

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Niederlassung Münster · Postfach 4807 · 48027 Münster

Frau
Angela Stähler
CDU-Fraktion
Mauritzstraße 4-6

48143 Münster

Niederlassung Münster

Kontakt: Peter Wiesch
Telefon: 0251-1444-704
Fax: 0251-1444-693
E-Mail: peter.wiesch@strassen.nrw.de
Zeichen: 0700/2231/2.40.01.02/A1
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 23.11.2006

Ihr Schreiben vom 21.09.2006

Lärmschutz an der BAB 1 im Bereich Münster-Roxel

Sehr geehrter Frau Stähler,

das Interesse der Bürger in Roxel an einem wirksamen Schutz vor dem Verkehrslärm der A1 und der damit verbundene Informationsbedarf ist auch aus der Sicht des Landesbetriebes Straßenbau von grundsätzlicher Bedeutung.

Bereits bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen wurde der Schutz der betroffenen Anwohner der A1 vor dem zu erwartenden Verkehrslärm als erheblicher Belang berücksichtigt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der A1 wurde zur Beurteilung der Lärmbeeinträchtigungen eine lärmtechnische Berechnung erstellt.

Infolge dieser Lärmberechnungen sind im Bereich von Ortsteilen der Stadt Münster und zusammenhängender Wohnbebauung aktive Lärmschutzmaßnahmen geplant worden. Sofern sich trotz dieser Maßnahmen Überschreitungen der Lärmgrenzwerte ergeben haben, sind dem Grunde nach Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen planfestgestellt worden.

Die sich hieraus ergebenden Fragen der Bürger möchte ich wie folgt beantworten:

zur Frage:

- (1) Ausweislich der Lärmtechnischen Unterlage wird der Verkehrslärm der A 1 durch die Lärmschutzwand-/wandkombination erheblich gemindert. Sofern die Anwohner dennoch eine Erhöhung des Lärmpegels wahrnehmen, ist die Ursache hierfür nicht eindeutig festzustellen. Ein Grund hierfür könnte evtl. die Abholzung der Bäume vor der neuen Wand sein. Der Wall wird allerdings wieder aufgeforstet werden.

Ein weiterer Grund für die verstärkte Wahrnehmung des Lärms könnte sein, dass durch die 2,50 m hohe aufgesetzte Wand der Lärm dahinter geringer geworden ist. Hierdurch werden die Emissionen vom Lärmschutzwandende an der Tank- und Rastanlage Münsterland-West aber nunmehr verstärkt wahrgenommen.

- b) Die Lärmimmissionen nehmen mit Erhöhung der Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsstärke (DTV) zu. So wurden in den amtlichen Bundesverkehrszählungen (von 1985 bis 2000) zwischen dem Autobahnkreuz Münster-Süd und der Anschlussstelle Münster-Nord folgende Verkehrsbelastungen ermittelt:

• DTV1985	49.371 Kfz/24h
• DTV1990	62.778 Kfz/24h
• DTV1995	70.452 Kfz/24h
• DTV2000	77.022 Kfz/24h

Für die Verkehrszählung 2005 deutet sich aber in der Auswertungsphase eine Reduzierung der Verkehrsmenge auf einen DTV von knapp unter 70.000 Kfz/24h an. Ein Grund hierfür ist die seit Ende 2004 durchgängige Befahrbarkeit der BAB 31 zwischen Bottrop und Emden.

Bereits durch den 1988 im Bereich Roxel errichteten Lärmschutzwall wurden die Immissionswerte erheblich reduziert. Nach Errichtung der darauf aufgesetzten 2,50 m hohen Lärmschutzwand werden die Immissionen noch mal gesenkt (insgesamt um bis zu 15 dB (A) reduziert die Wall-/Wandkombination den Lärmpegel der A1)

- c) Grundlage der lärmtechnischen Berechnung zum sechsstreifigen Ausbau der A1 ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) vom 12. Juni 1990. In Anlage 1 dieser Verordnung wird festgelegt, dass der Beurteilungspegel an Straßen in zwei Zeitbereichen berechnet wird:

• den Mittelungspegel für den Tag	6 - 22 Uhr
• den Mittelungspegel für die Nacht	22 - 6 Uhr

Durch die unterschiedlichen Verkehrszusammensetzungen (Verkehrsmenge DTV (Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke) in Verbindung mit dem LKW-Anteil p (maßgebender Lkw-Anteil über 2,8t am Gesamtverkehr)) errechnen sich unterschiedliche Emissionspegel (LmE). Im Bereich Roxel liegt der LmE am Tag 5 dB(A) höher als der LmE in der Nacht.

