

Bezirksregierung Detmold



25.4-32-33

Ergänzungsbeschluss

zum Planfeststellungsbeschluss des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 29.04.1983, Az.: VI/A 3 – 32 – 03/527 – 2784/82, bezüglich nachträglichen Lärmschutzes an der A 33 im Bereich der Gemeinde Borcheln

Detmold, den 07.07.2016

Der Planfeststellungsbeschluss des damaligen Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 29.04.1983, Az.: VI/A 3 – 32 – 03/527 – 2784/82, wird nach § 75 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 12.11.1999 in der zur Zeit gültigen Fassung – VwVfG NRW – um die folgenden Schutzauflagen, die sich im Einzelnen aus den hiermit festgestellten beigefügten Unterlagen ergeben, zugunsten lärm betroffener Anwohner ergänzt:

1. In Abänderung des o.g. Planfeststellungsbeschluss wird der lärmtechnische Entwurf für die Erneuerung bzw. Erhöhung von Lärmschutzwänden des Landesbetriebes Straßenbau NRW – Autobahnniederlassung Hamm – vom 14.10.2015 nebst der zugehörigen Anlagen nach Maßgabe der in diesem Beschluss enthaltenen Regelungen festgestellt.
2. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat danach auf dem für die Gemeinde Borcheln maßgeblichen Streckenabschnitt zwischen den Anschlussstellen Borcheln und Paderborn Mönkeloh einen lärm mindernden Straßenbelag aufzubringen, der dauerhaft sicherstellt, dass ein Korrekturwert von $D_{\text{Stro}} - 2$ dB(A) erzielt wird.
3. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat auf der Westseite der A 33 von Betriebs-km 8,732 bis Betriebs-km 9,381 aktiven Lärmschutz in Gestalt einer Lärmschutzwand mit der im Lärmtechnischen Entwurf vorgesehenen Dimensionierung zu erstellen.
4. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat auf der Ostseite der A 33 von Betriebs-km 8,430 bis Betriebs-km 9,465 aktiven Lärmschutz in Gestalt einer Lärmschutzwand mit der im Lärmtechnischen Entwurf vorgesehenen Dimensionierung zu erstellen.
5. Soweit durch die hiermit festgestellten Maßnahmen die Immissionsgrenzwerte bei einzelnen Objekten nicht eingehalten werden können, sind für die jeweils hiervon betroffenen Geschosseiten der entsprechenden Gebäude in Absprache mit den Gebäudeeigentümern passive Schutzmaßnahmen umzusetzen, so dass die Immissionsgrenzwerte durch diese Maßnahme eingehalten werden.

6. Die Maßnahmen zur Bauausführung sind spätestens bis zum 31.12.2017 zu beginnen.

Begründung:

A. Sachverhalt

Seit dem 10.12.2012 bis zum 04.04.2016 sind bei der Planfeststellungsbehörde insgesamt Anträge für 329 Gebäude aus dem Gebiet der Gemeinde Borcheln gestellt worden, entlang der A 33 im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Borcheln und Paderborn-Mönkeloh nachträglichen Lärmschutz anzuordnen. Zur Begründung nehmen die Antragsteller Bezug auf die Berechnungen der Stadt Paderborn im Rahmen der Umgebungslärmkartierung, ausweislich derer die Anspruchsvoraussetzungen nach § 75 Absatz 2 VwVfG NRW erfüllt seien. Die Ergebnisse sollen auch auf den Streckenabschnitt im Bereich der Gemeinde Borcheln übertragbar sein. Auch dort seien die seinerzeit im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Lärmbelastungen überschritten. Aufgrund dieser Anträge hat die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung unter Berücksichtigung der heutigen Gegebenheiten veranlasst.

B. Zuständigkeit

Aus § 75 Absatz 2 Satz 3 VwVfG NRW ergibt sich die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Die Aufgaben der Planfeststellungsbehörde für die Bundesfernstraßen nimmt im Regierungsbezirk Detmold die Bezirksregierung wahr (§ 2 Absatz 3 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht vom 26.01.2010 in der zur Zeit gültigen Fassung – SGV. NRW 91).

C. Zulässigkeit der Anträge

Einige der eingegangenen Anträge müssen bereits als unzulässig zurückgewiesen werden.

I.

Folgender Zulässigkeitsvoraussetzungen erfüllten sämtliche Anträge:

- Planfeststellungsbeschluss nach dem 07.07.1974 (Voraussetzung Nr. 1)
- Einhaltung einer Frist von 30 Jahren nach der Verkehrsfreigabe (§ 75 Absatz 3 VwVfG NRW) (Voraussetzung Nr. 2)
- Einhaltung einer Frist von drei Jahren nach Kenntnisnahme der nachteiligen Wirkungen (§ 75 Absatz 3 VwVfG NRW) (Voraussetzung Nr. 3).

Der Planfeststellungsbeschluss datiert vom 29.04.1983 (Nr. 1) und die Verkehrsfreigabe erfolgte am 15.06.1989 (Ablauf der 30-Jahres-Frist nach Nr. 2 mithin erst in der Zukunft am 14.06.2019).

Anknüpfungspunkt für die Kenntnis der nachteiligen Wirkung ist die Veröffentlichung der Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung durch die Stadt Paderborn im Mai 2011 (Nr. 3).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 07.03.2007, 9 C 2.06, juris Rn. 32) reicht das bloße Gefühl nicht aus, der Lärm habe erheblich zugenommen; der Betroffene muss vielmehr in der Lage sein, dies anhand entsprechender Beweismittel zu prüfen und zu belegen, was einschließt, dass ihm z. B. entsprechendes Zahlenmaterial über das Verkehrsaufkommen und/oder Lärmberechnungen zur Verfügung stehen. Insofern boten hier die von der Stadt Paderborn im Zusammenhang mit der Umgebungslärmkartierung in Auftrag gegebenen und im Mai 2011 vorgestellten Lärmberechnungen eine hinreichende

Informationsbasis. Auf der Homepage der Stadt Paderborn heißt es dazu:

„Zur selbstständigen Antragsprüfung bezgl. einer Antragstellung auf „Lärmsanierung“ oder einer „nachträglichen Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen“ werden Informationen im Umgebungslärmportal unter der Rubrik „Bundesautobahn A 33“ veröffentlicht. Die schalltechnische Orientierungsberechnung wird als Rasterlärmkarte im Kartenservice der Stadt Paderborn eingebaut.“

In Bezug auf diese letzte Voraussetzung wird unterstellt, dass die Kenntnisnahme der Inhalte der Lärmkartierung innerhalb von drei Jahren vor der jeweiligen Antragstellung erfolgte.

II.

Bei einer Vielzahl der Anträge war jedoch eine weitere Zulässigkeitsvoraussetzung, wonach das Gebäude zum Zeitpunkt der Planfeststellung vorhanden oder jedenfalls planerisch verfestigt gewesen sein muss, nicht gegeben. Das Bundesverwaltungsgericht hat hierzu in seinem Beschluss vom 19.10.2011, 9 B 9.11, UA Rn. 5 ausgeführt:

„Hiervon ausgehend ist die von der Beschwerde aufgeworfene Frage dahin zu beantworten, dass ein Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz nach § 75 Absatz 2 Satz 2 VwVfG jedenfalls für solche baulichen Anlagen ausscheidet, die bei Erlass des unanfechtbar gewordenen Planfeststellungsbeschlusses weder vorhanden noch auch nur planerisch hinreichend verfestigt waren.“

117 Gebäude waren zum Zeitpunkt der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses weder vorhanden noch durch eine Baugenehmigung oder Freistellung hinreichend planerisch verfestigt, so dass Anträge, die sich auf diese Gebäude beziehen, im Rahmen der noch vorzunehmenden Einzelfallbescheidungen zurückgewiesen werden. Alle übrigen Anträge sind zulässig.

D. Begründetheit der Anträge

Für die verbleibenden 212 Anträge wurden weitere Prüfungen durchgeführt. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW führte lärmtechnische Berechnungen für 210 Gebäude durch, für zwei weitere Gebäude waren solche Berechnungen wegen offensichtlich zu großer Entfernung zur A 33 nicht erforderlich. 76 Anträge wiederum sind unbegründet, weil die zum Zeitpunkt der Planfeststellung als zumutbar erachteten Beurteilungspegel auch bei der heutigen Verkehrsbelastung nicht überschritten werden (siehe I.). Entsprechend werden diese Anträge negativ beschieden werden.

