µg/m³.

PM_{10}: Die Gesamtbelastung im Jahresmittelwert für Partikel PM_{10} beträgt zwischen 21 µg/m³ und 24 µg/m³ bei einem Grenzwert von 40 µg/m³.

$PM_{2,5}$: Die Gesamtbelastung im Jahresmittelwert für Partikel $PM_{2,5}$ beträgt zwischen 15 µg/m³ und 16 µg/m³ bei einem Grenzwert von 25 µg/m³.

Die Auswirkungen der vom Straßenverkehr ausgehenden Luftverunreinigungen lassen sich im Wesentlichen nur durch Beeinflussung der Schadstoffemissionen und der Schadstoffausbreitung vermindern. Der stetig wachsende Anteil schadstoffreduzierter PKW und LKW hat in den letzten Jahren – trotz der bekannt gewordenen Dieselabgasmanipulationen - beispielsweise zu einem Rückgang der Stickstoffdioxidimmissionen von etwa 25 % geführt. Darüber hinaus lassen sich Schadstoffemissionen auch durch die Verbesserung des Verkehrsflusses und zunehmende Elektrifizierung der Fahrzeuge reduzieren.

In den sich im Planfeststellungsabschnitt befindlichen FFH-Gebieten sind im Planfall bis zu einem Abstand von ca. 170 m westlich und ca. 100 m östlich der A 1 NOx-Immissionen über 40 µg/m³ berechnet. Der geltende Grenzwert zum Schutz der Vegetation von 30 µg/m³ im Jahresmittel, der hier aufgrund der Nähe zur Autobahn und den Siedlungsgebieten nicht direkt anwendbar ist, wird schon aufgrund der deutlichen Hintergrundbelastung von 35 µg/m³ sowohl im Prognosenullfall (aktuelle Situation ohne Ausbau) als auch im Planfall im Bezugsjahr 2025 in den an die A 1 angrenzenden FFH-Flächen überschritten. Im Planfall ist jedoch gegenüber dem Prognosenullfall keine wesentliche Änderung der NOx-Immissionen berechnet.

Im Prognosenullfall im Bezugsjahr 2025 werden in den betrachteten FFH-Gebieten die höchsten Stickstoffeinträge im Nahbereich der bestehenden A 1 prognostiziert; dort werden Stickstoffeinträge bis 20 kg/(ha*a) berechnet. Ab einem Abstand von ca. 140 m westlich und ca. 100 m östlich zur A 1 werden Stickstoffeinträge unter 2,5 kg/(ha*a) berechnet. Im Planfall im Bezugsjahr 2025 sind gegenüber dem Prognosenullfall trotz der angesetzten geringeren Stauhäufigkeit aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens in den zur A 1 nächstgelegenen FFH-Flächen des südlichen FFH-Gebietes „Eltingmühlenbach“ bis in einem Abstand von ca. 120 m nordwestlich und ca. 90 m südöstlich der Trasse um mehr als 0,3 kg/(ha*a) und bis 2,8 kg/(ha*a) erhöhte Stickstoffeinträge berechnet. Im nördlichen FFH-Gebiet sind bis in einen Abstand von ca. 90 m nordwestlich und ca. 50 m südöstlich der Trasse um mehr als 0,3 kg/(ha*a) und bis 2,4 kg/(ha*a) erhöhte Stickstoffeinträge berechnet.

Da die verursachende Wirkung (= Stickstoffemission) am Entstehungsort nicht unterbunden werden kann, wird der schädigenden Erhöhung der N-Deposition im Bereich des FFH-Gebietes bzw. Lebensraumtypes (LRT) 9110 (Hainsimsen-Buchenwald) durch Maßnahmen zur Minderung des Stickstoffeintrages durch andere Emittenten (hier Landwirtschaft) entgegengewirkt. Als wirksame Maßnahme ist diesbezüglich der Verzicht auf jegliche Stickstoffdüngung im Bereich einer bislang ackerbaulich genutzten Fläche und in Benachbarung zu dem geschützten FFH-Lebensraumtyp vorzusehen. In der Fachliteratur wird die Effizienz solcher Nutzungsänderungen bestätigt, zumal Untersuchungen ergaben, dass vor allem bei der Gülleausbringung mehr als die Hälfte des Gülle-Stickstoffes in die Luft emittiert wird. Hinzuweisen ist ferner auf die nicht unerheblichen Einträge in das Oberflächen- sowie Grundwasser.

Bei der im vorliegenden Fall in Betracht kommenden Maßnahmenfläche handelt es sich um eine Güllenachweisfläche im westlichen Umfeld der Eltingmühlenbachquerung (LBP-Maßnahme E 6.1 FFH und LBP-Maßnahme E 6.2 FFH).

Mit den gewählten Maßnahmen (Nutzungsänderung bzw. Nutzungsextensivierung), deren Eignung durch die Naturschutzbehörden bestätigt wurde, wird eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des LRT 9110 unterbunden, da der verkehrsbedingten Zusatzbelastung durch Stickstoffeinträge eine Entlastung des Lebensraumtypes in der unmittelbaren Umgebung der Maßnahmenfläche infolge des Stickstoffentzuges gegenübersteht. Der günstige Erhaltungszustand der Lebensraumtypen wird nach Beachtung der vorgenannten Schadensbegrenzungs-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nicht im erheblichen Umfang beeinträchtigt. Sowohl durch die beschriebene Bauweise als auch durch die Art des Bauwerks über den Eltingmühlenbach werden die Funktionen des Biotopverbundes (Lebensraumvernetzungssystem) nicht erheblich beeinträchtigt. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der im Umfeld vorkommenden Arten des Anhang II FFH-Richtlinie ergibt sich durch das geplante Bauwerk nicht. Diese Einschätzung wird von den am Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden bestätigt.

Abschließend ist anzumerken, dass aufgrund des nach der aktualisierten Verkehrsprognose 2030 verringerten Verkehrsaufkommens sogar Schadstoffbelastungen zu erwarten sind, die unter den zuvor genannten, ermittelten Werten liegen.

6.3.8.3 Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der künftig ausgebauten Autobahn A 1 ergeben sich spürbare Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Dies

gilt, obwohl bisher gesetzliche Vorschriften für den Erschütterungs-Immissionsschutz fehlen. Denn zum einen sind die Bauarbeiten unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst auszuführen und zum anderen befinden sich keine erschütterungsempfindlichen Anlagen und Gebäude in der Nähe der A 1. Es kommen nur moderne Maschinen zum Einsatz und die Arbeiten werden nach den neuesten straßenbautechnischen Verfahren ausgeführt.

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

6.3.8.4 Bauimmissionen

Einzelne Einwender befürchten, dass durch die notwendigen Bauarbeiten nicht zumutbarer Lärm entsteht und dass es durch die von der Straßenbaustelle ausgehenden Staub-, Schmutz- und Lichteinwirkungen zu erheblichen Belästigungen und Beeinträchtigungen kommen wird. Um diese so gering wie möglich zu halten, kommen zur Durchführung der Bauarbeiten nur moderne Maschinen zum Einsatz und die Arbeiten werden nach den neuesten straßenbautechnischen Verfahren ausgeführt.

§ 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW erfasst auch solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen, Staub und sonstiger Einwirkungen aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen. Da die Vorschrift nicht nach den einzelnen Abschnitten zur Realisierung des Vorhabens differenziert, umfasst die durch den Planfeststellungsbeschluss begründete Duldungspflicht des Nachbarn daher auch die während der Bauphase entstehenden Immissionen (BVerwG, Urteil v. 10.07.2012 - 7 A 11.11, vgl. auch BGH, Urteil vom 30. Oktober 2009 - V ZR 17/09 - MDR 2010, 142 Rn. 18).

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

Hinsichtlich der von der Straßenbaustelle ausgehenden Belästigung und Beeinträchtigung durch Lärm- und Lichtimmissionen sowie Staub- und Schmutzeinwirkungen gilt grundsätzlich Folgendes (BGH, Urteil v. 30.10.1970 -V ZR 150/67- DVBl. 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. 10 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. 10 dieses Beschlusses) zu entscheiden ist.

Insgesamt haben die Belange des Immissionsschutzes kein solche Gewicht, dass sie gegen die Planung sprechen können.

6.3.9 Gewässer- und Grundwasserschutz

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen auch den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes. Weder durch den Ausbau noch durch den Betrieb der Straße sind

Beeinträchtigungen zu erwarten, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner unzumutbar negativ berühren. Dieser Einschätzung ist von den am Verfahren beteiligten Wasserbehörden nicht widersprochen worden.

Bei der Planung der Entwässerungsanlagen sind einschlägige gesetzliche Bestimmungen, Verordnungen, Richtlinien, etc. beachtet worden. Die vorgesehene Niederschlagsbehandlung entspricht dem aktuellen Stand der Technik.

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

Aufgrund der geäußerten Bedenken in den Stellungnahmen bzw. Einwendungen zur ursprünglich gewählten Entwässerung über sehr breite Versickerungsmulden, die mit erheblichem Grunderwerb verbunden war und eine mögliche zusätzliche Vernässung der bereits jetzt schon nassen landwirtschaftlichen Flächen befürchten ließ, hat der Vorhabenträger ein hydrogeologisches Gutachten erstellen lassen. Das Ergebnis dieses Gutachtens hat ergeben, dass aufgrund der ermittelten Kf-Werte die Bedingungen für eine Versickerung grundsätzlich erfüllt sind. Andererseits liegen aber auch hohe Grundwasserstände vor und wenig mächtige durchlässige Bodenschichten. Hieraus ergeben sich - vom Bereich des Eltingmühlenbaches abgesehen - überwiegend nur geringe Grundwasserflurabstände im Planfeststellungsabschnitt. Diese Erkenntnisse haben zu einer Überarbeitung der Wassertechnik geführt. In der Folge werden sich unter anderem die Breite der vorgesehenen Entwässerungsmulden deutlich verringern, was auch zu einer geringeren dauerhaften Flächeninanspruchnahme führt.

Diese Planänderung wurde durch das Deckblatt II ins Verfahren eingebracht (s. Abschnitt A, Nr. 2.2 dieses Beschlusses) und mit den zuständigen Fachbehörden einvernehmlich abgestimmt.

Durch die im Rahmen dieser wassertechnischen Untersuchung geplanten Maßnahmen wird die Entwässerung der BAB 1 im vorliegenden Streckenabschnitt nach Umsetzung des anstehenden 6-streifigen Ausbaus sichergestellt. Die Entwässerungsplanung umfasst neben dem ca. 6,8 km langen Autobahnabschnitt auch die zugehörigen Rastplätze/Parkplätze. Eine direkte Einleitung in den Eltingmühlenbach und seine Nebengewässer ist nach nationalem Recht (Bundesnaturschutzgesetz) und europäischem Recht nicht möglich. Als Schutzmaßnahme ist zur Verbesserung der Wasserqualität u. a. vorgesehen, die heutige Einleitung der Autobahnflächenentwässerung zu unterbinden, um somit eine möglichst weitgehende Reduzierung der die Wasserqualität beeinträchtigenden direkten Einleitung zu bewirken. Die bisherigen Einleitungsmengen aus dem bestehenden Rastplatz „Kroner Heide“

haben Bestandsschutz, es dürfen jedoch keine zusätzlichen Wassermengen in das Gewässer 3045 eingeleitet werden. Der besonderen Schutzwürdigkeit des kreuzenden Hauptgewässers Eltingmühlenbach als FFH-Gebiet sowie als Referenzgewässer des Landes NRW wird Rechnung getragen, indem innerhalb seines Einzugsgebietes keine direkten Einleitungen in die Nebengewässer vorgesehen sind. Die geplante Entwässerung im Einzugsbereich des Eltingmühlenbaches sieht vor, das Oberflächenwasser über Bankette und Böschungen den Versickerungsmulden zuzuführen. Durch die Bodenpassage (belebte Bodenzone) findet ein organischer Um- und Abbauprozess der schädlichen Inhaltsstoffe statt. Darüber hinaus lagern sich die sedimentierfähigen Stoffe ab. Auf diese Weise wird das Oberflächenwasser gereinigt und schadfrei in das Grundwasser abgeleitet.