- d) Die im Jahresverlauf entstehenden unterschiedlichen Lärmimmissionen sind abhängig von mehreren Faktoren. Die Verkehrsmenge (DTV) liegen z.B. im Herbst und Winter niedriger als im Frühjahr und Sommer. Des Weiteren steigen beispielsweise in den Schulferienzeiten die Lärmimmissionen immer wieder bedingt durch den Urlaubsverkehr und die somit stark erhöhten Verkehrsbelastungen an. Aus diesen Gründen werden die Lärmimmissionswerte als Mittelwert über das gesamte Jahr berechnet.

(2) siehe Pkt (1)

- (3) Für einen Lärmschutzwall zwischen der Tank- und Rastanlage Münster-West und der Unterführung der Weseler Straße sind Kosten von rund 2 Millionen Euro (4 Millionen DM) zu veranschlagen. Der Planfeststellungsbeschluss ist nach eingehender Abwägung zu dem Ergebnis gekommen, dass der finanzielle Aufwand gegenüber dem damit bewirkten zusätzlichen Schutz wirtschaftlich nicht zu vertreten ist (siehe Punkt 5.3.6.1.6 des Planfeststellungsbeschlusses:

„Auch für die außerhalb der Ortslagen liegenden und von den aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht bzw. nicht ausreichend geschützten Einzelanwesen (Streubebauung) stehen die für wirksame aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlichen Aufwendungen in keinem vertretbaren Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Dies gilt insbesondere für die Bereiche Twerenfeldweg, „Am Getterbach“, „Vogelsang“ sowie den Bereich Altenroxeler Straße / Möseleer Hook.

So betragen z.B. die Kosten für eine 2,75 m hohe und 3.000 m lange Lärmschutzwand auf der Westseite der A 1 zwischen der Rastanlage Münsterland-West und dem Autobahnkreuz Münster-Süd (zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für den Tag) mit rd. 7,6 Mio. DM das zwanzigfache der Kosten, die für die in diesem Bereich planfestgestellten passiven Lärmschutzmaßnahmen veranschlagt sind. Darüber hinaus wären zur Einhaltung des Immissionsgrenzwertes für die Nacht an einigen Gebäuden nach wie vor zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Alternativ sind für einen Lärmschutzwall zwischen der Rastanlage Münsterland-West und der Unterführung der Weseler Straße Kosten von rd. 4 Mio. DM zu veranschlagen. Dieser finanzielle Mehraufwand ist gegenüber dem damit bewirkten zusätzlichen Schutz wirtschaftlich nicht vertretbar.“)

- (4) Es wurden sämtliche Eingangsdaten, die als Grundlagen der für den Planfeststellungsbeschluss erstellten lärmtechnischen Unterlagen dienten, überprüft.

Hierzu zählen die

- Verkehrsstärke
- Verkehrszusammensetzung
- Geschwindigkeiten
- Straßenoberflächen
- Straßenquerschnitt
- Entfernungen
- Bebauung
- Reflexionen
- Geländehöhen
- Wall- und Wandhöhen
- resultierende Emissionspegel

Die Überprüfung der lärmtechnischen Berechnungen wurde durch den Landesbetrieb Straßenbau Niederlassung Münster durchgeführt. Im Ergebnis dieser Überprüfung bleibt festzuhalten, dass die Immissionswerte der lärmtechnischen Unterlage zum Planfeststellungsbeschluss richtlinienkonform und somit fachlich korrekt berechnet wurden.

Es sind 58 Einwendungen bei der Niederlassung Münster eingegangen, deren Beantwortung parallel zu diesem Schreiben erfolgt.

- (5) Die Absorptionseigenschaften sowie die Alterungsbeständigkeit aller gebauter hochabsorbierender Lärmschutzwände werden nach den Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen (ZTV-

Lsw 88) durch ein spezielle Prüfverfahren nachgewiesen. Hierdurch werden die berechneten Immissionswerte dauerhafte gewährleistet.

Alle Lärmschutzwälle verursachen durch ihre geneigten Flächen sowie ihre sehr poröse Oberflächenstruktur auf der gegenüberliegenden Straßenseite keine zusätzlichen Reflexionen (siehe Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90).

