

**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 Stadt Paderborn**

**Detmold, den 24.06.2014**

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 (SGV. NRW 2010) – VwVfG NRW – um die folgenden Schutzauflagen zugunsten lärm betroffener Anwohner ergänzt:

1. Der Landesbetrieb Straßen NRW hat auf dem für Paderborn-Wewer maßgeblichen Streckenabschnitt zwischen den Anschlussstellen Paderborn-Zentrum und Paderborn Mönkeloh einen lärm mindernden Straßenbelag aufzubringen, der dauerhaft sicherstellt, dass ein Korrekturwert von  $D_{Stro} - 2$  dB(A) erzielt wird.
2. Der Landesbetrieb Straßen NRW hat auf der Westseite der A 33 von Betriebs-km 13,252 bis Betriebs-km 13,987 auf einer Gesamtlänge von 735 Metern aktiven Lärmschutz in Gestalt einer Lärmschutzwand vorzusehen. Diese ist in Bezug auf die Höhe wie folgt zu dimensionieren:

Von Betriebs-km ...	Bis Betriebs-km ...	Höhe der Wand
13,252	13,258	2,50 m
13,258	13,306	3,50 m
13,306	13,380	4,00 m
13,380	13,691	5,00 m
13,691	13,975	4,50 m
13,975	13,987	2,50 m – 3,50 m

3. Ausgehend von der Erklärung des Landesbetriebes Straßen NRW, dass die notwendigen Vorplanungen zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses bereits aufgenommen wurden, sind die Maßnahmen zur Bauausführung spätestens bis zum 30.06.2017 zu beginnen.
4. Der unter Ziffer 3 genannte Termin zum Beginn der Bauausführung steht unter dem Vorbehalt, dass sich die Talbrücke Barkhausen, die auch die unter Ziffer 2 genannte Lärmschutzwand aufnehmen wird, in einem Zustand befindet, der keinen Abriss und Neubau der Brücke erfordert. Der Landesbetrieb Straßen

NRW zeigt der Planfeststellungsbehörde unverzüglich an, sobald und sofern ein den Abriss und Neubau erfordernder Zustand festgestellt wird. In diesem Fall ist die Frist nach Ziffer 3 im Rahmen eines weiteren Ergänzungsbeschlusses den zwischenzeitlich erfolgten Feststellungen anzupassen.

## **Begründung:**

I.

Im Zeitraum vom 04.05.2011 bis 15.03.2013 sind bei der Planfeststellungsbehörde insgesamt 216 Anträge aus dem Paderborner Stadtteil Wewer gestellt worden, entlang der A 33 im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Borcheln und Paderborn-Zentrum nachträglichen Lärmschutz anzuordnen. Zur Begründung nehmen alle Antragsteller Bezug auf die Berechnungen der Stadt Paderborn im Rahmen der Umgebungslärmkartierung, ausweislich derer die Anspruchsvoraussetzungen nach § 75 Absatz 2 VwVfG NRW erfüllt seien.

Aufgrund dieser Anträge hat die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung unter Berücksichtigung der heutigen Gegebenheiten veranlasst. 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).

## II. Zulässigkeit der Anträge

Einige der eingegangenen Anträge mussten bereits als unzulässig zurückgewiesen werden.

1.

Unproblematisch in diesem Zusammenhang waren die Zulässigkeitsanforderungen

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

Der Planfeststellungsbeschluss datiert vom 29.04.1983 (Nr. 1), die Verkehrsfreigabe erfolgte am 15.06.1989 (Ablauf der 30-Jahres-Frist nach Nr. 2 mithin erst in der Zukunft am 14.06.2019) und die Kenntnis der nachteiligen Wirkung muss hier mit der Veröffentlichung der Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung durch die Stadt Paderborn im Mai 2011 angesehen werden (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.“*

Damit wurden die drei o. g. Fristen von sämtlichen Antragstellern gewahrt.

2.

Bei einer Vielzahl der Anträge war jedoch die 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.“*

Die Planfeststellungsbehörde hat sich insofern auf die Auskünfte der zuständigen Baugenehmigungsbehörde zu den Daten der Baugenehmigungen für alle Gebäude der Antragsteller gestützt und – soweit diese erst nach dem Planfeststellungsbeschluss erteilt wurde – die entsprechenden Anträge durch Bescheid an die Antragsteller zurückzuweisen.