Im Einzugsbereich der Ems und deren Nebengewässern wird das Straßenoberflächenwasser über Bankette, Böschungen und Rückhaltegräben (Retentionsstrecken durch Riegeleinbau) bzw. über Rohrleitungen, die an ein Regenklärbecken angeschlossen sind, gereinigt und abgeleitet. Die kreuzenden Gewässer nehmen das Wasser auf. Auch hier findet die Reinigung über die belebte Bodenzone (Böschungen) statt, bzw. in der Behandlungsanlage, in der Sand und Schlamm sowie Leichtflüssigkeiten zurückgehalten werden.

Zur Regenwasserbehandlung und teilweisen Abflussdrosselung sind drei Regenklärbecken (einschl. einem vorhandenen RKB mit vorgeschaltetem Rohrspeicher) vorgesehen. An vier weiteren Stellen ist geplant, das Wasser in Abscheideranlagen (z. B. gem. RiStWag) vor Einleitung in Gewässer/ Grundwasser zu behandeln. Das anfallende Oberflächenwasser wird an insgesamt 23 Einleitungsstellen über Gräben in die benachbarten Gewässer oder über Versickerungsmulden und die belebte Bodenzone in das Grundwasser eingeleitet.

Die hydraulischen und stofflichen Auswirkungen der künftigen Autobahnentwässerung auf die Oberflächengewässer und das Grundwasser werden somit im Vergleich zur Bestandssituation ohne jegliche Rückhaltung und Regenwasserbehandlung im Sinne von Artikel 4 der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) verringert.

Der Einsatz von Auftaustoffen (Salz) im Winter, der durch den Straßenbaulastträger unter ökologischen wie wirtschaftlichen Gesichtspunkten so sparsam und gezielt wie möglich erfolgt, 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. Insofern ist das Vorhaben auch insgesamt mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL vereinbar.

Die diesbezüglichen Einwendungen **lfd. Nrn. 31, 45, 49, 50, 51, 52, 53, 57 und 65** der Synopse werden daher zurückgewiesen.

6.3.9.1 Überschwemmungsgebiete

Das Überschwemmungsgebiet des Eltingmühlenbachs wird durch die Trasse im Bereich des Brückenbauwerks über den Eltingmühlenbach berührt. Der Eltingmühlenbach kreuzt etwa 2.500 m südlich des Kanals die Autobahntrasse.

Im Zuge der Ausbaumaßnahme wird das bestehende Kreuzungsbauwerk durch ein neues, dem erweiterten Querschnitt angepasstes dreifeldriges Brückenbauwerk ersetzt. Die lichte Weite der Brücke über den Eltingmühlenbach wird um ca. 15 m auf 51,30 m vergrößert.

Gemäß § 5 Abs. 1 S. 1 der Überschwemmungsgebietsverordnung der Bezirksregierung Münster vom 27.06.2013 sind die Regelungen des § 78a WHG zu beachten. Hiernach ist u.a. die Errichtung von Mauern, Wällen oder ähnlichen Anlagen quer zur Fließrichtung des Wassers untersagt. Nach § 78 a Abs. 2 S. 1 WHG kann die zuständige Behörde jedoch Ausnahmen zulassen, wenn

1. Belange des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen,
2. der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und
3. eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit oder erhebliche Sachschäden nicht zu befürchten sind

oder die nachteiligen Auswirkungen ausgeglichen werden können.

Die Trassen- bzw. Brückenverbreiterung bedingt zwar eine weitere Überbauung bislang freier Gewässerabschnitte; dieser „Wertminderung“ wirkt allerdings die vorgesehene funktionale Aufwertung des Gewässers und seiner Randzonen unterhalb der Brücke deutlich entgegen. Während des Baubetriebs werden Verschlechterungen der Gewässer- bzw. Wasserbeschaffenheit durch geeignete Schutzmaßnahmen unterbunden. Insofern konnte eine Ausnahme nach § 78 a Abs. 2 S. 1 WHG zugelassen werden.

Direkt südlich der AS Greven und damit außerhalb des Streckenabschnittes quert die BAB A 1 das gesetzliche Überschwemmungsgebiet der Ems (ÜSG-Nr. 496).

Unter Berücksichtigung der weiterreichenden Wirkungen des Autobahnausbaus ergeben sich keine Hinweise auf eine Unverträglichkeit des Vorhabens mit dem Überschwemmungsgebiet der Ems in diesem Planfeststellungsabschnitt.

6.3.9.2 Gewässerunterhaltung

Die ordnungsgemäße Unterhaltung der durch das Vorhaben betroffenen Gewässer wird auch nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahme möglich sein. Eine Erreichbarkeit aller Gewässer ist gewährleistet. Die Forderung der Wasser- und Bodenverbände, einen Unterhaltungsweg und einen Arbeitsstreifen entlang der Gewässer freizuhalten, wird, soweit möglich, entsprochen. Die Straßenbauverwaltung wird in Abstimmung mit der für die Unterhaltung zuständigen Autobahnmeisterei im Rahmen der Ausführungsplanung prüfen, ob der Wildschutzzaun weiter in den Böschungsfuß des Straßenkörpers hineingesetzt werden kann, um dahingehenden Einwendungen zu entsprechen.

Soweit von den Wasser- und Bodenverbänden Gewässer und Gewässereinrichtungen angesprochen werden, die außerhalb dieses Planfeststellungsbereiches liegen, wird abschließend darauf hingewiesen, dass diese Themen nicht im vorliegenden Beschluss geregelt werden und auch nicht geregelt werden können, da sie nicht Bestandteil des Verfahrens sind.

6.3.10 Bodenschutz

Mit einem erhöhten Schadstoffeintrag in Boden und Aufwuchs ist nur auf einem schmalen Streifen von etwa 1 bis 2 m Breite neben dem Straßenrand zu rechnen. Über diesen Bereich hinaus nimmt die Kontamination des Bodens steil ab. Eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch Ablagerungen von Schadstoffen in den anliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen und im Aufwuchs ist daher nicht zu erwarten. Vorhabenbedingt ist auch nicht zu befürchten, dass Schadstoffe über den Boden in die Nahrungskette gelangen können.

Angesichts einschlägiger Untersuchungsergebnisse und Forschungsberichte zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben Straßen einerseits sowie der hier im Planungsgebiet vorliegenden Bodenverhältnisse andererseits und auch unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsbelastung ist selbst in Fahrbahnnähe die Besorgnis vorhabenbedingter schädlicher Bodenveränderungen im Sinne des Bodenschutzrechts nicht begründet.

6.3.11 Naturschutz und Landschaftspflege

6.3.11.1 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 und 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG i.V.m. § 31 LNatSchG NRW (vergleiche vormals § 4a Abs. 1 und 2 LG NRW) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

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

Nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung allen übrigen Belangen im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder nicht in sonstiger Weise zu kompensieren sind. Wird ein Eingriff zugelassen, obwohl die Beeinträchtigungen nicht auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten (vgl. auch § 31 Abs. 4, 5 LNatSchG NRW / vormals § 5 Abs. 1 LG NRW).

6.3.11.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil v. 30.10.1992 -4 A 4/92-NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe – also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können – zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot beachtet, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Das bedeutet nur Vermeidbarkeit an Ort und Stelle, weil der gesetzliche Tatbestand

der Vermeidbarkeit des Eingriffs an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben anknüpft und somit den Verzicht auf den Eingriff durch Wahl einer anderen Trasse oder Aufgabe des Vorhabens nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 7.3.1997 -4 C 10.96- NuR 1997, 404). Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das nach dem Fachrecht zulässige Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann.

6.3.11.3 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:

- Aufwertung der Gewässerquerung des Eltingmühlenbaches
- Beim Neubau der Brücke über den Eltingmühlenbach werden insbesondere Maßnahmen hinsichtlich der Abwicklung des Baubetriebs und der Anlage der Baustelle getroffen, die auch schadensbegrenzend im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeit wirken (Eingrenzung der Baustelle auf das erforderliche Maß, Unterbindung des Eintrags von Feinsedimenten und Betriebsstoffen, Einrichtung von Leergerüsten außerhalb des Gewässers, keine Durchfahrung des Gewässers, Kontrolle des Baustellenbetriebs und der Baudurchführung im Hinblick auf die vorgenannten Aspekte)
- Anlegen einer Anflugschutz-/Leiteinrichtung für Fledermäuse
- Kontrolle von Bauwerken auf Fledermausbesatz, Erhalt der Durchgängigkeit für Fledermäuse an Bauwerken
- Schutz von Böden und Biotoptypen vor vermeidbaren Beeinträchtigungen im Rahmen der Bautätigkeit gemäß den Ausführungen der RAS-LP 4 bzw. DIN 18920

Zudem wird die temporäre Flächeninanspruchnahme und Inanspruchnahme für an Bauflächen angrenzende Flächen auf ein Minimum reduziert. Weitere Einzelheiten sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 12 und Nr. 2.2, lfd. Nr. 25 dieses Beschlusses).

6.3.11.4 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Auch unter 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:

- Baubedingte vorübergehende Flächeninanspruchnahme für Arbeitsstreifen, Baustellen, Bodenlager und Notumfahrungen mit einhergehender Bodenverdichtung
- Verlust von allgemeinen Bodenfunktionen und Vegetationsbeständen (Gehölzbestände, Grünland, Säume, Ruderalfluren) im unmittelbaren Straßenrandbereich durch anlagenbedingte Versiegelung im Bereich von Fahrbahnen und Standstreifen sowie durch den Ausbau der Rastanlagen
- Erhöhung des verkehrsbedingten Stickstoffeintrages in den FFH-Lebensraumtyp 9110 „Hainsimsen-Buchenwald“
- Verlust und Beeinträchtigung von Gewässer- und Gehölzlebensräumen
- Verlust und Beeinträchtigung von Offenlandlebensräumen
- 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. 12 und Nr. 2.2, lfd. Nr. 25) sowie die Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG, insbesondere auf die Ausführungen in Abschnitt B, Nr. 5.4.1 verwiesen.

6.3.11.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

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

Ein Eingriff ist nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Dies setzt neben einem räumlichen Zusammenhang zwischen der ausgleichsbedürftigen Beeinträchtigung und der Kompensationsmaßnahme voraus, dass Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.

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

Der Umfang der Kompensationsmaßnahmen bezüglich des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes und damit die Biotoptypenerfassung und -bewertung wurde nach den Vorgaben des ELES ermittelt, bei der auch das Alter und die Lebensraumfunktion von Bäumen entgegen der Einwendung **lfd. 32 der Synopse** entsprechend berücksichtigt wurden (s. Tabelle 7 des LBP, Abschnitt A, Nr. 2.2 lfd. Nr. 12 und 25 dieses Beschlusses).

Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden auf der Grundlage des LBP mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Näheres ist dem Erläuterungsbericht und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nrn. 1, 12; Nr. 2.2, lfd. Nr. 25 und Nr. 2.3, lfd. Nr. 42).

Folgende Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen:

- Anlage eines naturnahen Eichenwaldes auf Acker nordwestlich des Rastplatzes "Maestruper Brook" (Maßnahme A 1/E 1)
- Umwandlung landwirtschaftlich genutzter Flächen in flache Uferstrukturen im südwestlichen und nordwestlichen Bereich des Grafensteiner Sees (Maßnahme A 2/E2 neu). Diese Maßnahme ersetzt die aufgrund der Einwendung

im Verfahren ursprünglich vorgesehene Maßnahme A2/E2. Die Änderung erfolgte im Einvernehmen mit dem Einwender **lfd. Nr. 32** und den Naturschutzbehörden.

- Umwandlung von Teilen der bisherigen Start-/Landebahn des ehemaligen Militärflugplatzes Hopsten-Dreierwalde in Extensivgrünland (Maßnahme A 3/E 3)
- Anlage eines naturnahen Buchenwaldes auf Acker (Maßnahme E 6.1 FFH), Extensivierung einer ackerbaulich genutzten Fläche (Maßnahme E 6.2 FFH) sowie Umbau eines Fichtenforstes in einen naturnahen Buchenwald (Maßnahme E 6.3)
- Entwicklung natürlicher Gehölze auf entsiegelten Straßen- und Wegeflächen und den bisherigen Grünflächen der Rastplätze "Maestruper Brook" und "Hüttruper Heide" (Maßnahmen E 4.1, 4.2, 5.1 und 5.2).