Alle aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurden bzw. werden entsprechend den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses errichtet. Bei der Ausgestaltung der Lärmschutzanlagen (Wälle sowie Wände) wurde darauf geachtet, dass sie sorgfältig an das Umfeld angepasst wurden.

Für den zwischen dem Autobahnkreuz Münster-Süd und der Anschlussstelle Münster-Nord geforderten lärmindernden Straßenoberflächenbelag (siehe Pkt. 5.2.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 20. Januar 1990) ist dementsprechend eine Straßenoberfläche mit dem Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A) in der Überarbeitung der lärmtechnischen Unterlagen in Ansatz gebracht worden. Hierdurch werden die Beurteilungspegel bzw. die durch die 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte auf Dauer eingehalten.

Durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau (ARS) 14/1991 wird unter Pkt. 3 der Korrekturwert für Straßenoberflächen für Asphaltbetone und Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11 ohne Absplittung auf -2,0 dB (A) festgelegt.

Erstellt wurden die Untersuchungsergebnisse für diese lärmindernden Straßenoberflächen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST).

Ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren ist jedoch erst dann erforderlich, wenn durch den verwendeten Straßenbelag die in Ansatz gebrachte lärmmindernde Wirkung von -2,0 dB(A) nicht sichergestellt werden kann. Der beim Ausbau der A 1 verwendete Splittmastixasphalt 0/8 erbringt nachweislich diese Lärminderung, so dass ein ergänzendes Verfahren nicht in Betracht kommt.

- (6) Die Reflexionen der transparenten Lärmschutzwände wurde bei der Erstellung der Lärmtechnischen Berechnung grundsätzlich berücksichtigt.

Die reflektierenden Lärmschutzwände entlang des Überwurfes am Kreuz Münster-Süd liegen über 3 km weit vom Ortsteil Roxel entfernt und führen somit dort zu keiner Pegelerhöhung.

Auch die reflektierenden Lärmschutzwände, auf den Brücken sind in die Berechnungen eingeflossen. Sie führen jedoch zu keiner hörbaren Erhöhung der Immissionswerte im Ortsteil Roxel.

- (7) Auf der Ostseite der BAB 1 zwischen den Brückenbauwerken Roxeler Straße und Am Rohrbusch wird keine Lärmschutzwand, sondern ein planfestgestellter, 7,50m über Gradienten hoher Lärmschutzwall entstehen. Dieser Wall wird zurzeit gebaut, die Fertigstellung ist für das Frühjahr 2007 vorgesehen. Hierdurch entstehen für den Stadtteil Roxel keine zusätzlichen Reflexionen (siehe Punkt 5).

- (8) Es werden alle Anwohner angeschrieben, die auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 20. Januar 1999 und der dazugehörigen Überarbeitung der lärmtechnischen Unterlagen vom 29.04.1999 einen Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach haben.

Da die Gebäude westlich der Schelmstiege teilweise erheblich weiter von der Lärmquelle BAB 1 entfernt liegen, treten hier somit Schallpegelminderung im größeren Maße wie z.B.:

- eine höhere Luftabsorption
- eine größere Boden und Meteorologiedämpfung
- eine verstärkte Bewuchsdämpfung
- eine größere Abschirmung durch die Bebauung

auf dem Ausbreitungsweg auf.

Dies ist mit der Lage, der Höhe und den Reflexionseinflüssen eines jeden einzelnen Hauses auf die Berechnungsergebnisse zu erklären. Des Weiteren fließen die oben genannten Ausbreitungsfaktoren in sämtliche Berechnungsergebnisse ein. Somit kann es unter gewissen Umständen vorkommen, dass ein weiter von der Autobahn entfernt gelegenes Gebäude einen Lärmschutzanspruch besitzt und das näher zur BAB1 gelegene Nachbarhaus nicht.

Nach Pkt. 5.2.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 20. Januar 1999 wurden die lärmtechnischen Unterlagen unter Berücksichtigung eines lärm mindernden Fahrbelages überarbeiten. Diese Überarbeitung der erfolgte im April 1999 mit dem geforderten lärm mindernden Straßenoberflächenbelag (Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A)). Durch diesen lärm mindernden Straßenoberflächenbelag sinken alle neu berechneten Immissionspegel und somit reduziert sich auch die Anzahl der anspruchsberechtigten Anlieger.