Alle übrigen Anträge sind zulässig.

### III. Begründetheit der Anträge

57 Anträge wiederum sind unbegründet, weil die zum Zeitpunkt der Planfeststellung als zumutbar erachteten Beurteilungspegel auch bei der heutigen Verkehrsbelastung nicht überschritten werden (siehe unten 1.). Entsprechend ablehnende Bescheide

werden den Antragstellern erteilt.

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 (1.) und dieser nach einer differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse in Gestalt aktiver Lärmschutzmaßnahmen ausgefüllt werden kann. Insoweit sind die dafür aufzuwendenden Kosten im Sinne von § 41 Absatz 2 BImSchG zum angestrebten Schutzzweck verhältnismäßig (2.).

#### 1. 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.

a. 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.)*

#### b. 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.

#### c. 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:

DTV	LKW-Anteil tags	LKW-Anteil nachts
31.824	16,2 %	39,0 %

Ausgehend von diesen Daten errechnet der Landesbetrieb im Vergleich mit dem Prognose-Zustand methodisch korrekt eine Steigerung der Lärmimmissionen um 3,8 dB(A) tags und um 4,3 dB(A) nachts. 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 (55/45 dB(A) tags/nachts) überschritten werden, ist im Falle einer Mehrzahl von Antragstellern aus dem Wohngebiet Stemberg des Stadtteils Wewer gegeben. Konkret liegt diese Voraussetzung bei gleichzeitigem Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen bei 68

Objekten vor. Diesen Antragstellern steht mithin nach § 75 Absatz 2 Satz 2 VwVfG NRW ein Anspruch dem Grunde nach auf nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen an der A 33 zu.

## 2. 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 die aktuellen Grenzwerte zugrunde zu legen sind sowie andererseits in Bezug auf die Festlegung konkreter Maßnahmen eine Kosten-Nutzen-Betrachtung durchzuführen ist.

### a. 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 41.000 Fahrzeugen pro Tag bei einem LKW-Anteil von 25/45 % tags/nachts zugrunde gelegt.

Diese Verkehrsprognose stützt sich auf die aktuelle Bedarfsplanprognose des Bundes im Zuge der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015. 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 den 68 Gebäuden, für die auch ein Anspruch dem Grunde nach bereits festgestellt werden konnte, der heute gültige Grenzwert überschritten wird. Es handelt sich ausnahmslos um Objekte, die in reinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten liegen, so dass ein Immissionsgrenzwert von 59 dB (A) am Tag und 49 dB (A) in der Nacht zugrundezulegen ist (vgl. § 1 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV). Die Überschreitung betrifft in allen Fällen den Nachtwert; in zwölf Fällen wird zusätzlich

der Tagwert nicht eingehalten. Dem Anspruch dem Grunde nach ist daher für diese Gebäude auch materiell durch die Konzeption von Lärmschutzeinrichtungen Genüge zu tun.

#### b. 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.

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).

*„Vielmehr ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind - ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau - schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.*

*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)

Somit ist zunächst die Verhältnismäßigkeit der Kosten einer Vollschutzlösung zu bewerten. Vollschutzlösung bedeutet, dass sämtliche Schutzfälle allein durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes gelöst werden.

Der Landesbetrieb Straßen hat in diesem Sinne einen technisch realisierbaren Lösungsvorschlag präsentiert, der durch eine Kombination einer dem Tenor

entsprechenden Lärmschutzwand in Verbindung mit einem neuen Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von  $-2$  dB (A) sämtliche Schutzfälle erledigt, also eine Einhaltung der aktuell gültigen Grenzwerte der 16. BImSchGV sicherstellt.

Der Erstellungsaufwand für die Vollschutzlösung mit der Lärmschutzwand wird dabei mit 2.200.000,00€ beziffert und als wirtschaftlich bezeichnet.