Andere Anträge aber sind in dem im Tenor bezeichneten Umfang auch begründet, da ein Anspruch auf nachträgliche Schutzauflagen nach § 75 Absatz 2 VwVfG NRW dem Grunde nach besteht (siehe I.). Der Anspruch kann nach einer durchgeführten differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse in Gestalt aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen ausgefüllt werden kann, so dass den Vorgaben des § 41 Absatz 2 BImSchG genüge getan wird (siehe II.).

I. Vorliegen eines Anspruches dem Grunde nach

Treten nach der Vorschrift des § 75 Absatz 2 VwVfG NRW nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Planes auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen.

Während im Zeitpunkt der Planfeststellung all denjenigen nachteiligen Wirkungen ggf. durch die Anordnung von Schutzvorkehrungen Rechnung zu tragen ist, die voraussehbar sind, deren Eintritt also im Zeitpunkt der Entscheidung gewiss ist oder sich mit hinreichender Zuverlässigkeit prognostisch abschätzen lässt, sollen von § 75 Absatz 2 Satz 2 VwVfG NRW die Wirkungen erfasst sein, die sich nicht in diesem Sinne bis spätestens zum Zeitpunkt der Unanfechtbarkeit des Planes voraussehen lassen. Gemeint sind damit nachteilige Wirkungen, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten bei der Planfeststellung verständigerweise nicht rechnen konnten. Auf die subjektive Fähigkeit des Planbetroffenen, das Eintreten möglicher

nachteiliger Wirkungen sachkundig einschätzen zu können, kommt es grundsätzlich nicht an; es gilt ein objektiver Maßstab.

Lärmimmissionen sind in diesem Sinne nicht voraussehbar, wenn es zu einer erheblichen Steigerung der Beeinträchtigung durch Immissionen gegenüber dem methodisch korrekt prognostizierten Zustand kommt. Dabei kann auch eine nur allmähliche Verkehrssteigerung und daraus resultierende Lärmzunahme einen Nachbesserungsanspruch begründen.

1. Erhebliche Steigerung

Nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen i.S.v. § 75 Absatz 2 Satz 2 VwVfG NRW liegen jedoch erst dann vor, wenn es zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt, diese also eine Erheblichkeitsschwelle überschreitet. Denn die Ausschlusswirkung des § 75 Absatz 2 Satz 1 VwVfG NRW, nach der bei Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung der Benutzung ausgeschlossen sind, muss sich der Betroffene erst dann nicht mehr entgegenhalten lassen, wenn er zusätzlichen Immissionen ausgesetzt ist, die ihrerseits als schädliche Umwelteinwirkungen i. S. v. § 3 Absatz 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zu werten sind.

Der Straßenbaulastträger muss danach nicht schon auf jede geringfügige Erhöhung der (Lärm-)Wirkungen mit möglicherweise kostspieligen und schwierigen Nachbesserungen reagieren, zumal jede Prognose auch eine gewisse Unsicherheitsmarge beinhaltet.

Die Erheblichkeitsschwelle ist auch im Rahmen eines Anspruchs gemäß § 75 Absatz 2 Satz 2 VwVfG NRW gemäß der vom Verordnungsgeber in der Verkehrslärmschutzverordnung getroffenen Wertung bei 3 dB(A) zu veranschlagen (vgl. § 1 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV). Erforderlich ist also, dass der nach der ursprünglichen, methodisch korrekten Prognose zu erwartende Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) überschritten wird. Dabei bestehen keine Bedenken, auch insoweit die Aufrundungsregel gemäß Anlage 1 und 2 zu § 3 der 16. BImSchV anzuwenden, so dass die Schwelle bereits bei 2,1 dB(A) beginnt.

Ausnahmsweise kann auch eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) dann erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt, die in Wohngebieten bei Beurteilungspegeln von etwa 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts beginnt, aber nicht schematisch bestimmt werden darf (zu all dem Vorstehenden: BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, 9 C 2.06, juris Rn. 19 sowie 26 ff.).

2. Vergleich der damaligen Prognose mit dem Ist-Zustand

Ein Anspruch auf nachträgliche Schutzvorkehrungen besteht nach Maßgabe des vorstehend genannten Urteils des Bundesverwaltungsgerichts weiter dem Grunde nach nur, wenn der Betroffene bei Voraussehbarkeit dieser Wirkungen nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte. Ein Anspruch ist daher dann gegeben, wenn sich bei Zugrundelegung des seinerzeit angewandten Berechnungsverfahrens eine im oben genannten Sinne erhebliche Steigerung der Lärmimmissionen ergibt und die im damaligen Planfeststellungsbeschluss als zumutbar angesehenen Lärmwerte überschritten werden. Hierzu ist in einer Lärmberechnung der Vergleich zwischen der Prognose (aufgrund der damaligen Verkehrsdaten) und dem Ist-Zustand (aufgrund der aktuellen Verkehrsdaten) zu ziehen.

3. Subsumtion

Der Straßenbaulastträger hat in einer lärmtechnischen Berechnung auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Planfeststellung gültigen Berechnungsverfahrens nach den Richtlinien über den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1981 – (RLS-81) einen Vergleich zwischen dem im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Zustand und den heute tatsächlich gegebenen Verhältnissen durchgeführt. Dabei wurden die folgenden Eingangsdaten zugrunde gelegt:

Prognose der lärmtechnischen Berechnung im damaligen Planfeststellungsverfahren

LKW: Lastkraftwagen

SVZ: Straßenverkehrszählung

DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

DTV	LKW-Anteil tags	LKW-Anteil nachts
10.750	25 %	45 %

Ist-Zustand

Für den Ist-Zustand standen Eingangsdaten aus der SVZ 2010 zur Verfügung, die auf das Jahr 2014 hochgerechnet wurden:

DTV	LKW-Anteil tags	LKW-Anteil nachts
36.006 (Abschnitt AS Borchent-Etteln-AS Borchent)	15,1 %	36,4 %
37.604 (Abschnitt AS Borchent – AS Paderborn-Mönkeloh)	15,2 %	36,5 %

Ausgehend von diesen Daten hat der Landesbetrieb im Vergleich mit dem Prognose-Zustand methodisch korrekt für insgesamt 136 Gebäude eine Steigerung der Lärmimmissionen um mehr als 2,1 dB (A) (aufgerundet auf 3 dB (A)) festgestellt. Die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, wurde dabei in keinem Fall

erreicht oder überschritten. Eine wesentliche Anspruchsvoraussetzung des § 75 Absatz 2 VwVfG NRW – nicht voraussehbare Wirkungen in Gestalt einer erheblichen Steigerung der Lärmimmissionen in Folge angewachsener Verkehrsbelastung auf dem betroffenen Streckenabschnitt – ist nach diesem Ergebnis erfüllt.

Auch die zweite Voraussetzung, wonach bei Zugrundelegung des seinerzeit angewandten Berechnungsverfahrens neben einer im oben genannten Sinne erheblichen Steigerung der Lärmimmissionen auch die im damaligen Planfeststellungsbeschluss als zumutbar angesehenen Lärmwerte überschritten werden, ist für diese 136 Anträge gegeben.