- (9) Durch die Vielzahl der Lärmbetroffenen ergibt sich eine längere Bearbeitungszeit. Alle betroffenen Anlieger werden durch den Landesbetrieb Straßenbau Niederlassung Münster angeschrieben.

Gleichzeitig wird bei allen Gebäuden, die dem Grunde nach einen passiven Lärmschutzanspruch haben, eine Objektüberprüfung durch ein beauftragtes Ingenieurbüro vorgenommen. Die Abwicklung aller passiven Lärmschutzansprüche erfolgt bis zur Fertigstellung des sechsstreifigen Ausbaues der A1 zwischen dem Autobahnkreuz Münster-Süd und der Anschlussstelle Münster-Nord.

- (10) Bei den unter Pkt. 5.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses aufgeführten Grundstücken handelt es sich um Grundstücke, die mit einem so genannten Außenwohnbereich wie z.B. einer Terrasse, einem Balkon oder einem Freisitz ausgestattet sind. Die Eigentümer dieser anspruchsberechtigten Außenwohnbereiche haben gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld. Alle unter Pkt. 5.2.3 aufgeführten dem Grunde nach anspruchsberechtigten Eigentümer der dort genannten Grundstücke wurden mittlerweile durch die Niederlassung Münster angeschrieben und auf ihren Anspruch auf Entschädigung hingewiesen.

- (11) Für den Ausbau der Tank- und Rastanlage wird ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Im Rahmen dieses Verfahrens und im Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren werden eventuelle Ansprüche geregelt.
- (12) Der inzwischen bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr, NRW vom 20. Januar 1999 kommt zu dem Abwägungsergebnis, dass der planfestgestellte sechsstreifige Ausbau der A 1 mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar ist.
Weitergehende bzw. zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen können somit nicht in Betracht kommen.
- (13) Nach Pkt. 5.2.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 20. Januar 1999 wurden die lärmtechnischen Unterlagen unter Berücksichtigung eines lärmmindernden Fahrbelages überarbeiten. Diese Überarbeitung der erfolgte im April 1999 mit dem geforderten lärmmindernden Straßenoberflächenbelag (Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A)). Durch diesen lärmmindernden Straßenoberflächenbelag sinken alle neu berechneten Immissionspegel.
Hieraus resultiert, dass einige Gebäude unter die vom Gesetzgeber festgelegten Grenzwerte fallen und somit keinen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen mehr haben.
Die Verwendung des lärmmindernden Straßenbelags mit einem Korrekturfaktor von -2dB(A) gehört zum üblichen Standard bei Straßenbaumaßnahmen. Die Auflage im Planfeststellungsbeschluss, dies auch bei der Lärmberechnung zu berücksichtigen, ist deshalb nicht Ausdruck von möglichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen.
- (14) Nach Pkt. 5.2.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 20. Januar 1999 wurden die lärmtechnischen Unterlagen unter Berücksichtigung eines lärmmindernden Fahrbelages überarbeiten. Diese Überarbeitung der erfolgte im April 1999 mit dem geforderten lärmmindernden Straßenoberflächenbelag (Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A)).
Ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren ist jedoch erst dann erforderlich, wenn durch den verwendeten Straßenbelag die in Ansatz gebrachte lärmmindernde Wirkung von -2,0 dB(A) nicht sichergestellt werden kann. Der beim Ausbau der A 1 verwendete Splittmastixasphalt 0/8 erbringt nachweislich diese Lärminderung, so dass ein ergänzendes Verfahren nicht in Betracht kommt (siehe Punkt 5).
- (15) Der überarbeiteten lärmtechnischen Unterlage von April 1999 liegt die gleiche Trendprognose des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) von 74.000 Kfz/24h für das Jahr 2010 vor wie der ursprünglichen Lärmtechnik.
Diese Prognose wird sich auch aus heutiger Sicht bestätigen, da die Verkehrsbelastung dieses Teilstückes der A 1 (zwischen dem Autobahnkreuz Münster-Süd und der Anschlussstelle Münster-Nord) für das Jahr 2005 voraussichtlich bei rund 70.000 Kfz/24h liegen wird.
- (16-19) Der künftige Ausbau der Tank- und Rastanlage Münsterland-West ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens für den sechsstreifigen Ausbau der A1 zwischen dem Autobahnkreuz Münster-Süd und der Anschlussstelle Münster-Nord. Hierfür wird zu gegebener Zeit ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Eventuelle Lärmschutzansprüche werden in diesem Verfahren geregelt.