Diese Kompensationsmaßnahmen sind nach Art und Umfang geeignet, die durch den Eingriff in Natur und Landschaft gestörten Funktionen des Naturhaushaltes wiederherzustellen bzw. in gleichwertiger Weise zu ersetzen und das Landschaftsbild in seiner natürlichen Eigenart positiv zu beeinflussen. Sie nehmen mithin Kompensationsfunktionen nicht nur in Bezug auf den Naturhaushalt, sondern auch in Bezug auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion wahr. Näheres ist dem Erläuterungsbericht und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nrn. 1 und 12 und Nr. 2.2, lfd. Nr. 25).

Daneben sieht die Landschaftspflegerische Begleitplanung umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen (G 1 bis G 6) entlang der Trasse, auf den neu entstehenden Straßenböschungen und im Bereich der Entwässerungsanlagen und Rastplätze vor, die dazu beitragen, dass

- die Trasse erneut in die Landschaft eingebunden wird und visuelle Beeinträchtigungen gemindert werden
- Funktionen des Immissions- und Erosionsschutzes übernommen werden, die die weitreichende Ausbreitung von Emissionen einschränken
- das Landschaftsbild sowie Luft und Klima positiv beeinflusst werden

Der vorliegende Landschaftspflegerische Begleitplan beinhaltet eine weitest mögliche Eingrünung des Trassenverlaufs einschließlich der geplanten Lärmschutzwände.

So wird die landschaftsseitige Eingrünung der geplanten Lärmschutzwand auf Höhe des Rastplatzes „Maestruper Brook“ durch die geplanten Baum- und Strauchpflanzungen (Gestaltungsmaßnahmen G 1 und G 3) sowie die geplanten Aufforstungen auf dem westlich angrenzenden Acker (Maßnahmen A 1 und E 1, sowie Kompensationsflächenplanung zum Ausbauabschnitt AS Münster-Nord bis AS Greven) gewährleistet.

Im Bereich der geplanten Lärmschutzwand auf Höhe der Stadt Greven (Höhe 4,5 m – 6,0 m) folgen zwischen Ortschaft und A 1 eine Vielzahl von Gehölzstrukturen (Gestaltungsmaßnahme G 1, Wald, Feldgehölze, Hecken), die eine direkte Sichtbeziehung zur Lärmschutzwand weitestgehend unterbinden. Vor diesem Hintergrund wird keine Notwendigkeit zu einer weitergehenden Eingrünung des Bauwerks gesehen.

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

6.3.11.6 Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Erforderlichkeit verschiedener Kompensationsmaßnahmen wurde von einigen Beteiligten in Frage gestellt. Allgemein ist dazu Folgendes zu bemerken:

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Die Ausgleichsmaßnahmen sollen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes in dem betroffenen Natur- und Landschaftsraum wiederherstellen bzw. 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 land-

schaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen erreicht. Es ist nicht erforderlich und in der Regel auch kaum möglich, im selben Umfang für neu versiegelte Flächen Entsiegelungen an anderer Stelle im Planungsraum vorzunehmen.

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

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

Es sind nur solche Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen worden, die sich zum Erreichen des naturschutzrechtlich vorgegebenen Zwecks eignen. Auf Basis der gesetzlichen Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes für eine fachgerechte Kompensation der eingriffsbezogenen Folgen für Natur und Landschaft ist durch Auswahl und Kombination geeigneter Kompensationsflächen und -maßnahmen die Inanspruchnahme von Flächen für diese Zwecke auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt worden.

Unabhängig davon, dass es auch im näheren Umfeld der Baumaßnahme eine Vielzahl von Gebieten gibt, in deren Bereich eine naturschutzfachliche Aufwertung begrüßenswert wäre, wie in der Einwendung **lfd. Nr. 32 der Synopse** gefordert, wird das vorliegende Kompensationskonzept als fachlich geeignet angesehen, die durch das Ausbauvorhaben entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren. Die geplanten Kompensationsmaßnahmen berücksichtigen vollumfänglich die rechtlichen Vorgaben der Naturschutzgesetzgebung (BNatSchG, LNatSchG NW), so dass weder fachliche noch naturschutzrechtliche Versäumnisse erkennbar sind.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen 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 vom Eingriff betroffenen Landschaftsraums insgesamt gleichwertig gewährleisten.

6.3.12 Artenschutz

6.3.12.1 Rechtsgrundlagen

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

§ 44 Abs. 1 BNatSchG verbietet:

1. wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören

(Zugriffsverbote).

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

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

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,
3. das Verbot nach Absatz 1 Nr. 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nicht vor.

6.3.12.2 Verfahren

Der Vorhabenträger hat die für eine artenschutzrechtliche Beurteilung erforderliche Datengrundlage geliefert und als Artenschutzfachliche Betrachtung (vgl. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 12 dieses Beschlusses) durch einen anerkannten Fachgutachter 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 (Messtischblätter des LANUV 3811 Emsdetten, 3812 Ladbergen, 3911 Greven, 3912 Westbevern, Biotop- und Fundortkataster NRW -LINFOS-, Verbreitungskarten des Arbeitskreises Herpetofauna sowie eines erstellten Gutachtens zur Einschätzung des Konfliktpotenzials für Fledermäuse durch den Autobahnausbau,

vergl. Abschnitt A, Nr. 2.3, lfd. Nr. 44 dieses Beschlusses) liegen umfangreiche Erkenntnisse über das relevante Artenvorkommen vor, so dass die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange auf einer sachgerechten und hinreichenden Planungsgrundlage erfolgt.

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

6.3.12.3 Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände

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

Im Artenschutzgutachten (siehe Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 12 dieses Beschlusses) hat der Vorhabenträger ausführlich dargelegt, dass das Ausbauvorhaben entweder überhaupt nicht mit einer Beeinträchtigung von besonders oder streng geschützten Arten im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG verbunden ist oder aber eine nicht auszuschließende Beeinträchtigung durch die planfestgestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen so verringert wird, dass der Erhaltungszustand der lokalen Populationen gewahrt bleibt und deshalb keine Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG entgegenstehen. Für alle anderen geprüften Arten, aber auch bei den übrigen landesweit ungefährdeten Vogelarten sind ebenfalls keine Beeinträchtigungen mit Relevanz für die lokale Population zu erwarten. Für diese Allerweltsvogelarten kann wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und ihres landesweit günstigen Erhaltungszustandes davon ausgegangen werden 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 Abschiebungsarbeiten (Maßnahme V Bau), Anlegen von Leitstrukturen unmittelbar nach Rodung der Gehölzbestände, um Fledermäuse von einem

Überfliegen der Autobahn abzuhalten (Maßnahme V 2 CEF), Kontrolle von Bauwerken auf Fledermausbesatz und Erhalt der Durchgängigkeit für Fledermäuse an Bauwerken (Maßnahme V 3 CEF)- abgewendet werden. Die ökologische Funktion betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie der Erhaltungszustand der lokalen Population werden aufrechterhalten. Artenschutzrechtliche Verbote werden somit nicht verletzt.

Im Bereich des Untersuchungsraums wurden nachfolgend aufgeführte Vogel- und Fledermausarten sowie vier Amphibienarten und eine Reptilienart als besonders geschützte Arten nachgewiesen bzw. es konnte aufgrund der vorliegenden Habitatstrukturen ein planungsrelevantes Vorkommen nicht ausgeschlossen werden:

Fledermäuse

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

Vögel

- Baumfalke
- Eisvogel
- Feldlerche
- Feldschwirl
- Gartenrotschwanz
- Graureiher
- Habicht
- Heidelerche
- Kiebitz
- Kleinspecht
- Mäusebussard
- Mehlschwalbe
- Nachtigall
- Pirol
- Rauchschwalbe
- Rebhuhn
- Schleiereule
- Schwarzmilan
- Schwarzspecht
- Sperber
- Steinkauz
- Turmfalke
- Turteltaube
- Wachtel
- Waldkauz
- Waldlaubsänger
- Waldohreule
- Wiesenpieper

Amphibien

- Kammmolch
- Kleiner Wasserfrosch
- Knoblauchkröte
- Kreuzkröte

Reptilien

- Zauneidechse

Nachweise oder Kenntnisse über geschützte Pflanzenarten liegen nicht vor.

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

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

Der vorgenannte Tatbestand des Tötungsverbotes setzt nach § 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG und der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko voraus, da bei lebensnaher Betrachtung nie völlig auszuschließen ist, dass verkehrsbedingt einzelne Exemplare geschützter Arten getötet werden. Ist in Ansehung des Einzelfalles und der ihn prägenden Umstände eine relevante Risikoerhöhung zu erwarten und wird durch den Einsatz von Vermeidungsmaßnahmen das vorhabenbedingte erhöhte Tötungs- und Verletzungsrisiko so vermindert, dass es zu keiner signifikanten Erhöhung des Risikos kommt, liegt kein Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vor. Dabei ist vor allem zu berücksichtigen, dass sich Tiere zwangsläufig einem gewissen Schadensrisiko ausgesetzt sehen, wenn sie ihren Lebensraum mit dem (motorisierten) Menschen teilen.

Kollisionsbedingte Verluste einzelner Individuen beim Queren der Trasse lassen sich nicht mit Sicherheit ausschließen, was jedoch durch die bereits vorhandene A 1 als Vorbelastung schon gegeben ist. Die prognostische Verkehrszunahme nach dem Ausbau der A 1 führt gegenüber dieser Vorbelastung nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos. Da die Böschungsbepflanzung direkt im Anschluss an die Bauausführung wiederhergestellt wird, wird das Kollisionsrisiko auf ein unvermeidbares (bauzeitliches) Restrisiko vermindert. Durch die geplanten 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, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

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 wildlebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, wobei auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt werden können.

Aufgrund der Vorbelastung der A 1 ist davon auszugehen, dass die vorhabenbedingt beanspruchten Biotoptypen höchstens sporadisch aufgesucht werden und es sich keinesfalls um essentielle Habitate handelt bzw. dass durch den weitest möglichen Verzicht auf Arbeitsstreifen innerhalb von trassenangrenzenden Bereichen mit älteren Gehölzbeständen ein baubedingter Verlust von potentiellen Höhlenbäumen in Trassennähe nahezu ausgeschlossen ist.

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

Die fachlichen Darlegungen des Gutachters sind verständlich, nachvollziehbar und plausibel. Das Prüfergebnis des Fachgutachters wird von den Naturschutzbehörden geteilt. Begründete Zweifel an diesen Aussagen und der angewandten Prüfmethode 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.

6.3.13 FFH-Gebiete

Im Planungsraum befindet sich das ca. 309 ha große FFH-Gebiet DE-3811-301 "Eltingmühlenbach“ zwischen Greven und Ladbergen.

Die BAB 1 quert den Eltingmühlenbach im mittleren Bereich. Mit dem Ausbau der A 1 von zwei auf drei Fahrstreifen ist auch der Neubau der Brücke über den Eltingmühlenbach östlich von Greven bei Schmedehausen erforderlich.

Da erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes nicht offensichtlich ausgeschlossen werden konnten, wurde zur Beurteilung der Verträglichkeit des geplanten Vorhabens mit den Schutz- und Erhaltungszielen eine entsprechende FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) durchgeführt (s. Abschnitt A, Nr. 2.1, lfd. Nr. 12 dieses Beschlusses).

Das FFH-Gebiet „Eltingmühlenbach“ besteht aus einem Lebensraumkomplex aus naturnahen Fließgewässerabschnitten mit gut erhaltenen, repräsentativen Auen- und Eichen-Hainbuchenwäldern. Es handelt sich um ein landesweit herausragendes Referenzgewässer für den Bachtyp Tieflandbach in Sandlandschaft mit gut ausgeprägter Unterwasservegetation, der in dieser Länge und Ausstattung im norddeutschen Tiefland selten ist. Als Schutz- und Erhaltungsziel werden die Erhaltung und Renaturierung des Fließgewässers, die Sicherung der natürlichen Abflussdynamik sowie die Entwicklung und naturnahe Bewirtschaftung der Auen- und Buchen-Eichenwälder benannt.