Dem gegenüberzustellen sind die Kosten für passiven Lärmschutz. Der Landesbetrieb Straßenbau ist bei der Ermittlung dieser Kosten davon ausgegangen, dass hierfür durchschnittlich mindestens 3.000,00 € je Gebäude anzusetzen sind. Die Betrachtung des Durchschnittswertes berücksichtigt die individuellen Besonderheiten der einzelnen Gebäude, insbesondere auch den Umstand, dass bei jedem Gebäude individuell die Frage der Anzahl der betroffenen Geschosseiten zu berücksichtigen ist. Die Planfeststellungsbehörde hält die Schätzung des Landesbetriebs Straßen NRW insoweit für sachgerecht, um die Kosten-Nutzen-Analyse mit hinreichender Verlässlichkeit durchführen zu können. Für die 68 Schutzobjekte sind damit Kosten in Höhe von 204.000,00€ für passive Lärmschutzmaßnahmen zugrunde zu legen. Dabei noch nicht berücksichtigt sind eventuelle Entschädigungen für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche.

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 Schutzobjekten gegenüberzustellen (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, 11 A 42/97, juris Rn. 53). Diesem Ansatz folgend haben Landesbetrieb Straßenbau und Planfeststellungsbehörde das Wohngebiet am Stenberg in Wewer, in dem mit einer Ausnahme alle anspruchsberechtigten Gebäude gelegen sind, als einen geschlossenen Schutzbereich angesehen und Lärmschutzmaßnahmen für diesen Schutzbereich insgesamt konzipiert. Ein allein außerhalb des Wohngebiets liegendes Gebäude grenzt an und profitiert insofern von allen aktiven Maßnahmen in gleicher Weise.

Neben einer Betrachtung der Gesamtkosten jeweils für aktiven und passiven Lärmschutz sind auch die Kosten, die pro Schutzobjekt entstehen, in die Beurteilung

einzu beziehen. Für die Vollschutzlösung mit aktivem Lärmschutz ergeben sich bei Berücksichtigung eines Abzugs von 204.000,00€ für ersparte Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen Nettokosten von 1.996.000,00€, umgerechnet auf 68 Schutzobjekte demnach 29.352,94€ pro Schutzobjekt.

Dem gegenüber stehen - wie bereits ausgeführt - Kosten von durchschnittlich mindestens 3.000,00€ pro Schutzobjekt für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes.

Diese Berechnungen berücksichtigen allein die Häuser derjenigen Anwohner, die einen Antrag auf Gewährung nachträglichen Lärmschutzes gestellt haben. 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“ 29.352,94€) darstellen.

Bei der Bewertung, ob diese Kosten verhältnismäßig sind, sind die besonderen Gegebenheiten des Einzelfalles zu würdigen. Das betroffene Wohnquartier ist teils als reines, teils als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen und genießt mithin hinsichtlich der Wohnfunktion den höchsten bauordnungsrechtlichen Schutz. Es ist zudem von

einer nennenswerten Größe und in weiten Teilen durch Reihenhäuser 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.

Das Wohngebiet hat zudem im Zusammenhang mit nachträglichem Lärmschutz als relativ unvorbelastet durch sonstige Belastungen zu gelten. Dieser Ergänzungsbeschluss stellt die Betroffenen so, als wären die jetzt eingetretenen Wirkungen schon zum Zeitpunkt der Planfeststellung absehbar gewesen. Er bildet mithin die Entscheidung nach, die hinsichtlich der Vorbelastung einen Zustand ohne die A 33 zu berücksichtigen gehabt hätte. Ohne die Autobahn aber kommen als wesentliche Lärmemittenten lediglich die L 756 und die K 37 in Betracht. Beide Straßen sind auch heute eher schwach belastet, die L 756 nach der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 mit 4.683 Fahrzeugen pro Tag, und dürften im Jahr 1983 im Vergleich mit einer A 33 keine nennenswerte Vorbelastungsquelle dargestellt haben.

Die zu betrachtenden Grenzwertüberschreitungen sind zudem erheblich, sie betragen nachts bis zu 7 dB(A). Hinzu kommen Überschreitungen tagsüber von bis zu 2 dB(A) (jeweils aufgerundet). 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.

Legt man die hohe Belastung mit weitreichenden Grenzwertüberschreitungen sowie die dichte Besiedlung auf der einen Seite und den hohen Wirkungsgrad der zu bewertenden Lösung ohne die Notwendigkeit ergänzender passiver Schutzmaßnahmen zugrunde, wodurch dem Vorrang des § 41 Absatz 1 BImSchG Rechnung getragen wird, sind die entstehenden Kosten als verhältnismäßig zu bewerten. Dies gilt sowohl bei Vergleich der absolut entstehenden Kosten für die



Maßnahme, wie auch in Bezug auf die Betrachtung der Kosten pro Schutzobjekt.