- (20) Der Planfeststellungsbeschluss für den sechsstreifigen Ausbau der A1 zwischen dem Autobahnkreuz Münster-Süd und der Anschlussstelle Münster-Nord datiert vom 20. Januar 1999. Insofern konnte die Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 keine Berücksichtigung finden.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen natürlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
i.A.

Thomas Oehler

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Niederlassung Münster · Postfach 4807 · 48027 Münster

Herrn
Philipp Hagemann
SPD-Fraktion der BV-West
Hagemanns Kämpken 15 a

48161 Münster

Niederlassung Münster

Kontakt: Peter Wiesch
Telefon: 0251-1444-704
Fax: 0251-1444-693
E-Mail: peter.wiesch@strassen.nrw.de
Zeichen: 0700/2231/2.40.01.02/A1
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 23.11.2006

Ihre Email vom 24.09.2006

Lärmschutz an der BAB 1 im Bereich Münster-Roxel

Sehr geehrter Herr Hagemann,

das Interesse der Bürger in Roxel an einem wirksamen Schutz vor dem Verkehrslärm der A1 und der damit verbundene Informationsbedarf ist auch aus der Sicht des Landesbetriebes Straßenbau von grundsätzlicher Bedeutung.

Bereits bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen wurde der Schutz der betroffenen Anwohner der A1 vor dem zu erwartenden Verkehrslärm als erheblicher Belang berücksichtigt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der A1 wurde zur Beurteilung der Lärmbeeinträchtigungen eine lärmtechnische Berechnung erstellt.

Infolge dieser Lärmberechnungen sind im Bereich von Ortsteilen der Stadt Münster und zusammenhängender Wohnbebauung aktive Lärmschutzmaßnahmen geplant worden. Sofern sich trotz dieser Maßnahmen Überschreitungen der Lärmgrenzwerte ergeben haben, sind dem Grunde nach Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen planfestgestellt worden.

Die sich hieraus ergebenden Fragen der Bürger möchte ich wie folgt beantworten:

zur Frage:

- (1) Alle Immissionspegel wurden nach §3 der Sechzehnten Verordnung (16.BImSchV) zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BimSchG) berechnet. Lärmmessungen vor Ort sind grundsätzlich nicht vorgesehen.

Messungen unterliegen z.B. Witterungseinflüssen (nasse oder trockene Fahrbahnen, Windrichtungen usw.) und Verkehrsbelastungsschwankungen (Sommer - Winter, Werk-

tag - Wochenende, Ferienzeiten usw.). Aus diesen Gründen sind Rechenverfahren in der oben genannten Verkehrslärmschutzverordnung vorgeschrieben. Sie sind so konzipiert, dass in allen Fällen die Ergebnisse von Messungen unter denen von Berechnungen liegen würden. Es wird also grundsätzlich zu Gunsten der Lärmbetroffenen gerechnet.

- (2) Der Lärmschutzwall wurde bereits 1988 im Vorgriff auf den heutigen sechsstreifigen Ausbau der A1 errichtet. Die Bundesverkehrszählung von 1985 ergab eine damalige Verkehrsbelastung von 49.371 Kfz/24h auf diesem Teilstück der A1 zwischen dem Autobahnkreuz Münster-Süd und der Anschlussstelle Münster-Nord. Es liegen aber keine Immissionswerte aus der Zeit vor Errichtung des Lärmschutzwalles vor.
- (3) Durch den im Vorgriff auf den heutigen sechsstreifigen Ausbau der A1 in 1988 errichteten Lärmschutzwall verringerten sich sämtliche Immissionspegel an den Gebäuden des Münsteraner Ortsteils Roxel erheblich.
Für den Bauzustand Wall ohne Wand wurde keine gesonderte Lärmberechnung durchgeführt.
- (4) Durch die Erhöhung des vorhandenen 7,50m über Gradierte hohen Lärmschutzwalles in Form einer 2,50m hohen aufgesetzten hochabsorbierenden Lärmschutzwand und des zusätzlichen neuen lärmindernden Fahrbahnbelages sinken die Pegel erneut (insgesamt um bis zu 15 dB (A) reduziert die Wall-/Wandkombination den Lärmpegel der A1).
- (5) Alle Lärmtechnischen Ergebnisse zum sechsstreifigen Ausbau der A1 wurden berechnet (siehe Pkt. 1). In die Berechnungen gehen die verschiedensten Berechnungsparameter ein:
 - Verkehrsstärke
 - Verkehrszusammensetzung
 - Geschwindigkeiten
 - Straßenoberflächen
 - Straßenquerschnitt
 - Entfernungen
 - Bebauung
 - Reflexionen
 - Geländehöhen
 - Wall- und Wandhöhen
 - resultierende Emissionspegel
 - Windrichtung von 3 m/sek in Objektrichtung