Für den Bereich der Mischgebiete und Außenbereiche wurden seinerzeit zumutbare Lärmwerte von 60/50 dB (A) (tags/nachts) zugrunde gelegt. Für 6 Gebäude ergaben sich in diesem Bereich Überschreitungen. Die zumutbaren Lärmwerte in allgemeinen Wohngebieten wurden in der Planfeststellung seinerzeit mit 55/45 dB (A) (tags/nachts) festgelegt. Hier ergaben sich Überschreitungen der Werte an 130 Gebäuden. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat in seinem Schreiben vom 28.04.2016 darauf hingewiesen, dass in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur für die Anspruchsermittlung nicht die Werte 55/45 dB (A) aus der damaligen Planfeststellung zugrunde zu legen seien, sondern die Grenzwerte der 16. BImSchV. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde unter Verweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ausdrücklich nicht an. In der Entscheidung vom 07.03.2007 – 9 C 3.06, juris Rn. 50 heißt es dazu:

„Ein Anspruch auf nachträgliche Schutzvorkehrungen besteht weiter dem Grunde nach nur, wenn der Betroffene bei Vorhersehbarkeit dieser Wirkungen nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte. Dies folgt aus dem bereits oben betonten Sinn und Zweck der Vorschrift, die Betroffenen so zu stellen, als ob die nachträglich aufgetretenen nachteiligen Wirkungen des Vorhabens bereits seinerzeit vorhergesehen und im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt worden wären [...] Der Anspruch ist daher dem Grunde nach gegeben, wenn sich bei Zugrundelegung des seinerzeit angewandten Berechnungsverfahrens eine im vorgenannten Sinne erhebliche Steigerung der Lärmimmissionen ergibt und die im damaligen

Planfeststellungsbeschluss als zumutbar angesehenen Lärmwerte überschritten werden.“

Damit kommt es gerade auf die im damaligen Beschluss als zumutbar angesehenen Lärmwerte an und nicht auf die Grenzwerte der 16. BImSchV. Hiervon ist auch vor dem Hintergrund der fortwirkenden Bestandskraft und dem Sinn und Zweck der Vorschrift des § 75 Absatz 2 Satz 2 VwVfG NRW, der eben gerade die im Rahmen der Planfeststellung zugrunde gelegten Werte als maßgeblich erachtet, auszugehen. Da allerdings schlussendlich auch der Landesbetrieb Straßenbau NRW die danach maßgeblichen Werte für die weiteren Prüfungen zugrunde gelegt hat, wirkt sich die insoweit unterschiedliche Auffassung auf das Ergebnis nicht aus. Den Antragstellern für insgesamt 136 Gebäude steht mithin nach § 75 Absatz 2 Satz 2 VwVfG NRW ein Anspruch dem Grunde nach auf nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen an der A 33 zu.

III. Ausgestaltung des Lärmschutzes/ Kosten-Nutzen-Analyse

Liegen die Voraussetzungen für nachträglichen Lärmschutz dem Grunde nach vor, stellt sich die Frage nach seiner Dimensionierung, wobei einerseits im Rahmen einer Prognosebetrachtung nunmehr tatsächlich die aktuellen Grenzwerte der 16. BImSchV zugrunde zu legen sind sowie andererseits in Bezug auf die Festlegung konkreter Maßnahmen eine Kosten-Nutzen-Betrachtung durchzuführen ist.

1. Prognosebetrachtung auf Basis der aktuell geltenden Grenzwerte

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist über die Dimensionierung von ggf. anzuordnenden nachträglichen Lärmschutzmaßnahmen nach der derzeitigen Rechtslage zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, 9 C 2/06, juris Rn. 31) – im Gegensatz zur Frage des Anspruchs dem Grunde nach also nicht nach der Rechtslage, wie sie zum Zeitpunkt der Planfeststellung gegolten hat.

Dies ergibt sich aus Nr. 34 der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997

(VLärmSchR 97), die vom Bundesverwaltungsgericht im genannten Urteil ausdrücklich in Bezug genommen wurden. Danach sind die Lärmschutzeinrichtungen zu dimensionieren nach

- dem Berechnungsverfahren nach der RLS-90
- mit einer prognostizierten Verkehrsbelastung
- gemessen an den aktuellen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV.

Werden die aktuell gültigen Immissionsgrenzwerte eingehalten, sind trotz eines Anspruchs dem Grunde nach keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen. Werden sie aber überschritten, ist im Weiteren die Stufenfolge des § 41 BImSchG zu berücksichtigen, wonach ein Anspruch auf Lärmschutz bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte vordringlich mit aktiven Schutzmaßnahmen realisiert werden soll (Absatz 1), dies aber nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (Absatz 2).

Entsprechende Berechnungen nach den RLS-90 hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW durchgeführt. Er hat dabei eine Prognoseverkehrsmenge für das Jahr 2025 von 38.000 Fahrzeugen DTV pro Tag bei einem LKW-Anteil von 25/45 % tags/nachts zugrunde gelegt.

Diese Verkehrsprognose stützt sich auf die aktuelle Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes im Zuge der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2030. Wesentliche Grundlage dieser bundesweiten Verkehrsverflechtungsprognose 2025 sind regional nach den 439 Stadt- und Landkreisen differenzierte Prognosen zur Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, des Instituts für Wirtschaftsforschung Halle (IWH) und der Rürup-Kommission. Es wurde der Pkw-Bestand als zentrale Einflussgröße des Individual- und damit auch des gesamten Personenverkehrs berücksichtigt und in Relation zur fahrfähigen Bevölkerung gesetzt. Darüber hinaus sind Annahmen zum Infrastrukturausbau bis zum Jahr 2025 eingeflossen, die auf dem Bundesverkehrswegeplan 2003 basieren. Im Weiteren wurde ein integriertes Verkehrsnetz aller Verkehrsträger zur Grundlage der Prognose gemacht.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde lassen sich auf dieser Datengrundlage ein realistisches Bild der Verhältnisse im Jahr 2025 zeichnen und

die Verkehrsbelastung für den hier in Rede stehenden Autobahnabschnitt sachgerecht prognostizieren.

Als Ergebnis der Berechnung nach den RLS-90 mit der oben bezeichneten Prognoseverkehrsbelastung für das Jahr 2025 bleibt festzuhalten, dass an 112 der 136 Gebäude, für die ein Anspruch dem Grunde nach festgestellt wurde, der heute gültige Grenzwert von 59 dB (A) am Tag und 49 dB (A) in der Nacht in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten und von 64 dB (A) am Tag und 54 dB (A) in der Nacht in Kern-, Dorf- und Mischgebieten überschritten wird (vgl. § 1 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV). Überschreitungen betreffen dabei in den allermeisten Fällen die Nachtwerte, vereinzelt auch die Tagwerte. Dem Anspruch dem Grunde nach ist daher für diese Gebäude auch materiell durch die Konzeption von Lärmschutzeinrichtungen Genüge zu tun. Für 24 Gebäude ergibt sich trotz eines festgestellten Anspruchs dem Grunde nach, dass nachträgliche Schutzmaßnahmen nicht anzuordnen sind.

2. Ausgestaltung der Maßnahmen/Kosten-Nutzen Analyse

Nach der oben schon beschriebenen Konzeption des § 41 BImSchG hat der aktive Lärmschutz grundsätzlich Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen. Es ist aber von der Verhältnismäßigkeit zwischen den Kosten und dem mit den Maßnahmen erreichbaren Schutzzweck abhängig, ob nicht eventuell Abschläge an dieser Vollschutzlösung hinzunehmen sind in der Form, dass aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen kombiniert oder aber die Betroffenen ganz auf passiven Lärmschutz verwiesen werden. Hinzu kommt, dass die Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen und insoweit auch technisch realisierbar sein müssen.

Lösungen, die nicht dem Stand der Technik entsprechen, scheiden aus der Verhältnismäßigkeitsprüfung von vornherein aus. Sie kommen bei der Betrachtung möglicher Alternativen nicht infrage, wenn ihre Umsetzung z. B. technisch unmöglich ist oder aus anderen technischen Gründen, z. B. aus Gründen der Verkehrssicherheit keine ernsthafte Alternative für eine Lösung des Lärmschutzfalls darstellen. Das Bundesverwaltungsgericht formuliert hierzu wie folgt:

„Aus § 41 Abs. 1 BImSchG ist abzuleiten, dass Maßnahmen des aktiven Schallschutzes dem Stand der Technik entsprechen müssen. Schutzmaßnahmen, die unter den vorausgesetzten Einsatzbedingungen die Verkehrssicherheit gefährden, erweisen sich insoweit als von vornherein ungeeignete Mittel und können daher nicht dem Stand der Technik entsprechen.“

BVerwG, Beschluss vom 05.09.2008 – 9 B 10/08

Untersucht wurde seitens des Landesbetriebs Straßenbau NRW eine Lösung mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen durch den Einbau eines lärmindernden offenporigen Asphalts (OPA). Durch diese Lösung lässt sich eine Lärminderung um bis zu 5 dB (A) realisieren. Sie scheitert allerdings an der technischen Umsetzbarkeit. Wesentliche Lärmquelle für die anspruchsbegründenden Grenzwertüberschreitungen ist der Verkehr auf der Talbrücke Alme. OPA kann aber genau an dieser Stelle, nämlich auf der Brücke, aus technischen Gründen nicht aufgebracht werden. Die Wasserdurchlässigkeit würde die Brückensubstanz und damit auch die Verkehrssicherheit langfristig gefährden und scheidet daher als Lösung bereits aus technischen Gründen aus. Der Einbau von OPA auf Talbrücken entspricht aus diesem Grund nicht dem Stand der Technik und ist daher der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts folgend nicht in die weiteren Untersuchungen einzubeziehen.