Die sich möglicherweise ergebenden Auswirkungen leiten sich zum einen aus den randlichen Flächeninanspruchnahmen innerhalb des von der Ausbaumaßnahme berührten FFH-Gebietes ab. In diesem Zusammenhang ist auch die bestehende Querungsstelle des Eltingmühlenbachs zu verbreitern. Dies erfolgt durch einen Neubau der Brücke. Das Bauwerk, das innerhalb des FFH-Gebietes liegt, wird von

30,50 m auf 37,00 m verbreitert. Gleichzeitig wird aber der Auenbereich von 36,20 m auf 50,30 m erweitert. Die an das vorhandene Bauwerk auf einer Breite von maximal ca. 15 m angrenzende Vegetation wird durch die Baumaßnahme in Anspruch genommen.

Zum anderen sind Auswirkungen aus dem prognostizierten Anstieg des Verkehrs und den daran geknüpften zusätzlichen Stickstoffemissionen abzuleiten. Zu berücksichtigen ist hierbei ein berechneter Mehreintrag an Stickstoffemissionen in den Lebensraumtyp 9110 „Hainsimsen-Buchenwald“ in den zur A 1 nächstgelegenen FFH-Flächen des südlichen FFH-Gebietes „Eltingmühlenbach“ bis in einem Abstand von ca. 120 m nordwestlich und ca. 90 m südöstlich der Trasse um mehr als 0,3 kg/(ha*a) und bis 2,8 kg/(ha*a) und im nördlichen FFH-Gebiet bis in einen Abstand von ca. 90 m nordwestlich und ca. 50 m südöstlich der Trasse von mehr als 0,3 kg/(ha*a) und bis 2,4 kg/(ha*a) unter Berücksichtigung des zugrunde zulegenden Critical Load von 0,3 kg/(ha*a).

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. 12 und Nr. 2.2, lfd. Nr. 25 dieses Beschlusses) verträglich im Sinne der FFH-Richtlinie ist.

In der vorliegenden FFH-VP wird festgestellt, dass sich durch die zusätzlichen Stickstoffbelastungen unter Einbeziehung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (Minderung des Stickstoffeintrags auf landwirtschaftlichen Flächen, vgl. CEF-maßnahme E 6.1 und 6.2 FFH, Abschnitt B, Nr. 12) keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele oder der maßgeblichen Bestandteile des Schutzzweckes ergeben werden. Der Autobahnausbau und insbesondere der Neubau der Brücke über den Eltingmühlenbach führen nicht zu einem Flächenverlust mit erheblichen Beeinträchtigungen der für das FFH-Gebiet formulierten Erhaltungsziele. Die Verbreiterung der Brücke von 30,5 auf 37 m sowie der Baustellenbereich beidseits verursachen keinen unmittelbaren Verlust eines als Erhaltungsziel definierten Lebensraumtyps (LRT). Auch für die als Erhaltungsziel definierten Anhang II-Arten Groppe, Bachneunauge und Steinbeißer und sonstigen Arten Eisvogel und Schwarzspecht sind bau- und betriebsbedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Zurückzuführen ist dies auch auf die Umsetzung von Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (Neubegründung von Buchenwald, Beschränkung des Arbeitsstreifens und Sicherungsmaßnahmen an der Baustelle), die bewirken, dass relevante Tierarten durch das Vorhaben nicht in erheblichem Maße beein-

trächtigt werden. Die Funktion des Biotopverbundkorridors bleibt bestehen. Kumulative Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit einer geplanten Erweiterung des Flughafens Münster/Osnabrück sind nicht herleitbar.

Im Planungsraum befindet sich außerdem das FFH-Gebiet "Emsaue" DE-3711-301 im Kreis Steinfurt und der Stadt Münster. Hinsichtlich des FFH-Gebietes „Emsaue“ wurde die Verträglichkeit des Autobahnausbaus im Rahmen der Bearbeitung des südlich anschließenden Ausbauabschnittes 4.2 (6-streifiger Ausbau von der AS Münster-Nord bis AS Greven) geprüft (siehe Abschnitt A, Nr. 2.3, lfd. Nr. 41 dieses Beschlusses). Berücksichtigt wurden hierbei alle als Erhaltungsziel definierten Lebensraumtypen und schutzgebietsrelevanten Arten im Wirkungsbereich der Ausbaumaßnahme, also auch im Umfeld des hier nördlich angrenzenden Ausbauabschnittes. Die technischen Planungsinhalte des vorliegenden Ausbauabschnittes im Bereich des tangierten FFH-Gebietes wurden aufgrund der geringen Streckenlänge von ca. 70 m nicht einbezogen. Da es sich bei diesen Flächen weder um FFH-Lebensraumtypen handelt, noch diese eine relevante Bedeutung für die charakteristischen Arten des FFH-Gebietes aufweisen, führt die Inanspruchnahme von 1500 m^2 zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der für das FFH-Gebiet „Emsaue“ formulierten Schutz- und Erhaltungsziele und unter Berücksichtigung der weiterreichenden Wirkungen des Autobahnausbaus ergeben sich hinsichtlich des FFH relevanten Streckenabschnittes dieser Ausbaumaßnahme keine Hinweise auf eine Unverträglichkeit des Vorhabens mit den Schutzzielen des FFH-Gebietes.

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

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

6.3.14 Landschaftsschutzgebiete

Die A 1 quert nordöstlich von Greven das FFH-Gebiet „Eltingmühlenbach“, das gleichzeitig im Landschaftsschutzgebiet LSG-3811-043 liegt.

An die A 1 angrenzend befindet sich als geschützter Landschaftsbestandteil die Landwehr in den Bauernschaften Guntrup und Bockholt nordöstlich Maestrup. Die gehölzbestandene und derzeit bereits an die Autobahn anschließende Landwehr (LB 2.4.10b) wird vorhabenbedingt lediglich randlich berührt.

Die Flächeninanspruchnahme im Bereich des o. g. Landschaftsschutzgebietes wird auf ein Minimum reduziert. Darüber hinaus wird durch die Baumaßnahme weder der Charakter des Gebietes verändert, noch die funktionalen Zusammenhänge im Schutzgebiet zusätzlich beeinträchtigt oder geschädigt.

Die Regelungen der Unterschutzstellung der Landschaftsschutzgebiete, durch deren räumliche Geltungsbereiche die hiermit planfestgestellte Ausbaustrecke verläuft, stehen der Festlegung der Ausbaustrecke nicht als striktes Verbot entgegen. Zwar zählt das Vorhaben wegen der mit ihm verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu den grundsätzlich unzulässigen Maßnahmen. Die Verbote der Schutzausweisungen schließen das Vorhaben aber nicht zwingend aus. Ungeachtet der Frage, ob eine Ausnahme erteilt werden kann, sind jedenfalls die Befreiungsvoraussetzungen des § 67 Abs. 1 Satz Nr. 1 BNatSchG i.V.m § 75 LNatSchG erfüllt.

Das Landschaftsbild wird bereits heute durch die vorhandenen Verkehrswege, Autobahn A 1 und in nachgeordneter Weise von den querenden Straßen B 481, L 555, L 587 und K 1n durch die Freisetzung von Lärmemissionen und die Einschränkung der Zugänglichkeit beeinträchtigt und die Auswirkungen auf die Landschaft werden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung kompensiert. Das Ausbauvorhaben dient gesetzlich anerkannten Zwecken. Im Hinblick auf die der ausgebauten Straße zugedachten Funktionen (Entlastung, Steigerung der Leistungsfähigkeit der Verbindung u. a.) besteht an ihrem Ausbau ein öffentliches Interesse von hohem Gewicht. Daher überwiegen die Gründe des Wohls der Allgemeinheit an diesem Ausbauvorhaben und erfordern die Befreiung. Es ist in diesem Fall gerechtfertigt, die o. g. Verbote trotz der damit verbundenen Nachteile für Natur und Landschaft einzuschränken.

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

6.3.15 Geschützte Biotope gemäß § 42 LNatSchG

Im Umfeld des Bauvorhabens befinden sich die gem. § 42 LNatSchG geschützten Biotope GB-3811-304 Fließgewässer-, Au-, Bruch- und Sumpfwaldbereiche sowie Nasswiesen am Eltingmühlenbachabschnitt westlich der Autobahnquerung, GB-

3812-0102 seggen- und binsenreiche Nasswiesen nordwestlich der Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal, GB-3912-901 Fließgewässer- und Auwaldbereiche sowie Nasswiesen am Eltingmühlenbachabschnitt östlich der Autobahnquerung.

Die bestehende Brücke über den Eltingmühlenbach wird im Rahmen des Autobahnausbaus durch ein neues, unter gewässerökologischen Gesichtspunkten optimiertes Bauwerk ersetzt. Bei den angrenzenden Fließgewässerabschnitten und Landschaftsteilen in deren Umfeld handelt es sich um gesetzlich geschützte Biotope (Fließgewässer-, Au-, Bruch- und Sumpfwaldbereiche sowie Nasswiesen). Diese sind unter den Gebietsnummern GB-3811-304 und GB-3912-901 zusammengefasst.

Die Trassen- bzw. Brückenverbreiterung bedingt zwar eine weitere Überbauung bislang freier Gewässerabschnitte; dieser „Wertminderung“ wirkt allerdings die funktionale Aufwertung des Gewässers und seiner Randzonen unterhalb der Brücke deutlich entgegen. Während des Baubetriebs werden Verschlechterungen der Gewässer- bzw. Wasserbeschaffenheit durch geeignete Schutzmaßnahmen unterbunden.

Das gesetzlich geschützte Biotop GB-3812-0102 liegt nordwestlich der Brücke über den Dortmund-Ems-Kanal, ca. 140 m von der A 1 entfernt, in dem bereits 6-streifig ausgebauten Abschnitt DEK – AS FMO, so dass hier keinerlei Beeinträchtigungen zu konstatieren sind.

In der Gesamtschau wird das Bauvorhaben nicht zu einer erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung bzw. zu einer Zerstörung solcher Bereiche führen.

6.3.16 Land- und Forstwirtschaft

6.3.16.1 Allgemeines

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

Darüber hinaus werden auch bei der Festlegung der Ausgleichs- und Ersatzflächen die Interessen der Landwirtschaft soweit wie möglich berücksichtigt. Zu beachten ist dabei allerdings, dass zum einen derartige Grundstücke ausgesucht werden, mit denen die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege unterstützt werden.

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

Aufgrund der geäußerten Bedenken in den Stellungnahmen bzw. Einwendungen zur gewählten Entwässerung über sehr breite Versickerungsmulden, die mit erheblichem Grunderwerb verbunden war und eine mögliche zusätzliche Vernässung der bereits jetzt schon nassen landwirtschaftlichen Flächen befürchten ließ, hat der Vorhabenträger die Wassertechnik überarbeitet und als Deckblatt II ins Verfahren eingebracht. Die Flächeninanspruchnahme der landwirtschaftlichen Nutzflächen wurde damit deutlich reduziert.

Die querenden Wirtschaftswege im Bereich der A 1 werden mittels Bauwerken über- bzw. unterquert. In den offen gelegten Planfeststellungsunterlagen war vorgesehen, bei einem Neubau der Bauwerke die vorhandenen Breiten wiederherzustellen. In Einwendungen wurde gefordert, die Fahrbahn der Bauwerke zu verbreitern, damit sich landwirtschaftliche Fahrzeuge auch auf dem Bauwerk gefahrlos begegnen können. Nach Prüfung der örtlichen Gegebenheiten und um eine ausreichende Verkehrssicherheit bei Begegnungsverkehr von insbesondere landwirtschaftlichen Fahrzeugen im Brückenbereich zu gewährleisten, wurde dieser Forderung auf den drei Wirtschaftswegen Ostbeverner Damm, Hegemanns Damm und Am Horstkamp durch die einseitige Anlage einer Ausweichbucht mit der Planänderung durch das Deckblatt II hinreichend Rechnung getragen.