Die im Jahresverlauf entstehenden unterschiedlichen Lärmimmissionen sind abhängig von mehreren Faktoren. Die Verkehrsmenge (DTV) liegen z.B. im Herbst und Winter niedriger als im Frühjahr und Sommer. Des Weiteren steigen beispielsweise in den Schulferienzeiten die Lärmimmissionen immer wieder bedingt durch den Urlaubsverkehr und die somit stark erhöhten Verkehrsbelastungen an.

Aus diesen Gründen werden die Lärmimmissionswerte als Mittelwert über das gesamte Jahr berechnet.

- (6) Der überarbeiteten lärmtechnischen Unterlage (des Planfeststellungsbeschlusses vom 20. Januar 1999) von April 1999 liegt eine Trendprognose des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) von 74.000 Kfz/24h für das Jahr 2010 vor.
Diese Prognose wird sich auch aus heutiger Sicht bestätigen, da die Verkehrsbelastung dieses Teilstückes der A 1 (zwischen dem Autobahnkreuz Münster-Süd und der Anschlussstelle Münster-Nord) für das Jahr 2005 bei rund 70.000 Kfz/24h liegen wird.
Alle errechneten Immissionswerte fallen erfahrungsgemäß höher aus als die tatsächlichen Werte.
Bereits durch den Lärmschutzwall wurden die Immissionswerte im Bereich Roxel erheblich reduziert. Nach Errichtung der darauf aufgesetzten 2,50 m hohen Lärmschutzwand werden die Immissionen noch mal gesenkt (insgesamt um bis zu 15 dB (A) reduziert die Wall-/Wandkombination den Lärmpegel der A1)
- (7) Alle Planfeststellungsunterlagen (inklusive Lärmtechnischer Unterlage) lagen öffentlich aus. Des Weiteren wurden allen durch Grenzwertüberschreitung betroffenen Anliegern der A1 ihre Immissionswerte am Gebäude schriftlich mitgeteilt. Nach Absprache können aber auch alle Immissionswerte beim Landesbetrieb Straßenbau, Niederlassung Münster, eingesehen werden.
- (8) Alle Lärmschutzwälle verursachen durch ihre geneigten Flächen, sowie ihrer sehr porösen Oberflächenstruktur auf der gegenüberliegenden Straßenseite keine zusätzlichen Reflexionen (siehe Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90).
Der östlich der A1 gelegene Lärmschutzwall wurde bei den lärmtechnischen Berechnungen zum sechsstreifigen Ausbau mit berücksichtigt.
- (9) Der inzwischen bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr, NRW vom 20. Januar 1999 kommt zu dem Abwägungsergebnis, dass der planfestgestellte sechsstreifige Ausbau der A 1 mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar ist.
Weitergehende bzw. zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen können somit nicht in Betracht kommen.
- (10) Falls der Immissionspegel der zu schützenden baulichen Anlage über dem Grenzwert (nach Verkehrslärmschutzverordnung -16.BImSchV vom 12. Juni 1990) liegt, werden Entschädigungen in Form von so genannten passiven Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen (z.B. Lüfter oder Lärmschutzfenster) geleistet.

Des Weiteren sind im Planfeststellungsbeschluss vom 20. Januar 1999 alle Grundstücke aufgeführt, die gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch dem Grunde nach auf eine angemessene Entschädigung ihres anspruchsberechtigten Außenwohnbereiches in Geld haben. Maßgebend hierfür ist ein entsprechendes Überschreiten des Beurteilungspegels für den Tag.

Um einen anspruchsberechtigten Außenwohnbereich handelt es sich bei Grundstücken, die z.B. mit einer Terrasse, einem Balkon oder einem Freisitz ausgestattet sind.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen natürlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
i.A.

Thomas Oehler