Eine weitere Lösung durch ausschließlich aktive Lärmschutzmaßnahmen wäre die Kombination aus einem Split-Mastix-Asphalt mit einem Korrekturwert von – 2 dB (A) in Kombination mit Lärmschutzwänden. Um ohne begleitende passive Lärmschutzmaßnahmen zu einer Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV zu gelangen, bedürfte es auf der Ostseite der A 33 Lärmschutzwänden in einer Höhe von 10,00 m und auf der Westseite der A 33 Lärmschutzwände in einer Höhe von bis zu 11,50 m, was eine Erhöhung von bis zu 8 m bedeuten würde. Eine solche Lösung ist allerdings ebenfalls aus technischen Gründen ausgeschlossen, da sich aufgrund der Talbrücke Alme Einschränkungen bei der technischen Realisierbarkeit von Lärmschutzwänden ergeben. Aus Gründen der technischen Unterhaltung ist eine Begrenzung der Höhe aktiver Lärmschutzmaßnahmen auf der Brücke auf maximal

4,50 m erforderlich. Die Talbrücke Alme gehört aufgrund ihrer Höhe zu denjenigen Talbrücken, für deren technische Unterhaltung und Kontrolle der Brückenunterseite Fahrbühnen erforderlich sind. Diese Fahrbühnen können nur Wandhöhen von bis zu 4,50 m überwinden. Aus diesem Grund entspricht es dem Stand der Technik, die Wandhöhe bei Talbrücken dieser Art auf diesen Wert zu begrenzen. Alternativen, die eine höhere Wandhöhe ermöglichen und ebenfalls dem Stand der Technik entsprechen würden, sind nicht ersichtlich. Damit scheidet auch diese Lösung, die einen Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ergeben hätte, aus.

Weitere Ansätze, die den zur Erfüllung der Schutzansprüche erforderlichen Lärmschutz flächendeckend allein durch aktive Schutzmaßnahmen ermöglichen würden, von offensichtlich fernliegenden Lösungen (Untertunnelung, Verlegung der Autobahn) einmal abgesehen, sind nicht ersichtlich.

Ansprüche der Antragsteller sind damit entweder durch eine Mischung aus aktiven und passiven Maßnahmen oder allein durch passive Maßnahmen zu erfüllen.

Zur Frage der Verhältnismäßigkeit zwischen Kosten und Schutzzweck hat das Bundesverwaltungsgericht ausgeführt, es entspreche nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, *„die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 Absatz 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz - wie regelmäßig - erheblich billiger wären“* (vgl. Urteile vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - BVerwGE 110, 370 <390> und - BVerwG 11 A 46.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 34 S. 85).

„Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles (vgl. Beschluss vom 30. August 1989 - BVerwG 4 B 97.89 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 5 S. 2). Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (vgl. Urteile vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - a.a.O. S. 382, vom 24. September 2003 - BVerwG 9 A 69.02 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 39 S. 103 und vom 3. März 2004 - BVerwG 9 A 15.03 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 40 S. 113).

Ferner:

Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. Urteil vom 15. März 2000 - BVerwG 11 A 42.97 - a.a.O. S. 383).“

BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, 9 A 72/07

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist es im Weiteren grundsätzlich zulässig, nicht jedes Gebäude für sich zu betrachten, sondern geschlossene Schutzbereiche abzugrenzen und die zu deren Schutz jeweils aufzuwendenden Kosten den im Schutzbereich gelösten Schutzfällen gegenüberzustellen (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42/97, juris Rn. 53). Neben einer Betrachtung der Gesamtkosten jeweils für aktiven und passiven Lärmschutz sind auch die Kosten, die pro Schutzobjekt entstehen, in die Beurteilung einzubeziehen.

Da ein Schutz ausschließlich mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen technisch nicht möglich ist, ist nunmehr die Lösung zu ermitteln, die einerseits dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes soweit wie möglich Rechnung trägt und die andererseits noch verhältnismäßig ist.

Der Landesbetrieb hat auf der einen Seite eine Beurteilung der Kosten durch ausschließlich passive Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen. Es ist davon auszugehen, dass an den anspruchsberechtigten Gebäuden insgesamt 393 Geschoßseiten mit Handlungsbedarf vorhanden sind. Kalkuliert man hier aufgrund

bestehender Erfahrungswerte vorsichtig mit notwendigen Investitionen von 2.500,00 € pro Geschoßseite, würden für die passiven Lärmschutzmaßnahmen Investitionen von 982.500,00 € notwendig. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass die Außenwohn-bereiche von einer solchen Lösung nicht profitieren.

Die seitens des Landesbetriebes favorisierte Lösung sorgt mittels der geplanten Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (Kombination von Lärmschutzwänden mit einer Höhe von bis zu 6,50 m in Verbindung mit lärminderndem Split-Mastix-Asphalt mit einem Korrekturwert von – 2 dB (A)) dafür, dass bei 74 von 112 Gebäuden mit Handlungsbedarf allein durch diese aktiven Maßnahmen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte erreicht wird. Für die verbleibenden 38 Gebäude sind ergänzend passive Maßnahmen vorgesehen. Für diese Lösung sind Investitionen von 4.236.000,00 € vorgesehen, wobei hiervon 4.063.000,00 € auf die Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes durch Lärmschutzwände entfallen. Die Kosten für den lärmindernden Fahrbahnbelag werden in die Kostenbetrachtung nicht mit einbezogen, da sie im Rahmen der ohnehin anstehenden Fahrbahnsanierung, von der im Übrigen fast alle Gebiete von Nord- und Kirchborchen sowie Alfen profitieren, in jedem Fall entstehen würden.

Fasst man die Schutzbereiche Borchen und Alfen zusammen und betrachtet allein die Objekte, für die aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig erreicht wird, so bedeutet dies Kosten in Höhe von jeweils 54.905,00 € für diese 74 Objekte. Stellt man auf alle Schutzobjekte ab, für die ein Antrag gestellt und Anspruch festgestellt wurde und die von den Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes zumindest profitieren (ohne zwingend Vollschutz zu erreichen), sind dies 110 Gebäude, so dass sich ein Betrag von 36.936,00 € pro Schutzobjekt ergibt. Zwei Gebäude profitieren aufgrund ihrer Einzellage nicht von den aktiven Lärmschutzmaßnahmen durch Lärmschutzwände.

Die Berechnungen berücksichtigen allein die Häuser derjenigen Anwohner, die einen Antrag auf Gewährung nachträglichen Lärmschutzes gestellt haben und für die der Anspruch festgestellt wurde. Weitere Bewohner der betroffenen Gebiete, die keinen Antrag auf nachträglichen Lärmschutz gestellt haben, die Voraussetzungen im Übrigen aber erfüllen, können bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aber im Grundsatz nicht vollständig ausgeklammert werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat insoweit entschieden:

„Bestand und Inhalt eines Anspruchs hängen nicht davon ab, ob die Inhaber anderer gleichgerichteter Ansprüche diese ebenfalls geltend machen. Vielmehr haben die Kläger [...] Anspruch auf eine ermessens- und abwägungsfehlerfreie Entscheidung auf der Grundlage einer Vergleichsprognose, die sich auf alle vom Vorhabenbedingten Verkehrslärm betroffenen Gebäude ihres Wohngebietes erstreckt.“

BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, 9 A 22/08.

Die Frage der Berücksichtigung dieser Objekte kann im Endergebnis offen bleiben, wenn auch mindestens abstrakt berücksichtigt werden kann, dass die rechnerisch ermittelten Kosten pro Schutzfall aufgrund des oben Gesagten eher eine Obergrenze (Kosten pro Schutzobjekt von „bis zu“ 36.939,00 €) darstellen. Zu den Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen kommen für diese Lösung Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von 173.000,00 €, um die verbleibenden Lärmüberhänge im Bereich der Nachtwerte bei den positiv zu bescheidenden Antragstellern zu beseitigen.