Eine Änderung der Lage des Regenrückhaltebeckens im Bereich der AS Greven wurde zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme des Anliegers vorgenommen.

6.3.16.2 Berücksichtigung des Flurbereinigungsverfahrens „FMO K 1n – A1“

Wie bereits dargestellt, beeinträchtigt der 6-streifige Ausbau der A 1 vor allem auch landwirtschaftliche Flächen. Durch das in Abschnitt B, Nr. 4 dieses Beschlusses näher beschriebene Flurbereinigungsverfahren „FMO K 1n – A1“ (Unternehmensflurbereinigungsverfahren) im nördlichen Bereich des Planfeststellungsabschnittes sollen die vorstehend beschriebenen Nachteile für die Landwirtschaft zusätzlich gemindert, im Optimalfall sogar fast vollständig behoben werden. Durch die in der Flurbereinigung stattfindende Neuordnung von Grundstücken wird der Flächenbedarf auf einen größeren Kreis von Eigentümern verteilt und es werden sowohl die

individuellen Betroffenheiten als auch die straßenbaubedingten agrarstrukturellen und landeskulturellen Nachteile erheblich gemindert. So wird im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens den betroffenen Eigentümern entsprechendes Ersatzland zur Verfügung gestellt. Zudem können die im Planungsraum zur Verfügung stehenden öffentlichen Flächen sachgerecht verwendet werden. Auch wenn Auslöser des Unternehmensflurbereinigungsverfahrens ein weiteres Straßenbauprojekt im Planungsraum ist, kommen die geplanten Wirkungen auch flächenbetroffenen Landwirten durch den geplanten Ausbau der A 1 zugute, da zumindest ein hier relevanter Teil ihrer Flächen in dem Flurbereinigungsverfahren miteinbezogen worden ist.

Flurbereinigungsverfahren stellen jedoch eigenständige, vom straßenbaulichen Planfeststellungsverfahren losgelöste, Verfahren dar, für die eigene formelle und materielle Voraussetzungen gelten. Verfahrensherr ist die zuständige Flurbereinigungsbehörde (Bezirksregierung Münster, Dezernat 33). Das Unternehmensflurbereinigungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Nach der geltenden Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist es jedoch zulässig, dass die Planfeststellungsbehörde einzelne Regelungen der Flurbereinigung in ihre Abwägung einbezieht, die zwar noch nicht durch Bekanntgabe des Flurbereinigungsplans förmlich angeordnet worden sind, die aber nach den Umständen des Einzelfalles bei vernünftiger Betrachtungsweise objektiv zu erwarten sind. Diese Voraussetzungen werden im Allgemeinen dann erfüllt sein, wenn die Flurbereinigung im Zeitpunkt der Planfeststellung bereits so weit fortgeschritten und verfestigt ist, dass an ihrer Verwirklichung und damit an der von ihr vorgesehenen Lösung der durch das Unternehmen aufgeworfenen Probleme sinnvoll nicht mehr zu zweifeln ist. Dies dürfte jedenfalls dann anzunehmen sein, wenn im Wesentlichen nur noch die Bekanntmachung des Flurbereinigungsplans aussteht. Das Bundesverwaltungsgericht geht in seiner Rechtsprechung darüber hinaus davon aus, dass, wenn bereits gesichert ist, dass die Flurbereinigung über hinreichend gleichwertiges Ersatzland verfügt, auch dies im Einzelfall zu berücksichtigen sein kann, insbesondere, wenn dadurch gewährleistet ist, dass durch die Flurbereinigung die Gefährdung landwirtschaftlicher Betriebe ausgeschlossen werden kann (BVerwG, Urteil v. 18.12.1987 -4 C 32/84- NVwZ 1989, S. 145 ff).

Das Unternehmensflurbereinigungsverfahren „FMO K 1n – A1“ hingegen befindet sich noch nicht in einem solch fortgeschrittenen Verfahrensstand.

Die Flächen, die von den Einwendern **lfd. Nrn. 56 und 57** der Synopse für das vorliegende Verfahren benötigt werden, werden jedoch über das Unternehmensflurbereinigungsverfahren „FMO K1n-A1“ bereitgestellt. Hierzu liegen der Flurbereinigungsbehörde bereits unterschriebene Tauschverhandlungen vor, welche im

Flurbereinigungsplan umgesetzt werden. Die betroffenen Flächen stehen ab dem 01.11.2018 im Besitz der Teilnehmergemeinschaft FMO K1n-A1 und werden dem Vorhabenträger auf Anforderung unverzüglich zur Verfügung gestellt.

Somit können auch Regelungen und Ergebnisse des Unternehmensflurbereinigungsverfahrens „FMO K 1n – A1“ zumindest ergänzend, jedenfalls jedoch im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Ersatzland, in der Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde Berücksichtigung finden.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Durchführung des Flurbereinigungsverfahrens zu einer erheblichen Minderung der Betroffenheiten für die **lfd. Nrn. 56 und 57** der Synopse führt.

6.3.16.3 Grunderwerb

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

6.3.16.4 Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung angrenzender Grundstücke

Die anlagebedingte Eingriffsfläche (Straßenkörper und Nebenanlagen) für den Ausbau des vorliegenden Autobahnabschnittes beträgt ca. 22,7 ha. Insgesamt sind ca. 12,5 ha für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

Dem eingriffsbedingten Flächenverlust von insgesamt etwa 22,7 ha (ohne bereits versiegelte Verkehrsflächen) steht eine kompensationsbedingte Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen von ca. 11,0 ha gegenüber. Hiervon gehen dauerhaft etwa 2,0 ha als Produktionsfläche verloren. Die verbleibenden Flächen stehen wei-

terhin für die landwirtschaftliche Nutzung in allerdings extensiver Weise zur Verfügung. Der überwiegende Teil der Kompensationsmaßnahmen wird auf öffentlichen Flächen realisiert und hierfür werden insbesondere das Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes Hopsten-Dreierwalde und die Flächen der aufgegebenen Rastplätze genutzt. Die Inanspruchnahme privater landwirtschaftlicher Nutzflächen für Kompensationsmaßnahmen wurde damit auf ein Mindestmaß beschränkt. Auf die Inanspruchnahme von 5.800 m² (davon 4.460 m² landwirtschaftliche Nutzfläche) im privaten Eigentum kann hierbei nicht verzichtet werden, da die hier geplante Kompensation innerhalb des FFH-Gebietes „Eltingmühlenbach“ liegen muss und sich im Nahbereich zum Eingriffsvorhaben keine geeigneten Flächen im Besitz der öffentlichen Hand befinden.

Damit sind die Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG, bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen, ausreichend berücksichtigt worden. Die dahingehenden Einwendungen u.a. **lfd. Nrn. 31 und 33** der Synopse werden insoweit zurückgewiesen.

Aufgrund der geäußerten Bedenken in den Stellungnahmen bzw. Einwendungen zur gewählten Entwässerung über sehr breite Versickerungsmulden, die mit erheblichem Grunderwerb verbunden war und eine mögliche zusätzliche Vernässung der bereits jetzt schon nassen landwirtschaftlichen Flächen befürchten ließ, hat der Landesbetrieb Straßenbau eine Planänderung vorgenommen, die mit dem Deckblatt II ins Verfahren eingebracht wurde (s. Abschnitt B, Nrn. 3.4 und 6.3.9 dieses Beschlusses).

Durch die geplanten Maßnahmen wird die Entwässerung der BAB 1 im vorliegenden Streckenabschnitt nach Umsetzung des anstehenden 6-streifigen Ausbaus sichergestellt.

Die bisherige Entwässerung von Autobahnflächen in den Eltingmühlenbach wird eingestellt und damit auch dem in der Beschreibung zum FFH-Gebiet „Eltingmühlenbach“ formulierten Entwicklungsziel, die „Einleitung der Autobahnflächenentwässerung zu unterbinden“, entsprochen. Das anfallende Straßenabwasser wird in der Regel über die die Dammschulter begleitenden und bis zu 7 m breiten Versickerungsmulden (ohne Sohlgefälle) zugeführt. Zusätzliche Abfangmulden und Gräben gewährleisten weiterhin die Vorflut in den natürlicherweise angrenzenden Einzugsgebieten. Des Weiteren bestehen autobahnparallele Rückhaltegräben außerhalb des Einzugsgebietes Eltingmühlenbach, deren Breite ebenso variiert und die

mit Sohlschwellen oder Querriegeln ausgestattet sind. Punktuell angeordnet sind einige Anlagen zur Behandlung des Straßenoberflächenwassers vor Einleitung in die oben erwähnten Versickerungsflächen bzw. bestehende Vorflut (z. B. unterirdische Regenklärbecken – siehe Abschnitt A, Nr. 2.2, lfd. Nr. 26 dieses Beschlusses). Potentielle Negativwirkungen auf den Gewässerlauf des Eltingmühlenbaches und dessen Gewässergüte werden während der Bautätigkeit durch geeignete Maßnahmen (räumliche Begrenzung der Baustelle, Unterbindung des Eintrags von Feinsedimenten und Betriebsstoffen, Einrichtung von Leergerüsten außerhalb des Gewässers, keine Durchfahrung des Gewässers) unterbunden.

Zur Regenwasserbehandlung und teilweisen Abflussdrosselung sind drei Regenklärbecken (einschl. einem vorhandenen RKB mit vorgeschaltetem Rohrspeicher) vorgesehen. An vier weiteren Stellen ist geplant, das Wasser in Abscheideranlagen (z. B. gem. RiStWag) vor Einleitung in Gewässer/Grundwasser zu behandeln. Das anfallende Oberflächenwasser wird an insgesamt 23 Einleitungsstellen über Gräben in die benachbarten Gewässer oder über Versickerungsmulden und die belebte Bodenzone in das Grundwasser eingeleitet.

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. Die Einholung von hydrologischen, klimatologischen oder pflanzensoziologischen Gutachten im Rahmen der Planfeststellung war daher nicht geboten. Sofern sich im Nachhinein dennoch nachteilige Auswirkungen für die landwirtschaftliche Nutzung ergeben sollten, so wären diese ggf. zu entschädigen.

6.3.17 Kommunale Belange

Die Gemeinden, deren Gebiet durch das Straßenbauvorhaben berührt wird, sind am Planfeststellungsverfahren beteiligt worden. Das Recht auf Mitwirkung an überörtlichen, sich auf den Gemeindebereich erstreckenden Planungen hat seine Grundlage in dem verfassungsrechtlich gewährleisteten Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 78 Abs. 2 LVerf NRW). Dieses schließt die gemeindliche Planungshoheit zur Wahrnehmung der ortsplanerischen Belange mit ein. Obwohl den Sachzwängen der überörtlichen Planung unterworfen, steht den Gemeinden ein ordnungsgemäßes Verwaltungsverfahren zu, in dem dafür gesorgt sein muss, dass die Gemeinden von überörtlichen Planungsentscheidungen

nicht überrascht werden. Dies ist durch das durchgeführte Anhörungsverfahren sichergestellt. Eine Verletzung des Beteiligungsrechts der Gemeinden liegt somit nicht vor.

6.3.18 Denkmalpflegerische Belange

Bei der Planung und dem Ausbau der A 1 im hiermit festgestellten Abschnitt sind auch die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege – nach Maßgabe des Denkmalschutzgesetzes – angemessen berücksichtigt. Des Weiteren wird auf die Nebenbestimmungen im Abschnitt A, Nr. 5.7 dieses Beschlusses verwiesen.

6.3.19 Haushaltsrechtliche Belange

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

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

6.3.20 Private Belange

6.3.20.1 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, sofern sie nicht in dem in Abschnitt B, Nr. 6.3.16.2 dieses Beschlusses beschriebenen Flurbereinigungsverfahren bereits ausgeglichen werden können.

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 und des parallel laufenden Flurbereinigungsverfahrens auf ein Minimum reduziert worden. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst, sondern auch für die Flächen, die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen werden.

Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie (Art. 14 GG) liegt 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.