Dies gilt auch fort, wenn die seitens des Landesbetriebes Straßen vorgeschlagenen Alternativen in die Bewertung einbezogen werden, die eine Kombination aktiver und passiver Schutzmaßnahmen vorsehen.

Eine Alternative wäre der Einbau eines Asphalts mit einem Korrekturwert von  $-5$  dB(A) (z. B. offenporiger Asphalt (OPA)) auf 1000 m Länge. Damit verblieben allerdings nach Berechnungen des Landesbetriebs Grenzwertüberschreitungen an 28 Gebäuden. Dies liegt u. a. darin begründet, dass ein solcher Belag auf der Talbrücke Barkhausen aus technischen Gründen (Wasserableitung) nicht eingebaut werden kann. Es wäre ferner zu berücksichtigen, dass die Haltbarkeit eines entsprechenden Belages im Vergleich zu allen anderen Asphaltarten deutlich zurückfällt und die Erstellung deutlich höhere Kosten verursacht als der Belag mit  $-2$  dB(A). Diese Lösung fällt insgesamt technisch in ihrer Eignung zur Lösung der Lärmschutzprobleme so weit hinter der Vollschutzlösung mit aktivem Lärmschutz zurück, dass sie den Vorrang der Vollschutzlösung mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht zu durchbrechen vermag.

Eine weitere Alternative beschränkt sich auf den Einbau von Asphalt mit einem Korrekturwert von  $-2$  dB (A). Von 68 Schutzobjekten lassen sich hierdurch allerdings nur 18, weniger als ein Drittel, lösen. Im Gegenzug wäre für die 50 nicht erledigten Schutzobjekte dann erneut passiver Lärmschutz zu gewähren. Schon vor diesem Hintergrund gelten die Ausführungen zum Asphalt mit einem Korrekturwert von  $-5$  dB(A) auch für diese Lösung.

Vor dem Hintergrund all dessen kommt die Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse zum Ergebnis, dass vorliegend Nettokosten je Schutzobjekt in einer Höhe von 29.352,94 € für eine Vollschutzlösung insgesamt als verhältnismäßig einzuschätzen sind. Fließen die Aspekte der besonderen Schutzwürdigkeit des betroffenen Wohngebiets sowie die geringe Vorbelastung bei aktuell und künftig massiven Grenzwertüberschreitungen mit ein, ergibt sich eine Entscheidung zugunsten der Vollschutzvariante. Dem Landesbetrieb Straßenbau als Straßenbaulastträger waren daher die im Tenor bezeichneten

nachträglichen Schutzauflagen auf der Grundlage des § 75 Absatz 2 Satz 2 VwVfG aufzugeben.

IV.

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. Neben den Abstimmungen mit den Kostenträgern bedarf es noch der Erstellung des Erhaltungsentwurfs sowie der Durchführung der Genehmigungsplanung, der Ausführungsplanung und schließlich der europaweiten Ausschreibung der zu erbringenden Bauleistungen. Dies rechtfertigt die gewählte Frist für den Bauausführungsbeginn.

Eine Unsicherheit ergibt sich aus technischer Sicht aus dem Umstand, dass die Talbrücke Barkhausen, die u.a. die vorgesehene Lärmschutzwand aufnehmen wird, noch im Hinblick auf ihre dauerhafte Standfestigkeit zu überprüfen ist. Sollte sich bei den anstehenden Untersuchungen herausstellen, dass die Brücke so schwer beschädigt ist, dass eine Sanierung nicht mehr möglich und stattdessen ein Neubau erforderlich ist, wird der Zeitplan mit einem Baubeginn bis zum 30.06.2017 wegen der dann erforderlichen deutlich umfangreicheren Planungs- und Vorarbeiten nicht mehr einzuhalten sein. Sollte dieser Fall eintreten, wird dies der Landesbetrieb Straßenbau NRW der Planfeststellungsbehörde unverzüglich anzeigen. In diesem Fall wird die Planfeststellungsbehörde einen neuen Ergänzungsbeschluss zur Fragestellung des Zeitplans erlassen, der die zwischenzeitlich erfolgten Feststellungen angemessen berücksichtigt.

### **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 24.06.2014

Im Auftrag

(Auf dem Hövel)