Bei der Bewertung, ob diese Kosten verhältnismäßig sind, sind die besonderen Gegebenheiten des Einzelfalls zu würdigen. Die betroffenen Schutzobjekte liegen zu einem großen Teil in allgemeinen Wohngebieten und genießen hinsichtlich der Wohnfunktion den höchsten bauordnungsrechtlichen Schutz. Beide Gebiete östlich und westlich der Autobahn sind zudem von einer nennenswerten Größe und in weiten Teilen durch Einfamilienhäuser relativ dicht bebaut, so dass aktiver Lärmschutz hier einer Vielzahl von Personen zugute kommt; dies gilt erst recht, wenn man an dieser Stelle gedanklich die Bewohner derjenigen Gebäude ergänzend einstellt, für die eine Überschreitung der aktuellen Grenzwerte der 16. BImSchV aber kein Anspruch auf nachträglichen Lärmschutz festgestellt werden konnte bzw. die keinen Antrag gestellt haben. Auch sie profitieren zumindest deutlich von der Lärminderungswirkung der vorgesehenen Maßnahmen. Die zu betrachtenden Grenzwertüberschreitungen sind zudem erheblich, sie betragen nachts mehr als 6 dB (A). Bedenkt man, dass eine Minderung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht und eine Minderung um 10 dB(A) eine Halbierung des subjektiv empfundenen Lärms darstellt, wird das Ausmaß der Grenzwertüberschreitungen deutlich.

Bereits insoweit ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die o. g. Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen verhältnismäßig sind.

Dem Primat des aktiven Lärmschutzes folgend ist allerdings im Weiteren zu untersuchen, ob durch eine zusätzliche Ausweitung der Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes eine noch größere Anzahl von Schutzobjekten unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes des § 41 Abs. 2 BImSchG durch aktive Schutzmaßnahmen zu schützen wäre. Konkret ist zu untersuchen, welcher Aufwand zu betreiben wäre, um für weitere der 38 verbleibenden Gebäude aktiven Vollschutz zu erreichen, für die ansonsten passive Schutzmaßnahmen anzuordnen sind.

Zunächst ist festzustellen dass die aktiven Lärmschutzmaßnahmen dazu führen, dass bei sämtlichen 112 anspruchsberechtigten Schutzobjekten die Grenzwerte für den Tag eingehalten werden. Dies bedeutet, dass auch die Nutzung der Außenwohnbereiche, die in der Regel zu Tageszeiten erfolgt, damit von den aktiven Schutzmaßnahmen profitieren.

Auf der Westseite der A 33 (Ortsteil Alfien) verbleiben 12 Gebäude von 28, für die durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen noch kein Vollschutz für die Nachzeiten erreicht wird. Ein Gebäude liegt dabei als letztes Haus am Rand eines stark zur A 33 hin abfallenden Geländes. Die A 33 liegt an dieser Stelle in einer tiefen Einschnitts- und Hanglage, so dass weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen an dieser Stelle keine zusätzliche Wirkung entfalten können. Im Übrigen wären Kosten für eine Lärmschutzwand für ein einzelnes Schutzobjekt aufgrund der Einzellage offensichtlich unverhältnismäßig. Die verbleibenden 11 Gebäude auf der Westseite, für die ein aktiver Vollschutz nicht erreicht wird, liegen im Wohngebiet Stenberg. Die wesentliche Lärmquelle für diesen Bereich stellt die Talbrücke Alme dar, für die aus o.g. technischen Gründen eine höhere Lärmschutzwand nicht in Frage kommt. Insoweit wird die vorgesehene Lösung, die verbleibenden Lärmüberschreitungen mittels passiver Maßnahmen einzudämmen, dem Grundsatz des Vorrangs aktiver vor passiven Lärmschutzmaßnahmen schon aus technischen Gründen gerecht.

Auf der Ostseite liegen die Gebäude, für die eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen ermöglicht werden soll, im südlichen Bereich des Ortsteils Kirchborchen-Gallihöhe. Betroffen sind 26 Gebäude, so dass 58 Gebäude durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen

bereits die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte und damit Vollschutz erreicht werden kann. Die verbleibenden Gebäude liegen in der Nähe zur Anschlussstelle Borchten sowie ebenfalls in unmittelbarer Nähe zur Talbrücke Alme. Bei der Frage, ob für weitere Gebäude Vollschutz durch aktive Maßnahmen zu erzielen wäre, ist zunächst erneut auf die Beschränkungen zu verweisen, die sich aus der maximalen Höhe der Lärmschutzwand auf der Talbrücke Alme ergeben. Für den Bereich Am Almehang unterliegen weitere Verbesserungen schon aus technischer Sicht den o. g. Beschränkungen. Insbesondere für den Bereich der Rosenstraße stellt sich allerdings die Frage, ob eine weitere Erhöhung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen südlich der Talbrücke Alme bis zur Anschlussstelle Borchten zusätzliche Effekte erzielen würde. Dabei ist zunächst festzustellen, dass sich die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen auch hier regelmäßig an der Westseite der Gebäude ergeben, deren wesentliche Belastung sich von dem von der Talbrücke Alme ausgehenden Lärm ergibt. Die Lärmüberhänge liegen dabei alle im Bereich von unter 3 dB (A). Zum anderen ist für die verbleibenden Lärmüberschreitungen, für die die Beschallung auch aus dem Bereich des südlich der Talbrücke Alme liegenden Bereiches herrührt, die besondere Topographie der Autobahn zu berücksichtigen, die hier in Dammlage verläuft. Für diesen Abschnitt gelten die Beschränkungen, die für die Talbrücke gelten nicht, so dass grundsätzlich in diesem Abschnitt eine Erhöhung der Lärmschutzwände denkbar wäre. Es wurde aus diesem Grund untersucht, wie sich eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwände in diesem Bereich auf die zu schützenden Gebäude auswirkt. Würde die in diesem Bereich vorgesehene Lärmschutzwand von 6,50 m bzw. 5,50 m um einen weiteren halben Meter erhöht, würde damit kein einziges Gebäude und nicht einmal eine Geschosseite zusätzlich die Grenze zum Vollschutz überschreiten. Die weitere Erhöhung würde aber zusätzliche Kosten von 100.000,00 € verursachen, aber nur noch marginale und für den Menschen nicht wahrnehmbare Verbesserungen der Lärmschutzsituation ergeben. Die Anzahl der Gebäude mit der Notwendigkeit weiterer ergänzender passiver Maßnahmen bliebe unverändert. Bei einer Erhöhung um einen Meter bei Zusatzkosten von 200.000,00€ wären die Lärmverbesserungen ebenfalls marginal und für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar. Es würden für zwei Geschosseiten von Gebäuden passive Lärmschutzmaßnahmen und damit Kosten in Höhe von 5.000,00€ entfallen. Zusätzlicher Vollschutz ergäbe sich auch hier nicht. Dies zeigt, dass in dem fraglichen Gebiet aufgrund der konkreten Gegebenheiten

selbst durch kostenintensive weitere Erhöhungen des Lärmschutzes nur noch marginale Verbesserungen möglich sind. Die Planfeststellungsbehörde hält bei Betrachtung des Verhältnisses der Kosten und dem nur marginalen Mehrwert in Bezug auf den Lärmschutz die Anordnung weiterer aktiver Lärmschutzmaßnahmen, die über die festgestellte Konzeption hinausgehen, für unverhältnismäßig.

Zwei weitere Gebäude liegen in Einzellagen. Aktive Schutzmaßnahmen würden – soweit sie überhaupt eine Vollschutzlösung erreichen könnten – unverhältnismäßigen Aufwand bedeuten, da die notwendigen aktiven Schutzmaßnahmen jeweils in beiden Fällen die Installation großflächiger, kostenintensiver Lärmschutzeinrichtungen erfordern würde, deren Kosten offensichtlich außer Verhältnis zum Schutzzweck liegen. Die Ansprüche in Bezug auf diese Gebäude sind deshalb durch passive Schutzmaßnahmen zu erfüllen.