Soweit der Vorhabenträger diesen Einwendungen, Forderungen und Vorschlägen nicht entsprechen konnte, hat er in allen Fällen detailliert dargelegt, aus welchen Gründen es bei der vorgesehenen Planung verbleiben muss. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Prüfungsergebnissen an. Ergänzend wird darauf verwiesen, dass alternative Lösungen neue private Betroffenheiten durch die Inanspruchnahme von anderen Grundstücksflächen zur Folge hätten.

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

6.3.20.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Die Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe als privater Belang ist im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nur beachtlich, wenn der mit diesem Beschluss planfestgestellte konkrete straßenbaubedingte Eingriff einschließlich der Kompensationsmaßnahmen hierfür ursächlich ist. Möglicherweise eintretende weitere Verschlechterungen der wirtschaftlichen Lage durch andere Ereignisse (z.B. kommunale Bauleitplanung, Agrarpolitik der EU, Schutzausweisungen der Naturschutzbehörden, 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.

Bei der Abwägung aller Belange wird nicht verkannt, dass mit Flächeninanspruchnahmen und -beschränkungen sowohl für die Straßenbaumaßnahme als auch für die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erhebliche Eingriffe in landwirtschaftliche Betriebe verbunden sind. Jedoch ist die Planfeststellungsbehörde – selbst bei Anerkennung der grundsätzlichen Wertentscheidung zugunsten des Privateigentums – zu dem Ergebnis gelangt, dass sich der Eingriff in die Eigentumsposition der Einwender zur grundlegenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht umgehen lässt.

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. 6.3 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. 10 dieses Beschlusses).

6.3.20.4 Vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken

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

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

6.3.20.5 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.

6.3.20.6 Ersatzlandgestellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält § 16 EEG NRW eine dem § 74 Abs. 2 VwVfG.NRW. vorgehende Spezialregelung (BVerwG, Urteil v. 27.03.80 -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 bedeutet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist.

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

Für den Ausbau der A 1 wird ein Teil der benötigten Grunderwerbsflächen durch das Flurbereinigungsverfahren „FMA K1 n - A1“ bereitgestellt. In diesem Zusam-

menhang wird den betroffenen Grundstückseigentümern auch entsprechendes Ersatzland bereitgestellt. Auf Abschnitt B, Nr. 4 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Da bereits zum jetzigen Zeitpunkt durch die Flurbereinigung gesichert ist, dass die Flurbereinigungsbehörde über hinreichend gleichwertiges Ersatzland verfügt, kann sich die Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss auch hierauf berufen (BVerwG, Urteil v. 18.12.1987 -4 C 32/84- NVwZ 1989, S. 145). Auf die Ausführungen unter Abschnitt B, Nr. 6.3.16.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Durch die Bereitstellung von Ersatzland können individuelle Betroffenheiten zusätzlich gemindert werden. Eine Existenzgefährdung oder gar -vernichtung ist darüber hinaus von keinem der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe geltend gemacht worden oder sonst für die Planfeststellungsbehörde erkennbar gewesen.

6.3.20.7 Umwege

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

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

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

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

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

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

6.3.20.8 Zufahrten

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

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

6.3.20.9 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

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

Es besteht die Möglichkeit für den Einwender, entsprechende Entschädigungsforderungen im Rahmen des Entschädigungsverfahrens beim Straßenbaulastträger geltend zu machen. Auf Abschnitt B, Nr. 10 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

6.3.21 Sonstige Einwendungen

6.3.21.1 Vorbemerkung

Soweit Einwendungen im Rahmen der vorstehenden Ausführungen noch nicht behandelt wurden, werden diese nachfolgend betrachtet. Es ist jedoch zu beachten, dass sich dieser Beschluss nicht mit allen Einwendungen ausdrücklich unter Benennung der Einwendernummer befasst, sondern Einwendungen aus Gründen der Vereinfachung und des Sachzusammenhangs zusammenfasst und im allgemeinen Begründungsteil behandelt. Dies gilt insbesondere für die in Abschnitt B, Nr. 6.3 dieses Beschlusses genannten Einwendungsinhalte. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind aber alle Belange, die im vorliegenden Verfahren entscheidungserheblich und bedeutsam sind, aufgeklärt und in der Gesamtabwägung berücksichtigt worden.

6.3.21.2 Sonstige Einwendungen der Naturschutz- und Umweltvereinigungen

Einwendung lfd. Nr. 65

Die von der Einwenderin eingehend geäußerte Kritik an der ursprünglichen Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2025 ist in großen Teilen hinfällig, da der Vorhabenträger die Verkehrsprognose fortgeschrieben hat auf das Prognosejahr 2030. Somit liegen Verkehrsstärken und lärmrelevante Parameter auf Grundlage der Analyseverkehrsstärken 2017 für das Prognosejahr 2030 vor (siehe Abschnitt A, Nr. 2.3, lfd. Nr. 38 und Abschnitt B, Nr. 6.3.2.4 dieses Beschlusses). Die von der Einwenderin geforderte detaillierte Betrachtung der kleinräumigen demographischen Entwicklung in der Region ist nicht notwendig, da diese bei dem überregionalen Verkehrsweg A 1 kaum spürbare Auswirkungen hat. Die von der Einwenderin aufgeführten Werte zur regionalen Bevölkerungsentwicklung aus dem Jahre 2011 dürften auch durch den zwischenzeitlichen Flüchtlingszustrom überholt sein, während in die Fortschreibung der Verkehrsprognose aus September 2017 aktuelle regionale wie überregionale Entwicklungen eingeflossen sind.

In der aktuellen Verkehrsprognose sind ebenfalls, wie von der Einwenderin gefordert, alle Verkehrsentwicklungen und –maßnahmen aller Verkehrsträger berücksichtigt, die im aktuellen Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf oder zur Engpassbeseitigung vorgesehen sind. Insofern sind auch potentielle Verkehrsverlagerungen zwischen Schiene, Straße und Wasserwegen prognostisch vom Verkehrsgutachter berücksichtigt worden. Im Weiteren wird auf Abschnitt B, Nr. 6.3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen. Der Kernforderung der Einwenderin, die

Prognosezahlen nach unten zu korrigieren, trägt das aktualisierte Verkehrsgutachten mit dem Prognosehorizont 2030 Rechnung.

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

Die von der Einwenderin vorgetragenen Bedenken zu Bodenmassen und Abfallbeseitigung werden zurückgewiesen, da gemäß Erlass des MBWSV vom 13.11.2015 ab dem 01.01.2016 kein Einbau/Wiedereinbau von teerpechhaltigen Straßenbaustoffen mit einem Gesamtgehalt im Feststoff PAK nach EPA > 25 mg/kg in Bundesfern- und Landesstraßen im Zuständigkeitsbereich des Landes NRW erfolgt (s. auch Auflagen unter Abschnitt A, Nrn. 5.2 und 5.3.3 dieses Beschlusses).

Die weiteren Einwendungen werden ebenfalls zurückgewiesen, zumal sie zum Teil auch einen spekulativen bzw. unsubstantiierten Inhalt haben. Zu den Gründen wird auf Abschnitt B, Nr. 3.1 (Auslegung), Nr. 6.3.6 (Rastanlagen), Nr. 2.1, 6.1 (Planrechtfertigung), Nr. 6.3.9 (Wasser), Nr. 6.3.8.1.4 (Lärm), Nr. 6.3.11.5 (Erholung) und Nr. 6.3.8.2 (Schadstoffe) dieses Beschlusses verwiesen.

6.3.21.3 Sonstige private Einwendungen

Einwender lfd. Nr. 37

Die 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. 6.3.20.1 und 6.3.20.9 dieses Beschlusses).

Die geforderte Verlängerung des -5 dB(A) lärmmindernden Asphalts ist mit der durch das Deckblatt II vorgenommenen Planänderung durch den Vorhabenträger erfüllt worden (s. auch Abschnitt B, Nr. 6.3.8.1.2 dieses Beschlusses).

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

Einwender lfd. Nr. 38

Die 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. 6.3.20.1 und 6.3.20.9 dieses Beschlusses). Auch die Betroffenheit des Einwenders im benachbarten Planungsabschnitt konnte durch eine Planänderung weitgehend reduziert werden.

Die geforderte Verlängerung des -5 dB(A) lärmmindernden Asphalts ist mit der durch das Deckblatt II vorgenommenen Planänderung durch den Vorhabenträger erfüllt worden (s. auch Abschnitt B, Nr. 6.3.8.1.2 dieses Beschlusses).

Die Errichtung eines privaten Lärmschutzwalls zum Schutze des eigenen und benachbarter Anwesen wird der Vorhabenträger grundsätzlich positiv begleiten. Das Nähere ist in einem erforderlichen Baugenehmigungsverfahren mit der Stadt Greven zu klären.

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

Einwendungen lfd. Nrn. 39, 40, 42, 43

Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen durch den Betrieb und den Ausbau der A 1. Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der A 1 sind Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke zu erwarten, die deren Benutzung

über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Die Bauarbeiten werden unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Baukunst ausgeführt (s. Abschnitt B, Nrn. 6.3.8.3 und 6.3.8.4 dieses Beschlusses).

Bei Lichtimmissionen handelt es sich um betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch das Vorhaben der A 1 selber und durch benachbarte Verkehrswege wie dem Maestruper Brook. Durch den 6-streifigen Ausbau der A 1 sind aufgrund der Entfernung der Anwesen der Einwender zur Autobahn keine erhöhten oder unzumutbaren Lichtreflexionen zu erwarten.

Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Maestruper Straße, wie von den Enwendern vorgetragen, ist nicht zu erwarten, da diese auch weiterhin kein öffentlicher Weg sein wird.

Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird zeitlich und räumlich so eingerichtet und beschränkt, dass Beeinträchtigungen der Anlieger so weit wie möglich vermieden werden. Beeinträchtigungen der Nachbargrundstücke durch den Baustellenbetrieb können nicht gänzlich verhindert werden, sind aber regelmäßig zumutbar oder im besonderen Falle zu entschädigen (s. Abschnitt B, Nr. 10 dieses Beschlusses).

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

Einwender lfd. Nr. 41

Zunächst wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen lfd. Nrn. 39, 40, 42, 43 verwiesen.

Darüber hinaus fordert der Einwender für das Brückenbauwerk Bau-km 29+472 laufende Nr. 4 eine Mindestdurchfahrthöhe von 3,50 m. Im Rahmen der Ausbaumaßnahme des 6-streifigen Ausbaus der A 1 muss das vorhandene Bauwerk über die Viehtrift abgebrochen und erneuert werden. Entsprechend der Darstellung im Lageplan und im Bauwerksverzeichnis ist eine lichte Höhe von >= 2,45 m vorgesehen. Die Straßenbauverwaltung hat zugesagt, bei der Ausführungsplanung eine lichte Höhe von mindestens 2,50 m zu berücksichtigen. Insofern wird der jetzige Ist- Zustand wiederhergestellt.

Die geforderte Mindesthöhe von 3,50 m für eine Viehtrift übersteigt die Ersatzverpflichtung der Straßenbauverwaltung und ist auch nicht erforderlich. Eine entsprechende Forderung wurde auch nicht von der Feuerwehr und dem Rettungsdienst der Stadt Greven erhoben.

Die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen durch das Vorhaben gegen Entschädigung (s. auch Abschnitt B, Nr. 10 dieses Beschlusses) ist notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden (s. auch Abschnitt B, Nrn. 6.3.20.1 und 6.3.20.9 dieses Beschlusses).

Die geforderte Verlängerung des -5 dB(A) lärmmindernden Asphalts ist mit der durch das Deckblatt II vorgenommenen Planänderung durch den Vorhabenträger erfüllt worden (s. auch Abschnitt B, Nr. 6.3.8.1.2 dieses Beschlusses).

Entsprechend der Planung des Vorhabenträgers sind aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Wildschutzes auf beiden Seiten des Ausbauabschnittes auf gesamter Länge Wildschutzzäune zu errichten (s. auch Nebenbestimmung in Abschnitt A, Nr. 5.9.2 dieses Beschlusses). Errichtung und Betrieb richten sich nach den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums in den „Wildschutzzaun-Richtlinien“. D.h. solange die Wildbesatzdichte es erfordert, sind die Schutzzäune zu unterhalten und ggfls. auch zu erneuern. Die Sorge des Einwenders und Jagdberechtigten vor einem unzureichenden Schutz durch die Zäune ist daher unbegründet.