Im Ergebnis wird der Vorschlag des Landesbetriebes damit den Anforderungen des § 41 Abs. 2 BImSchG an den Vorrang aktiver Schutzmaßnahmen im Rahmen der dem Stand der Technik entsprechenden Möglichkeiten zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen gerecht. Dies betrifft sowohl das Kostenverhältnis zwischen der Lösung mittels rein passiver Schutzmaßnahmen im Verhältnis der nach dem Stand der Technik entsprechenden Kombinationslösung aus aktiven und passiven Schutzmaßnahmen (982.500,00 € : 4.236.00,00 €) wie auch in Bezug auf die Kosten pro Schutzfall in Höhe von 36.939,00 € zzgl. der jeweils passiven Maßnahmen.

Dem Landesbetrieb Straßenbau als Straßenbaulastträger waren daher die im Tenor bezeichneten nachträglichen Schutzauflagen auf der Grundlage des § 75 Absatz 2 Satz 2 VwVfG aufzugeben.

E. Brückenfugen

Im Rahmen des Verwaltungsverfahrens wurde seitens der Antragsteller mehrfach geltend gemacht, dass ein wesentlicher Teil der Lärmbelastung von den Brückenfugen der Talbrücke Alme und der Talbrücke Lohne/Alme ausgeht. Fahrzeuge, die die Fugen überfahren, lösen starke Schlaggeräusche aus, die fast in ganz Nord-, Kirchborchen und Alfen wahrnehmbar seien.

Die Frage der Lärmbelastung ist nicht Gegenstand der Prüfungen im Rahmen des § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW, da die zugrunde zu legenden Berechnungsverfahren diesen Lärmfaktor nicht berücksichtigen. Ein Rechtsanspruch auf Änderung an den Brückenfugen ist deswegen nicht herzuleiten.

Gleichwohl hat sich der Landesbetrieb Straßenbau NRW schriftlich gegenüber der Planfeststellungsbehörde bereiterklärt, im Rahmen der anstehenden Fahrbahndeckensanierung eine moderne und lärmindernde Fugentechnik einbauen zu lassen, so dass auch hier von einer deutlichen Minderung der unangenehmen Geräusche ausgegangen werden kann.

F. Baubeginn

Aus der Notwendigkeit der einzelnen erforderlichen Planungsschritte vor Baubeginn ergibt sich die Notwendigkeit, den Zeitpunkt der Bauausführung festzulegen, wie dies in Ziffer 3 des Tenors erfolgt ist. Es handelt sich um den aus technisch-planerischer Sicht und unter den Anforderungen an die Beteiligung der Entscheidungsträger auf den verschiedenen Verwaltungsebenen frühestmöglichen Zeitpunkt des Beginns der Bauausführung. Die notwendigen Planungsschritte sind nach Auskunft des Landesbetriebes Straßenbau NRW schon weit fortgeschritten. Die Ausführung wird im Zusammenhang mit den Fahrbahnsanierungsarbeiten im Streckenabschnitt zwischen den Anschlussstellen Paderborn-Zentrum und Borchlen und damit ebenfalls im zeitlichen Zusammenhang mit den Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Paderborn Wewer (vgl. Ergänzungsbeschluss vom 24.06.2014) erfolgen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Ergänzungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Verwaltungsgericht Minden, Königswall 8, 32423 Minden (Postanschrift: Postfach 32 40, 32389 Minden) schriftlich oder zur Niederschrift der Urkundsbeamtin / des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle Klage erhoben werden.

Die Klage kann auch in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und den Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen – ERVVO VG/FG – vom 07.11.2012

(GV.NRW. Seite 548) in der jeweils geltenden Fassung eingereicht werden. Das elektronische Dokument muss mit einer qualifizierten Signatur nach § 2 Nummer 3 des Signaturgesetzes vom 16. 05.2001 (BGBl. I S. 876) in der jeweils geltenden Fassung versehen sein und an die elektronische Poststelle des Gerichts übermittelt werden.

Falls die Frist durch das Verschulden einer von Ihnen bevollmächtigten Person versäumt werden sollte, würde deren Verschulden Ihnen zugerechnet werden.

Detmold, den 07.07.2016

Im Auftrag

(Dr. Rinösl)

Lärmtechnischer Entwurf

für die

**Erneuerung bzw. Erhöhung
von Lärmschutzwänden**

an der

A 33

Borchen / Alfen

von km 8,4 - 12,3

Ortslage: Borchen

Erläuterungsbericht

Aufgestellt: Hamm, den 14.10.2015 Der Leiter der Autobahnniederlassung Hamm i.A. Reppenhorst Regierungsbaudirektor	

Inhalt

1. Allgemeines

- 1.1 Planerische Beschreibung
- 1.2 Beschreibung der vorhandenen Situation

2. Begründung der Baumaßnahme

- 2.1 Vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren
- 2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (entfällt)
- 2.3 Verkehrliche Bedeutung der Straße
 - 2.3.1 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse
- 2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen (entfällt)

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Vorzugsvariante

- 3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes
- 3.2 Darstellung der Analyse
 - 3.2.1 Zuschläge für Straßenoberflächen etc.
 - 3.2.2 Immissionsgrenzwerte
- 3.3 Begründung und Beschreibung der gewählten Variante

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

- 4.1 Beschreibung der gewählten Variante in Grund- und Aufriss
- 4.2 Querschnittsgestaltung (entfällt)
- 4.3 Besondere Anlagen (entfällt)
- 4.4. Ingenieurbauwerke
- 4.5 Öffentliche Verkehrsanlagen (entfällt)
- 4.6 Leitungen (entfällt)
- 4.7 Baugrund/Erdarbeiten
- 4.8 Entwässerung
- 4.9 Straßenausstattung (entfällt)

5. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

-entfällt-

6. Kosten

7. Verfahren

8. Durchführung der Baumaßnahme

1. Allgemeines

1.1 Planerische Beschreibung

Für die A 33 im Erhaltungsabschnitt zwischen den Anschlussstellen Borchten (Betr.-km 8,403) und Paderborn-Schloß Neuhaus (Betr.-km 19,000) ist eine Deckenerneuerung aller Fahrstreifen sowie der Stand- und Randstreifen in Erneuerungsklasse 2 gem. RPE-Stra 01 vorgesehen. Im Zuge dieser Erneuerung wurde auch die vorhandene Lärmsituation auf Grundlage zahlreicher Lärmeingaben gem. § 75 Verwaltungsverfahrensgesetz überprüft.

Die Überprüfung ergab eine sog. „fehlgeschlagene Prognose“, aus der eine „erhebliche Steigerung“, d.h. eine Erhöhung der Lärmbelastung um mindestens 3 dB(A) resultierte.

Als Ergebnis müssen, als nachträgliche Lärmvorsorge, die im Bereich von Betriebs-km 8,432 bis Betriebs-km 9,452 vorhandenen Lärmschutzwände beidseitig der BAB erhöht werden.

Für den westlich der A 33 gelegenen Bereich Wewer nördlich der AS Paderborn Mönkeloh wurde bereits ein separater Entwurf aufgestellt und mit Datum vom 24.06.2014 ein Ergänzungsbeschluss durch die BR Detmold erlassen (Az. 25.4-32-33).

Für die Wände im Bereich Alfen / Borchten war zunächst überlegt worden, die erforderliche Erhöhung mittels eines Vorschirms mit eigenständiger Stützkonstruktion durchzuführen. Durch die sehr beengten Platzverhältnisse zwischen Fahrbahnrand und vorhandener Lärmschutzwand musste diese Lösung aber aufgrund bautechnischer und statischer Probleme letztendlich verworfen werden. Auch der Einsatz regelkonformer passiver Schutzeinrichtungen wäre bei dieser Variante nicht möglich gewesen. Die vorhandenen Lärmschutzwände werden daher abgebrochen und durch neue Wände mit größeren Höhen ersetzt.

Mit der vorliegenden lärmtechnischen Untersuchung, die nach dem Teilstückverfahren gem. RLS-90 mithilfe des Programms SoundPLAN, Version 7.4, durchgeführt wurde, soll auf Grundlage der anspruchsberechtigten Anlieger die Dimensionierung der neuen bzw. zu erneuernden Lärmschutzwände für das Prognosejahr 2025 für den Bereich Borchten und Alfen durchgeführt werden.

Die Gebäude im Einflussbereich der A 33 liegen entsprechend den Festsetzungen des Flächennutzungsplans der Stadt Borchten zum überwiegenden Teil in Wohngebieten. Einige wenige Gebäude sind Mischgebieten oder dem Außenbereich zuzuordnen.

1.2 Beschreibung der vorhandenen Situation

Der Planfeststellungsbeschluss für den hier untersuchten Bereich der A 33 zwischen den Anschlussstellen Borchten (Betr.-km 8,403) und Paderborn-Zentrum (Betr.-km 14,896) datiert vom 29.04.1983 (Bau-km 0,291 -7,500). Die Strecke wurde am 15.06.1989 für den Verkehr freigegeben.

Der Planfeststellung lag u.a. ein lärmtechnischer Entwurf auf der Grundlage der RLS-81 mit einem Prognose-DTV von 10.750 Kfz/24h zugrunde. Daraus resultierten die hier vorhandenen Lärmschutzwände beidseitig der Autobahn.

Ostseite: Bau-km 5,640 – 6,660 (~ Betr.-km 8,430 – 9,464; Kirchborchten)
Höhe bis zu 3,50 m ü. FB

Westseite: Bau-km 5,720 – 6,350 (~ Betr.-km 8,742 – 9,372; Alfien)
Höhe bis zu 2,00 m ü. FB

Mit diesen Lärmschutzwänden wurde die Einhaltung der damals geltenden Mittelungspegel für Wohngebiete von 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht sichergestellt. Wo die aktiven Lärmschutzanlagen nicht ausreichten, um die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu gewährleisten, wurde zusätzlicher passiver Lärmschutz angeordnet.

Bedingt durch stark erhöhte Verkehrsbelastungen wurden von den Anliegern in den vergangenen Jahren zahlreiche Anträge nach § 75 Verwaltungsverfahrensgesetz auf nachträglichen Lärmschutz gestellt. Zulässigkeitsvoraussetzung war, dass die betroffenen Gebäude zum Zeitpunkt der Planfeststellung am 29.04.1983 vorhanden oder jedenfalls planerisch verfestigt gewesen sein mussten. Aufgrund dieser Voraussetzung wurden einige Anträge zurückgewiesen. Es verblieben 211 zulässige Anträge. Davon wohnt ein Antragssteller (Schloß Hamborn) in einer Entfernung von über 4 km zur BAB. Dieses Gebäude wurde bei der Lärmuntersuchung nicht berücksichtigt.

Die Überprüfung der Lärmsituation mit der aktuellen Verkehrsbelastung der A 33 ergab im Bereich Borchon für zahlreiche Gebäude anspruchsberechtigter Anlieger Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Planfeststellung, so dass eine Nachbesserung bzw. Ergänzung der planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen mittels Ergänzungsbeschluss durch die Bezirksregierung Detmold angeordnet werden muss, wie das bereits für den nördlich des hier untersuchten Gebietes befindlichen Bereich von der AS Paderborn-Mönkeloh – AS Paderborn-Zentrum passiert ist (s. vg. Beschluss vom 24.06.2014), der zum selben Planfeststellungsabschnitt mit vg. Beschluss aus 1983 gehört.

2. Begründung der Baumaßnahme

2.1 Vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die A 33 im vorliegenden Entwurfsabschnitt wurde gemäß dem Planfeststellungsbeschluss vom 29.04.1983 gebaut. Diesem Beschluss lag eine lärmtechnische Untersuchung auf Basis der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ -Ausgabe 1981- zugrunde.

2.3 Verkehrliche Bedeutung der Straße

Die Bundesautobahn 33 im Bereich Paderborn – Wünnenberg-Haaren stellt im Streckennetz der Bundesfernstraßen einen Teilabschnitt einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung Brilon – Osnabrück zwischen den Autobahnen A 1 (Hansalinie) bei Osnabrück, der A 2 (Oberhausen-Hannover) bei Bielefeld und der A 44 (Ruhrgebiet – Kassel) im Raum Wünnenberg-Haaren dar.

2.3.1 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Es wurden folgende Verkehrsbelastungen zugrunde gelegt (die Analysewerte, hochgerechnet auf Basis der Straßenverkehrszählung 2010, dienen nur zur Information):

Jahr	Analyse 2014 DTV [Kfz/24h] pT / pN [%]	Prognose 2025 DTV [Kfz/24h] pT / pN [%]
BAB 2		
AS Borchen-Etteln – AS Borchen	36.006 15,1 / 36,4	39.000 25 / 45
AS Borchen – AS Paderborn-Mönkeloh	37.604 15,2 / 36,5	38.000 25 / 45

DTV = Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke

pT / pN = Lkw-Anteil Tag / Nacht

Die Verkehrsprognose stützt sich auf die aktuelle Bedarfsplanprognose des Bundes im Zuge der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015.

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke M wurde entsprechend den Werten der RLS-90, Tabelle 3, berücksichtigt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der A 33 wurde mit 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw berücksichtigt.

Infolge des momentan im Bau befindlichen Lückenschlusses der A33 nördlich des AK Bielefeld kann es zu einem weiteren Anstieg der Verkehrsstärken kommen. Prognosen für diesen Fall liegen für den hier untersuchten Streckenabschnitt jedoch noch nicht vor.

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Vorzugsvariante

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet Borchchen / Alfen liegt südlich von Paderborn, wobei sich Borchchen östlich der A 33 befindet und Alfen westlich der A 33 gelegen ist.

Die betrachteten Gebäude liegen größtenteils in Wohngebieten. Zum Teil sind Gebäude auch Mischgebieten bzw. dem Außenbereich zuzuordnen.

3.2 Darstellung der Analyse

Alle lärmtechnischen Berechnungen wurden nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90“, Ausgabe 1990 vorgenommen.

Vorgelagerte kleinere Nebengebäude (z.B. Garagen) wurden in der Regel nicht berücksichtigt. Vorgelagerte Wohngebäude und massive Anbauten hingegen gingen in die Berechnungen ein. Pegelsteigernde Reflexionen an Baukörpern wurden streng gem. RLS-90 erfasst. In den zugehörigen Lageplänen (Unterlage 11.4) ist das bereits genannte „Schloß Hamborn“ aufgrund seiner abgelegenen Lage nicht dargestellt und auch für die Berechnung nicht relevant.

Die durchgeführten Berechnungen berücksichtigen für die Dimensionierung der Lärmschutzanlagen den prognostizierten Verkehr für das Jahr 2025, der den Plänen der Bedarfsplanprognose 2025, Stufe WB, des Bundes entnommen wurde.