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

Einwendungen lfd. Nr. 46, 47, 48

Die Einwender befürchten einen schlechteren Lärm- und Sichtschutz durch den Ausbau der A 1 in diesem Planfeststellungsabschnitt, auch durch den erweiterten Rastplatz „Kroner Heide“. Hierzu wird auf Abschnitt B, Nrn. 6.3.8.1.2 und 6.3.8.1.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Straßenbauverwaltung ist zusätzlich bereit, einen privaten Lärmschutzwall der Einwender entlang der A 1 positiv zu begleiten. Eine Kostenbeteiligung seitens der Bundesrepublik Deutschland ist jedoch nicht möglich. Das Nähere ist in einem erforderlichen Baugenehmigungsverfahren mit der Stadt Greven zu klären.

Der Ausbau vollzieht sich in großen Teilen der Streckenführung im Bereich des vorhandenen Straßengrundstückes, um die Inanspruchnahme privater Flächen (insbesondere landwirtschaftliche Nutzflächen) auf ein Minimum zu reduzieren. Durch die notwendige Fahrbahnverbreiterung reduziert sich daher der angrenzende Straßenseitenraum (Seitenstreifen/Böschungen), der für entsprechende Anpflanzungen nutzbar ist.

Sofern die angrenzenden Grundstückseigentümer bereit sind, für straßenbegleitende Anpflanzungen entsprechenden Grund und Boden zur Verfügung zu stellen,

wird die Straßenbauverwaltung diese im Einzelfall gerne prüfen und nach Möglichkeit im Rahmen der Ausführungsplanung umsetzen.

Ansonsten werden bei der Ausführungsplanung die verbleibenden Flächen im Böschungsbereich – soweit möglich – genutzt, um eine bessere Einbindung der Straße in die Landschaft zu erzielen.

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

Einwenderin lfd. Nr. 49

Die Einwenderin wendet sich gegen die Inanspruchnahme ihrer verpachteten Eigentumsflächen. Die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen durch das Vorhaben gegen Entschädigung ist notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen durch die Planungsänderung des Deckblatts II deutlich verringert von ursprünglich 17.220 qm auf 14.129 qm und auf das Mindestmaß zugeschnitten worden (s. auch Abschnitt B, Nrn. 3.4, 6.3.9, 6.3.20.1 und 6.3.20.9 und 10 dieses Beschlusses).

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Einwenderin durch die Inanspruchnahme von Flächen spürbar betroffen ist. Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges überwiegt aber das private Interesse der Einwenderin.

Die Einwenderin trägt vor, dass die Erweiterung der Stellplätze und der Parkplatznebenflächen auf dem Rastplatz "Kroner Heide" in dem geplanten Umfang nicht notwendig sei. Hierzu wird auf Abschnitt B, Nr. 6.3.6 dieses Beschlusses und die Ausführungen zur nachstehenden Einwendung verwiesen.

Die Einwenderin stellt die geplante Wassertechnik u.a. hinsichtlich der Entwässerung des Rastplatzes "Kroner Heide", der Nichteinleitung in das Gewässer 3045, der flächigen Einleitung in das Gewässer 3313 und der nicht entsprechend berücksichtigen Bodenverhältnisse in Frage. Der Vorhabenträger hat unter Berücksichtigung dieser und weiterer Einwendungen zur Wassertechnik ein hydrogeologisches Gutachten erstellen lassen, die Wassertechnik überarbeitet und als Planänderung mit dem Deckblatt II ins Verfahren eingebracht. Hierzu wird zunächst auf Abschnitt B, Nr. 6.3.9 verwiesen. Wegen der von der Einwenderin in ihrem Schreiben vom 25.03.2017 nach wie vor befürchteten zusätzlichen Vernässung der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen durch die Einleitung in das Gewässer 3313 erfolgt die Beobachtung der Grundwasserpegelstände bis zu drei Jahre nach Fertigstel-

lung der Baumaßnahme. Sollte eine Verschlechterung für die jetzt schon stark vernässten Flächen eintreten, werden in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde und den betroffenen Anliegern weitere entwässerungstechnische Maßnahmen vorgesehen (s. auch Abschnitt A, Nr. 5.1.2 dieses Beschlusses). Die Planfeststellungsbehörde behält sich insoweit eine ergänzende Entscheidung vor (s. Nebenbestimmung Abschnitt A, Nr. 5.1.2.8 dieses Beschlusses).

Die Einwenderin beanstandet weiterhin, dass aus der Summe der Einleitungen 3313.VO 1 und 3313.E02 dem Gewässer erheblich mehr Wasser zufließen wird als bisher, durch die Zuführung des gebündelten Sickerwassers aus der Drainage in der Mulde in das Gewässer 3313 und die flächige Ableitung des gesamten Oberflächenwassers der A 1 in Richtung Bremen (3313.E02. - 48,6 l/s) über Bankett und Böschung.

In der Mulde versickert das Wasser in den Untergrund und wird nicht durch die Sickerleitung in das Gewässer 3313 abgeleitet. Lediglich bei einem Grundwasserstand in Höhe der Sickerleitung wird diese das Grundwasser aufnehmen und in das Gewässer ableiten. Die Menge ist nicht quantifizierbar aufgrund der Unwägbarkeit der Grundwasserstände vor Ort. Das anfallende Oberflächenwasser wird bereits heute über Bankett und Böschung in das Gewässer 3313 mit einer Einleitungsmenge von 39,7 l/s abgeleitet. Durch den 6-streifigen Ausbau erhöht sich die Einleitungsmenge um 8,9 l/s auf 48,6 l/s. Bei dem bereits vorhandenen Querdurchlass im Zuge des Gewässers in Bau-km 27 + 725 handelt es sich um einen Durchlass DN 1000, der eine Wassermenge von bis zu 281 l/s bei einer angenommen Sohlsubstrathöhe von 30 cm aufnehmen kann. Die Mehreinleitung von 8,9 l/s ist insofern als geringfügig anzusehen. Eine Summenbildung von Versickerungs- und Einleitungsmenge ist nicht zulässig, da die Versickerungsmenge im Untergrund im Grundwasserleiter verbleibt und die Einleitungsmenge im Vorfluter abgeleitet wird. Auf einen weiteren Nachweis der Durchflussmenge aufgrund der Leistungsfähigkeit des Durchlasses kann daher verzichtet werden.

Hinsichtlich der geforderten Einfriedung des Rastplatzes "Kroner Heide" und des geforderten Drainageanschlusses wird auf Abschnitt A, Nrn. 5.6.5 und 5.9.2 dieses Beschlusses verwiesen. Sollte der vorgesehene Wildschutzzaun eine Beeinträchtigung der Flächen der Einwenderin nicht sicher ausschließen können, hat der Vorhabenträger die Errichtung einer Zaunanlage zur Gewährleistung dieser Anforderung zugesagt.

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

Einwender lfd. Nr. 50

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Pachtflächen für den Ausbau des Rastplatzes „Kroner Heide“, da er die Flächen für seinen landwirtschaftlichen Betrieb benötigt und befürchtet, dass der Flächenverlust in die "Gewerblichkeit" führt. Weiterhin wendet er sich gegen den Zuschnitt der Fläche und eine Vernässung seiner Ackerflächen.

Der Vorhabenträger hat unter Berücksichtigung dieser und weiterer Einwendungen zur Wassertechnik ein hydrogeologisches Gutachten erstellen lassen, die Wassertechnik überarbeitet und als Planänderung mit dem Deckblatt II ins Verfahren eingebracht. Hierzu wird zunächst auf Abschnitt B, Nrn. 6.3.9 und 6.3.21.3 Einwender lfd. Nr. 49 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Inanspruchnahme der Flächen durch das Vorhaben gegen Entschädigung ist notwendig und im Rahmen des Planungsprozesses unter Berücksichtigung der vorgebrachten Einwendungen auf das Mindestmaß zugeschnitten worden.

Die Planänderung durch das Deckblatt II führt dazu, dass sich die Flächeninanspruchnahme von ursprünglich 17.220 qm auf 14.129 qm verringert, wovon auf die gepachtete Ackerfläche ca. 8.000 qm entfallen.

Eine vom Einwender vorgeschlagene und vom Vorhabenträger geprüfte Verlegung des Rastplatzes parallel zur A 1 in südlicher Richtung bedingt ein Vorziehen und eine Verlängerung der Verzögerungsspur mit der Folge, dass das Brückenbauwerk im Zuge der Landesstraße 555 (Schmedehausener Straße) über die A 1 ebenfalls erneuert werden müsste. Hinzu käme die zusätzliche Errichtung der WC-Anlage sowie die Verlegung des Gewässers 3313 entsprechend der „Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer“ in Nordrhein-Westfalen, so dass insgesamt die Inanspruchnahme landwirtschaftlichen Nutzflächen erheblich höher würde. Eine Verlegung in die Waldfläche würde letztendlich eine noch höhere Flächeninanspruchnahme durch zusätzliche Ausgleichsflächen verursachen und andere, landwirtschaftliche genutzte Flächen wären dadurch betroffen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass der Einwender durch die Inanspruchnahme spürbar betroffen ist. Das öffentliche Interesse an der Schaffung eines verkehrssicheren und leistungsfähigen Straßenzuges einschließlich aller erforderlichen Begleitmaßnahmen (s. Abschnitt B, Nr. 6.3.6 dieses Beschlusses) überwiegt aber das private Interesse des Einwenders.

Deshalb kann auf die Inanspruchnahme der Pachtflächen nicht verzichtet werden. Auf das Entschädigungsverfahren wird hingewiesen (s. auch Abschnitt B, Nrn. 6.3.20.1, 6.3.20.9 und 10 dieses Beschlusses).

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

Einwender lfd. Nr. 51

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Eigentums- und Pachtflächen für den Ausbau der A 1 in diesem Abschnitt, insbesondere die Inanspruchnahme für die Versickerungsmulde, da er die Flächen für seinen landwirtschaftlichen Betrieb benötigt.

Der Vorhabenträger hat unter Berücksichtigung dieser und weiterer Einwendungen zur Wassertechnik ein hydrogeologisches Gutachten erstellen lassen, die Wassertechnik überarbeitet und als Planänderung mit dem Deckblatt II ins Verfahren eingebracht. Hierzu wird zunächst auf Abschnitt B, Nr. 6.3.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Planänderung durch das Deckblatt II führt dazu, dass sich die Inanspruchnahme der Eigentums- und Pachtflächen von ursprünglich 2.204 qm auf 153 qm deutlich verringert.

Die Inanspruchnahme der Eigentums- und Pachtflächen 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. 6.3.21.3 Einwender lfd. Nr. 52, 6.3.20.1, 6.3.20.9 und 10 dieses Beschlusses).

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

Einwender lfd. Nr. 52

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen für den Ausbau der A 1 in diesem Abschnitt, insbesondere die Inanspruchnahme für die Versickerungsmulde.

Der Vorhabenträger hat unter Berücksichtigung dieser und weiterer Einwendungen zur Wassertechnik ein hydrogeologisches Gutachten erstellen lassen, die Wassertechnik überarbeitet und als Planänderung mit dem Deckblatt II ins Verfahren eingebracht. Hierzu wird zunächst auf Abschnitt B, Nr. 6.3.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Planänderung durch das Deckblatt II führt dazu, dass sich die Flächeninanspruchnahme von ursprünglich 1.468 qm auf 481 qm deutlich reduziert. Weitere

551 qm werden nach Wunsch und mit Zustimmung des Einwenders für eine Bepflanzung als Sichtschutz in Anspruch genommen.

Die 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. 6.3.20.1, 6.3.20.9 und 10 dieses Beschlusses).

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

Einwender lfd. Nr. 53

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen für den Ausbau der A 1 in diesem Abschnitt, insbesondere die Inanspruchnahme für die Versickerungsmulde.

Der Vorhabenträger hat unter Berücksichtigung dieser und weiterer Einwendungen zur Wassertechnik ein hydrogeologisches Gutachten erstellen lassen, die Wassertechnik überarbeitet und als Planänderung mit dem Deckblatt II ins Verfahren eingebracht. Hierzu wird zunächst auf Abschnitt B, Nr. 6.3.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Planänderung durch das Deckblatt II führt dazu, dass sich die Flächeninanspruchnahme von ursprünglich 4.782 qm auf 857 qm deutlich reduziert. Weitere 595 qm werden nach Wunsch und mit Zustimmung des Einwenders für eine Bepflanzung als Sichtschutz in Anspruch genommen.

Die 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. 6.3.20.1, 6.3.20.9 und 10 dieses Beschlusses).

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

Einwendung lfd. Nr. 56

Die Einwender befürchten eine Verschlechterung des Lärm-, Sicht- und Luftschadstoffschutzes durch den Ausbau der A 1 in diesem Planfeststellungsabschnitt.

Der von den Einwendern u.a. geforderte aktive Lärmschutz steht aufgrund der sehr hohen Schutzfallkosten – auch im Verhältnis zu den übrigen Betrachtungsbereichen – erkennbar außer Verhältnis zum Schutzzweck. Die Gebäude der Einwender 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 den 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 der 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. Hierzu wird auch auf Abschnitt A, Nrn. 5.4.2 und 5.4.3, und Abschnitt B, Nrn. 6.3.8.1.2 und 6.3.8.1.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Ausweislich des erstellten Luftschadstoffgutachtens werden die geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV an jeder Stelle des Planfeststellungsabschnittes eingehalten und die zu erwartenden Schadstoffbelastungen aufgrund des nach der aktualisierten Verkehrsprognose 2030 verringerten Verkehrsaufkommens sogar unter den ermittelten Werten liegen. Hierzu wird auch auf Abschnitt B, Nr. 6.3.8.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Ausbau vollzieht sich in großen Teilen der Streckenführung im Bereich des vorhandenen Straßengrundstückes, um die Inanspruchnahme privater Flächen (insbesondere landwirtschaftliche Nutzflächen) auf ein Minimum zu reduzieren. Durch die notwendige Fahrbahnverbreiterung reduziert sich daher der angrenzende Straßenseitenraum (Seitenstreifen/Böschungen), der für entsprechende Anpflanzungen nutzbar ist.

Die Planänderung durch das Deckblatt II führt dazu, dass sich die Flächeninanspruchnahme von ursprünglich 3.517 qm auf 429 qm deutlich reduziert.

Sofern die angrenzenden Grundstückseigentümer bereit sind, für straßenbegleitende Anpflanzungen entsprechenden Grund und Boden zur Verfügung zu stellen, wird die Straßenbauverwaltung diese im Einzelfall gerne prüfen und nach Möglichkeit im Rahmen der Ausführungsplanung umsetzen, um den Sichtschutz zu optimieren.

Ansonsten werden bei der Ausführungsplanung die verbleibenden Flächen im Böschungsbereich – soweit möglich – genutzt, um eine bessere Einbindung der Straße in die Landschaft zu erzielen.

Die 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. Im Flurbereinigungsverfahren "FMO K 1 n - A 1" ist zwischenzeitlich eine Vereinbarung getroffen worden, mit der der Einwender die für die vorliegende Planung benötigten Flächen zur Verfügung stellt (s. auch Abschnitt B, Nrn. 6.3.16.2, 6.3.20.1 6.3.20.6, 6.3.20.9 und 10 dieses Beschlusses).

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

Einwender lfd. Nr. 57

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen für den Ausbau der A 1 in diesem Abschnitt, insbesondere die Inanspruchnahme für die Versickerungsmulde und regt an, stattdessen die Fläche der Kläranlage Schmedehausen zu nutzen.

Die Nutzung der ehemaligen Kläranlage Schmedehausen für die Entwässerung der Autobahn hat sich nach Prüfung durch den Vorhabenträger, aufgrund der Höhenlage der BAB, als eine technisch unverhältnismäßige Lösung dargestellt, zumal der Flächenbedarf für die geplante Muldenversickerung durch die Planänderung des Deckblattes II von ursprünglich 4.977 qm auf 2.011 qm deutlich reduziert werden konnte.

Die 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. Im Flurbereinigungsverfahren "FMO K 1 n - A 1" ist zwischenzeitlich eine Vereinbarung getroffen worden, mit der der Einwender die für die vorliegende Planung benötigten Flächen zur Verfügung stellt. (s. auch Abschnitt B, Nrn. 6.3.16.2, 6.3.20.1 6.3.20.6, 6.3.20.9 und 10 dieses Beschlusses).

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

Einwender lfd. Nr. 59

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen für den Ausbau der A 1 in diesem Abschnitt, insbesondere die Inanspruchnahme für die Versickerungsmulde.

Der Vorhabenträger hat unter Berücksichtigung dieser und weiterer Einwendungen zur Wassertechnik ein hydrogeologisches Gutachten erstellen lassen, die Wassertechnik überarbeitet und als Planänderung mit dem Deckblatt II ins Verfahren eingebracht. Hierzu wird zunächst auf Abschnitt B, Nr. 6.3.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Planänderung durch das Deckblatt II führt dazu, dass die Flächeninanspruchnahme von ursprünglich 1.294 qm entfällt. Mit Zustimmung des Einwenders werden 1.067 qm für eine Bepflanzung im Rahmen der Ausführungsplanung als Sichtschutz in Anspruch genommen.

Die 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. 6.3.20.1, 6.3.20.9 und 10 dieses Beschlusses).

Die Einwendungen werden, soweit nicht erledigt, daher zurückgewiesen.

Einwender lfd. Nr. 61, 62

Die Einwender befürchten eine Verschlechterung des Lärm-, Sicht- und Luftschadstoffschutzes durch den Ausbau der A 1 in diesem Planfeststellungsabschnitt.

Der Ausbau vollzieht sich in großen Teilen der Streckenführung im Bereich des vorhandenen Straßengrundstückes, um die Inanspruchnahme privater Flächen (insbesondere landwirtschaftliche Nutzflächen) auf ein Minimum zu reduzieren. Durch die notwendige Fahrbahnverbreiterung reduziert sich daher der angrenzende Straßenseitenraum (Seitenstreifen/Böschungen), der für entsprechende Anpflanzungen nutzbar ist.

Sofern die angrenzenden Grundstückseigentümer bereit sind, für straßenbegleitende Anpflanzungen entsprechenden Grund und Boden zur Verfügung zu stellen, wird die Straßenbauverwaltung diese im Einzelfall gerne prüfen und nach Möglichkeit im Rahmen der Ausführungsplanung umsetzen, um den Sichtschutz weiter zu optimieren.

Ansonsten werden bei der Ausführungsplanung die verbleibenden Flächen im Böschungsbereich – soweit möglich – genutzt, um eine bessere Einbindung der Straße in die Landschaft zu erzielen.

Die Einwender befürchten auch eine Verschlechterung der Lärmsituation für ihren Gastronomiebetrieb und den Franz-Felix-See. Im Bereich der Freizeitanlage „Franz-Felix-See“ wird die Wohnqualität durch die Errichtung von Lärmschutzanlagen und die damit verbundene Reduzierung des Verkehrslärms für die Anlieger verbessert. Durch den vorgesehenen Lärmschutzwall erhalten die Ferienhäuser in dem Freizeit- und Erholungsgebiet „Franz-Felix-See“ einen aktiven Vollschutz, d. h. die dort geltenden Lärmvorsorgewerte der Verkehrslärmschutzverordnung werden sowohl Tags als auch nachts eingehalten. Die Ferienhaussiedlung ist als Außenbereichsbebauung wie Dorf- bzw. Mischgebiete anzusehen und nicht als reines oder allgemeines Wohngebiet, da eine entsprechende Ausweisung in einem Bebauungsplan nicht vorhanden ist.

Bei den von den Einwendern befürchteten Lichtreflexionen handelt es sich um betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch das Vorhaben der A 1 selber und durch benachbarte Verkehrswege wie die K 1. Durch den 6-streifigen Ausbau der A 1 sind aufgrund der Entfernung zur Autobahn und der bereits vorhandenen Wallanlage im Bereich des Franz-Felix-Sees keine erhöhten Lichtreflexionen zu erwarten. Etwaige Beeinträchtigungen durch die K 1 „Airportallee“ oder die Lichtsignalanlage der bereits fertiggestellten Anschlussstelle FMO sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.

Ausweislich des erstellten Luftschadstoffgutachtens werden die geltenden Grenzwerte der 39. BImSchV an jeder Stelle des Planfeststellungsabschnittes eingehalten und die zu erwartenden Schadstoffbelastungen aufgrund des nach der aktualisierten Verkehrsprognose 2030 verringerten Verkehrsaufkommens sogar unter den ermittelten Werten liegen.

Die von den Einwendern geforderten verkehrslenkende Maßnahmen während der Bauzeit werden ausschließlich am tatsächlichen Verkehrsaufkommen orientiert und werden aus Gründen der Sicherheit und Ordnung von der Straßenverkehrsbehörde (hier: Stadt Greven) angeordnet. Ebenso wie sonstige straßenverkehrsbehördliche Anordnungen sind sie jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die erforderlichen Verkehrsführungen werden eng zwischen dem Landesbetrieb Straßen NRW und der Stadt Greven unter Berücksichtigung von Anwohnerinteressen abgestimmt und haben ohnehin nur vorübergehenden Charakter.

Die von den Einwendern befürchtete Existenzgefährdung, insbesondere des Gastronomiebetriebes ist objektiv nicht erkennbar und auch aufgrund der vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen auszuschließen.

Der von den Einwendern geforderte Radweg an der Brücke "Hegemanns Damm" ist nicht vorgesehen und auch von der Stadt Greven als zuständigem Straßenbaulastträger aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und des auch bisher dort nicht vorhandenen Radwegs nicht gefordert worden.

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

7 Abschließende Bewertung

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

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

8 Aussetzung der sofortigen Vollziehung

Nach § 17 e Abs. 2 Satz 1 FStrG entfällt die aufschiebende Wirkung einer Anfechtungsklage (§ 80 Abs. 1 Satz 1 VwGO) gegen einen Planfeststellungsbeschluss, wenn für ein Vorhaben der vordringliche Bedarf festgestellt ist.

Steht die Realisierung eines durch Planfeststellungsbeschluss - der kraft Gesetzes sofort vollziehbar ist - zugelassenen Vorhabens noch nicht an, kann das Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses das Interesse von Rechtsschutzsuchenden am Unterbleiben von Vollzugsmaßnahmen vorerst nicht

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

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

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

9 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

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

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

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss mittels Postzustellungsurkunde gesondert zugestellt wurde, hier gilt der Tag der Zustellung. Insoweit kann Klage nur innerhalb eines Monats nach Zustellung erhoben werden.

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

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

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

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

Die Klage und Begründung können auch durch die Übertragung eines elektronischen Dokuments an die elektronische Poststelle des Gerichts erhoben werden. Das elektronische Dokument muss für die Bearbeitung durch das Gericht geeignet sein. Das elektronische Dokument muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und auf einem sicheren Übermittlungsweg gemäß § 55a Absatz 4 VwGO eingereicht werden. Die für die Übermittlung und Bearbeitung geeigneten

technischen Rahmenbedingungen bestimmen sich nach näherer Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung - ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803).

Hinweis:

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

10 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).

11 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.

12 Hinweis auf die Auslegung des Planes

Eine Ausfertigung des Beschlusses wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung der festgestellten Planunterlagen in den Städten Greven, Hörstel, Steinfurt und der Gemeinde Ladbergen, 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 Greven, Hörstel, Steinfurt und der Gemeinde Ladbergen im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Bezirksregierung Münster und außerdem in örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht werden, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird (§ 74 Abs. 5 S. 2 VwVfG.NRW.).

Die Planunterlagen können auch beim

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Regionalniederlassung Münsterland

Wahrkamp 30

48653 Coesfeld

eingesehen werden.

Bezirksregierung Münster

-Planfeststellungsbehörde-

Im Auftrag

gez. Richter

(Regierungsdirektor)

Ausgefertigt

Wecke-Behnert

(Regierungsrätin)