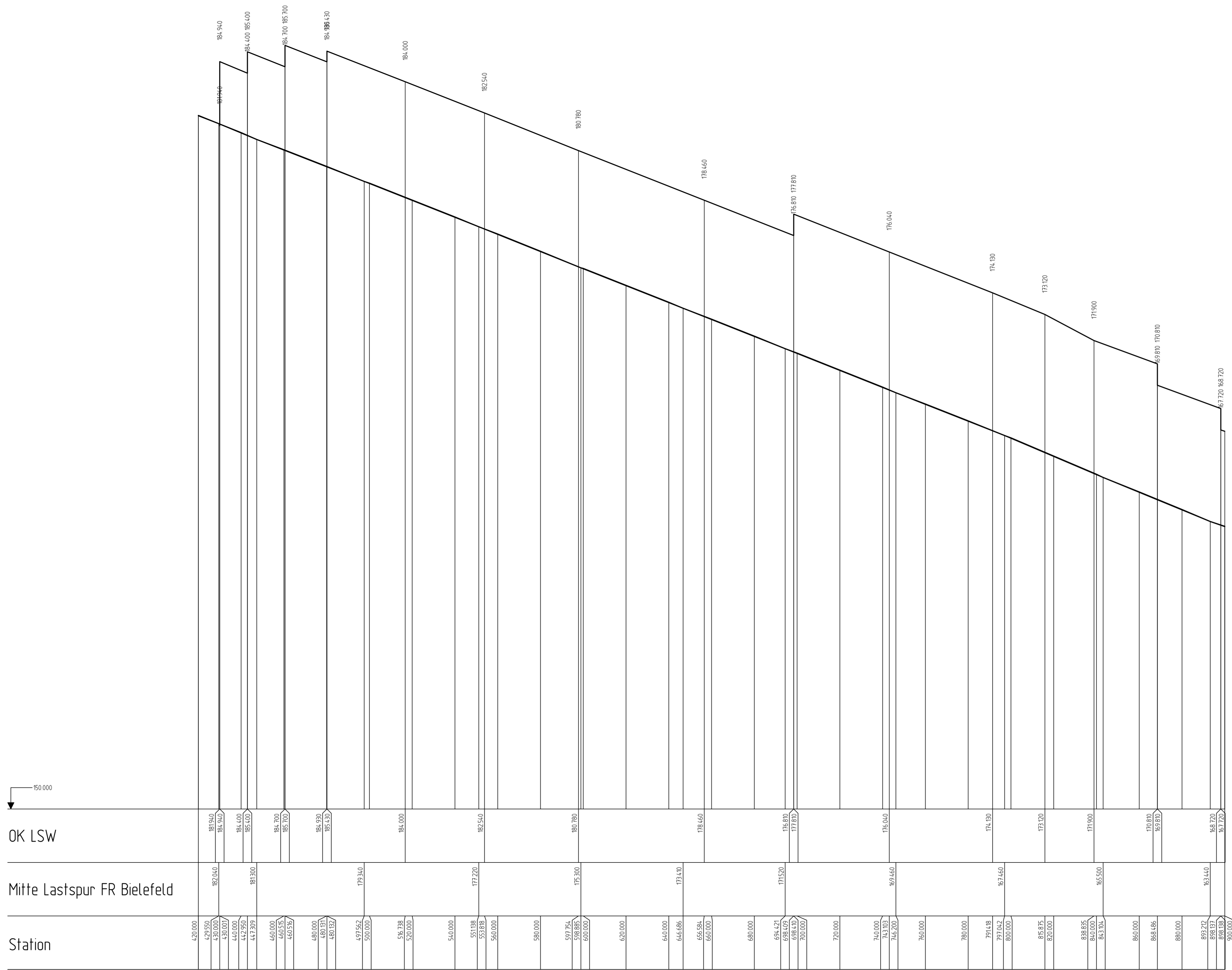
Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgte mit dem EDV-Programm SoundPLAN, Version 7.4 vom 22.07.2015.


3.2.1 Zuschläge für Straßenoberfläche etc.

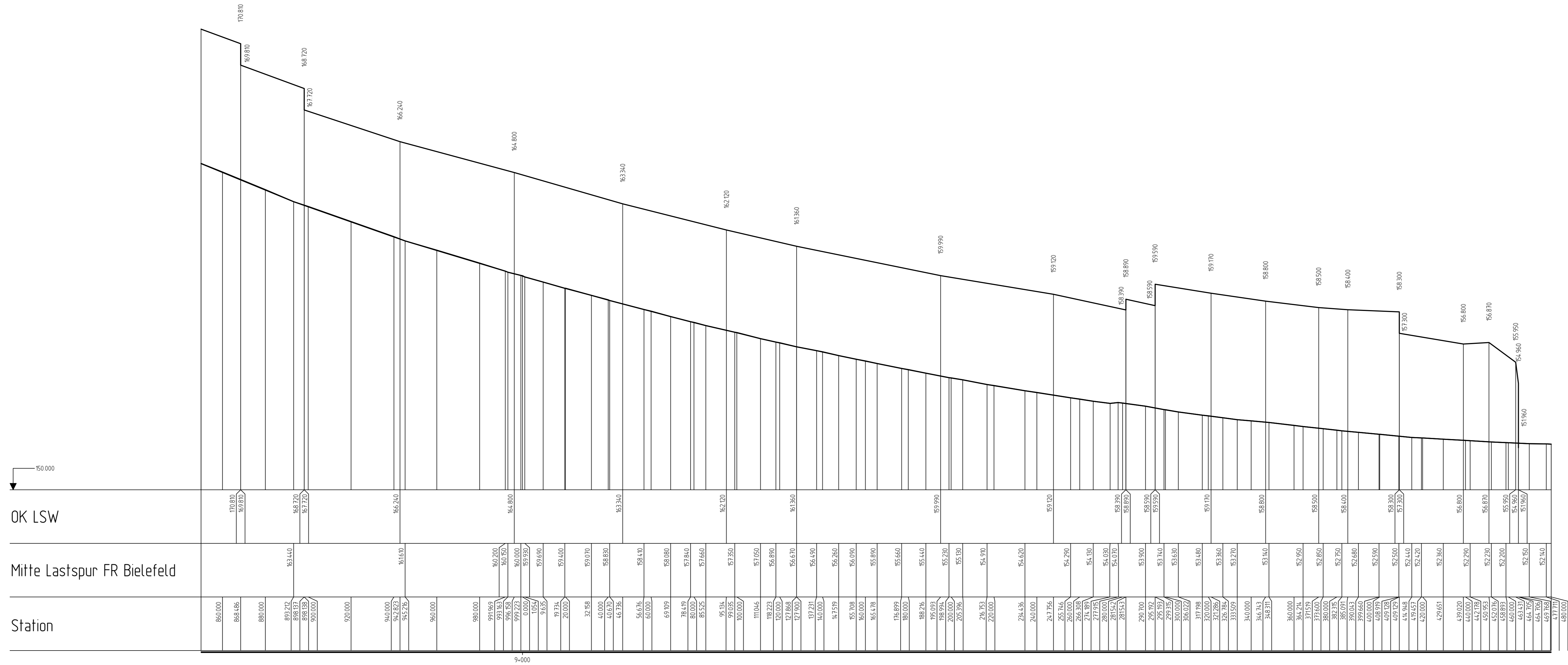
Die Fahrbahndeckschicht der BAB 33 im vorliegenden Streckenabschnitt - vorhanden ist eine Gussasphaltdecke aus dem Jahr 1989 - wurde im Hinblick auf die durchzuführende Fahrbahndeckenerneuerung mit einem Korrekturwert $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ berücksichtigt.


Zuschläge für lichtsignalgeregelte Kreuzungen und Einmündungen K waren nicht zu berücksichtigen.

Da die Längsneigung der BAB 33 in diesem Streckenabschnitt unter 5 % liegt, war der Zuschlag für Steigungen D_{Stg} nicht in Ansatz zu bringen.



		Autobahnniederlassung Hamm <small>Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen</small>		Projekt-Nr. 10-0493	
				Unterlage 11.5	Blatt Nr. 1
Straße A 33		von NK / Abschnitt 4318 002	nach NK / Abschnitt 4318 011	Stationsbereich	
Nächster Ort: Borchen		Bau-km 8+403 - 12+300		Ersatz für / Ersatz durch	
Erhöhung der vorh. Lärmschutzanlagen im Zuge nachträglicher Lärmvorsorge Bereich Borchen / Alfen (Ost- und Westseite)					
Vorentwurf ges. Bau-km 8+403 - 19+230 (Erhaltungsentwurf)					
Höhenplan Maßstab 1 : 2.500 / 250					
Grundplan erstellt	Datum	Zeichen	Nr.	Art der Änderung	Datum / Name
bearbeitet	07/2015	Klein			
gezeichnet	07/2015	Klein			
geprüft					
Entwurfsdatum: Hamm, im Juli 2015 Der Leiter der Autobahnniederlassung Hamm i.A. Reppenhorst Regierungsbaudirektor			Aufgestellt		



		Autobahnniederlassung Hamm	
		Hamm	
Straße	von NK / Abschnitt	nach NK / Abschnitt	Stationsbereich
A 33	4318 002	4318 011	
Nächster Ort: Borchten		Projekt-Nr.: 10-0493	
Erhöhung der vorh. Lärmschutzanlagen im Zuge nachträglicher Lärmvorsorge Bereich Borchten / Alfen (Ost- und Westseite)		Unterlage	Blatt Nr.
Vorentwurf		11.5	2
ges. Bau-km 8+403 - 19+230 (Erhaltungsentwurf)		Bau-km 8+403 - 12+300	
Höhenplan		Maßstab 1 : 2.500 / 250	
Grundplan erstellt	Datum	Zeichen	Nr.
bearbeitet	07/2015	Klein	
gezeichnet	07/2015	Klein	
geprüft			
Entwurfsdatum: Hamm, im Juli 2015		Aufgestellt	
Der Leiter der Autobahnniederlassung Hamm i.A.			
Reppenhorst Regierungsbaudirektor			